

Příloha č. 2

Vyhodnocení připomínek podaných k návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (v rámci společného jednání)

Připomínky krajů	strana	5 - 9
Připomínky organizací	strana	9 - 35
Připomínky měst, městysů, městských částí a obcí	strana	35 - 166
Připomínky veřejnosti	strana	166 - 190

Zkratky použité ve vyhodnocení připomínek:

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
ČBÚ	Český báňský úřad	ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
DO	dotčený orgán	RSOKP	regionální varianta silničního okruhu kolem Prahy
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 (-y) velkého územního celku
KPZ	krajinná památková zóna	ÚPD	územně plánovací dokumentace
MD	Ministerstvo dopravy	ÚR, DÚR	územní rozhodnutí, dokumentace k ÚR
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj	URÚ	udržitelný rozvoj území
MO	Ministerstvo obrany	ÚSES	územní systém ekologické stability
MZe	Ministerstvo zemědělství	VPS	veřejně prospěšné stavba (-y)
MŽP	Ministerstvo životního prostředí	VVN, VVTL	velmi vysoké napětí, velmi vysokotlaký
MÚK	mimoúrovňová křižovatka	VVURÚ	vyhodnocení vlivů 2. Akt ZÚR SK na udržitelný rozvoj území
NKP	národní kulturní památka	ZPF	zemědělský půdní fond
NPP, NPR	národní přírodní památka, přírodní památka, národní přírodní rezervace	ZÚR	Zásady územního rozvoje
OP	ochranné pásmo či ochranná pásma	ŽP	životní prostředí
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa	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 nenáležející 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, proveditelnosti, 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 zasilání 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 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 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku) citací z judikátu Nejvyššího správního soudu 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.“

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 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 nepřipustnost (a rozpor s právními předpisy) vymezených koridorů, umisťovaných do oblastí s aktuálně prokázanou nadlimitní zátěží a dále také na nepřipustnost (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 návěti 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 stavebního zákona, vymezující rámcový obsah vyhodnocení PÚR a ÚPD na ŽP (část A VVURÚ), provedená zák. č. 350/2012 Sb., konkrétně bodu 11., 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 námítky) a potvrzený i ustálenou soudní judikaturou považuje pořizovatel za vhodné zmínit hned v úvodu, aby již nemusel být obsírně zmiňován u každé jednotlivé námítky (či odůvodnění námítky), která se týká imisí a hluku.

Preamble 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

Připomínky (např. nedostatečné posouzení jiných variant záměru a neproporционаlní navrhovaného záměru, neúnosné zatížení dotčené lokality s odkazy na hluk a imise, rozpor s cíli a úkoly územního plánování atd. 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).

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.

Hlavní město Praha, Magistrát hl. m. Prahy, Odbor územního rozvoje, Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1; č. j. 001892/2016/KUSK, DS 6. 1. 2016

Vyjádření po termínu

V návaznosti na Váš dopis, č. j. 148491/2015/KUSK ze dne 10. 11. 2015, ve kterém jste nás informovali o konání společného jednání k návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a projednání vyhodnocení vlivu této aktualizace na udržitelný rozvoj území, Vám sdělujeme v souladu s § 37 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon), že **k uvedenému návrhové dokumentaci nemáme žádné připomínky.**

Vypořádání připomínky:

Vzato na vědomí.

Královéhradecký kraj, Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové; č. j. 152117/2015/KUSK, DS 19. 11. 2015

Královéhradecký kraj, jako sousední kraj Středočeského kraje, obdržel v souladu s požadavkem ustanovení § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „stavební zákon“), oznámení společného jednání o návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu jako příslušný orgán kraje vykonávající přenesenou působnost ve věcech územního plánování podle § 5 odst. 2 stavebního zákona a § 7 odst. 1 stavebního zákona se seznámil s projednávanou dokumentací, zveřejněnou na: <http://up.webmap.cz/stredocesky/zasady-uzemniho-rozvoje02/>. Z této dokumentace vyplývá, že obsahem předmětné aktualizace je vymezení koridorů VPS D001 – Silniční okruh kolem Prahy úsek Ruzyně – Březiněves, VPS D011 Silniční okruh kolem Prahy úsek Březiněves – R10, VPS D006 – doplnění MÚK Odolena Voda, VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecská spojka, VPS D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice), VPS D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

Na základě seznámení se s obsahem projednávaného návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje Krajský úřad Královéhradeckého kraje neuplatňuje z hlediska koordinace využívání území k projednávanému návrhu **žádné připomínky.**

Vypořádání připomínky:

Vzato na vědomí.

Vyjádření po termínu

Koordinované vyjádření odborných složek Krajského úřadu Libereckého kraje k návrhu 2. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a Vyhodnocení vlivů této aktualizace na udržitelný rozvoj území.

Krajský úřad Libereckého kraje odbor územního plánování a stavebního řádu (dále jen KÚ LK OÚPSŘ) obdržel dne 10. 11. 2015 oznámení o konání společného jednání k návrhu 2. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen ZÚR SK) a o projednání Vyhodnocení vlivů této aktualizace na udržitelný rozvoj území (dále jen URÚ) s možností uplatnění připomínek k projednávaným materiálům. Předmětem 2. Aktualizace ZÚR SK je opětovné vymezení plocha a koridorů pro záměry dopravních veřejně prospěšných staveb, které byly v ZÚR SK zrušeny soudy. Jedná se o plochy a koridory mimo přímé sousedství Libereckého kraje. KÚ LK OÚPSŘ jako podklad pro koordinované vyjádření obdržel stanoviska odboru regionálního rozvoje a evropských projektů, odboru životního prostředí a zemědělství, odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu a odboru zdravotnictví, v rámci kterých neuplatnily žádné připomínky.

KÚ LK, odbor regionálního rozvoje a evropských projektů nemá k návrhu 2. Aktualizace ZÚR SK a Vyhodnocení jejích vlivů na URÚ žádné připomínky.

KÚ LK, odbor zdravotnictví neuplatňuje k návrhu 2. Aktualizace ZÚR SK a Vyhodnocení jejích vlivů na URÚ zásadní připomínky.

KÚ LK odbor životního prostředí a zemědělství jako orgán státní správy uvádí k 2. Aktualizaci ZÚR SK a Vyhodnocení vlivů této aktualizace na URÚ následující:

Z hlediska státní správy lesů: Orgánem státní správy lesů, příslušným k uplatnění stanoviska k ZÚR, je dle § 49 odst. 3 písm. c) lesního zákona Ministerstvo zemědělství.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny: KÚLK, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný orgán ochrany přírody a krajiny dle § 77a odst. 4 písm. x) zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, sděluje, že se výše uvedená aktualizace ZÚR SK nedotýká zájmů ochrany přírody a krajiny na území Libereckého kraje.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu: Příslušným orgánem ochrany zemědělského půdního fondu k uplatňování stanovisek k zásadám územního rozvoje je podle § 17 písm. a) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, Ministerstvo životního prostředí.

Z hlediska zájmů chráněných vodním zákonem: KÚLK, odbor životního prostředí a zemědělství, jako vodoprávní úřad příslušný podle § 107 odst. 1 písm. a) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, z hlediska kompetencí krajského úřadu na úseku vodního hospodářství k Návrhu 2. Aktualizace ZÚR SK a Vyhodnocení vlivů této aktualizace na URÚ nemá připomínky a neuplatňuje žádné požadavky.

Z hlediska prevence závažných havárií: Ve smyslu § 49 odst. 2 zákona č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o prevenci závažných havárií), nemá KÚLK k předloženému návrhu 2. Aktualizace ZÚR SK připomínek.

Odůvodnění: Předložený návrh aktualizace ZÚR nenavrhuje žádné funkční využití podléhající posouzení dle zákona o prevenci závažných havárií.

Z hlediska ochrany ovzduší: Dle ustanovení § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, vydává stanoviska k politice územního rozvoje a zásadám územního rozvoje Ministerstvo životního prostředí.

Z hlediska posouzení vlivu na životní prostředí: Příslušným správním orgánem k uplatnění stanoviska je dle § 21 písm. d) zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, Ministerstvo životního prostředí ČR.

KÚ LK, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu zaslal následující vyjádření: Stanovisko orgánu státní památkové péče: KÚLK podle § 28 odst. 2

písm. c) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších změn a doplnění, uplatňuje stanovisko k územně plánovací dokumentaci pro území, ve kterém je památková zóna nebo nemovitá národní kulturní památka. Z hlediska památkové péče nemáme k návrhu 2. Aktualizace ZÚR SK a Vyhodnocení vlivů této aktualizace na URÚ žádné připomínky.

Stanovisko oddělení cestovního ruchu: Z hlediska cestovního ruchu nemáme k návrhu 2. Aktualizace ZÚR SK a Vyhodnocení vlivů této aktualizace na URÚ žádné připomínky.

LK OÚPSŘ pořizuje krajskou územně plánovací dokumentaci „Zásady územního rozvoje kraje“ (dále jen ZÚR LK) a krajský územně plánovací podklad „Územně analytické podklady Libereckého kraje“ (dále jen ÚAP LK). V současné době jsou platné ÚAP LK aktualizované k 6/2015 k dispozici na webu Libereckého kraje viz <http://oupsr.kraj-lbc.cz/page2416/Uzemne-planovaci-dokumenty-kraje/Uzemneanalyticke-podklady-Libereckeho-kraje/Dokumentace-UAP-LK>.

ZÚR LK byly vydány 21. 12. 2011 a jsou k dispozici na webu Libereckého kraje viz <http://oupsr.kraj-lbc.cz/page2416/Uzemne-planovaci-dokumenty-kraje/Zasady-uzemniho-rozvoje-Libereckeho-kraje>.

Zároveň upozorňujeme, že byl zahájen proces aktualizace ZÚR LK. Zastupitelstvo Libereckého kraje dne 25. 2. 2014 schválilo Zprávu o uplatňování ZÚR LK v uplynulém období, která je dostupná na webu Libereckého kraje viz <http://oupsr.kraj-lbc.cz/page2416/Uzemne-planovaci-dokumentykraje/Zasady-uzemniho-rozvoje-Libereckeho-kraje>.

Na výše uvedené webové stránce je k dispozici i Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR LK, který byl projednán na společném jednání s dotčenými orgány, Ministerstvem pro místní rozvoj a sousedními kraji dne 09. 10. 2015.

Vzhledem k obsahu Aktualizace č. 2 ZÚR SK nemá smysl v rámci jejího zpracování řešit případné nenávaznosti ZÚR SK a ZÚR LK uvedené např. v datové části dokumentu „Sjednocení vybraných jevů ze zásad územního rozvoje“ (zpracoval Hydrossoft Velešlavín 2012 pro Ministerstvo pro místní rozvoj ČR).

KÚ LK OÚPSŘ neuplatňuje k návrhu 2. Aktualizace ZÚR SK a Vyhodnocení vlivů této aktualizace URÚ žádné připomínky.

Závěr: KÚ LK zkoordinoval dílčí požadavky dle jednotlivých úseků veřejné správy, v nichž chrání dotčené veřejné zájmy, a vydává toto koordinované vyjádření k návrhu 2. Aktualizace ZÚR SK a Vyhodnocení vlivů této aktualizace na URÚ, v rámci kterých neuplatňuje **žádné připomínky**.

Vypořádání připomínky:

Vzato na vědomí.

Pardubický kraj, KÚ odbor rozvoje, fondů EU, cestovního ruchu a sportu, odd. územního plánování, Komenského nám. 125, 532 11 Pardubice, č. j. 158408/2015/KUSK, DS 7. 12. 2015

Krajský úřad Pardubického kraje obdržel dne 10. 11. 2015 oznámení o konání společného jednání k návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a vyhodnocení jejich vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen návrh aktualizace), ve smyslu § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon).

Krajský úřad Pardubického kraje, odbor rozvoje, fondů EU, cestovního ruchu a sportu, oddělení územního plánování, je příslušným orgánem kraje vykonávajícím přenesenou působnost ve věcech územního plánování podle § 5 odst. 2 a § 7 odst. 1 stavebního zákona. Na základě účasti na společném jednání dne 11. 12. 2015 v Praze a po seznámení se s projednávanou dokumentací na internetových stránkách konstatujeme, že k předloženému návrhu aktualizace

neuplatňujeme jako sousední kraj, ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona, žádné připomínky. Návrh aktualizace vymezuje záměry nadmístního významu, které byly zrušené rozhodnutím soudu, ve smyslu § 42 odst. 6 stavebního zákona.

Pro informaci dále uvádíme, že dne 17. 9. 2014 usnesením č. Z/229/14 vydalo Zastupitelstvo Pardubického kraje Zásady územního rozvoje Pardubického kraje – aktualizace č. 1, s nabytím účinnosti dne 7. 10. 2014.

Při aktualizaci Zásad územního rozvoje Pardubického kraje byla prověřena návaznost prvků územního systému ekologické stability na území Středočeského kraje s tímto výsledkem:

☐ RBK 1326 – na území Pardubického kraje byla provedena úprava vymezení, chybějící malá plocha vymezení při hranici kraje v jižní části území obce Kojice byla doplněna, úpravou vymezení je zajištěna návaznost na Středočeský kraj.

☐ RBK 1327 - na území Pardubického kraje byla provedena úprava vymezení, na území obce Zdechovice byl rozšířen biokoridor RBK 1327, úpravou vymezení je zajištěna návaznost na Středočeský kraj.

☐ RBK 1328 - na území Pardubického kraje byla provedena úprava vymezení, bylo prodlouženo vymezení RBK 1328 na území obce Turkovice. Na území Středočeského kraje se doporučuje úprava vymezení v tomto prostoru, respektive zajištění přímého napojení na RBK 1328.

Při další aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje požadujeme prověřit vymezení regionálního biokoridoru RBK 1328 a zajistit návaznost.

Vypořádání připomínky:

Vzato na vědomí.

Krajský úřad Ústeckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem; č. j. 002397/2016/KUSK, DS 7. 1. 2016

Vyjádření po termínu

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (KÚ ÚK, UPS) obdržel dne 10. 11. 2015 oznámení o konání společného jednání o návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR SK) a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území dle § 37 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění. Společné jednání se uskutečnilo dne 11. 12. 2015 v zasedací místnosti č. 1015, v budově Krajského úřadu Středočeského kraje.

Návrh 2. aktualizace ZÚR SK je pořizován v souladu s § 42 odst. 6 stavebního zákona a řeší opětovné vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby (VPS), které byly vymezeny ZÚR SK a následně zrušeny rozsudky Nejvyššího správního soudu a Krajského soudu v Praze do 15. 4. 2015. Jedná se o plochy a koridory pro níže uvedené VPS, které jsou nezbytnou součástí komplexního systému dopravní infrastruktury:

- ☐ VPS D001 – Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně – Březiněves (+2x MÚK)
- ☐ VPS D011 – Silniční okruh kolem Prahy, úsek Březiněves - R10 (+1x MÚK)
- ☐ VPS D006 – doplněk MÚK Odolena Voda
- ☐ VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka
- ☐ VPS D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)
- ☐ VPS D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

KÚ ÚK, UPS jako orgán územního plánování dle § 5 odst. 1 a 2 stavebního zákona a pořizovatel Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje dle § 7 odst. 1 písm. a) stavebního zákona sděluje, že na základě odborného výkladu projektanta v rámci společného jednání a následného prostudování projednávané územně plánovací dokumentace, nemá z hlediska širších územních vztahů **žádné připomínky** k návrhu 2. aktualizace ZÚR SK.

Vypořádání připomínky:

Vzato na vědomí.

Krajský úřad kraje Vysočina, Odbor územního plánování a stavebního řádu, Žižkova 57, 587 33 Jihlava, č. j. 158823/2015/KUSK, DS 7. 12. 2015

Kraj Vysočina, obdržel dne 10. 11. 2015 oznámení o konání společného jednání o návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále též „návrh 2. aktualizace ZÚR SK“), které proběhne dne 11. 12. 2015. Na základě oznámení zasíláme k částem řešení v návrhu 2. aktualizace ZÚR SK dle § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů následující připomínky.

Návrh 2. aktualizace ZÚR SK řeší následující záměry:

- silniční okruh kolem Prahy v severozápadním a severovýchodním sektoru,
- doplnění mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda na dálnici D8,
- koridor propojení Vestec (II/306) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka,
- koridor železniční tratě č. 221 úsek Praha – Strančice,
- plochy rozvoje Praha – Ruzyně.

Touto 2. aktualizací Zásad územního rozvoje Středočeského kraje nedojde k ovlivnění řešení záměrů na hranicích s Krajem Vysočina, proto neuplatňujeme k této aktualizaci **žádné připomínky**.

Vypořádání připomínky:

Vzato na vědomí.

Český Aeroholding, a.s. a Letiště Praha, a.s. zasláno společně se stanoviskem Ministerstva dopravy

1. připomínka:

Odůvodnění – textová část - str. 5 (str. 5 v pdf)

Krajský úřad Středočeského kraje jako pořizovatel ZÚR SK, musí respektovat úkoly uložené v Politice územního rozvoje ČR.

Doporučujeme uvést, že Krajský Středočeského kraje jako pořizovatel ZÚR S, je zavázán respektovat úkoly uložené v Politice územního rozvoje ČR.

Vypořádání připomínky:

Text bude upraven v souladu s návrhem úpravy.

2. připomínka:

Odůvodnění – textová část - str. 21 (str. 21 v pdf)

Za dotčené obce lze pokládat ve Středočeském kraji zejména Jeneč, Hostivici, Dobrovíz, Kněževes a Horoměřice.

Dle závěrů rozsudku 9 AOs 5/2013-78 (NSS) by měl být okruh obcí stanoven nikoliv demonstrativně, ale zcela konkrétním výčtem. Doporučujeme uvést všechny obce, či pokud se jedná pouze o tyto obce, odstranit slovo zejména, neboť to implikuje demonstrativní výčet.

Ohledně záboru půd by dle našeho názoru mělo být uvedeno dle závěrů rozsudku 9 AOs 5/2013-78 (NSS), že půdu nepůjde využít jinak než pro daný záměr, pokud to z posouzení VVURÚ vychází.

Vypořádání připomínky:

Text v návrhu projednaném ve společném jednání „za dotčené obce lze pokládat ve Středočeském kraji zejména Jeneč, Hostivici, Dobrovíz, Kněževes a Horoměřice“, bude nahrazen textem, který obsahuje všechny dotčené obce v souladu s připomínkami Českého Aeroholdingu.

Ve vyhodnocení SEA jsou konkrétně vyjmenovány pouze obce, u kterých bylo zjištěno překročení hlukových limitů a to jak vlivem nové VPD (plocha D300), tak v důsledku kumulativních nebo synergických vlivů.

Odnětí půdy ze ZPF (§ 9 zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů) výhradně pro daný účel je garantováno vymezením dané plochy v platné ÚPD, nikoliv posouzením SEA. Úkolem vyhodnocení SEA je identifikace významných vlivů, posouzení jejich rozsahu a významnosti a návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci těchto vlivů.

3. připomínka:

Odůvodnění – textová část - str. 39 (str. 39 v pdf)

4.1.1.4. LETECKÁ DOPRAVA

(132) ZÚR zpřesňují rozvoj letiště Praha/Ruzyně - Letiště Václava Havla Praha (dále jen letiště Praha/Ruzyně), který se projeví částečně na území Středočeského kraje rozšířením dráhového systému (nová paralelní dráha RWY 06R/24L a vzletové a přiblížovací prostory), veřejně prospěšná stavba D300.

(133) ZÚR stanovují úkoly pro územní plánování:

- územní rozvoj obcí, dotčených rozvojem letiště Praha/Ruzyně, řešit s ohledem na potřebu zajistit splnění hlukových limitů při vymezení nových ploch pro bydlení včetně ploch smíšených obytných a ploch veřejného občanského vybavení (zejména pro vzdělání a výchovu, sociální a zdravotní služby),
- vytvářet územní podmínky pro napojení letiště na ostatní druhy dopravy, zejména železniční, především s cílem zajistit spojení s centrem hl. m. Prahy,
- upřesnit vymezení ploch pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně v územních plánech obcí Hostivice a Dobrovíz.

(134) ZÚR stanovují tyto požadavky na využití plochy veřejně prospěšné stavby D300:

- odvádění srážkových vod řešit v rámci kanalizačního systému Letiště Praha/ Ruzyně,
- vyloučit znečištění povodí Zákolanského potoka z důvodu ochrany stanoviště chráněného druhu raka kamenáče.

Doporučujeme, aby obce dotčené rozvojem letiště byly zde vyjmenovány. Domníváme se, že tato textace je v rozporu s rozsudkem NSS 9 AOs 5/2013-78 (bod

42 rozsudku). Dále dle našeho názoru není splněn ani požadavek dle bodu 44 tohoto rozsudku, když zde chybí přesnější formulace ohledně toho, v jaké vzdálenosti od předmětné plochy (osy paralelní dráhy) se nesmí předmětné plochy vymezovat.

Následné zdůvodnění na str. 40 by pak mělo ve světle výše uvedeného obsahovat seznam dotčených obcí, nikoliv demonstrativní výčet. Doporučujeme uvést, že se jedná nejen o stavbu veřejně prospěšnou, ale o stavbu nadmístního významu, resp. o vymezení plochy nadmístního významu, včetně doplnění do odůvodnění, proč se jedná o plochu nadmístního významu z materiálního hlediska v souladu s rozsudkem 1 Ao 1/2009 (NSS).

Vypořádání připomínky:

Text v návrhu projednaném ve společném jednání „za dotčené obce lze pokládat ve Středočeském kraji zejména Jeneč, Hostivici, Dobrovíz, Kněžves a Horoměřice“, bude nahrazen textem, který obsahuje všechny dotčené obce v souladu s připomínkami Českého Aeroholdingu.

Text – „územní rozvoj obcí, dotčených rozvojem letiště Praha/Ruzyně, řešit s ohledem na potřebu zajistit splnění hlukových limitů při vymezení nových ploch pro bydlení včetně ploch smíšených obytných a ploch veřejného občanského vybavení (zejména pro vzdělání a výchovu, sociální a zdravotní služby)“ bude nahrazen textem:

„územní rozvoj obcí Jeneč, Hostivice, Dobrovíz, Kněžves a Horoměřice, dotčených rozvojem letiště Praha/Ruzyně, bude řešen tak, aby nově vymezované plochy pro bydlení včetně ploch smíšených obytných a ploch veřejného občanského vybavení (zejména pro vzdělání a výchovu, sociální a zdravotní služby) nebyly zasaženy hlukem přesahujícím hlukové limity stanovené příslušnými předpisy pro tyto plochy, vyvolaným stávajícím provozem letiště i jeho navrženým rozvojem.“

Ve vyhodnocení SEA jsou konkrétně vyjmenovány pouze obce, u kterých bylo zjištěno překročení hlukových limitů a to jak vlivem nové vzletové a přistávací dráhy (plocha D300), tak v důsledku kumulativních nebo synergických vlivů.

4. připomínka:

Odůvodnění – textová část - str. 47, 48 (str. 47, 48 v pdf)

(191b) Na základě opatření navržených ve VVURÚ, část A – SEA, se pro plochy a koridory vymezené 2. aktualizací ZÚR SK pod označením D001, D006, D011, D054, D204 a D300 stanovují tyto požadavky na využití vymezených ploch a koridorů:

- minimalizace vlivů na kvalitu obytného prostředí,
- využívání dostatečně vodních recipientů pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující jejich zasakování,
- ochrana odtokových poměrů při křížení vodních toků,
- minimalizace záborů ZPF I. a II. třídy ochrany,
- minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty území a zachování průchodnosti

dotčeného území.

(191c) Na základě opatření navržených ve VVURÚ, část A – SEA, se pro plochy a koridory vymezené 2. aktualizací ZÚR SK pod označením D001, D006, D011, D054, D204 a D300 stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- v ÚP dotčených obcí upřesnit vymezení ploch dopravy (u silničních staveb včetně polohy mimoúrovňových křižovatek) s ohledem na:
o 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,

o zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
- při umisťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti ploch a koridorů vymezených v rámci 2. aktualizace ZÚR SK zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území ve vztahu k riziku možného překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby.

V souladu s citovaným rozsudkem NSS 9 AOs 5/2013-78 by zde mělo být konkrétněji uvedeno, co se rozumí onou blízkostí pro umisťování nových areálů atd. Obáváme se, že tato formulace je příliš nekonkrétní dle požadavků rozsudku, ač vychází z VVURÚ.

Vypořádání připomínky:

V tomto případě nelze jednoznačně stanovit limitní vzdálenost, ve které nemají být uvedené plochy od dané dopravní stavby vymežovány. Princip tohoto požadavku spočívá v tom, že nový areál s tímto funkčním využitím je možné umístit v takové vzdálenosti od obytné zástavby, ve které při zohlednění všech kumulativních a synergických vlivů (tj. součet aktuální zátěže v době realizace + přírůstek z nové dopravní stavby vymezené v ZÚR + přírůstek z navrhovaného areálu) nedojde k překročení platných hygienických limitů. Tuto podmínku je třeba uplatňovat zejména v případě výstavby skladových areálů podél nových dopravních staveb nadřazené silniční síti (dálnice). V případě letišť se hluk z letecké a silniční dopravy posuzuje samostatně.

V Odůvodnění návrhu 2. Akt ZÚR SK bude podrobně vysvětleno, co se rozumí „blízkostí“ pro umisťování nových areálů.

5. připomínka:

Odůvodnění – textová část - str. 50 (str. 50 v pdf)

Úkol zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území při umisťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti posuzovaných koridorů a ploch vyplývá z identifikovaného rizika možného překročení platných hygienických limitů umístěním příslušné stavby v důsledku kumulativního, případně synergického působení ve spojení se stávající zátěží dotčeného území na úrovních blízkých hodnotám platných hygienických limitů.

Bylo namítáno v rámci citovaného rozsudku, že není jasné, jak daleko od letového koridoru nemají být uvedené plochy vymežovány, resp. nové areály atd. Jedná se totiž také o požadavek dle rozsudku NSS 9 AOs 5/2013.

Vypořádání připomínky:

V tomto případě nelze jednoznačně stanovit limitní vzdálenost, ve které nemají být uvedené plochy od dané dopravní stavby vymežovány. Princip tohoto požadavku spočívá v tom, že nový areál s tímto funkčním využitím je možné umístit v takové vzdálenosti od obytné zástavby, ve které při zohlednění všech kumulativních a synergických vlivů (tj. součet aktuální zátěže v době realizace + přírůstek z nové dopravní stavby vymezené v ZÚR + přírůstek z navrhovaného areálu) nedojde k překročení platných hygienických limitů. Tuto podmínku je třeba uplatňovat zejména v případě výstavby skladových areálů podél nových dopravních staveb nadřazené silniční síti (dálnice). V případě letišť se hluk z letecké a silniční dopravy se posuzuje samostatně.

Text Odůvodnění návrhu 2. Akt ZÚR SK na str. 50 vysvětluje, kdy je třeba zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území při umisťování nových areálů. Je to tehdy, je-li identifikováno riziko možného překročení platných hygienických limitů umístěním příslušné stavby v důsledku kumulativního, případně synergického působení ve spojení se stávající zátěží dotčeného území na úrovních blízkých hodnotám platných hygienických limitů. Tento text bude ještě upraven, aby byl lépe pochopitelný.

6. připomínka:

Odůvodnění – textová část - str. 51 (str. 51 v pdf)

Uvedení dotčených obcí v tabulce u záměru D300.

Doporučujeme vyjmenování dotčených obcí vč. tabulky na str. 54 – viz připomínka ke str. 39.

Vypořádání připomínky:

Tato tabulka – viz článek (230) výroku - se týká územního dotčení tou kterou veřejně prospěšnou stavbou. Nelze tedy do ní doplnit stavby dotčené předpokládaným nadměrným hlukem vyvolaným rozvojem letiště. Vzhledem k tomu, že se zde používá obdobný pojem „dotčené obce“, bude v odůvodnění toto vysvětlení doplněno.

7. připomínka:

Odůvodnění – textová část - str. 66 (str. 66 v pdf)

Variantní řešení rozvoje letiště Praha/Ruzyně je rovněž irelevantní, protože navržená plocha je výsledkem mnohaletého řešení, které je ovlivněno řadou technických daností.

Doporučujeme uvést, že "Variantní řešení rozvoje letiště Praha/Ruzyně bylo v minulosti posuzováno a navržená plocha je výsledkem mnohaletého řešení, které je ovlivněno řadou technických daností."

Vypořádání připomínky:

Text bude upraven dle návrhu v připomínce.

8. připomínka:

Odůvodnění – textová část - str. 69 (str. 69 v pdf)

Do hodnocení záměru se významně promítá skutečnost, že k záměru bylo vydáno Stanovisko podle zákona č. 100/2001 Sb., které podmiňuje realizaci záměru rozsáhlým množstvím opatření, zaměřených zejména na snížení hlučnosti.

Zde doporučujeme odstranit slovo "významně", neboť EIA nemůže být významným podkladem při AZUR.

Vypořádání připomínky:

Text bude upraven dle návrhu v připomínce.

9. připomínka:

Odůvodnění – výkresová část: bez připomínek.

Vypořádání připomínky:

Vzato na vědomí.

<p>10. připomínka:</p> <p>Výrok: viz výše uvedené připomínky ke straně 39, 47 a 48.</p>
<p>Vypořádání připomínky:</p> <p>Veškeré připomínky k Výroku se promítnou odpovídajícím způsobem i do Odůvodnění a obráceně.</p>
<p>11. připomínka:</p> <p>VVURÚ – textová část - str. 1 (str. 11 v pdf): D300 Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) Černošice</p> <p>Dotčené obce: Dobrovíz, Hostivice</p> <p>V seznamu dotčených obcí chybí Jeneč. Na str. 22, v příloze č. 1 je Jeneč uvedena. Doporučujeme sjednotit ve všech dokumentech k 2AZUR SK – viz připomínka ke str. 39 a str. 51.</p>
<p>Vypořádání připomínky:</p> <p>Chybějící obec Jeneč bude do seznamu dotčených obcí doplněna.</p>
<p>12. připomínka:</p> <p>VVURÚ – textová část - str. 23 (str. 33 v pdf): Provozovatel letiště nevypouští, ani o tom v budoucnosti neuvažuje, žádné odpadní vody do Zákolanského potoka.</p>
<p>Vypořádání připomínky:</p> <p>Předmětná pasáž je citací výrokové části 2. Akt ZÚR SK. Jedná se o nepřesné převzetí požadavku z kap. 11 vyhodnocení SEA (Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace vlivů na ŽP). V jeho odůvodnění (str. 240 vyhodnocení SEA) se uvádí, že funkci recipientů pro ČOV letiště plní potoky Únětický a Kopaninský. Vyhodnocení SEA navrhuje zahrnout do kritérií a podmínek pro rozhodování požadavek na „ochranu“ příslušné části povodí Zákolanského potoka s výskytem 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.</p> <p>Bude doplněna kapitola o kumulativních a synergických vlivech ve vyhodnocení SEA.</p> <p>Bude přeformulován, resp. zpřesněn požadavek v čl. 134 výrokové části o vyloučení znečištění povodí Zákolanského potoka.</p>
<p>13. připomínka:</p> <p>VVURÚ – textová část - str. 24 (str. 34 v pdf): - využívání dostatečně vodních recipientů pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující jejich zasakování, Provozovatel letiště nedokáže ovlivnit dostatečnou vodnost recipientu. Doporučujeme přeformulovat.</p>

Vypořádání připomínky:

Předmětná pasáž je citací výrokové části 2. Akt ZÚR SK. Jedná se o společný požadavek, navržený v rámci vyhodnocení SEA (kap. 11.1.), který je obecně platný pro všechny plochy a koridory vymezené návrhem 2. Akt ZÚR SK. Text odůvodnění 2. Akt ZÚR SK i vyhodnocení SEA bude doplněn v tom smyslu, že v případě plochy D300 bude odvádění srážkových vod řešeno rozšířením stávajícího kanalizačního systému letiště Praha/Ruzyně a zaústěného do ČOV Sever (recipient: Únětický potok) a ČOV – Jih (recipient: Kopaninský potok), viz konkrétní podmínka pro rozhodování v rámci kap. 11.2. vyhodnocení SEA (str. 239).

14. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 24 (str. 34 v pdf):

- minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty území a zachování průchodnosti dotčeného území.

V provozních podmínkách letiště nelze uskutečnit vzhledem k bezpečnosti leteckého provozu (potřeba plašit všechny živočichy v prostoru vzletových a přistávacích koridorů, údržbě travnatých ploch kolem RWY atd.). Průchod přes rozvojové plochy určené pro letecký provoz není možné zajistit pro živočichy ani lidi.

Vypořádání připomínky:

Předmětná pasáž je citací výrokové části 2. Akt ZÚR SK. Jedná se o společný požadavek, navržený v rámci vyhodnocení SEA (kap. 11.1.), který je obecně platný pro všechny plochy a koridory vymezené návrhem 2. Akt ZÚR SK. Text výrokové části, odůvodnění 2. Akt ZÚR SK i vyhodnocení SEA bude v případě plochy D300 doplněn ve smyslu uvedené připomínky.

15. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 77 (str. 87 v pdf):

V České republice bylo pro účely strategického mapování hluku, jako hlavní civilní letiště, které má více než 50 tis. vzletů nebo přistání za rok, vybráno letiště Praha/Ruzyně. Tato mapa byla použita jako podklad pro hodnocení hluku v letecké dopravě. Na území Středočeského kraje se hladiny hluku v noční době pohybují v pásech hodnot rozmezí 45 –65 dB.

Celý odstavec je nutno přeformulovat: Letiště Praha/Ruzyně je jediné letiště v České republice, na které se vztahují podmínky strategického hlukového mapování, tj. 50 000 startů a přistání za rok. Hluková mapa, výsledek strategického hlukového mapování z roku 2005, byla použita pro hodnocení hluku z letecké dopravy. Hlukovým ukazatelem pro noční dobu je Ln (hlukový indikátor pro rušení spánku), jehož hodnoty se pohybují v zájmovém území v rozmezí 45 - 65 dB.

Vypořádání připomínky:

Předmětná pasáž textu vyhodnocení SEA bude přeformulována podle požadavku v připomínce.

16. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 83 (str. 93 v pdf) 2. odstavec:

„...Převážnou část leteckého provozu představuje pravidelná doprava, v letní sezóně jsou poměrně časté lety kargo a charterové lety.“

Četnost samostatných cargo letů je v průběhu roku stejná. Při jejich počtu cca 10 až 20 pohybů denně jsou ve vztahu k celkovému dennímu počtu pohybů zanedbatelné, protože se jedná o cca 1 až 2 % z denního počtu pohybů. Doporučujeme vypustit „lety kargo“.

Vypořádání připomínky:

Předmětná pasáž textu vyhodnocení SEA bude přeformulována podle požadavku v připomínce.

17. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 83 (str. 93 v pdf) 3. odstavec:

Z výsledků hlukového mapování vyplývá, že u nejvíce ovlivněné zástavby v okolí letiště se hladiny hluku u hlukového indikátoru pro noční dobu, který charakterizuje rušení spánku, v noční době v roce 2005 pohybovaly v pásmech 50 – 60 dB (část zástavby obcí Horoměřice, Jeneč a Kněževes). Byly tedy nad úrovní limitů, protože bylo v dané oblasti vymezeno ochranné hlukové pásmo letiště. Hladiny nočního hluku mezi 45 a 50 dB (tedy mírně podlimitní) zasahují již prakticky všechny obce v okolí letiště.

Tyto hodnoty ukazatelů pro strategické hlukové mapování nejsou porovnatelné s hlukovými limity, mají stanoveny pouze mezní hodnoty a v souvislosti s nimi se nemůže hovořit o ochranném hlukovém pásmu. OHP je stanoveno na základě limitních hodnot jiných ukazatelů - LAeq pro denní a noční dobu, vztažených k charakteristickému letovému dni. Požadujeme přeformulovat a doplnit text dle výše uvedeného návrhu.

Vypořádání připomínky:

Předmětná pasáž textu vyhodnocení SEA bude přeformulována podle požadavku v připomínce.

18. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 97 (str. 107 v pdf) 4. odstavec:

Plocha D300 zasahuje do povodí Únětického potoka, Kopaninského potoka, Horoměřického potoka, Jenečského potoka, Litovicko-Šáreckého potoka a Nebušického potoka (vše v povodí Vltavy). Letiště má vybudován systém akumulčních nádrží pro zachyt srážkových vod a dvě čistírny odpadních a kontaminovaných vod s retenčními nádržemi (ČOV a ČKV sever s retenční nádrží na Únětickém potoce a ČOV a ČKV jih s retenční nádrží na Kopaninském potoce). Navrhovaná plocha nekříží žádný vodní tok, kříží pouze vodovodní přívaděč Řepy – Hostivice – Hostouň – Kladno a odbočku na Dobrovíz.

Letiště má vybudovány dvě čistírny odpadních a kontaminovaných vod (SEVER - Únětický potok a JIH - Kopaninský potok) včetně systému retenčních nádrží pro zachycení srážkových vod. Během výstavby letiště Praha/Ruzyně byly již v minulosti vybudovány suché retenční nádrže - poldry - k zachycení přívalových srážek, snížení kulminačních průtoků a ochraně obcí dále na tocích před negativními účinky těchto průtoků.

Před zaústěním otevřeného odpadu dešťové kanalizace do Kopaninského potoka je vybudován Kopaninský poldr a na Únětickém potoce je pod Tuchoměřicemi u Štěrbova mlýna vybudován Tuchoměřický poldr. Doporučujeme přeformulovat.

Vypořádání připomínky:

Předmětný text vyhodnocení SEA bude upraven v souladu s připomínkou tímto způsobem:

Plocha D300 zasahuje do povodí Únětického potoka, Kopaninského potoka, Horoměřického potoka, Jenečského potoka, Litovicko-Šáreckého potoka a Nebušického potoka (vše v povodí Vltavy). Letiště má vybudovány dvě čistírny odpadních a kontaminovaných vod (SEVER - Únětický potok a JIH - Kopaninský

potok), do kterých kanalizační systém odvádí veškeré odpadní a kontaminované vody z areálu a dále systém retenčních nádrží pro zachycení srážkových vod. Během výstavby letiště Praha/Ruzyně byly již v minulosti vybudovány suché retenční nádrže - poldry - k zachycení přívalových srážek, snížení kulminačních průtoků a ochraně obcí dále na tocích před negativními účinky těchto průtoků. Před zaústěním otevřeného odpadu dešťové kanalizace do Kopaninského potoka je vybudován Kopaninský polder a na Únětickém potoce pod Tuchoměřicemi u Štěrbova mlýna je vybudován Tuchoměřický polder. Navrhovaná plocha nekříží žádný vodní tok, kříží pouze vodovodní přívaděč Řepy – Hostivice – Hostouň – Kladno a odbočku na Dobrovíz.

19. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 128 (str. 138 v pdf):

4. sloupec ZPF a PUPFL - Cca 96% ZPF (z toho cca 74% v I. a II. třídě ochrany).

Procenta zastoupení v bonitních třídách se liší od procent uvedených na str. 171. Doporučujeme sjednotit.

Vypořádání připomínky:

Každý z obou uvedených údajů vyjadřuje něco jiného a nelze je proto porovnávat. Tab. 4.1. na str. 128 obsahuje údaje, včetně údajů numerických, o sledovaných jevech v územním rozsahu 3 km od vnější hranice vymezené plochy nebo koridoru. Na str. 171 jsou uvedeny hodnoty procentního zastoupení přímo v rozsahu vymezené plochy D300. Rozsah sledovaných jevů v dané ploše/koridoru, vyjádření numerickým způsobem, je součástí tabelární přílohy č. 1 vyhodnocení SEA, z které byl do textu vyhodnocení SEA použit.

20. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 141 (str. 151 v pdf):

D001 – Hrozby (výběr)

Rozvoj letiště Ruzyně - omezení bytové výstavby v okolních obcích některých více hlukem exponovaných částech okolních obcí.

Doporučujeme zvážit přeformulování textu dle výše navržené úpravy.

Vypořádání připomínky:

Jedná se o doslovný přepis SWOT analýz, převzatých z aktuálních (tj. v době zpracování vyhodnocení SEA) ÚAP dotčených ORP za účelem specifikace problémů ŽP, které by mohly být uplatněním posuzované ÚPD významně ovlivněny. Nejedná se o posouzení, ale konstataci současného stavu, který byl vyhodnocen jiným subjektem. Zpracovatel vyhodnocení SEA považuje za korektní v tomto případě ponechat text beze změny.

21. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 144 (str. 154 v pdf):

D300 – Hrozby (výběr)

Nebezpečí kontaminace spodních vod a půdy z podzemních nádrží letiště (úložiště ropných a jiných látek).

Doplňující informace:

Na letišti Praha/Ruzyně je počet podzemních nádrží na látky závadné vodám minimální a pokud jsou, tak malého objemu a vodohospodářsky zajištěné. Ve vztahu ke Středočeskému kraji se jedná především o Stáčiště leteckých pohonných hmot a Centrální sklad leteckých pohonných hmot, kde jsou využívány nadzemní i podzemní nádrže. Největší objem je skladován v nadzemních nádržích v Centrálním skladu. Vše je uvedeno v PZH a vodohospodářsky zajištěno. Pokud nebezpečí hrozí, tak v důsledku mimořádné události - havárie, chybné manipulace způsobené lidským faktorem nebo technickou závadou zařízení.

Vypořádání připomínky:

Jedná se o doslovný přepis SWOT analýz, převzatých z aktuálních (tj. v době zpracování SEA) ÚAP dotčených ORP za účelem specifikace problémů ŽP, které by mohly být uplatněním posuzované ÚPD významně ovlivněny. Nejedná se o posouzení, ale konstataci současného stavu, který byl vyhodnocen jiným subjektem. Zpracovatel vyhodnocení SEA považuje za korektní v tomto případě ponechat text beze změny.

Uvedená doplňující informace bude využita v jiné části vyhodnocení SEA (kap 3.).

22. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 148 (str. 158 v pdf):

HLUK Z LETECKÉ DOPRAVY V OBLASTI ZÁMĚRU D300

Kromě hluku ze silniční dopravy je významným faktorem v řešeném území hluk z letecké dopravy v okolí Letiště Václava Havla Praha. Z výsledků hlukového mapování vyplývá, že u nejvíce ovlivněné zástavby v okolí letiště se hladiny hluku v noční době v roce 2005 pohybovaly v pásmech LAeq50 – 60 dB (část zástavby obcí Horoměřice, Jeneč a Kněžves). Byly tedy nad úrovní limitů, protože bylo v dané oblasti vymezeno ochranné hlukové pásmo letiště. Ochranné hlukové pásmo vymezuje území, na němž předpokládáno překročení limitní úrovně hluku (50/60dB) z plánovaného leteckého provozu. Umožňuje regulaci využití území v okolí letiště a zákonným způsobem regulovat proces územního plánování a vytvářet podmínky pro řešení vzájemného vztahu mezi letištěm a jeho okolím. Na území ochranného hlukového pásma se nachází obce Hostouň, Dobrovíz, Kněžves, Tuchoměřice, Horoměřice, Jeneč a městské části Praha-Přední Kopanina, Praha 17 a Praha 6. Hladiny nočního hluku mezi 45 a 50 dB (tedy mírně podlimitní) zasahují již prakticky všechny obce podél os drah v okolí letiště.

Zpracovatel uvádí hlukové limity stanovené pro ekvivalentní hladiny hluku z leteckého provozu, které jsou vztažené k charakteristickému letovému dni (ty jsou rozhodující pro ochranné hlukové pásmo), a porovnává je s hodnotami úplně jiných deskriptorů pro strategické hlukové mapování L_{dn} a L_n, u kterých jsou stanoveny mezní hodnoty, které s ochranným hlukovým pásmem nemají nic společného, a jsou vztažené k období jednoho roku. Otázkou je vhodnost použití výsledku hlukového mapování jako podklad pro AZUR v případě, že se pracuje institutem ochranného hlukového pásma. K dispozici jsou mapy v národních ukazatelích za každý rok od roku 2008. Problematiku považujeme za chybně popsanou. Doporučujeme přepracovat.

Vypořádání připomínky:

Výše uvedená formulace se nachází v popisné, nikoli hodnotící části vyhodnocení SEA. Relevantní jsou v tomto případě oba podklady, formulace však bude upravena tak, aby nevedla k předpokladu o jejich vzájemné souvztáznosti, a to tímto způsobem:

„Kromě hluku ze silniční dopravy je významným faktorem v řešeném území hluk z letecké dopravy v okolí Letiště Václava Havla Praha. K popisu akustické situace lze využít dva zdroje dat. Z výsledků strategického hlukového mapování, které jako deskriptory používá hlukový ukazatel pro celodenní obtěžování hlukem (L_{dn}) a hlukový indikátor pro noční dobu charakterizující rušení spánku (L_n) vztažených k období jednoho roku, vyplývá, že u nejvíce ovlivněné zástavby v okolí letiště se hladiny L_n v roce 2005 pohybovaly mezi 50 – 60 dB (část zástavby obcí Horoměřice, Jeneč a Kněžves). Hladiny L_n mezi 45 a 50 dB

pak zasahují již prakticky všechny obce ve směru os drah letišť. Z důvodu akustické zátěže území bylo v okolí letiště vymezeno ochranné hlukové pásmo letiště, které vymezuje území, na němž je předpokládáno překročení limitní úrovně hluku (50/60 dB) z plánovaného leteckého provozu. Ochranné hlukové pásmo je určeno na základě ekvivalentních hladin hluku z leteckého provozu, které jsou vztaženy k charakteristickému letovému dni. Ochranné hlukové pásmo umožňuje regulaci využití území v okolí letiště a zákonným způsobem regulovat proces územního plánování a vytvářet podmínky pro řešení vzájemného vztahu mezi letištěm a jeho okolím. Na území ochranného hlukového pásma se nachází obce Hostouň, Dobrovíz, Kněžves, Tuchoměřice, Horoměřice, Jeneč a městské části Praha-Přední Kopanina, Praha 17 a Praha 6.“

23. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 170 (str. 180 v pdf):

Oba dokumenty jsou uvedeny v příloze 2. V souhrnu lze uvést, že opatření zahrnují:

- omezení počtu pohybů letadel pro denní a noční dobu

Tento návrh opatření je v rozporu se záměrem řešit zvýšení kapacit. Požadujeme vypustit slovo „denní a“.

Vypořádání připomínky:

Jedná se o zestručnění textu (podmínky) ze souhlasného Stanoviska MŽP ČR v rámci procesu EIA, který v úplnosti požaduje: “Počet pohybů v denní době od 06:00 do 22:00 (charakteristický letový den) je možno koordinovat maximálně na 780 pohybů (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu)“. Tzn. pro denní dobu je zde stanoveno omezení (ve smyslu „limitování“, nikoli „snížení“) na 780 pohybů za den. Formulace uvedená ve VVURÚ je tedy v pořádku.

24. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 170 (str. 180 v pdf):

- omezení maximální vzletové hmotnosti a hlukových emisí letadel pro noční provoz.

Podle garančního dopisu provozovatele letiště omezení MTOW má být pouze v noci a pouze u některých letadel, které sice v noci létat mohou, ale nejsou úplně nejtišší (současná hluková kategorie 2). Požadujeme doplnit text „pro noční provoz“.

Vypořádání připomínky:

Předmětná pasáž textu vyhodnocení SEA bude přeformulována podle požadavku v připomínce.

25. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 170 (str. 180 v pdf):

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Nárůstem zpevněných ploch by mohlo dojít k významnému vlivu na odtokové poměry a jakost vod - zpevněný povrch zabrání vsakování srážkových vod, urychlí a soustředí povrchový odtok do určitých míst. Odtékající voda bude pravděpodobně kontaminovaná chemickými látkami používanými k ošetřování letištní plochy, otěry z pneumatik a dalším možným znečištěním v případě havárií. Zvýšený odtok může ovlivnit odtokové poměry v recipientech, kam budou srážkové vody odváděny.

Na letišti Praha/Ruzyně jsou v provozu dvě čistírny kontaminovaných srážkových a splaškových vod, odtékající voda nemůže být kontaminovaná. Rozšíření ČKV + ČOV JIH je podmiňující investicí záměru paralelní dráhy. Doporučujeme přeformulovat dle výše uvedeného návrhu.

Vypořádání připomínky:

Jedná se o úvodní pasáž, která v obecné rovině popisuje možné vlivy. Konkrétní vyhodnocení se závěrem, že umístění záměru do vymezené plochy není, s ohledem na plánovaná opatření, spojeno s významným vlivem na režim a jakost povrchových vod je uvedeno v následujících odstavcích. Text tohoto oddílu bude nicméně upřesněn na základě informací, poskytnutých v předchozích připomínkách.

26. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 171 (str. 181 v pdf) 2. odstavec:

Při realizaci všech plánovaných opatření (viz příloha 2 této dokumentace) nedojde k výraznému ovlivnění odtokových poměrů. Úprava objemu retenčních nádrží umožní zachycení veškerých kontaminovaných vod a jejich následné vyčištění na biologické části čistírny. Navrhované řešení výrazně snižuje rizika úniku odpadních vod do vodoteče bez čištění. Zlepšení stavu Únětického a Kopaninského potoka však nelze očekávat pouze eliminací vlivu provozu letiště, ale pro zlepšení ekologického stavu toků je nezbytná revitalizace obou toků již nad areálem letiště a odstranění negativních vlivů v povodí, které nejsou spojeny s provozem letiště.

Doplňující informace:

„...eliminace vlivů provozu letiště...“

Provozovatel letiště bude recipienty vždy ovlivňovat. Snahou provozovatele letiště je co nejmenší reálně možné ovlivnění recipientů.

„...revitalizace obou toků nad areálem letiště...“

Na Jihu neexistuje žádný tok nad areálem. Na Severu se nachází pouze krátký úsek vodního toku. Po zaústění vod z areálu Sever je nezbytné zachovat funkci Únětického potoka - musí provést i nadměrné průtoky do Tuchoměřického poldru. Projekt revitalizace (protipovodňových opatření) Kopaninského potoka je zpracován (záměr PHA840).

Vlivy na zemědělský půdní fond

Plocha, resp. plocha pro novou paralelní RWY 06R/24L a plocha pro rozšíření stávající RWY 06/24, celým svým rozsahem leží na zemědělské půdě, přičemž převažují půdy bonitně cenné v I. třídě ochrany. Tj. cca 92 % z celkového zastoupení ZPF v rozvojové ploše (BPEJ 21000, 20200). Pouze cca 8 % poté tvoří méně produkčně cenné půdy zařazené do III. – V. třídy (BPEJ 22501, 22504, 22514, 23716). ZPF slouží zemědělským účelům a je intenzivně využíván.

Na straně 128 je uvedeno 96%. Doporučujeme prověřit a sjednotit.

Vypořádání připomínky:

Ad Vlivy na vodu

Připomínka má charakter upřesňující informace. Předmětný odstavec bude upraven následovně:

„Existence a provoz letiště budou vždy zdrojem vlivu na odtokové poměry dotčeného území včetně recipientů, přičemž cílem navrhovaného řešení je, co jejich nejmenší reálně možné ovlivnění. Při realizaci všech plánovaných opatření (viz příloha 2 této dokumentace) nedojde k významnému ovlivnění odtokových poměrů ani ke zhoršení jakosti povrchových vod v recipientech. Úprava objemu retenčních nádrží umožní zachycení veškerých kontaminovaných vod a jejich nezávadné zneškodnění v rámci ČOV-Sever a ČOV-Jih. V případě Únětického potoka je nutné po zaústění vod z areálu Sever zachovat jeho schopnost provedení nadměrných průtoků do Tuchoměřického poldru. Pro celkové zlepšení ekologického stavu obou toků je však žádoucí jejich celková revitalizace včetně odstranění negativních vlivů v povodí, které nejsou spojeny s provozem letiště.“

Projekt revitalizace Kopaninského potoka se zaměřením na protipovodňová a protierozní opatření je již zpracován.

Ad Vlivy na půdu

shodné jako připomínka 19.

Každý z obou uvedených údajů vyjadřuje něco jiného a nelze je proto porovnávat. Tab. 4.1. na str. 128 obsahuje údaje, včetně údajů numerických, o sledovaných jevech v územním rozsahu 3 km od vnější hranice vymezené plochy nebo koridoru. Na str. 171 jsou uvedeny hodnoty procentního zastoupení přímo v rozsahu vymezené plochy D 300. Rozsah sledovaných jevů v dané ploše / koridoru, vyjádření numerickým způsobem, je součástí tabelární přílohy č. 1 vyhodnocení SEA, z které byl do textu vyhodnocení SEA použit.

27. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 172 (str. 182 v pdf):

Vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost

Plocha se nachází cca 500 m od regionálního biocentra Hostouň. Přечиštěné odpadní vody z letiště budou svedeny do recipientů Únětický a Kopaninský potok (mimo povodí Zákolanského potoka s výskytem raka kamenáče). Nedojde k dotčení přírodních biotopů. Dojde především ke zvýšení hladiny rušení v okolí, zastavěním k omezení retenční plochy. Vliv na hodnocení jako mírně negativní. Nutno zajistit, aby i plocha, kde dojde k rozšíření, byla odvodněna mimo povodí Zákolanského potoka.

Doporučujeme doplnit text dle výše provedené úpravy.

Vypořádání připomínky:

Předmětná pasáž textu vyhodnocení SEA bude přeformulována podle požadavku v připomínce.

28. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 203 (str. 213 v pdf):

Kompenzační opatření

Zajištění zachování prostupnosti krajiny prostřednictvím budování podchodů či mostních objektů;

Doplňující informace:

V rámci provozních ploch letiště nelze zajistit prostupnost pro živočichy a lidi vzhledem k bezpečnosti leteckého provozu (plašení živočichů v přistávacích a vzletových koridorech, údržba travnatých ploch kolem RWY...). Mostní objekty nelze budovat vzhledem k charakteru provozu letiště. Doporučujeme vypustit.

Vypořádání připomínky:

Předmětná pasáž vyhodnocení SEA se týká problematiky kumulativních a synergických vlivů. Text týkající se plochy D300 bude doplněn o informace uvedené v připomínce. Podmínka bude upravena ve smyslu zajištění průchodnosti širšího zájmového území v okolí letiště.

29. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 208 (str. 218 v pdf):

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dojde k nárůstu zpevněných ploch a tím k omezení zasakování srážkových vod. K vlivu na odtokové poměry a jakost vod může dojít v povodí Tuchoměřického potoka a v povodí Litovicko-Šáreckého potoka a Únětického potoka. ZÚR hlavního města Prahy počítají s případnou potřebou rozšíření Kopaninské retenční nádrže (Z/500/TY poldr Přední Kopanina).

Zlepšení stavu Únětického a Kopaninského potoka nelze očekávat pouze eliminací vlivu provozu letiště, ale pro zlepšení ekologického stavu toků je nezbytná revitalizace obou toků již nad areálem letiště a odstranění negativních vlivů v povodí, které nejsou spojeny s provozem letiště.

Viz připomínka ke str. 171 výše.

Vypořádání připomínky:

Předmětná pasáž textu bude upravena takto: „Pro celkové zlepšení ekologického stavu obou toků je však žádoucí jejich celková revitalizace včetně odstranění negativních vlivů v povodí, které nejsou spojeny s provozem letiště.“

Projekt revitalizace Kopaninského potoka se změřením na protipovodňová a protierozní opatření je již zpracován.“ (viz 26. připomínka).

30. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 230 (str. 240 v pdf):

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech:

– Využívání dostatečně vodných recipientů pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující jejich zasakování.

Viz připomínka ke str. 24 výše.

Vypořádání připomínky:

Text odůvodnění 2. Akt ZÚR SK i vyhodnocení SEA bude doplněn v tom smyslu, že v případě plochy D300 bude odvádění srážkových vod řešeno rozšířením stávajícího kanalizačního systému letiště Praha/Ruzyně a zaústěného do ČOV Sever (recipient: Únětický potok) a ČOV – Jih (recipient: Kopaninský potok), viz konkrétní podmínka pro rozhodování v rámci kap. 11.2. vyhodnocení SEA (str. 239). viz 13. připomínka

31. připomínka:

VVURÚ – textová část - str. 240 (str. 250 v pdf):

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezené ploše

Vedle změn v zatížení okolního území hlukem z leteckého provozu je významným symptomem rozvojových záměrů areálu Letiště Praha – Ruzyně nárůst zpevněných ploch, zejména v spojení se vznikem nové vzletové a přistávací dráhy. Nárůst zpevněných ploch je vždy spojen s ovlivněním odtokových poměrů (zrychlení povrchového odtoku) a zpravidla také jakosti vod neboť dochází k jejich znečištění odpady (včetně ropných produktů) z povrchu plochy. S ohledem na hydrologické poměry okolního území (viz kap. III.3 této dokumentace) a na základě posouzení záměru na projektové úrovni, potvrzeného stanoviskem příslušného orgánu (MŽP ČR) dle § 10 zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (stanovisko EIA) lze za ekologicky nejšetrnější řešit zneškodňování srážkových vod v rámci stávajícího kanalizačního systému, který bude pro tyto účely odpovídajícím způsobem rozšířen. Vzhledem k měřítku podrobnosti ZÚR bude navrhovaný požadavek uplatňován na úrovni ÚPD dotčených obcí a v rámci rozhodování o území.

Doplňující informace:

Ke znečištění vody odpady nemůže docházet. Může docházet k znečištění vod látkami závadnými vodami z provozu letiště zejména v zimním období. Doporučujeme přeformulovat.

Vypořádání připomínky:

Předmětná pasáž textu vyhodnocení SEA bude přeformulována podle požadavku v připomínce.

32. připomínka:

VVURÚ – textová část – příloha č. 1 - str. 25 (str. 292 v pdf):

Závěr a návrh opatření

Využití plochy D300 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

- omezení počtu pohybů letadel pro denní a noční dobu
- omezení maximální vzletové hmotnosti a hlukových emisí letadel pro noční provoz.
Viz připomínka ke str. 170 výše.

Vypořádání připomínky:

Předmětná pasáž textu vyhodnocení SEA bude přeformulována podle požadavku v připomínce.

Doporučená opatření uvedená v tabelárních přílohách č. 1 a 2 jsou pouze podkladem pro konečné stanovení podmínek a požadavků z hlediska minimalizace negativních vlivů posuzované koncepce na ŽP (viz kap. 11 vyhodnocení SEA).

33. připomínka:

VVURÚ – textová část – příloha č. 1 - str. 26 (str. 293 v pdf):

Minimalizovat vlivy na režim povrchových vod, tj. bezpečné odvedení srážkových vod včetně jejich předčištění do dostatečně vodných recipientů. Umožnit jejich zasakování vegetačními úpravami. Odvádění srážkových vod řešit v rámci kanalizačního systému Letiště Praha/Ruzyně.

Viz připomínka ke str. 24 výše.

Vypořádání připomínky:

Předmětná pasáž textu vyhodnocení SEA bude přeformulována podle požadavku v připomínce.

Doporučená opatření uvedená v tabelárních přílohách č. 1 a 2 jsou pouze podkladem pro konečné stanovení podmínek a požadavků z hlediska minimalizace negativních vlivů posuzované koncepce na ŽP (viz kap. 11 vyhodnocení SEA).

Ministerstvo vnitra, odbor správy majetku, P. O. BOX 155/OSM, 140 21 Praha 4, DS 17. 12. 2015, č. j. 162758/2015/KUSK

Na základě Vašeho oznámení č. j.: 148491/2015/KUSK ze dne 9. 11. 2015 a po prověření u odborných garantů Ministerstva vnitra ČR, Vám sděluji, že k projednávanému návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje uplatňujeme tuto zásadní připomínku.

V souladu s rozhodnutím soudu považujeme za správné vypuštění Vestecké spojky z projednávaných Zásad územního rozvoje (dále ZÚR) Středočeského kraje, neboť podle platných právních a technických předpisů nelze realizovat její připojení na dálnici D1. V prostoru předpokládané nové mimoúrovňové křižovatky jsou na dálnici D1 připojeny dálniční odpočívky, bez jejich obtížně řešitelné zásadní přestavby nebo úplného zrušení nelze Vesteckou spojku na dálnici D1 připojit. Získat by bylo třeba i souhlas s řešením odchylným od technické normy s ohledem na nedodržení předepsané vzájemné vzdálenosti mimoúrovňových křižovatek. I kdyby byla dálnice D1 po hranici Prahy překategorizována na tzv. Chodovskou spojku, s ohledem na bezpečnost silničního provozu by bylo třeba odpočívky přestavět nebo zrušit.

Odůvodnění vypořádání připomínky:

Do 2. Akt ZÚR SK bude 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 odpočívčkám a vzdálenostem stávajících křižovatek.

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.

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.

Norma není obecně závazným předpisem a rozhodné je projednání s dotčeným silničním správním orgánem, který případně i nenormové hodnoty může akceptovat s patřičným odůvodněním, zejména s ohledem na funkci komunikace. Je mnoho komunikací, které 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.

ZÚR samozřejmě vytvářejí územní podmínky pro možnost umístění MÚK, ale nenavrhují jejich konkrétní podobu. Jednotlivé stavby se mohou v ZÚR umisťovat 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.

Národní památkový ústav, generální ředitelství, Valdštejnské nám. 162/3, 118 01 Praha 1 – Malá Strana, č. j. 000346/2015/KUSK, doručeno 5. 1. 2015

Předmětem posuzovaného upraveného návrhu ZÚR Stř - 2. aktualizace je zpřesnění systému dopravní infrastruktury, který byl rozsudky Krajského soudu v Praze, respektive Nejvyššího soudu ČR narušen zrušením několika veřejně prospěšných staveb (dále též VPS). Jedná se o stavby, které mají význam nejenom pro dopravu ve Středočeském kraji, ale dotýkají se i zájmů hl. m. Prahy, zájmů republikových a dokonce i evropských. Jedná se o tyto zrušené části ZÚR SK.

- VPS D001 – Silniční okruh kolem Prahy (dále též SOKP) úsek Ruzyně – Březiněves (+2x MÚK)
- VPS D011 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK)
- VPS D006 – doplnění MÚK Odolena Voda
- VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka
- VPS D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), dále jen letiště Praha/Ruzyně

V dané věci byla prostudována dokumentace výše uvedeného návrhu ZÚR SK – č. 2. aktualizace, dostupná na webových stránkách Středočeského kraje: <http://up.webmap.cz/stredocesky/zasady-uzemniho-rozvoje-z02/> Níže uvedené písemné vyjádření ZÚR SK – aktualizace č. 2, včetně Vyhodnocení vlivů ZÚR SK na udržitelný rozvoj území bylo zpracováno v součinnosti s Národním památkovým ústavem, územním odborným pracovištěm středních Čech (konzultace Ing. arch. Alena Rákosníková).

Ochrana řešeného území z hlediska zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů – legislativní rámec:

Z hlediska památkové ochrany se v rámci řešeného území nachází:

Okres Praha západ

- ☐ **Národní kulturní památka Park a zámek v Průhonicích**, prohlášená Nařízením vlády č. 50/2010 Sb., ze dne 8. února 2010 o prohlášení některých kulturních památek za národní kulturní památky uvedená v ÚSKP pod číslem rejstříku 365.
- ☐ **Vesnická památková rezervace Dobrovíz** prohlášená Nařízením vlády č. 127/1995 Sb., ze dne 24. 5. 1995 o prohlášení území ucelených částí vybraných měst a obcí s dochovanými soubory lidové architektury za památkové rezervace, uvedená v ÚSKP pod číslem rejstříku 1064.
- ☐ **Ochranné památkové pásmo historického jádra města Hostivice**, prohlášené Rozhodnutím OkÚ Praha - západ o vyhlášení OP historického jádra města Hostivice čj. 770/92/Je ze dne 27. 1. 1992, uvedené v ÚSKP pod číslem rejstříku 3134.
- ☐ **Památkové ochranné pásmo zámku a parku Průhonice**, prohlášené Vyhlášením ONV v Praze - západ o vymezení ochranného pásma kolem zámku a

parku v Průhoncích č. 21 ze dne 12. 2. 1981 uvedené v ÚSKP pod číslem rejstříku 3347.

□ V řešeném území se dále nacházejí **nemovitě kulturní památky**, vedené v Ústředním seznamu kulturních památek ČR pod číslem rejstříku. Jejich seznam je k dispozici na webových stránkách Národního památkového ústavu (dále jen NPÚ) – www.npu.cz v rubrice MonumNet.

□ Řešené území je nutno chápat též jako **území s archeologickými nálezy** ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

□ Současně je nutné území posuzovat i s ohledem na Úmluvu o ochraně architektonického dědictví a Úmluvu o ochraně krajiny.

Z hlediska zájmu státní památkové péče konstatujeme, že posuzované záměry koridorů pro VPS se nenachází v územích památkové plošné ochrany. Současně upozorňujeme na to, že nezpochybnitelnou součástí ochrany památkových zájmů je ochrana ostatních památek evidovaných v seznamu kulturních památek a ochrana kulturní krajiny, jejího působení v obrazu lidských sídel a zohlednění širších územních souvislostí (respektování kulturně historických hodnot území).

Ad) VÝROK -TEXTOVÁ ČÁST

4. ZPŘESNĚNÍ PLOCH A KORIDORŮ VYMEZENÝCH V PÚR A VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ KRAJSKÉHO VÝZNAMU

Bod 7. d) koridor Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK):

požadavky na využití koridoru:

□ *Minimalizovat vliv na předměty ochrany přírodní památky Housle, zejména v období výstavby.*

- úkoly pro územní plánování:

□ *V úsecích s aktuálně (tj. v době realizace) prokázaným překročením platných imisních limitů vytvořit územní podmínky pro výsadbu ochranné zeleně v takovém rozsahu, který zajistí na území Horoměřic a Zdib, že imisní příspěvek PM10 v okrajové obytné zástavbě nepřesáhne 1% ročního imisního limitu.*

□ *V prostoru jižního okraje přilehlé chráněné zástavby Horoměřic vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření s rezervou 3dB.*

□ *V ÚP Zdiby upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní remíz jižně od cesty Zdiby – Březiněves, v jihovýchodní části správního území obce.*

Výrok NPÚ:

Na území obce Horoměřice na levém břehu Vltavy vstupuje vymezený koridor z území hlavního města Prahy od jihozápadu, míjí zastavěné území obce z jižní strany a východně od něj opět proniká na teritorium hlavního města. Jižně od Horoměřic je dochována historická cestní síť, tvořící osnovu komponované krajiny se vztahem k zámku a obci Horoměřice. Síť cest je doložena již na prvním vojenském mapování z 2. Poloviny 18. století (trasa komunikace II/240, západně položená polní cesta se zbytky aleje a ulice Hrdinů). Na křížení s pozemní komunikací II/240 se předpokládá umístění mimoúrovňové křižovatky. Na pravém břehu řeky trasa VPS prochází jižní částí území obce Zdiby. V místě křížení s pozemní komunikací II/608 se předpokládá mimoúrovňová křižovatka. Na východním okraji obce leží zámek, kulturní památka rej. č. ÚSKP 11451/2-2204 a kostel Povýšení sv. Kříže, kulturní památka rej. č. ÚSKP 47232/2-2203. V bezprostřední blízkosti zámku dále leží park a hospodářský dvůr, jižně a východně od nich se rozprostírá volná zemědělsky obhospodařovaná krajina. Doporučujeme požadovat doplnění požadavků na využití koridoru a úkolů pro územní plánování v tomto znění:

1. připomínka:

- požadavky na využití koridoru:

☐ **Minimalizovat vliv na kulturní hodnoty a objekty památkového zájmu.**

- úkoly pro územní plánování:

- ☐ V úsecích s aktuálně (tj. v době realizace) prokázaným překročením platných imisních limitů vytvořit územní podmínky pro výsadbu ochranné zeleně v takovém rozsahu, který zajistí na území Horoměřic a Zdib, že imisní příspěvek PM10 v okrajové obytné zástavbě nepřesáhne 1% ročního imisního limitu.
- ☐ V prostoru jižního okraje přilehlé chráněné zástavby Horoměřic vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření s rezervou 3dB.
- ☐ V ÚP Zdiby upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní remíz jižně od cesty Zdiby – Březiněves, v jihovýchodní části správního území.
- ☐ **V ÚP obcí upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na kulturní dědictví, tj. respektovat areály a prostředí kulturních památek a drobné solitérní památky.**
- ☐ **Minimalizovat dopady na historickou kulturní krajinu, tj. zpřesnit vedení koridoru SOKP a řešit na něj navazující kompenzační opatření s ohledem na historickou cestní síť v území, přirozené i komponované průhledy a pohledové osy.**

Odůvodnění připomínky:

Záměr v exponovaném území ve vztahu ke kulturním památkám znamená vznik nové technické dominanty, která je v území dotvářejícím prostředím kulturní památky nežádoucí. Takové řešení by mohlo směřovat k poškození nejen celkového krajinného obrazu, ale současně i k poškození hodnot těchto památek. V tomto případě by šlo o poškození hodnot území kulturní památky, které jsou i v tomto případě předmětem Úmluvy o ochraně architektonického dědictví Evropy. Při zpřesňování všech koridorů je nezbytné respektovat zájmy chráněné zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. V rozvoji území je více než vhodné zohledňovat řešení s minimálním dopadem na hodnoty území, tak aby při jejich případné realizaci nedocházelo k narušení krajinného rázu a prostředí kulturních památek, a tím k případnému ohrožení hodnot, které jsou v tomto případě předmětem ochrany i Úmluvy o krajině a Úmluvy o ochraně architektonického dědictví Evropy. Historické kulturní dědictví (kulturní památky, drobné solitérní památky, historická kulturní krajina) tvoří nedílnou a velmi důležitou součást životního prostředí a významně se podílí na utváření kolektivní paměti obyvatel, jakož i jejich vztahu k obývaným lokalitám. Kulturní památky ve smyslu zák. č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči jsou mimořádně hodnotnými doklady lidské činnosti a je nutné je respektovat a zachovat pro příští generace. Prostředí kulturní památky včetně pohledových vazeb a dálkových pohledů tvoří nenahraditelnou součást jejího prostorového i estetického působení, a to zvláště v případech, kdy je památka součástí panoramatu sídla a okolní krajiny. Charaktery stavebního díla a přírodního rámce se navzájem doplňují. Rušivé zásahy do prostředí snižují účinek celku a poškozují tak hodnoty, pro něž je kulturní památka chráněna. V případě vzniku takových situací je nutné je řešit adekvátními prostředky tak, aby negativní dopady byly zcela eliminovány nebo alespoň minimalizovány. Tuto skutečnost doporučujeme zohlednit i při přípravě územně plánovací dokumentace na úrovni územních plánů obcí.

Vypořádání připomínky:

Do Výroku bude doplněn požadavek „minimalizovat dopady na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu“.

V Odůvodnění bude vysvětleno, co je touto minimalizací vlivů míněno. Nelze předpokládat obecně upřednostnění veřejného zájmu ochrany například drobné architektury v krajině před veřejným zájmem výstavby dopravní stavby - SOKP. V podrobnější dokumentaci však bude možné kulturní a historické hodnoty území a objekty v památkovém zájmu vzít v úvahu a vliv na ně minimalizovat (viz též preambule na str. 2).

Koridor D001 není ve střetu se sledovanými jevy památkové ochrany hodnocenými v rámci vyhodnocení SEA (viz příloha č. 1 vyhodnocení SEA). Sledované jevy se nenacházejí ani v jeho blízkosti, vliv na danou složku ŽP je proto hodnocen jako nulový.

Posouzení vlivů na jednotlivé nemovité kulturní památky není možné v měřítku ZÚR (1:100 000) provést. Většinu z nich nelze v tomto měřítku lokalizovat s požadovanou přesností a s ohledem na ust. § 36 odst. 3 SZ taková podrobnost úrovně ZÚR včetně VVURÚ nenáleží. Z tohoto důvodu jsou ve smyslu „Metodického doporučení MŽP ČR pro vyhodnocení vlivů PÚR a ZÚR na ŽP“ (Věstník MŽP ČR č. 02/2015) hodnoceny pouze vlivy na národní kulturní památky (zejména ty, které se nacházejí mimo zastavěné území sídel) jako nejvýznamnější kategorii památkové ochrany. Nemovité kulturní památky nejsou z těchto důvodů sledovány ani v rámci ÚAP Středočeského kraje. Z tohoto důvodu nejsou z tohoto hlediska posouzeny ani ostatní plochy a koridory vymezené v návrhu 2. Akt ZÚR SK.

V rámci kap. 11.1. vyhodnocení SEA „Společné požadavky“ bude poslední odrážka „kritérií a podmínek pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech“ upravena na „... přírodní, krajinné a kulturně historické hodnoty území....“.

Ad) VÝROK -TEXTOVÁ ČÁST

4. ZPŘESNĚNÍ PLOCH A KORIDORŮ VYMEZENÝCH V PÚR A VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ KRAJSKÉHO VÝZNAMU

Bod 7. e) koridor Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), úsek Březiněves – R10 (+ 1x MÚK):

- požadavky na využití koridoru:

. Minimalizovat vliv na odtokové poměry Mratínského potoka při křížení jeho záplavového území.

. Minimalizovat zásah do lesních porostů podél Mratínského a Vinořského potoka (na území obcí Veleň a Jenštejn).

. Zajistit funkčnost regionálního biokoridoru RK1151, a to i v období výstavby.

- úkoly pro územní plánování:

. V ÚP obcí Veleň, Přezletice, a Podolanka upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci zásahu do zastavěného území; v případě ÚP obcí Veleň a Podolanka též koordinovat řešení s ÚP hlavního města Prahy (Miškovice, Vinoř).

. V úsecích s aktuálně (tj. v době realizace) prokázaným překročením platných imisních limitů vytvořit územní podmínky pro výsadbu ochranné zeleně v takovém rozsahu, který zajistí na území dotčených obcí (Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn), že imisní příspěvek PM10 v přílehlé okrajové obytné zástavbě nepřesáhne 1% ročního imisního limitu.

. Na území obcí Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn a Radonice vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření ke splnění platných hygienických limitů u veškeré chráněné zástavby s rezervou 3dB.

Výrok NPÚ:

Severovýchodně od Přezletic se nachází archeologické naleziště rovinného sídliště z období staršího pleistocénu, kulturní památka rej. č. ÚSKP 46280/2-2798, které koridor míjí po jižní straně a na západním okraji obce Podolanka, při jižní straně Pražské ulice je zastávková kaple poutní Svaté cesty do Staré Boleslavi, kulturní památka rej. č. ÚSKP 30788/2-213. Posuzovaný záměr se dostává do rozporu se statutem památkové ochrany těchto území. Koridor doporučujeme situovat mimo území KP v dostatečné vzdálenosti tak, aby i v širších vztazích nesnižoval kvalitu krajinného zázemí a negativně nemohl ovlivňovat vizuální prostředí výše uvedených kulturních památek. Na základě výše uvedených skutečností doporučujeme požadovat doplnění požadavků na využití koridoru a úkolů pro územní plánování v tomto znění:

2. připomínka:

- požadavky na využití koridoru:

- ☐ Minimalizovat vliv na odtokové poměry Mratínského potoka při křížení jeho záplavového území.
- ☐ Minimalizovat zásah do lesních porostů podél Mratínského a Vinořského potoka (na území obcí Veleň a Jenštejn).
- ☐ Zajistit funkčnost regionálního biokoridoru RK1151, a to i v období výstavby.
- ☐ **Minimalizovat dopady na kulturní dědictví (respektovat areály a prostředí kulturních památek a drobné solitérní památky).**

- úkoly pro územní plánování:

- ☐ V ÚP obcí Veleň, Přezletice, a Podolanka upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci zásahu do zastavěného území; v případě ÚP obcí Veleň a Podolanka též koordinovat řešení s ÚP hlavního města Prahy (Miškovice, Vinoř).
- ☐ V úsecích s aktuálně (tj. v době realizace) prokázaným překročením platných imisních limitů vytvořit územní podmínky pro výsadbu ochranné zeleně v takovém rozsahu, který zajistí na území dotčených obcí (Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn), že imisní příspěvek PM10 v přilehlé okrajové obytné zástavbě nepřesáhne 1% ročního imisního limitu.
- ☐ Na území obcí Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn a Radonice vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření ke splnění platných hygienických limitů u veškeré chráněné zástavby s rezervou 3dB.
- ☐ **Minimalizovat dopady na kulturní dědictví, tj. respektovat areály a prostředí kulturních památek, drobné solitérní památky (Boží muka, kříže, kapličky, zvoničky, sochy, milníky).**
- ☐ **Minimalizovat dopady na historickou kulturní krajinu, tj. zpřesnit vedení koridoru SOKP a řešit na něj navazující kompenzační opatření s ohledem na historickou cestní síť v území, přirozené i komponované průhledy a pohledové osy.**
- **upřesnit vedení koridoru v návaznosti na okolí významné archeologické lokality, rovinného sídliště z období staršího pleistocénu, kulturní památky rej. č. ÚSKP 46280/2-2798 s ohledem na minimalizaci zásahů do území výše uvedené kulturní památky a jejího prostředí.**

Odůvodnění připomínky:

Viz výše uvedené odůvodnění.

Vypořádání připomínky:

Do Výroku bude doplněn požadavek „minimalizovat dopady na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu“.

V Odůvodnění bude vysvětleno, co je touto minimalizací vlivů míněno. Nelze předpokládat obecně upřednostnění veřejného zájmu ochrany například drobné architektury v krajině před veřejným zájmem výstavby dopravní stavby - SOKP. V podrobnější dokumentaci však bude možné kulturní a historické hodnoty území a objekty v památkovém zájmu vzít v úvahu a vliv na ně minimalizovat (viz též preambule na str. 2).

Koridor D001 není ve střetu se sledovanými jevy památkové ochrany hodnocenými v rámci vyhodnocení SEA (viz příloha č. 1 vyhodnocení SEA). Sledované jevy se nenacházejí ani v jeho blízkosti, vliv na danou složku ŽP je proto hodnocen jako nulový.

Posouzení vlivů na jednotlivé nemovité kulturní památky není možné v měřítku ZÚR (1:100 000) provést. Většinu z nich nelze v tomto měřítku lokalizovat s požadovanou přesností a s ohledem na ust. § 36 odst. 3 SZ taková podrobnost úrovně ZÚR včetně VVURÚ nenáleží. Z tohoto důvodu jsou ve smyslu „Metodického doporučení MŽP ČR pro vyhodnocení vlivů PÚR a ZÚR na ŽP (Věstník MŽP ČR č. 02/2015) hodnoceny pouze vlivy na národní kulturní památky (zejména ty, které se nacházejí mimo zastavěné území sídel) jako nejvýznamnější kategorii památkové ochrany. Nemovité kulturní památky nejsou

z těchto důvodů sledovány ani v rámci ÚAP Středočeského kraje. Z tohoto důvodu nejsou z tohoto hlediska posouzeny ani ostatní plochy a koridory vymezené v návrhu 2. Akt ZÚR SK.

V rámci kap. 11.1. vyhodnocení SEA „Společné požadavky“ bude poslední odrážka „kritérií a podmínek pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech“ upravena na „... přírodní, krajinné a kulturně historické hodnoty území....“.

Ad) VÝROK -TEXTOVÁ ČÁST

4. ZPŘESNĚNÍ PLOCH A KORIDORŮ VYMEZENÝCH V PÚR A VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ KRAJSKÉHO VÝZNAMU

Bod 7. f) koridor dálnice D8 - doplnění MÚK Odolena Voda

- úkoly pro územní plánování:

☐ při návrhu využití území, které navazuje na koridor dálnice D8 v prostoru navržené MÚK, zohlednit možné dopady dopravy na hygienu prostředí a do blízkosti budoucí MÚK neumísťovat nově citlivé funkce (zejména bydlení, školství, zdravotnictví).

Výrok NPÚ:

Křižovatka se předpokládá v místě křížení dálnice D8 a pozemní komunikace III/0087. V lesnatém porostu západně od Odoleny Vody a severně od předpokládaného umístění MÚK, mezi dálnicí D8 a komunikací č. II/608, leží židovský hřbitov, kulturní památka rej. č. ÚSKP 20441/2-2117. **Koridor doporučujeme situovat mimo území KP v dostatečné vzdálenosti tak, aby i v širších vztazích nesnižoval kvalitu krajinného zázemí a negativně nemohl ovlivňovat prostředí kulturní památky včetně jejího etického zázemí v zájmu zachování piety a důstojnosti s ohledem na původní funkci kulturní památky.**

3. připomínka:

Doporučujeme požadovat doplnění požadavků na využití koridoru a úkolů pro územní plánování v tomto znění:

- požadavky na využití koridoru:

☐ **Minimalizovat dopady na kulturní dědictví (respektovat areály a prostředí kulturních památek a drobné solitérní památky).**

- úkoly pro územní plánování:

☐ Při návrhu využití území, které navazuje na koridor dálnice D8 v prostoru navržené MÚK, zohlednit možné dopady dopravy na hygienu prostředí a do blízkosti budoucí MÚK neumísťovat nově citlivé funkce (zejména bydlení, školství, zdravotnictví).

- **minimalizovat dopady na kulturní dědictví, tj. respektovat areály a prostředí kulturních památek, drobné solitérní památky (Boží muka, kříže, kapličky, zvonice, sochy, milníky),**

- **minimalizovat dopady na historickou kulturní krajinu, tj. zpřesnit vedení koridoru SOKP a řešit na něj navazující kompenzační opatření s ohledem na historickou cestní síť v území, přirozené i komponované průhledy a pohledové osy.**

☐ **Upřesnit vedení koridoru v návaznosti na okolí kulturní památky židovského hřbitova, kulturní památky rej. č. ÚSKP 20441/2-2117 s ohledem na minimalizaci zásahů do území výše uvedené kulturní památky a jejího prostředí.**

Současně požadujeme, aby navazující změny ÚPD dotčených obcí a dokumentace pro územní řízení a stavební povolení výše uvedených záměrů byla v předstihu konzultována s NPÚ a předložena k odsouhlasení.

Odůvodnění připomínky:

Viz výše uvedené odůvodnění.

Vypořádání připomínky:

Do Výroku bude doplněn požadavek „minimalizovat dopady na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu“.

V Odůvodnění bude vysvětleno, co je touto minimalizací vlivů míněno. Nelze předpokládat obecně upřednostnění veřejného zájmu ochrany například drobné architektury v krajině před veřejným zájmem výstavby dopravní stavby - SOKP. V podrobnější dokumentaci však bude možné kulturní a historické hodnoty území a objekty v památkovém zájmu vzít v úvahu a vliv na ně minimalizovat (viz též preambule na str. 2).

Koridor D001 není ve střetu se sledovanými jevy památkové ochrany hodnocenými v rámci vyhodnocení SEA (viz příloha č. 1 vyhodnocení SEA). Sledované jevy se nenacházejí ani v jeho blízkosti, vliv na danou složku ŽP je proto hodnocen jako nulový.

Posouzení vlivů na jednotlivé nemovité kulturní památky není možné v měřítku ZÚR (1:100 000) provést. Většinu z nich nelze v tomto měřítku lokalizovat s požadovanou přesností a s ohledem na ust. § 36 odst. 3 SZ taková podrobnost úrovně ZÚR včetně VVURÚ nenáleží. Z tohoto důvodu jsou ve smyslu „Metodického doporučení MŽP ČR pro vyhodnocení vlivů PÚR a ZÚR na ŽP (Věstník MŽP ČR č. 02/2015) hodnoceny pouze vlivy na národní kulturní památky (zejména ty, které se nacházejí mimo zastavěné území sídel) jako nejvýznamnější kategorii památkové ochrany. Nemovité kulturní památky nejsou z těchto důvodů sledovány ani v rámci ÚAP Středočeského kraje. Z tohoto důvodu nejsou z tohoto hlediska posouzeny ani ostatní plochy a koridory vymezené v návrhu 2. Akt ZÚR SK.

V rámci kap. 11.1. vyhodnocení SEA „Společné požadavky“ bude poslední odrážka „kritérií a podmínek pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech“ upravena na „... *přírodní, krajinné a kulturně historické hodnoty území*....“.

Ad) VÝROK -TEXTOVÁ ČÁST

4. ZPŘESNĚNÍ PLOCH A KORIDORŮ VYMEZENÝCH V PÚR A VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ KRAJSKÉHO VÝZNAMU

Bod č. 4.11 článek 128, č. 4.15 článek 133, č. 4.20 článek 143

4. připomínka:

Výrok NPÚ:

Doporučujeme požadovat doplnění mezi úkoly pro územní plánování následujících bodů:

- **Minimalizovat dopady na kulturní dědictví, tj. respektovat areály a prostředí kulturních památek, drobné solitérní památky (Boží muka, kříže, kapličky, zvoničky, sochy, milníky).**
- **Minimalizovat dopady na historickou kulturní krajinu, tj. zpřesnit vedení koridoru SOKP a řešit na něj navazující kompenzační opatření s ohledem na historickou cestní síť v území, přirozené i komponované průhledy a pohledové osy.**

Odůvodnění připomínky:

Viz výše uvedené odůvodnění.

Vypořádání připomínky:

Posouzení vlivů na jednotlivé nemovité kulturní památky není možné v měřítku ZÚR (1:100 000) provést. Většinu z nich nelze v tomto měřítku lokalizovat s požadovanou přesností a s ohledem na ust § 36 odst. 3 stavebního zákona taková podrobnost úrovně ZÚR včetně VVURÚ nenáleží. Z tohoto důvodu jsou ve smyslu „Metodického doporučení MŽP ČR pro vyhodnocení vlivů PÚR a ZÚR na ŽP (Věstník MŽP ČR č. 02/2015) hodnoceny pouze vlivy na národní kulturní památky (zejména ty, které se nacházejí mimo zastavěné území sídel) jako nejvýznamnější kategorii památkové ochrany. Nemovité kulturní památky nejsou z těchto důvodů sledovány ani v rámci ÚAP Středočeského kraje. Proto nejsou z tohoto hlediska posouzeny ani ostatní plochy a koridory vymezené v návrhu 2. Akt ZÚR SK (viz též preambule na str. 2).

Jevy památkové ochrany, jak je definuje zákon č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů, relevantní měřítku ZÚR, jsou v rámci vyhodnocení SEA hodnoceny (přehled viz kap. 3 vyhodnocení SEA).

V rámci kap. 11.1. vyhodnocení SEA „Společné požadavky“ bude poslední odrážka „kritérií a podmínek pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech“ upravena na „... *přírodní, krajinné a kulturně historické hodnoty území*....“.

Ad) SEA -TEXTOVÁ ČÁST

5. připomínka:

Upozorňujeme na nedostatečnou a velmi formálně zpracovanou část ve vztahu ke kulturnímu dědictví. V části Vyhodnocení vlivů aktualizace ZÚR SK doporučujeme provádět toto vyhodnocení z pohledu památkové péče v odpovídajícím a plném rozsahu podle přílohy č. 5 vyhlášky č. 500/2006., kdy postrádáme v plném rozsahu vyhodnocení vlivu záměru na předměty podléhající ochraně nebo zvláštnímu režimu podle zákona č.20/1987 sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů a výsledky dostatečně zohlednit při stanovování požadavků a úkolů zejména v případech, kde by se záměr dostával do přímých konfliktů nebo i v nepřímých dopadech, které by mohly negativně snižovat hodnotu území a prostředí kulturní památky. Doporučujeme přehodnotit a doplnit posuzované vyhodnocení, kdy je nezbytné zohlednit na základě podrobně stanovených kritérií veškeré vlivy na kulturní dědictví tedy i kulturní památka a jejich prostředí jakožto předměty památkové péče. K tomu uvádíme, že ochrana krajiny není pouze věcí obecné ochrany přírody a krajiny (krajinný ráz), ale také předmětem ochrany na základě památkového zákona a Úmluvy o krajině. Současně upozorňujeme, že nedílnou složkou životního prostředí je dle zákona č. 100/2001 kulturní dědictví, tedy veškeré předměty památkové ochrany, památkového zájmu a ochrana kulturní krajiny.

Vypořádání připomínky:

Posouzení vlivů na jednotlivé nemovité kulturní památky není možné v měřítku ZÚR (1:100 000) provést. Většinu z nich nelze v tomto měřítku lokalizovat s požadovanou přesností a s ohledem na ust § 36 odst. 3 SZ taková podrobnost úrovně ZÚR včetně VVURÚ nenáleží. Z tohoto důvodu jsou ve smyslu „Metodického doporučení MŽP ČR pro vyhodnocení vlivů PÚR a ZÚR na ŽP (Věstník MŽP ČR č. 02/2015) hodnoceny pouze vlivy na národní kulturní památky (zejména ty, které se nacházejí mimo zastavěné území sídel) jako nejvýznamnější kategorii památkové ochrany. Nemovité kulturní památky nejsou z těchto důvodů sledovány ani v rámci ÚAP Středočeského kraje. Proto nejsou z tohoto hlediska posouzeny ani ostatní plochy a koridory vymezené v návrhu 2. Akt ZÚR SK (viz též preambule na str. 2).

Jevy památkové ochrany, jak je definuje zákon č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů, relevantní měřítku ZÚR, jsou v rámci vyhodnocení SEA hodnoceny (přehled viz kap. 3 vyhodnocení SEA). VVURÚ je zpracováno právě v souladu s Příl. č. 5 Vyhl., v níž se mj. uvádí: „*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.“

V rámci kap. 11.1. vyhodnocení SEA „Společné požadavky“ bude poslední odrážka „kritérií a podmínek pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech“ upravena na „... přírodní, krajinné a kulturně historické hodnoty území....“.

Ad. 3. 8. KULTURNÍ, ARCHITEKTONICKÉ A ARCHEOLOGICKÉ DĚDICTVÍ, HMOTNÉ STATKY

„..... Středočeský kraj se vyznačuje bohatým kulturním dědictvím. Nalézá se zde řada nemovitých kulturních památek zapsaných v ústředním seznamu kulturních památek ČR (celkem 4338). V současné době je evidována jedna movitá a 27 nemovitých národních kulturních památek (NKP). Z velkého počtu památkových zón a rezervací jsou vyhlášeny 2 městské památkové rezervace, 34 městských památkových zón, 10 vesnických památkových rezervací a 26 vesnických památkových zón. Mimo to byly v kraji vyhlášeny 2 krajinné památkové zóny, 2 archeologické památkové rezervace a 3 lázeňská místa“.

6. připomínka:

Výrok NPÚ:

Upozorňujeme na nedostatečný výčet jevů památkového zájmu, text je třeba upravit následovně:

„..... Středočeský kraj se vyznačuje bohatým kulturním dědictvím. Nalézá se zde řada nemovitých kulturních památek zapsaných v ústředním seznamu kulturních památek ČR (celkem 4338). V současné době je evidována jedna movitá a 27 28 nemovitých národních kulturních památek (NKP). Z velkého počtu památkových zón a rezervací jsou vyhlášeny 2 městské památkové rezervace, 34 městských památkových zón, 10 vesnických památkových rezervací, 26 vesnických památkových zón a 73 ochranných pásem. Mimo to byly v kraji vyhlášeny 2 krajinné památkové zóny, 2 archeologické památkové rezervace a 3 lázeňská místa.“

Výčet je nutné upřesnit ve vztahu s příslušnými limity zájmů státní památkové péče a záměrů pro následné směřovatné výsledky vyhodnocení. Informace, viz výše doložené údaje a legislativní rámec.

Odůvodnění připomínky:

Při vyhodnocování vlivů ve vztahu k dochovaným kulturním hodnotám území nelze snižovat význam kulturních a památkových hodnot a na ně navázaných zájmů státní památkové péče. Celkové výsledky mohou být tak nepřesné a zkreslené. (Viz výše uvedený legislativní rámec). Měly by být zohledněny veškeré složky tvořící kulturní dědictví.

K tomu upozorňujeme, že neposouzení veškerých lokalit v zájmu státní památkové péče považujeme též za rozpor se samotnou koncepcí požadavků hodnocení rozvojových záměrů z hlediska uváděných dopadů na životní prostředí.

Požadavek NPÚ je dán výše uvedeným legislativním rámcem. Ostatní území bez limitní ochrany jsou lokalitami zvýšených kulturních a historických hodnot, které jsou součástí jevů v Územně analytických podkladech.

Z hlediska zájmu státní památkové péče nemáme ve věci návrhu ZÚR SK – č. 2. Aktualizace, včetně Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území další zásadní připomínky. Předkládané písemné vyjádření k návrhu ZÚR SK - aktualizace č. 2, včetně

Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území bylo zpracováno jako podklad pro vydání stanoviska Vašeho ministerstva, dotčeného orgánu v dané věci.

Vypořádání připomínky:

Posouzení vlivů na jednotlivé nemovité kulturní památky není možné v měřítku ZÚR (1:100 000) provést. Většinu z nich nelze v tomto měřítku lokalizovat s požadovanou přesností a s ohledem na ust. § 36 odst. 3 SZ taková podrobnost úrovně ZÚR včetně VVURÚ nenáleží. Z tohoto důvodu jsou ve smyslu „Metodického doporučení MŽP ČR pro vyhodnocení vlivů PÚR a ZÚR na ŽP (Věstník MŽP ČR č. 02/2015) hodnoceny pouze vlivy na národní kulturní památky (zejména ty, které se nacházejí mimo zastavěné území sídel) jako nejvýznamnější kategorii památkové ochrany. Nemovité kulturní památky nejsou z těchto důvodů sledovány ani v rámci ÚAP Středočeského kraje. Proto nejsou z tohoto hlediska posouzeny ani ostatní plochy a koridory vymezené v návrhu 2. Akt ZÚR SK (viz též preambule na str. 2).

Jevy památkové ochrany, jak je definuje zákon č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů, relevantní měřítku ZÚR, jsou v rámci vyhodnocení SEA hodnoceny (přehled viz kap. 3 vyhodnocení SEA). VVURÚ je zpracováno v souladu s Příl. č. 5 Vyhl., v níž se mj. uvádí: „*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.*“

V rámci kap. 11.1. vyhodnocení SEA „Společné požadavky“ bude poslední odrážka „kritérií a podmínek pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech“ upravena na „... přírodní, krajinné a kulturně historické hodnoty území....“.

Plzeňský prazdroj a. s., Pivovar Velké Popovice, Ringhofferova 1, 251 69 Velké Popovice, č. j. 161690/2015/KUSK, doručeno dne 15. 12. 2015

Připomínka:

Společnost Plzeňský Prazdroj podává připomínku k výše uvedenému probíhajícímu návrhu aktualizace a to ve věci v ZÚR SK označené jako Koridor pro umístění stavby D 075 - silnice 2/107 Velké Popovice. Zásady územního rozvoje Středočeského kraje vydané dne 7. 2. 2012 umístily na správní území Obce Petříkov (k. ú. Petříkov) přeložku komunikace 2/107 jako obchvat Velkých Popovic.

Plzeňský Prazdroj - pivovar Velké Popovice uvítá v souladu s názorem okolních obcí Petříkov a Velké Popovice, zrušení koridoru a to z následujícího důvodu. Případná realizace stavby se bude nevhodně střetávat s následujícími technickými vybaveními a plochami:

- železniční vlečka Strančice - Velké Popovice a její ochranné pásmo
- vedení venkovní 22 kV a jeho ochranná pásma (hlavní přívod VN pro pivovar Velké Popovice)
- skladové plochy a stavby pivovaru Velké Popovice
- ochranné pásmo vodních zdrojů pivovaru Velké Popovice (3 studny)
- ochranné pásmo I. a II. stupně přivaděče pitné vody Želivka.

Z výše uvedených důvodů zdvořile žádáme o vypuštění této stavby ze ZÚR SK.

Vypořádání připomínky:

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.

Správa železniční dopravní cesty, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, č. j. 165045/2015/KUSK, doručeno dne 28. 12. 2015

1. připomínka:

Z hlediska koncepce rozvoje železniční infrastruktury Vám dáváme následující vyjádření:

V rámci 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje je vymezen koridor D204 pro novou trať Praha Bystřice u Benešova (úsek Praha - Strančice). Pro tento záměr byly zpracovány nové studie VRT Praha Benešov a Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do železničního uzlu Praha na udržitelný rozvoj území, které měli za cíl zpřesnit vedení trasy a vyřešit známé konflikty v území. Tyto studie navrhly zpřesněnou trasu, která může sloužit jako podklad pro zpřesňování v územně plánovacích dokumentacích. Přestože primárním cílem studií bylo v největší možné míře respektovat vymezené koridory v ZÚR, byly rámci zpracování a projednávání těchto studií některé úseky upraveny tak, že svým trasováním se dostaly mimo původní stopu a vymezený koridor, především při řešení průchodu kolem Velkých Popovic. Současně však byla trasa navržena tak, aby bylo možné koridor pro územní ochranu zúžit z původních 600 metrů na celkových přibližně 200 metrů a tím výrazně snížit dopady na okolní plochy.

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje znovu vymezuje koridor D204 po rozsudku NSS, nicméně v původním trasování. S ohledem na výše uvedené studie, které byly zpracovány i z důvodu konfliktů v území, které vedly k žalobám u NSS, požadujeme upravit vymezení koridoru D204 dle výše uvedených studií (podklady již byly předány elektronickou cestou na Odbor regionálního rozvoje). Jedná se především o posun koridoru v oblasti průchodu kolem Říčan a v jižní části Strančic v blízkosti dálnice D1 a úpravu šířky koridoru na přibližně 200 metrů, dle předaných podkladů (zákres soutisku požadované trasy a vymezeného koridoru posílám v příloze). Takto vymezený koridor bude navazovat na připravovaný Metropolitní plán hlavního města Prahy a připravovanou stavební uzávěru v obci Velké Popovice. Následně bude zbývající část tohoto koridoru uplatňována v rámci následné "velké" aktualizace ZÚR SK.

Vypořádání připomínky:

Tato upřesněná trasa nebyla bohužel poskytnuta Krajskému úřadu SK pro aktualizaci ÚAP SK, ze kterých návrh 2. Akt ZÚR SK vychází. Návrh 2. Akt ZÚR SK bude upřesněn na základě podkladu zaslaného projektantovi 11. 12. 2015 Správou železniční dopravní cesty (státní organizace, Generální ředitelství, Odbor strategie (O26), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1) – viz obrázek níže. Bude vymezen v celkové šířce cca 200 m. Vzhledem k tomu, že se zde předpokládá tunelový úsek, nelze předpokládat vznik střetů s limity, hodnotami, zástavbou, či záměry v území.

Návrh 2. Akt ZÚR SK v části týkající se koridoru D204 tedy bude upraven podle předaných podkladů.

Obec Horní Počaply, Horní Počaply 247, 277 03 Horní Počaply, č. j. 160420/2015/KUSK, doručeno dne 10. 12. 2015

Připomínka:

Vzhledem k nadměrnému zatížení obce nákladní dopravou v okolí Elektrárny Mělník a přepokládanému podstatnému budoucímu zvýšení dopravy požadujeme vybudování silničního obchvatu obce – komunikace pro napojení závodů Elektrárna Mělník, XELLA a RIGIPS.

Vypořádání připomínky:

Uvedená problematika není předmětem řešení 2. Akt ZÚR SK, do které nelze tuto problematiku zařadit, protože 2. Akt ZÚR SK má jasně vymezený a schválený obsah. Uváděná komunikace bude prověřena v rámci následující aktualizace ZÚR SK.

Připomínka byla též uplatněna k Návrhu zprávy o uplatňování ZÚR SK, kde byla vypořádána a je součástí Zprávy o uplatňování ZÚR SK. Zpráva o uplatňování ZÚR SK byla Zastupitelstvem Středočeského kraje schválena dne 28. 6. 2016.

Obec **Hovorčovice**, Revoluční 33, 250 64 Hovorčovice, č. j. 165302/2015/KUSK, doručeno dne 29. 12. 2015

1. připomínka:

Obec Hovorčovice upozorňuje na velkou dopravní zátěž komunikace, která prochází středem obce. Jedná se o „krajskou“ silnici III. třídy č. III/2438 a navazující č. III/2442, které spojují hlavní město Prahu a rezidenční oblasti severně od Prahy. Obec Hovorčovice si nechala vypracovat "Dopravní studii", z které vyplývá, že obcí Hovorčovice projíždí denně až 9000 vozidel (obousměrně). Tuto studii jsme pro využití Odboru regionálního rozvoje zaslali dopisem č. j.: 2539/2015 dne 24. 11. 2015 (dne 18. 11. 2015 v předstihu e-mailovou poštou).

Ve 2. aktualizaci ZÚR SK se do územně plánovací dokumentace vrací a závazně se umisťuje koridor/územní rezerva Silniční okruh kolem Prahy / SOKP (také nazývaný "Pražský okruh", označovaný jako rychlostní komunikace R1 a nově od 1. 1. 2016 jako dálnice D0), a to v trase, která navazuje na trasu vymezenou 1. aktualizací ZÚR HL. m. Prahy. Tato trasa předpokládá zřízení MÚK Třeboradice, která bude napojovat na SOKP právě silnici č. III/2438 z Hovorčovic.

Podle naší "Dopravní studie" se tím dramaticky zvýší zatížení dopravou, a to hlavně tranzitní, obce Hovorčovice nad již dnes neúnosnou intenzitu. Studie prokázala, že dojezdové vzdálenosti a i dojezdové časy do blízkých i vzdálených cílů v hlavním městě (jako je OC Letňany, Čakovice, ale i OC Černý Most) jsou kratší právě přes Hovorčovice a stanou se ještě vyhledávanější v případě zřízení MÚK Třeboradice na SOKP.

Proto obec Hovorčovice požaduje:

- vyznačit v dokumentaci ZÚR mimoúrovňovou křižovatku (MÚK) mezi budoucím SOKP a tzv. Veleňskou radiálou, tzn. silnicí II. třídy č. II/244. Tato křižovatka je nezbytným prvkem, který zajistí správné fungování dopravního spojení mezi Aglomeračním okruhem a SOKP v této části Středočeského kraje pro tranzitní dopravu. Pokud by tato křižovatka nebyla vybudována, stala by se radiálou právě současná komunikace č. III/2438, která protíná obec Hovorčovice a zatížení tranzitní dopravou by enormně a neúnosně v obci vzrostlo (viz závěry dopravní studie v textu výše).
- Zároveň zprovoznění MÚK Třeboradice na území hl. m. Prahy nepovolit dříve, než budou vybudovány plnohodnotné a funkčních radiální komunikace mezi budoucím SOKP a tzv. Aglomeračním okruhem, který buduje Středočeský kraj. Jedná se především o dostatečné kapacitní napojení silnice I. třídy č. I/9 (Praha-Mělník) na dálnici D8 u Zdib a o tzv. Veleňskou radiálu, tedy silnici č. II/244, pro níž je v ZÚR SK koridor vyznačen (stavba D177). Podmínkou dále musí být i vybudování samotného Aglomeračního okruhu, alespoň v oblasti severně od Prahy. Jinak se radiálou stane právě komunikace č. III/2438, což je pro obec Hovorčovice nepřijatelné.

Výše uvedenými argumenty, požadavky a připomínkami se obec Hovorčovice snaží chránit obyvatele obce před potenciálním budoucím navýšením transitní dopravy přes obec Hovorčovice po komunikaci č. III/2438 po zprovoznění SOKP v trase jak je navrhována v této 2. aktualizaci ZÚR SK.

Vypořádání připomínky:

Připomínce bude částečně vyhověno při úpravě návrhu 2. Akt ZÚR SK. MÚK Přezletice je logickou součástí SOKP, avšak její výstavba je spojena s přeložkou silnice II/244 Mratín – Přezletice. Proto je MÚK Přezletice v ZÚR SK součástí VPS D177 (silnice II/244: nová trasa v úseku Mratín - Přezletice; MÚK Přezletice s napojením silnicí III. tř. od Prahy). Tato VPS nebyla soudem zrušena, a proto nebyla zahrnuta do řešení 2. Akt ZÚR SK. Pro lepší srozumitelnost

návrhu bude MÚK Přezletice v návrhu 2. Akt ZÚR SK zakreslena.

Podmínky pro zprovoznění MÚK Třeboradice (na území hl. m. Prahy) nelze stanovovat v ZÚR SK (viz legislativně daný obsah ZÚR a preambule 1 a 2 na str. 2 - 4).

2. připomínka:

Obec Hovorčovice dále upozorňuje na zohlednění všech negativních vlivů ze všech ostatních staveb nadmístního významu, které obyvatele 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:

- Energetický zdroj Třeboradice,
- rychlostní komunikace tzv. Pražský okruh (tedy SOKP, nově dálnice D0)
- Vysokorychlostní trať železnice Praha-Drážďany-Berlín (zkráceně VRT),
- letiště Václava Havla Praha, resp. jeho nová paralelní vzletová a přistávací dráha
- rozšíření provozu na letišti Vodochody
- stavba velmi vysokého napětí při západní hranici obce proti tzv. "black-outu Prahy", atd. apod.

Proto obec Hovorčovice požaduje nezanedbávat posouzení kumulativních a synergických vlivů těchto staveb na obytné oblasti obce Hovorčovice.

Vypořádání připomínky:

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.

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.

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 vzletové a přistávací dráhy letiště Praha/Ruzyně (plocha 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.

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.

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 negativních vlivů na ŽP (viz kap. 11.1. a 11.2. vyhodnocení SEA).

3. připomínka:

Obec Hovorčovice upozorňuje na kolizi stávající územní rezervy pro koridor 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 stávající lokality rodinných domů a zemědělská farma s bydlením a přímo v ose budoucí VRT se nachází ČOV obce Hovorčovice, která byla v letošním roce zrekonstruována a rozšířena její kapacita, a to za finančního příspěvku Evropské unie.

Obec Hovorčovice proto požaduje přehodnotit vedení trasy VRT tak:

- aby se v maximální míře nová trasa vyhnula zastavěným oblastem obce Hovorčovice,
- aby nová trasa nevyžadovala nutnou přeložku čistírny odpadních vod (ČOV) obce Hovorčovice,
- aby nová trasa nezatěžovala nadměrně hlukem zastavěné oblasti a případně i současné rozvojové oblasti pro bydlení v obci Hovorčovice.

Obec Hovorčovice současnou trasu VRT připomínkovala při vzniku ZÚR SK, ale nebylo jí vyhověno a proto bude žádat samostatnou žádost krajský úřad o změnu ZÚR SK ve smyslu vytvoření nové trasy VRT Praha-Berlín v oblasti okolí obce Hovorčovice, která bude lépe zohledňovat stávající zástavbu v obcích na sever od Prahy.

Vypořádání připomínky:

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.

Obec **Jenštejn**, 9. Května 60, 250 73 Jenštejn, č. j. 164678/2015/KUSK doručeno dne 22. 12. 2015, č. j. 164929/2015/KUSK doručeno dne 28. 12. 2015

Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.

Připomínka:

Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru trasy VPS D001 – Silniční okruh kolem Prahy (dále jen „SOKP“) úsek Ruzyně – Březiněves (+2x MÚK) a VPS D011 – Silniční okruh kolem Prahy úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK). 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.

Důvody nesouhlasu jsou:

1. Nesouhlas se zpracováním trasy SOKP bez variant
2. Požadavek na posouzení návrhu regionální varianty
3. Nesouhlas s odůvodněním navrhovaného řešení
4. Nesouhlas s Vyhodnocením vlivů na udržitelný rozvoj území

Vypořádání připomínky:

Koridory VPS D001 a D011 budou v návrhu 2. Akt ZÚR SK ponechány z důvodů uvedených v rámci vypořádání následujících připomínek.

Viz níže vypořádání připomínek č. 4, 5, 10 a dále č. 12 – 20.

Připomínka:

1. Nedostatečné zdůvodnění potřebnosti vybrané varianty

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.

K odůvodnění navrhovaného řešení SOKP (str. 13-14 odůvodnění) máme následující připomínky. Řada argumentů vyznívá ve prospěch jakékoliv varianty SOKP, tedy i regionální, např. všechny varianty SOKP propojují paprskovitě vedené dálnice a rychlostní komunikace. Potřebnost okruhu není dlouhodobě nikým zpochybňována, připomínky jsou pouze k trasování okruhu.

2. AZUR uvádí pouhý výčet pozitiv navrženého řešení bez provedení multikriteriálního hodnocení různých variant. To dokládá i výčet použitých podkladů na str. 10 odůvodnění 2. AZUR, které neobsahuje dokumenty – jako je třeba stanovisko EIA – které vyznívají ve prospěch regionální varianty). Tento postup neodůvodňuje správnost navrženého řešení trasy, zájmem kraje by mělo být nalezení nebo potvrzení funkční a ekonomické trasy s přiměřenými vlivy na životní prostředí.

Jako jeden z důvodů zvolené varianty SOKP je opakovaně uváděn nízký podíl nadregionální tranzitní dopravy, toto tvrzení však není blíže podloženo (a to ani tabulkou na str. 12 odůvodnění 2. AZUR, ze které podíl tranzitu/zdrojové a cílové dopravy nevyplývá). Vzhledem k propojení dálnic, plánu na zásadní rozšíření letiště a intenzivní výstavbu skladových kapacit se jeví jako ne zcela odůvodněný názor, že převažuje doprava „netranzitní“. To podporuje i Politika územního rozvoje, která SOKP určuje k tranzitní dopravě. Mísení tranzitní a vnitroměstské dopravy ve variantě SOKP naopak způsobuje úzké hrdlo na komunikaci sítě TEN-T.

Z odůvodnění není ani zřejmé, jakým způsobem je předpokládána indukce dopravy v jednotlivých variantách.

Odůvodnění také pracuje s nezbytností chránit Městský okruh před nadbytečnou dopravou ze SOKP, v této věci upozorňujeme, že podmínkou kolaudace Městského okruhu bylo dokončení SOKP. Současné užívání Městského okruhu tak přinejmenším obchází (ne-li přímo porušuje) tuto podmínku. Užívání Městského okruhu nebylo podmíněno realizací SOKP v konkrétní variantě, z toho pohledu by proto měly být obdobně účelné obě varianty.

Dlouhodobě je využíván argument, že navržená varianta je sledována již 50 let. K tomuto argumentu uvádíme následující. I původní sledovaná trasa se u realizovaných úseků měnila a realizována byla právě ta část SOKP (512, 513), která byla provedena v regionální variantě. Česká republika se od naplánování trasy stala členem Evropské unie, řádově vzrostla intenzita tranzitní dopravy (nákladní i osobní), významně vzrostla intenzita dopravy celkově a rozvoj města se od doby původního návrhu podstatně změnil, původní okruh kolem Prahy se v důsledku rozvoje Prahy stal okruhem v Praze, což je patrné z výkresu rozvoje Prahy se zakresleným původním okruhem. Stavba plánovaná před 50 lety nemusí být vždy v souladu se současnými požadavky na rozvoj města a měnící se dopravní zátěž může vyžadovat jiná řešení. Příkladem může být magistrála vedená přes Václavské náměstí, která není z dnešního pohledu dobré řešení, byť byla realizována před pouhými 40-ti lety. Podle našeho názoru není proto důvod některá rozhodnutí a záměry nerevidovat, a to i v dopravě.

Realizované dopravní stavby obdobného rozsahu na území hl. m. Prahy vzhledem k hustotě obyvatel vždy překračují povolené imisní limity v oblasti ochrany ovzduší i hluku. Není tedy důvodné předpokládat, že v případě SOKP by byly tyto limity dodrženy. Na území Středočeského kraje je naopak dodržení těchto limitů možné, byť za realizace dodatečných opatření (viz SOKP 512 a 513).

Ke změnám došlo také v právní úpravě, vyhlášených chráněných oblastech, nově byla zavedena unijní úprava ochrany přírody – oblasti Natura 2000. Došlo ke změně požadavků na způsob bydlení – rozvoj „satelitního“ bydlení v okolních obcích.

Nezájem obcí o realizaci trasy okruhu v regionální variantě je pochopitelný, ale minimálně stejně pochopitelné a pro návrh 2. AZÚR závažné by mělo být trvalé odmítání vedení tranzitní dopravy v de facto souvisle zastavěném území hl. m. Prahy (včetně vedení trasy středem městské části) a odmítání souběžného vedení tranzitní dopravy silniční i letecké v jednom koridoru. Navrhované umístění dvou takto rozsáhlých záměrů v jednom obydleném území by mělo být přípustné pouze v případě, že jiné řešení prokazatelně neexistuje.

Odpovědnost za rozvoj dopravy a její negativní účinky by měly být přiměřeně rozloženy. Nelze připustit rozvoj obcí v okolí Prahy generující dopravu do centra bez přiměřeného převzetí odpovědnosti za rozšíření dopravních kapacit. Odmítavý postoj je pochopitelný u všech obcí, rozhodující by mělo být objektivní vyhodnocení možných řešení dopravy a únosnosti daného území pro realizaci záměrů, které bylo provedeno v hodnocení 6-ti variant v procesu EIA, ve kterém byla doporučena regionální varianta vedení SOKP.

Za této situace není vymezení koridoru SOKP odůvodněné a vymezení je v rozporu se zásadou proporcionality.

Vypořádání připomínky:

Potřebnost doplnění chybějících úseků SOKP je v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK podrobně popsána. Radiálně okružní systém navrhovaný pro dopravu v metropolitní oblasti není plně funkční proto, že žádný z okruhů (městský, SOKP, aglomerační) není dokončen. Kritická je zejména situace v severozápadním segmentu, kde mezi D7 a D8 neexistuje propojení (tato část okruhu je téměř v celém rozsahu na území hl. m. Prahy) a dále v jihovýchodním segmentu mezi D1 a východní již realizovanou částí SOKP (úsek mezi radiálními trasami D10, D11 a I/12), kde jsou tranzitní vazby (včetně mezinárodních tahů E55, E65 a E67) vedeny přes území hlavního města a jsou realizovány prostřednictvím jihovýchodní části městského okruhu a navazující Štěrboholské spojky. Propojení mezi D10 a D8 je zatím možné kapacitní trasou, využívající stávající ulici Kbelskou (koridor mezi Prosekem a Letňany) a dokončenou Vysočanskou radiálou (propojení Kbelská – D10). Tím však v prostoru mezi Letňany a Prosekem dochází k nežádoucí kumulaci jak tranzitní tak i vnitroměstské dopravy. Dále je i neúměrně zatěžována Průmyslová ulice pro propojení na Jižní spojku. Důvodem je neexistence jihovýchodního sektoru SOKP.

Kromě argumentů, které přirozeně musejí vyznívat ve prospěch jakékoliv varianty (obecná potřebnost existence SOKP), je v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK uvedena celá řada výhod základní („jižní“) trasy severního segmentu SOKP, kterou navrhuje 2. Akt ZÚR SK (trasa přechází Vltavu v prostoru MČ Praha – Suchbátův Újezd):

- Výrazně přispívá k propojení severních částí hlavního města, a tím umožňuje udržet zatížení městského okruhu (MO), který prochází tunelovým systémem Blanka po obvodě Pražské památkové rezervace, na přijatelné úrovni.
- Menší část aktivit je vně okruhu, avšak v jeho dobré dostupnosti většinou stávajícími radiálami. Jsou to zejména areály při některých radiálách (D) Jejich poloha vně okruhu umožňuje dobrou dostupnost k cílům (kde je realizována spotřeba uvnitř tohoto území).
- Uvnitř okruhu a současně v jeho dobré dostupnosti jsou terminály metra (Zličín, Černý Most, Letňany) a budoucí Písnice (resp. Jesenice), které umožňují zachycení jak IAD, tak přestupu z autobusové dopravy.
- Uvnitř okruhu a současně v jeho dobré dostupnosti jsou rovněž nejvýznamnější komerční zóny (Letňany, Zličín, Čestlice, Černý Most), které indukují mimořádně velké objemy přepravních vazeb, tj. zásobování „z venku“ a návštěvnost z větší části z kompaktního území Prahy, kde je podstatná část obyvatel metropolitního regionu.
- Umožňuje dobrý přístup k terminálům metra (stávající Zličín a Černý Most, budoucí Písnice, resp. Jesenice).
- Vede téměř v celém rozsahu na území hlavního města, avšak mimo území kompaktního města. Ve dvou úsecích z tohoto území vybočuje, je však v souladu s územními plány sousedních obcí ve Středočeském kraji.
- Navrhované řešení svým urbanistickým a technickým řešením umožňuje ve vysoké míře předcházení možným nepříznivým důsledkům trasy na okolí. Trasa je v prostoru Suchdola téměř v celém rozsahu vedena v tunelech, takže její bariérový účinek (prostupnost území) je eliminován. Minimalizovány budou též dopady exhalací.
- Územní rezerva je v severozápadním sektoru Prahy pro vedení okruhu v základní (jižní) variantě sledována již více než 50 let, neznamená tedy pro vlastníky pozemků a nemovitostí žádnou novou skutečnost ve vztahu ke znehodnocení pozemků či ovlivnění kvality obytného prostředí.
- V této poloze je koridor SOKP vymezen v ZÚR hl. m. Prahy.

Dále jsou v Odůvodnění uvedeny charakteristiky varianty tzv. „severní“ a „regionální“, s převažujícím nevýhodami:

Tzv. **severní varianta** (iniciována mj. MČ Prahy Suchdol a Dolní Chabry) je celá vedena po území Středočeského kraje. Přechází Vltavu severně od města Roztoky u Prahy.

- Žádná z dotčených obcí s tímto koridorem nepočítá a nesouhlasí, a tudíž je v zásadním rozporu s jejich územními plány i již realizovaným rozvojem převážně obytné funkce. Severní koridor by znamenal nový zásadní zásah do současné stability území znehodnocením jeho přírodního i obytného prostředí. Kvalita tohoto prostředí byla po r. 1990 důvodem pro poměrně velký rozvoj bydlení v tomto území.

Tato varianta by musela být doprovázena dalšími investicemi, tj.:

- mostem Sedlec – Bohnice pro řešení vnitroměstských vazeb Prahy - není v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy,
- levobřežním, poměrně dlouhým, přivaděčem vedeným na území Prahy MČ Suchdol a na území Středočeského kraje rozvojovým územím obcí Statenice (Černý Vůl), Únětice a Úholičky. Průchodný koridor pro tento přivaděč není reálně vymezit. V rámci základní (jižní) varianty je přitom levobřežní přivaděč velmi krátký, v prostoru Suchdola je řešen tunelem Rybářka.

Jako méně výhodná, než varianta základní (jižní), byla tato severní varianta vyhodnocena i v rámci „Hodnocení variant Pražského okruhu v úsecích 518 a 519 z hlediska emisí v Praze“; RNDr. Jan Maňák, EKOAIR; 2008 (viz kap. 2.2.3. tohoto textu).

Tzv. **regionální varianta** SOKP (Ing. Milan Strnad, 2012) přechází Vltavu nad zástavbou Letek (část obce Libčice nad Vltavou). Představuje nesystémové a nekomplexní řešení zejména z těchto důvodů:

- Tato varianta využívá z větší části tzv. aglomerační okruh. Oddálení SOKP do této polohy by výrazně snížilo jeho využívání, důsledkem by bylo přetěžování městského okruhu (MO) a dalších komunikací v kompaktním území Prahy.
- Regionální varianta neřeší radiální vazby od oddáleného SOKP, které by ve většině případů vyvolaly potřebu kapacitní trasy na městský okruh resp. jiné kapacitní komunikace v Praze. Může se jednat o poměrně dlouhé úseky procházející zastavěným územím (např. Suchdol), vyžadující další stavby k propojení na stávající síť.
- Námět znamená též znehodnocení stávající trasy SOKP na východě města, která umožňuje vysočanskou radiálou a trasou Kbelské propojení radiál I/12, D11, D10 a D8.

Z výše uvedených důvodů je koridor SOKP v severozápadním segmentu, který je předmětem 2. Akt ZÚR SK, **stabilizován v základní (jižní variantě)**, a to plně v souladu s dokumentací Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy. Předmětem 2. Akt ZÚR SK proto nejsou varianty tohoto řešení.

Teze připomínky: „výčet použitých podkladů na str. 10 odůvodnění 2. AZÚR, které neobsahuje dokumenty – jako je třeba stanovisko EIA“

Vypořádání:

Stanovisko EIA, jako krok navazující v procesu přípravy na podrobnější dokumentaci než je ZÚR SK, není závazným podkladem pro ZÚR. Vyhodnocení SEA je specifickou procedurou, která se řídí zvláštními pravidly a rozhodně není vázáno jakýmkoliv procesem posouzení vlivů stavby na ŽP (EIA). Navíc podle rozsudku Městského soudu v Praze 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 v kauze SOKP v pražských ZÚR: „*Pokud jde o vztah dříve pořízené dokumentace EIA k dílčím záměrům v podrobnější fázi realizace, jež mají být zahrnuty i do zpracovávaných ZÚR, Městský soud v Praze může pouze poukázat na svou argumentaci uvedenou k obdobné námitce v rozsudku ze dne 10. 6. 2015, č. j. 9 A 40/2015 - 145. Námitka navrhovatelů postrádá logickou argumentaci, proč by zvažování výsledků EIA k jednotlivým dílčím záměrům jako jednoho z podkladů vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území mělo mít jakýkoliv negativní vliv na jeho obsah. Návrh AZÚR byl doprovázen jako obligatorní součástí VVURÚ, v němž je zpracováno komplexní posouzení vlivů, včetně synergických a kumulativních vlivů. Tento výsledek pak byl podroben procesu SEA, jenž se rovněž pohybuje na úrovni obecnosti přiměřené ZÚR. Za této situace není soudu zřejmé, jak stanovisko EIA vedle dalších zásadních, povinných a doprovodných dokumentů pořízených pro účely ZÚR právě z důvodu obsáhlejšího posouzení vlivů, jichž se navrhovatelé dovolávají, může činit napadené OOP nezákonným.*“

Takže pořizovatel nemá důvod se jakkoliv dále vyjadřovat k neustále nesmyslně zdůrazňovanému stanovisku MŽP k EIA na stavby 518 a 519 SOKP (z 30. dubna 2002 č. j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02), když navíc bylo překonáno stanovisky MŽP a dohodami s MŽP k ÚP VÚC Pražského regionu a k původním ZÚR SK.

Teze připomínky: „nízký podíl nadregionální tranzitní dopravy, ne zcela odůvodněný názor, že převažuje doprava netranzitní“.

Vypořádání:

SOKP bude zcela jistě sloužit jak dopravě tranzitní, tak netranzitní. Poloha, ve které je 2. Akt ZÚR SK SOKP navrhován, je výhodná právě proto, že bude optimálně saturovat oba druhy dopravy, která bude odvedena z místní dopravní sítě, která na taková zatížení není dimenzována a zatěžuje často hustě obydlená území.

Teze připomínky: „To podporuje i Politika územního rozvoje, která SOKP určuje k tranzitní dopravě. Mísení tranzitní a vnitroměstské dopravy ve variantě SOKP naopak způsobuje úzké hrdlo na komunikaci sítě TEN-T.“

Vypořádání:

To, že SOKP bude sloužit kromě dopravy tranzitní i dopravě místní a příměstské zcela jistě není v rozporu s Akt č. 1 PÚR. SOKP bude dimenzován tak, aby přenesl očekávanou dopravní zátěž všech uvažovaných druhů dopravy. Navíc je třeba předpokládat dokončení celého radiálně okružního dopravního systému v metropolitní oblasti a přenesení dopravní zátěže i na jeho další dnes neexistující součásti.

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.

„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...“

Teze připomínky: „Dlouhodobě je využíván argument, že navržená varianta je sledována již 50 let.“

Vypořádání:

Dlouhodobá stabilizace záměru v „jižní trase“ není používána jako jediný argument podporující tuto variantu. Dlouhodobá stabilizace záměru v ÚPD je ale podstatnou výhodou proti ostatním zvažovaným trasám.

Teze připomínky: „hodnocení 6-ti variant v procesu EIA, ve kterém byla doporučena regionální varianta vedení SOKP.“

Vypořádání:

Stanovisko EIA, jako krok navazující v procesu přípravy na podrobnější dokumentaci než je ZÚR SK, není závazným podkladem pro ZÚR. Vyhodnocení SEA je specifickou procedurou, která se řídí zvláštními pravidly a rozhodně není vázáno jakýmkoliv procesem posouzení vlivů na ŽP (EIA).

Připomínka:

2. Návrh AZÚR je invariantní

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.

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).

V rámci 2. AZÚR je opět navrhována trasa SOKP bez návrhu a řádného posouzení variant umístění koridoru, přestože nebyly a nejsou varianty trasy okruhu vyloučeny a existují věcné důvody pro hledání nebo vyloučení jiných řešení.

Územně plánovací dokumentace na úrovni ZÚR je jediným stupněm územního plánování, kde je možné posoudit různé možnosti řešení nadmístních dopravních záměrů a závazně rozhodnout o způsobu naplňování PÚR. Stejně jako při přípravě ZÚR Středočeského kraje schválených v roce 2011 je bohužel i v návrhu 2. AZÚR opět předkládána trasa SOKP jako jediná možná a nebylo provedeno řádné srovnání s variantou reálně existující a doporučenou kromě jiného i při hodnocení SOKP v procesu EIA.

Návrhem a objektivním vyhodnocením variant SOKP, jak bylo požadováno v připomínkách k návrhu ZÚR již před 5 lety, bylo možné rozhodnout o optimálním vedení trasy SOKP a pracovat na přípravě realizace. Bohužel se tak nestalo a i nadále zastupitelé Středočeského kraje nemají možnost zvážit varianty a rozhodovat na základě vyhodnocení objektivních podkladů, protože navržená trasa je předkládána jako jediná možná.

Požadujeme v rámci 2. AZÚR předložit ke komplexnímu posouzení a následnému rozhodnutí i trasu SOKP v regionální variantě a následně provést multikriteriální vyhodnocení variant, které bude zahrnovat např. dotčení okolních obyvatel, ekonomické hledisko, časové hledisko, dopravní vlivy a vlivy na krajinu a ochranu přírody.

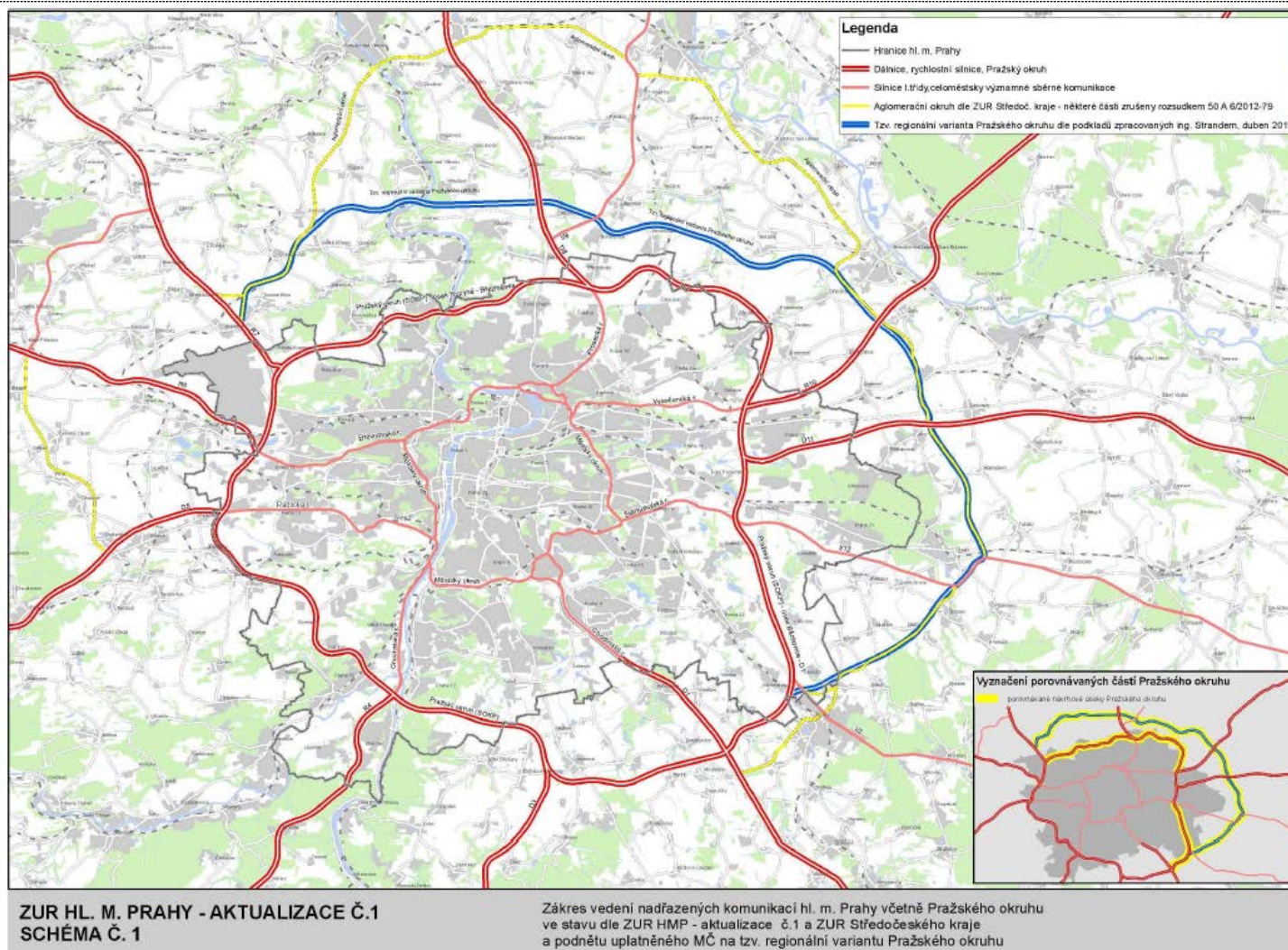
Vypořádání připomínky:

Silniční okruh kolem Prahy byl v minulosti prověřován v jiných variantách (a to z mnoha hledisek) s tím, že o nejvýhodnější variantě bylo rozhodnuto již v rámci projednávání dokumentace ÚP VÚC Pražského regionu. Je nutné zdůraznit, že jižní varianta severní části SOKP (tedy „suchdolská“) byla dohodnuta se všemi DO, tzn. i s MŽP. Následně pak bylo dohodnuté výsledné řešení převzato podle § 187 odst. 2 SZ, tj. bez věcných změn, do ZÚR SK.

Přesto 2. Akt 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 (jižní a 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.

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.“

Totožná připomínka byla použita i ve vzorovém podkladu, 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 (viz Poznámka na str. 4).



Připomínka:

3. Návrh regionální varianty

V rámci 2. AZUR zpracovatelé formálně odkazují na dříve zvažované ale komplexně neposouzené varianty trasy SOKP, jejichž popis může být bez řádného vyznačení v mapových podkladech značně zavádějící. Navíc je ve vztahu k těmto trasám uváděno, že v mezidobí došlo k rozvoji bydlení, změně podmínek

v území, prodloužení dopravních tras, atd. Vzhledem k tomu předkládáme v rámci připomínkového řízení k návrhu 2. AZUR aktuální „Návrh trasy regionální varianty SOKP – 2015“ jako věcné, reálně existující alternativní řešení trasy koridoru SOKP. Návrh je zakreslen do mapových podkladů identických s 2. AZÚR včetně stručného komentáře tohoto návrhu.

Uvedený návrh trasy SOKP je dle našeho názoru funkčně, ekologicky, ekonomicky i z hlediska časové realizace záměru časově zcela srovnatelný s koridorem SOKP v 2. AZÚR, detaily návrhu trasy jsou zpracovány ve vyhledávací studii zadávané v roce 2014 Ředitelstvím silnic a dálnic. Domníváme se, že v rámci 2. AZUR neexistuje žádný, ani formální důvod pro neposuzování variant umístění SOKP, které by poskytlo objektivní podklady pro rozhodování o umístění tohoto zásadního dopravního záměru.

Požadujeme proto posouzení předkládané varianty.

Vypořádání připomínky:

viz vypořádání 1. a 2. připomínky.

Připomínka:

4. Nesprávné Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“) v jedné kapitole srovnává variantu regionálního SOKP (dále jen „RSOKP“). Tato trasa je však navržena chybně, v těsném okolí nebo přímo přes obytná území. V důsledku toho vede k nesprávným závěrům uváděným ve VVURÚ. Symbolický návrh trasy nekoresponduje s reálnými možnostmi technického řešení a je dokladem toho, že se zpracovatel trasou RSOKP zabýval pouze formálně.

Nedbalé a nepřesné zpracování varianty RSOKP, navíc na nezřetelném a nečitelném podkladu v malém formátu v rámci textové části VVURÚ znevěrohodňuje veškerá hodnocení a srovnávání této varianty s trasou SOKP. Domníváme se, že varianta RSOKP byla vytvořena účelově tak, aby hodnocení bylo negativní. Porovnávání variant SOKP a RSOKP je proto pouze účelové, celý návrh 2. AZÚR je invariantní a o žádných variantách není v současné podobě návrhu AZÚR rozhodováno, ani o nich nejsou a nebudou informováni zastupitelé Středočeského kraje při svém rozhodování.

V rámci VVURÚ by měly být srovnávány vlivy variant na životní prostředí a obyvatelstvo, udržitelný rozvoj a z tohoto pohledu lze vyvodit závěry o vhodnosti variant; nelze souhlasit s rozšiřováním hodnocení VVURÚ o dopravní účinnost a současně se distancovat od ekonomických aspektů a vytvářet dojem komplexního hodnocení variant v rámci VVURÚ. V předložené podobě je k projednávání předkládán účelový a zavádějící podklad, který může ovlivnit schvalování záměru v předložené podobě.

Vzhledem k rozpracovanosti jednotlivých variant, kdy SOKP je rozpracován do detailů, zatímco RSOKP je zpracován pouze velmi schematicky, jsou závěry u porovnání variant činěny na základě srovnávání nerovnocenných podkladů. Doporučení varianty SOKP proto není a nemůže být podloženo žádnými konkrétními údaji např. o počtu osob dotčených nadměrným hlukem nebo znečištěním ovzduší.

Závěry z detailních hodnocení jsou přebírány účelově, v případě některých záměrů se přebírají detailní doporučení a podmínky realizace z procesů EIA (D300), v jiných případech jsou doporučení z procesů EIA ignorována; přestože detailní hodnocení EIA doporučuje jinou variantu trasy (SOKP). Ve VVURÚ je na základě nepřesných podkladů a jiné úrovně hodnocení vlivů vyhodnocena lépe jiná varianta.

Toto pochybení je o to zásadnější, že regionální varianta není řádně vyhodnocena ani v ZUR hl. m. Prahy, na které 2. AZUR zdánlivě logicky navazuje, fakticky však pouze přebírá nedostatečně vyhodnocené záměry.

Vzhledem k výše uvedeným nedostatkům požadujeme řádně zpracovat variantu RSOKP v grafické části návrhu 2. AZÚR a to např. v podobě vyhledávací studie ŘSD z roku 2015 nebo v jiné optimalizované aktuální trase zpracované příslušným odborníkem. Následně požadujeme zpracovat řádné posouzení

variant SOKP a RSOKP v rámci VVURÚ a v rámci odůvodnění výroku požadujeme komplexní vyhodnocení variant, kde závěry VVURÚ budou jedním z kritérií. Komplexní hodnocení poskytne objektivní podklad pro rozhodnutí zastupitelů ve věci okruhu kolem Prahy.

Vypořádání připomínky:

Návrh 2. Akt ZÚR SK je v případě SOKP v souladu s požadavky obsahu 2. Akt ZÚR SK řešen jako invariantní. Legitimnost invariantního posouzení v rámci VVURÚ potvrdil i Městský soud v Praze svým rozsudkem č. 10A 159/2015-22 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*“.

VVURÚ 2. Akt ZÚR SK nad rámec tohoto judikátu aplikuje ust. § 10b odst. 3 zákona o posuzování vlivů na ŽP ve smyslu využití 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.

Konkrétní citace ze stanovisek EIA jsou uváděna ve snaze o poskytnutí komplexního obrazu procesu EIA jednotlivých záměrů. Žádný z nich však není a s ohledem na ust. § 36 odst. 3 SZ ani nemůže (nesmí) být koncipován jako požadavek, nebo podmínka vůči 2. Akt ZÚR SK, vyplývající ze závěru vyhodnocení SEA. Tento princip potvrdil i Městský soud v Praze svým rozsudkem č. 10A 159/2015-22 ze dne 26. 2. 2016. Požadavky (podmínky, opatření) vůči posuzované koncepci z hlediska minimalizace negativních vlivů na ŽP jsou obsaženy až v kapitole 11. vyhodnocení SEA, přičemž jejich geneze je v úvodu této kapitoly popsána.

Připomínka:

5. Rozpor se závazným stanoviskem EIA

Ve stanovisku Ministerstva životního prostředí dle zákona č. 244/92, EIA ze dne 30. dubna 2002, č. j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. je mimo jiné uvedeno: „*Stanovisko: Na základě doporučení dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí, vyjádření příslušných obcí, dotčených orgánů státní správy a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a protokolu z veřejného projednání vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný orgán podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., ve znění zákona č. 132/2000 Sb., z hlediska hodnocení vlivů posuzované stavby na životní prostředí SOUHLASNÉ STANOVISKO k záměru stavby "Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně - Březiněves" s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení a rozhodnutí.*

Doporučená varianta: Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.“

Upozorňujeme, že stanovisko se stalo po novele ze dne 1. 4. 2015 závazným pro všechna navazující řízení. Realizace regionální varianty SOKP nebyla nikdy řádně vyloučena a realizace „jižní“ varianty, kterou navrhuje 2. AZUR tak bude vždy v rozporu se závazným stanoviskem EIA.

Vypořádání připomínky:

O rozpor s citovaným stanoviskem EIA se nejedná. Vyhodnocení SEA toto stanovisko cituje identicky s autorem připomínky a zároveň popisuje kroky, které vedly ke konečnému potvrzení varianty „J“, kterou citované stanovisko EIA nevylučuje a pro kterou návrh 2. Akt ZÚR SK vymezuje koridor.

Novela zákona o posuzování vlivů na ŽP provedená zák. č. 39/2015 Sb. s účinností od 1. 4. 2015 stanovila závaznost stanovisek EIA pro všechna „navazující řízení“. Pořizování ÚPD však nelze v žádném případě považovat za navazující řízení. Logickou hierarchii, ve které je úkolem ZÚR návrh „...*konceptního řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech*...“ , aniž by tím byla dotčena možnost prokázání nerealizovatelnosti záměru v navazujících řízeních s postupně stále vyšší mírou podrobností konkrétního projektového řešení, je potvrzena výše zmíněným judikátem Městského soudu v Praze č. 10A 159/2015-22 ze dne 26. 2. 2016 (viz citace důvodové zprávy k novele SZ provedenou zák. č. 350/2012 Sb. na str. 82 rozsudku).

Připomínka:

6. Absence vymezení přivaděčů

Zásady územního rozvoje musí v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona řešit vymezení ploch a koridorů nadmístního významu. Odpovídající definice je pak obsažena v § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona, podle kterého se plochou nadmístního významu rozumí „*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*“.

Přivaděče na SOKP jsou zcela jistě plochou nadmístního významu a jako takové měly být i předmětem podrobného vymezení a vyhodnocení. Význam přivaděčů nemůže být omezován striktně ve vztahu k území, na kterém se bude taková stavba nacházet. Je zřejmé, že význam těchto dopravních staveb zpravidla přesahuje pouhé zajištění dopravní obslužnosti území konkrétní obce, na němž se má taková stavba nacházet. Textová ani grafická část 2. AZUR však blíže nevymezuje přivaděče na jednotlivé MÚK.

Vypořádání připomínky:

2. Akt ZÚR SK vymezila ty koridory pro silniční dopravu (v rozsahu dle stanoveného obsahu), které jsou součástí tzv. nadřazeného komunikačního systému Středočeského kraje. Výběr je plně v duchu novely SZ provedené zákonem 350/2012 Sb. Současně však bylo třeba dodržet § 36 odst. 3 SZ, dle kterého platí, že ZÚR v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. ZÚR ani VVURÚ nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Stanovení ploch nadmístního významu je teprve úkolem ZÚR, neexistují plochy, které by principiálně splňovaly kritérium plochy nadmístního významu.

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.

Vymezené VPS, respektive koridory, jsou definovány jako koridory dané stavby včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb.

Proto MÚK byly ve VVURÚ vyhodnoceny včetně přivaděčů, byť tyto nejsou v některých případech vymezeny v textové a grafické části dokumentace 2. Akt ZÚR SK, která je pořizována podle § 42 odst. 6 SZ. V rozsudcích Krajského soudu v Praze č. j. 50A 12/2013 - 87 a 50A 13/2013-85 byly zrušeny pouze

severozápadní a severovýchodní segmenty SOKP, tedy ne přivaděče, z nichž byl nově navrhován v ZÚR SK stejně pouze jeden (nový koridor silnice II/244). Ostatně z většiny jsou přivaděče na území hl. m. Prahy (např. tunel Rybářka) a za další většinou jako přivaděče budou sloužit stávající komunikace, které se zaústí na příslušné MÚK, které vyhodnoceny jsou.

Připomínka:

7. Nepřímá aktualizace

2. AZUR upravuje i článek (138) písmeno b), který nově zní: „*b) pro silnice II. (III.) třídy koridor v šířce 180 m, neuvádí-li se u konkrétního koridoru jinak:*

- *koridor pro umístění stavby D081 - Václavické spojky se vymezuje v proměnné šířce od 120 m do 610 m;*
- *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“.*

Tímto postupem nepřímo aktualizuje vymezení koridoru Václavické spojky, který byl novelizován již v 1. AZUR a není předmětem 2. AZUR.

Vypořádání připomínky:

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 dotyčného 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.

Věcně tedy v žádném případě nedochází k aktualizaci vymezení koridoru pro Václavickou spojku, která byla předmětem vydané 1. aktualizace ZÚR SK.

Připomínka:

8. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje

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 prověřit proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost záměrů, v úkolech územního plánování, prověřit účelnost a podmínky územní ochrany a její zajištění příslušnými nástroji územního plánování."* Jde tedy o akt, který je adresován veřejné správě. Ta je však při jeho provádění povinna postupovat v souladu se všemi právními předpisy.“

Obdobně srovnej 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 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.*“

Pořizovatel však při pořizování návrhu AZÚR neprověřuje potřebnost, proveditelnost, reálnost a účelnost vymezených záměrů.

Vypořádání připomínky:

Úkoly stanovené v Akt č. 1 PÚR 2. Akt ZÚR SK naplňuje. V žádném případě nepřebírá záměry bez dalšího hodnocení jejich dopadů a zvažování možných variant (pokud takové existují – viz vypořádání výše).

Potřebnost záměru dobudování SOKP byla ve 2. Akt ZÚR SK kvalifikovaně posouzena (viz Odůvodnění kap. 2.3.1). Dále bylo z existujících podkladů a v návaznosti na již učiněná rozhodnutí konstatováno, že návrh nemá v severním segmentu okruhu lepší variantu, než variantu jižní, vedenou převážně po území hl. m. Prahy. Jako výsledek VVURÚ byla stanovena řada podmínek a opatření, které mají zmírnit předpokládané negativní dopady realizace stavby na ŽP, resp. lokality NATURA. Pořizovatel je přesvědčen, že i za těchto okolností (možné negativní vlivy) je třeba zpracovat do ZÚR SK koridor pro realizaci SOKP v chybějícím severním segmentu a naplnit tak záměr Akt č. 1 PÚR.

V článku (76) Akt č. 1 PÚR je uveden účel vymezení koridorů a ploch dopravní infrastruktury v PÚR ČR a stanovení míry závaznosti textové části a grafického zobrazení ve schématech: *„Dopravní infrastruktura jako součást veřejné infrastruktury je zřizována a využívána ve veřejném zájmu. Účelem vymezení koridorů dopravy v Politice územního rozvoje ČR je vytvoření územních podmínek pro umístění např. pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť, které mají vliv na rozvoj území České republiky, svým významem přesahují území jednoho kraje a umožní propojení základní sítě dopravních cest na území České republiky a se sousedními státy. Závazným vymezením koridoru dopravní infrastruktury v Politice územního rozvoje ČR se rozumí uvedení míst, která mají být záměrem spojena, v její textové části. Grafická schémata, případně údaje o technických parametrech záměru, jsou-li uvedeny, mají orientační význam. Dojde-li k překryvu plochy nebo koridoru pro záměr vymezený v Politice územního rozvoje ČR s jiným záměrem, který v Politice územního rozvoje ČR není vymezený nebo se záměrem, pro který je vymezena územní rezerva, nesmí být v územně plánovací dokumentaci stanoveny podmínky, které by znemožnily nebo podstatně ztížily realizaci záměru vymezeného v Politice územního rozvoje ČR, pokud tyto podmínky nevyplývají ze stavu nebo limitů využití území.“*

V souladu s článkem (76) a (77) Akt č. 1 PÚR bylo v rámci 2. Akt ZÚR SK provedeno vymezení a koordinace umístění koridorů a ploch pro dopravní infrastrukturu, a to s ohledem na ochranu a rozvoj hodnot území z důvodu nalézání kvalitativně lepšího a citlivějšího průchodu územím. Návrh řešení je plně koordinován s územím Prahy i s její ÚPD.

Článek (78a) Akt č. 1 PÚR požaduje v rámci územního plánování zajistit vymezení ploch, koridorů a územních rezerv pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury. 2. Akt ZÚR SK naplňuje požadavky tohoto článku mimo jiné vymezením úseků SOKP.

Článek (79) Akt č. 1 PÚR uvádí kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, mezi nimiž zdůrazňuje zajištění vyšší kvality dopravy, např. zvýšení přepravní rychlosti dopravy a atraktivity železniční dopravy, dále minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny, kulturními a civilizačními hodnotami v území a respektování požadavků mezinárodních dohod a Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T.

Zvýšení kvality dopravy v regionálním i mezinárodním měřítku bude znamenat realizace SOKP. Tato stavba naplňuje požadavky mezinárodních dohod a Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T.

V článku (80) Akt č. 1 PÚR jsou stanoveny úkoly pro územní plánování směřované na kraje. Článek stanovuje zejména povinnost krajů v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování, zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující ÚPD upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou.

Článek (99) Akt č. 1 PÚR vymezuje SOKP, který propojuje na rozhraní hl. m. Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy. Jako důvod vymezení uvádí Akt č. 1 PÚR převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelnou distribuci zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti a součást TEN-T. Vymezení koridoru v ZÚR je dle Akt č. 1 PÚR úkolem hl. m. Prahy a Středočeského kraje. Na tento úkol 2. Akt ZÚR SK reaguje doplněním (vymezením) zrušených úseků SOKP – úseku Ruzyně - Březiněves (VPS D001) a Březiněves – D10 (VPS D011).

Totožná připomínka byla použita i ve vzorovém podkladu, 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 (viz Poznámka na str. 4).

Připomínka:

9. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území

Jako preventivní opatření navrhuje 2. AZUR za článek (251) doplnit nový článek (251a), který zní: „*ZÚR SK stanovují pořadí změn v území: D011 - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK) zprovoznit až po zprovoznění úseku Ruzyně – Březiněves (koridor D001)*“.

Nevymahatelnost tohoto ustanovení prokazuje současný stav Městského okruhu, který je užíván, přestože jeho zprovoznění bylo a je podmíněno zprovozněním celého SOKP. Tento postup umožňuje časově neomezený a neomezený režim zkušebního provozu, ve kterém lze užívat stavbu i před její kolaudací bez zkoumání naplnění podmínek předchozích povolení. Požadujeme proto zpřesnění této podmínky.

Vypořádání připomínky:

Bude doplněno zpřesnění: „Pro účely této dokumentace se definuje pojem zprovoznění následovně: zprovozněním se myslí uvedení stavby do provozu, a to včetně provozu zkušebního. To znamená, že podmínka platí i pro uvedení veřejně prospěšné stavby D011 do zkušebního provozu.“ (viz § 124 SZ).

Připomínka:

10. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů

VVÚR sice obsahuje velmi rozsáhlou kapitolu, která se věnuje vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, které bude mít navrhovaná 2. AZUR s jinými záměry. V návrhu 2. AZÚR je do jednoho obydlého území současně umístěována paralelní dráha mezinárodního letiště v Praze-Ruzyni s nedefinovaným, tedy neomezeným provozem a transevropská komunikace sítě TEN-T. Umístění paralelní dráhy a prodloužení stávající dráhy znamená pro okolní území prokazatelné trvalé a nikdy neodstranitelné překročení hygienických limitů pro ochranu zdraví, současné i budoucí zmiňované ochranné hlukové pásmo kolem letiště na této skutečnosti nic nemění a zpracovatel návrhu 2. AZÚR by si toho měl být vědom. Přesto je i při vědomí této nezpochybnitelné skutečnosti do stejného území umístěován další záměr, který ještě více zhorší nevyhovující podmínky pro bydlení a zvýší hlukovou zátěž i znečištění ovzduší.

Nesouhlasíme s tím, aby do území s již nyní prokazatelně překročenými limity hluku z letecké dopravy a v případě navrhované realizace D 300 ještě zhoršenými hlukovými podmínkami, byl umístěn další záměr, který zvýší zdravotní rizika obyvatel. Synergické a kumulativní působení nebylo v případě záměrů SOKP a D 300 správně vyhodnoceno, žádné z navržených koncepčních, projektových ani specifických opatření není schopné zajistit splnění hygienických limitů venkovního hluku v okolí letiště a tedy i v trase SOKP a jejím okolí.

Vypořádání připomínky:

Připomínka je věcně nesprávná. V kap. 6.2.2. textové části vyhodnocení SEA je v případě hodnocení kumulativních a synergických vlivů koridoru D001 (SOKP, úsek – Ruzyně – Březiněves) uvedeno: „Kumulace / synergie s hlukem z provozu Letiště Václava Havla Praha může být naopak významná. Nicméně lokalizace záměru vzhledem k izofonám, které reprezentují změnu území dotčeného nadlimitní hlukovou zátěží z provozu letiště, tuto kumulaci nepotvrzuje. V části jižně od komunikace dochází k souběhu působení mimo jakoukoli chráněnou zástavbu, v oblasti východně od záměru se kumulace nepředpokládá vzhledem k tunelovému řešení záměru. Nejcitlivějším územím je tedy oblast severně od záměru, tj. zástavba Horoměřic. Zde se však jedná o izofonu od stávající dráhy 24/06 a nikoli od dráhy nově realizované; vlivem realizace se naopak předpokládá určité „zúžení“ pásma nadlimitních hodnot a jeho oddálení severním směrem, čímž se potenciální kumulativní vliv naopak snižuje. V místě vedení výhledové izofony tak lze již souběh vlivů záměru D001 s hlukem z letiště (po realizaci záměru D300) považovat za nízký a akceptovatelný. Samozřejmou povinností je zajištění splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby (protihlukové clony a valy, clonění budovami, vedení komunikace v zářezu atd.), s ohledem na stávající zátěž území i určitou nejistotu v prognóze vývoje dopravních intenzit lze doporučit realizaci protihlukových opatření s rezervou 3 dB.“ Z textu je patrné, že původní předpoklad zpracovatele byl skutečně takový, že kumulace hlukové zátěže v dotčeném území může být zdrojem významného vlivu. Následné vyhodnocení na základě překryvu izofon ukázalo, že tomu tak není, protože v tom jediném nejvíce problematickém místě dochází naopak realizací záměru v ploše D300 k „odsunutí“ izofon směrem od záměru D001. Navíc umístění SOKP v koridoru D001, tak jak je vymezen, ani nemůže být zdrojem kumulace vlivu ve smyslu překročení hlukových limitů od letiště a od silnice současně, s ohledem na uplatněnou (a návrhem 2. Akt ZÚR SK akceptovanou) podmínku na zajištění splnění hlukového limitu v nejvíce dotčeném území na okraji zástavby Horoměřic s rezervou 3 dB. Z obrázku v textu je patrné územní rozložení izofon od koridoru D001 a letiště (stav + výhled po realizaci záměru v ploše D300), kdy se tyto setkávají pouze svými „okraji“, tzn. tam, kde bude nejvyšší hluk od D001 bude nejnižší (a již podlimitní) hluk od letiště, resp. záměru D300. Při dodržení stanovených požadavků tedy ani nemůže dojít k souběhu nadlimitní zátěže, a to s dostatečnou rezervou.

Pokud jde o synergické působení hluku z letiště a stávajícího či výhledového znečištění ovzduší, konstatuje vyhodnocení SEA v téže kapitole, v části zaměřené na kumulativní vlivy plochy D300, že „...Současné překročení imisního limitu se týká téměř výhradně benzo(a)pyrenu, u něhož není synergický efekt s hlukem ani teoreticky uvažován s ohledem na zcela odlišné dráhy působení. Je však možné uvažovat synergii např. s působením expo-zice částicím PM_{10} z plánovaných silničních komunikací. Benzo(a)pyren se navíc váže na prachové částice., přičemž v rámci Stanoviska k EIA jsou uložena poměrně rozsáhlá opatření k výsadbám vegetace v okolních sídlech, jako podmínka realizace záměru. Za předpokladu dodržení těchto opatření je možné očekávat snížení celkové zátěže PM_{10} a tedy i benzo(a)pyrenu v řešeném území.“

Za uvedených podmínek lze realizaci záměru označit za plně akceptovatelnou i při zohlednění veškerých kumulativních a synergických vlivů.

K tomu je dále nutné upozornit na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012, který konstatuje, že: „Samo 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 např. 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, na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku. Nelze tedy úspěšně tvrdit, že vymezení koridorů nových staveb silniční infrastruktury v území, v němž jsou limity či hodnoty překračovány, samo o sobě představuje rozpor se zákazem zatěžování tohoto území lidskou činností nad míru únosného zatížení.“

Podrobněji k tomuto v rámci vypořádání 12. a 13. připomínky.

Připomínka:

11. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování

V bodu 120 jsou stanoveny podmínky, který 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 SOKP je zároveň již schválena a obce nebudou pořizovat změny ÚP „pouze“ z důvodů takto stanovených úkolů.

Konkrétně se jedná o:

- v ÚP obcí Veleň, Přezletice, a Podolanka upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci zásahu do zastavěného území; v případě ÚP obcí Veleň a Podolanka též koordinovat řešení s ÚP hlavního města Prahy (Miškovice, Vinoř),
- v úsecích s aktuálně (tj. v době realizace) prokázaným překročením platných imisních limitů vytvořit územní podmínky pro výsadbu ochranné zeleně v takovém rozsahu, který zajistí na území dotčených obcí (Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn), že imisní příspěvek PM10 v přilehlé okrajové obytné zástavbě nepřesáhne 1% ročního imisního limitu,
- na území obcí Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn a Radonice vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření ke splnění platných hygienických limitů u veškeré chráněné zástavby s rezervou 3dB,
- v úsecích s aktuálně (tj. v době realizace) prokázaným překročením platných imisních limitů vytvořit územní podmínky pro výsadbu ochranné zeleně v takovém rozsahu, který zajistí na území Horoměřic a Zdib, že imisní příspěvek PM10 v okrajové obytné zástavbě nepřesáhne 1% ročního imisního limitu,
- v prostoru jižního okraje přilehlé chráněné zástavby Horoměřic vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření s rezervou 3dB,
- v ÚP Zdiby upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní remíz jižně od cesty Zdiby – Březiněves, v jihovýchodní části správního území obce.

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). Posouzení pak nesmyslně 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.

Postup pořizovatele je proto v rozporu se zásadou zákonnosti (§ 2 odst. 1 správního řádu), zásadou minimalizace zásahů do práv a zájmů (§ 2 odst. 3 správního řádu), zásadou souladu s veřejným zájmem (§ 2 odst. 4 správního řádu), zásadou povinnosti 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).

Vypořádání připomínky:

Úkoly jsou zcela legitimní a vyplývají z požadavků SZ (viz § 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.“ Ve Vyhl. je v Příloze č. 4, I. Obsah zásad územního rozvoje, bod h), v němž se určuje: „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“. Jde tedy o standardní pořizování a zpracování územních plánů, kdy se musí řešit určité úkoly, které vyplývají z polohy jednotlivých obcí.

V připomínce se rovněž přehlíží § 36 odst. 5 SZ, v němž se uvádí, že ZÚR jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. V článku 120 a 143 jsou tak stanoveny podmínky, které se vztahují nikoliv pouze k navazujícím územně plánovacím procesům, ale též k územní přípravě konkrétních záměrů (zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí). Obdobný je případ, že v např. Akt č. 1 PÚR jsou stanoveny úkoly nejen pro řešení ZÚR, ale i pro řešení ÚP (příp. i pro rozhodování v území).

Takže vývody, která všechna ustanovení správního řádu pořizovatel porušil, jsou zcela nesmyslné.

Navíc se v připomínce zaměňuje role pořizovatele s rolí autorizovaných projektantů (v případě zpracovatele 2. Akt ZÚR SK i v případě zpracovatele VVURÚ). Pořizovatel rovněž připomíná, že v rozsudku Krajského soudu v Praze č. j. 50A 9/2013 – 85 ze dne 14. června 2013 ve věci dálnice D3 byl použit rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 ve znění: „*Samo 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 např. 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, na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku. Nelze tedy úspěšně tvrdit, že vymezení koridorů nových staveb silniční infrastruktury v území, v němž jsou limity či hodnoty překračovány, samo o sobě představuje rozpor se zákazem zatěžování tohoto území lidskou činností nad míru únosného zatížení.*

Z uvedeného vyplývá, že v připomínce opakovaně používaná argumentace o překračování limitů již byla v úrovni ZÚR odmítnuta i výroky soudů.

Totožná připomínka byla použita i ve vzorovém podkladu, 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 (viz Poznámka na str. 4).

Připomínka:

12. Hluková zátěž

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.

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, 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.

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.

V oblasti, kam má být umístěn koridor pro umístění stavby SOKP, jsou již dnes překračovány limity hluku. Zároveň významné přiblížení obytné zástavby a pozemků určených k bytové zástavbě ke koridoru SOKP znamená, že stavba by neměla být realizována z hlediska překračování závazných limitů hluku ani při realizaci dostupných protihlukových opatření.

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 hrozba těchto důsledků zřejmá, nejsou v rámci pořizování 2. AZUR přijata žádná skutečně efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit.

Vypořádání připomínky:

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.

Ostatní části připomínky nejsou důvodné.

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. 10A 159/2015 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku) citací z judikátu Nejvyššího správního soudu 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.“

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 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.“

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., musejí 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 stavebního zákona, vymezující rámcový obsah vyhodnocení PÚR a ÚPD na ŽP (část A VVURÚ), provedená zák. č. 350/2012 Sb., konkrétně bodu 11., který „SEA“ ukládá 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.

Připomínka:

13. Imisní zátěž

Podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. j) zákona o ochraně ovzduší imisní limit je 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 konstatuje i 2. AZUR. 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 SOKP. Je obecně známou skutečností, že znečištěné ovzduší (zejména částicemi jemného polévatého prachu, na které se navazují další látky jako

rakovinotvorný arsen a benzo(a)pyren) mají významný negativní vliv na lidské zdraví.

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, není v rámci pořizování 2. AZUR navrhována žádná efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit.

Vypořádání připomínky:

je shodné jako u předchozí 12. připomínky.

Ve stanovisku MŽP (jako dotčeného orgánu 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 předkládán 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.“

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.“

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.

Připomínka:

14. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů

Jednotlivé dílčí výhrady k věcnému obsahu hodnocení vlivů (k hluku, znečištění ovzduší, vstupům) doplňujeme ještě o následující. Přes značný rozsah vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jsou tyto přílohy často pouze mnohonásobným opakováním stejných dlouhých pasáží a přes svůj značný rozsah je zpracováno pouze povrchně. Slovní hodnocení vlivů SOKP se skládá se z opakujících se frází, u kterých není zřejmé jejich věcné podložení konkrétními propočty.

Vypořádání připomínky:

Připomínka je neurčitá a nekonkrétní. Autor připomínky nespecifikuje konkrétní části vyhodnocení SEA, příp. VVURÚ jako celku, které považuje za povrchně zpracované, příp. kde, podle něj, dochází k opakování identických pasáží textu.

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 ČR č. 02/2015. Vyhodnocení vlivů 2. Akt ZÚR SK na ŽP je založeno na hodnocení celého obsahu 2. Akt ZÚR SK, v míře podrobnosti dané měřítkem

tiskových výstupů výkresové části 2. Akt ZÚR SK (měřítko 1:100 000). Zpracovatel vyhodnocení SEA využil pro posouzení všechny dostupné relevantní podklady a je přesvědčen o jejich dostatečnosti a úplnosti z hlediska validity prezentovaných závěrů. **V rámci úprav pro veřejné projednání bude Vyhodnocení SEA doplněna o kompletní přehled použitých podkladů.**

Co se týče termínu „konkrétní propočty“, pořizovatel upozorňuje na fakt, že VVURÚ je zpracováno v souladu s Příl. č. 5 Vyhl., v níž se mj. uvádí: „*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.*“

Totožná připomínka byla použita i ve vzorovém podkladu, 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.

Připomínka:

15. Chybějící podkladové studie

Není také zřejmé, na základě jakých podkladů, byly dané vlivy konstatovány. V návrhu AZUR i VVÚR chybí jakékoliv podkladové studie, např. hluková nebo imisní, ze kterých by bylo zřejmé, na čem se zakládá hodnocení záměru.

Výše uvedená dokumentace přitom byla zpracovávána na základě údajů z různých let. V mezidobí došlo k významné obytné výstavbě v dotčené oblasti a především ke zprovoznění Silničního okruhu kolem Prahy a Městského okruhu. Údaje v dokumentaci jsou tedy zcela zjevně neaktuální.

Vypořádání připomínky:

Použité podklady jsou uváděny v rámci příslušných kapitol vyhodnocení SEA, ke kterým se vztahují. Pro větší přehlednost bude v rámci úprav pro veřejné projednání text vyhodnocení SEA doplněn o kompletní přehled použitých podkladů.

Kvantitativní studie (především hluková a rozptylová) se na úrovni hodnocení ZÚR 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.

Připomínka:

16. Kompenzační opatření

Kompenzační opatření jsou zcela nekonkrétní. Odkazují navíc buď na navazující řízení, nebo pouze na dodržování povinností vyplývajících ze zákona. Navíc jsou velmi obecná a chybí pro ně posouzení, zda budou dostatečná k dodržení závazných limitů kvality životního prostředí vyžadovaných zákonem (hlukové limity, imisní limity v případě znečištění ovzduší, atd.).

V navrhovaném článku 120 písm. d) a e) jsou povinnosti vztaženy k „využití“ koridoru, kdy není zřejmé, která fáze je využitím (stavební zákon používá pojem užívání, které může být trvalé – kolaudace - nebo časově omezené – zkušební provoz).

Povinnost zajistit splnění hlukových limitů není konkretizována, a to v několika směrech. Hlukové limity lze libovolně změnit bez účasti veřejnosti nařízením vlády, není tedy zřejmé, jaké hlukové limity mají být dodržovány v době využívání koridoru (viz příklad SOKP 512, které změkčení hlukových limitů vedlo ke zcela zásadním změnám vyhodnocení nadlimitní hlukové zátěže). Dále nejsou blíže konkretizována opatření, kterými bude splnění hlukových limitů zajištěno

(snížení maximální povolené rychlosti, výměna povrchu komunikace, zákaz vjezdu nákladních automobilů, dodatečná protihluková opatření, atd.). Z opatření není ani zřejmé, zda se jedná o povinnost dodržet imisní nebo emisní limit, tj. zda se povinnost vztahuje pouze k dodržování hlukových limitů provozem na SOKP nebo celkově k dané oblasti.

Obdobně chybně jsou stanovena kompenzační opatření v oblasti nadlimitního znečištění ovzduší. Zaprvé, územní podmínky pro výsadbu ochranné zeleně se vytvářejí již v procesu územního plánování, které předchází době realizace. Překročení imisních limitů se má však posuzovat aktuálně, tj. v době realizace. Navíc ochranná zeleň plní svoji funkci až po několika desítkách let, není tedy zřejmé, ve kterém okamžiku má snižovat imisní příspěvek na určenou míru. Navíc se domníváme, že v oblasti s překročenou imisní zátěží nelze umísťovat další zdroje znečištění ovzduší.

V posouzení pak zcela chybí zohlednění povinností z rámcové směrnice o vodách a a tzv. nitrátové směrnice, kdy automobilová doprava je významných přispěvatelem k nadměrnému znečištění půdy sloučeninami dusíku.

Vypořádání připomínky:

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 vymahatelnost. Z tohoto rámce vychází příloha stavebního zákona, vymezující rámcový obsah vyhodnocení vlivů PÚR a ÚPD na ŽP, novelizovaná zák. č. 350/2012 Sb., která v bodu 11. 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“.

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 v posouzení jednotlivých vymezených ploch a koridorů v hodnotících tabulkách (viz příloha č. 1 vyhodnocení SEA) a 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.

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.

Z teze, že kompenzační opatření v oblasti nadlimitního znečištění ovzduší jsou stanovena chybně, neboť „...územní podmínky pro výsadbu ochranné zeleně se vytvářejí již v procesu územního plánování, které předchází době realizace.“, nelze dovodit, k čemu její obsah směřuje. Vyhodnocení SEA formuluje požadavek na vytvoření územních podmínek pro výsadbu ochranné zeleně ve formě úkolu pro územní plánování, který návrh 2. Akt ZÚR SK přebírá beze změny. Jak bylo doloženo výše, je tento požadavek závazný a vymahatelný po linii SZ v dalších fázích územní a projektové přípravy.

Připomínka, že „...ochranná zeleň plní svoji funkci až po několika desítkách let, není tedy zřejmé, ve kterém okamžiku má snižovat imisní příspěvek na určenou míru“ je mylná. Opatření je funkční v horizontu několika málo let, přičemž vegetace je vysazována v předstihu před dokončením stavby.

S připomínkou, že „...překročení imisních limitů se má však posuzovat aktuálně, tj. v době realizace“, lze souhlasit. Tato problematika je pokryta zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů – viz § 11 odst. 5 zákona: „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 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.“ Platná legislativa tedy výslovně stanovuje podmínky, za kterých lze v oblasti s překročenou imisní zátěží umísťovat další zdroje znečištění ovzduší. Prováděcím právním předpisem k zákonu o ochraně ovzduší je vyhláška 415/2012 Sb., která stanoví uvedený příspěvek na 1 % ročního imisního limitu. 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 PM₁₀ 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 vymezování ploch a koridorů a umísťování staveb v oblastech s aktuálně prokázanou nadlimitní zátěží, který uplatnil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. 10A 159/2015 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku – citace viz výše v rámci vypořádání připomínky č. 12 obce Jenštejn)

Připomínky odkazující na rámcovou směrnici o vodách a na tzv. nitrátovou směrnici nelze pro jejich nekonkrétnost vyhodnotit. Rámcová směrnice vodní politiky (2000/60/ES) Evropské unie, ze dne 23. října 2000, zavádí princip integrovaného přístupu pro záležitosti spojené s kvalitou a kvantitou vody a s problematikou povrchových a podzemních vod. Do české legislativy je směrnice implementována zejména zák. č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů. Z relevantních ustanovení tohoto zákona včetně souvisejících předpisů vyhodnocení SEA důsledně vychází. Nitrátová směrnice je předpis Evropské unie (Směrnice Rady 91/676/EHS o ochraně vod před znečištěním způsobeném dusičnany ze zemědělských zdrojů) vytvořený pro ochranu vod před znečištěním dusičnany ze zemědělství. Plnění nitrátové směrnice je povinné ve zranitelných oblastech, které jsou vymezeny v hranicích katastrálních území. Zranitelné oblasti jsou oblasti, kde se vyskytují vody znečištěné dusičnany ze zemědělských zdrojů. Z uvedeného vyplývá, že tato směrnice nemá vztah k předmětné problematice.

Připomínka:

17. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy

SOKP je situovaná převážně na hl. m. Prahy, ale částečně je vymezen i na území Středočeského kraje. 1. AZUR hl. m. Prahy nehodnotila vliv na životní prostředí a obyvatele pro území Středočeského kraje a vůbec nehodnotila regionální variantu SOKP.

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.

Politika územního rozvoje navíc po novelizaci z dubna 2015 neupravuje závazně variantu SOKP, nelze tedy ani odkazovat na závazné vymezení varianty v Politice územního rozvoje.

Vypořádání připomínky:

Vlivy na obyvatele na území hl. m. Prahy v rámci jsou podle vyhodnocení SEA zcela srovnatelné s vlivy na území Středočeského kraje, viz např. hodnocení záměru D001 z hlediska vlivů na ovzduší: „Část koridoru D001 zasahuje do území s překročením imisních limitů pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Dlouhodobým pozitivním vlivem (hodnocení +2) této komunikace bude odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající komunikace na území hl. m. Prahy. V tomto úseku bude nejvýraznější ulehčení dopravní situace na území Dejvic, Bubence, Holešovic, Libně a Karlína. Pozitivní efekt bude mít tento záměr i na propojení měst a obcí na území Středočeského kraje, které se nachází v lokalitě plánované výstavby. K trasám, u kterých je nutné překonání řeky Vltavy, tak již nebude nutné využívat komunikace na území hl. města Prahy nebo ve vzdálenějších sídlech kraje. Určité zhoršení kvality ovzduší lze očekávat v bezprostředním okolí jednotlivých staveb a v obcích, které se v okolí koridoru nacházejí, dále také v okolí navazující trasy východním směrem, pokud nebudou realizovány navazující úseky SOKP (stavba č. 520 v koridoru D011). Střednědobý, středně až významně negativní vliv -2/-1 je nutno očekávat právě v oblasti jihovýchodně od záměru, a to v případě dopadu na zástavbu Proseka a částečně Letňan, neboť je nutno očekávat významný nárůst tranzitní dopravy na Kbelské ulici po vytvoření nové „polokružní trasy“, tvořené Vysočanskou radiálou, Kbelskou ulicí, dálnicí D8 a novou trasou SOKP. Tento vliv bude odstraněn až po dobudování výše zmíněného navazujícího úseku SOKP - stavby č. 520, pro kterou je vymezen koridor D011. Sekundárním dlouhodobým/trvalým negativním vlivem (hodnocení -1/0) může být případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která povede k nárůstu dopravní zátěže území těžkou nákladní dopravou. V příslušných povolenacích procesech k těmto stavbám je nutno postupovat s nejvyšší obezřetností a přihlížet k úrovni znečištění ovzduší v okolí nové komunikace. Nelze vyloučit, že situace v území již realizaci podobných objektů ani neumožní. Krátkodobým až střednědobým vlivem (-1) vlivem s lokálním až částečně regionálním působením bude nárůst imisní zátěže v době výstavby, zejména ve fázi zemních prací a výstavby tunelu. Je nutno očekávat značný nárůst nákladní automobilové dopravy na navazujících komunikacích a vytvoření dočasných bodových a plošných zdrojů emisí (deponie, betonárny, obalovny apod.).“ Obdobným způsobem jsou posouzeny také ostatní plochy a koridory, vymezené v návrhu 2. Akt ZÚR SK, u kterých se předpokládá ovlivnění území hl. m. Prahy i Středočeského kraje (D011, D054, D300).

S poslední větou připomínky lze souhlasit v tom smyslu, že PÚR ČR představuje v hierarchicky uspořádané soustavě nástrojů územního plánování koncepční dokument nejvyšší úrovně, který ve své úrovni obecnosti definované ust. § 31 a 32 SZ nepředjímá (ani předjímat nemůže) vymezení koridorů a jejich případných variant. To náleží nástrojům hierarchicky nižší úrovně (ZÚR). Platná Akt č. 1 PÚR však ve svém čl. (99) verbálně vymezuje koridor SOKP, který „...propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy“. Tomuto vymezení výrazně více odpovídá varianta SOKP vymezená v návrhu 2. Akt ZÚR SK. Naproti tomu tzv. „regionální varianta“ je trasována (s výjimkou počátečního a koncového úseku) výhradně po území Středočeského kraje, v důsledku čehož nemůže naplnit hlavní důvod svého vymezení tj. „...účelnou distribuci zdrojové a cílové

dopravy v metropolitní oblasti¹“. Vymezená varianta SOKP není v rozporu ani s první částí specifikovaného důvodu vymezení (viz též čl. 99), tj. „*Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města...*“. Z dikce jednoznačně vyplývá, že městem je myšleno hl. m. Praha, resp. ty části jeho územního obvodu, které vykazují nejvyšší zastavěnost. Pokud by koncepčním cílem SOKP bylo převedení tranzitní dopravy mimo území hlavního města, tj. mimo jeho územní obvod, bylo by to v platné Akt č. 1 PÚR nepochybně výslovně uvedeno.

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. města Prahy a Středočeského kraje byly posouzeny komplexně.

Připomínka:

18. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Hodnocení NATURA na str. 328 uvádí: „*Nedochází k přímému střetu, protože lokalita byla již vymezena bez silničního koridoru. Tento postup je ... v rozporu se směrnicí o stanovištích,*“ A dále konstatuje nepřímé vlivy záměru na území Natura 2000: „*Zastíněním budou okrajově dotčeny cenné biotopy (řádově desetiny hektarů).*“

Vymezení evropsky významné lokality nikoliv podle biologických hledisek, ale podle plánovaných infrastrukturních staveb je v rozporu s právem Evropské unie. Vymezení dle jiných než biologických hledisek přitom potvrzuje i mapování biotopů a zvláště chráněných druhů rostlin, Kaňon Vltavy u Sedlce – okolí koridoru SOKP, Hummel, J., Volf, O., Volfová, E., červenec 2014, které na str. 19 uvádí: „*Z uvedeného obrázku je patrné, že předměty ochrany se nacházejí i mimo hranice EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Přerušeni EVL v místě koridoru nemá odborné zdůvodnění.*“

Navíc v rozporu s unijním právem je poškození i jen pouhé části předmětu ochrany. Příručka k hodnocení významnosti vlivů na předměty ochrany (veřejně dostupná zde: [http://www.mzp.cz/osv/edice.nsf/183787064083981FC12579250048AC77/\\$file/OVV-prirucka_k_hodnoceni_vyznamnosti_vlivu_na_predmety_ochrany_lokality_natura-10102011.pdf](http://www.mzp.cz/osv/edice.nsf/183787064083981FC12579250048AC77/$file/OVV-prirucka_k_hodnoceni_vyznamnosti_vlivu_na_predmety_ochrany_lokality_natura-10102011.pdf)) na str. 4 uvádí: „*Jako hranice pro stanovení významně negativního vlivu je v zahraničních pracích používána hranice 1 % nebo i nižší (Lambrecht, Trautner 2007, Roels 2009). Vyplývá to zejména ze sledování přirozených fluktuací populací, ve kterých je 1% ještě možné považovat za nevýznamné. Toto pravidlo je orientační, dle individuální situace může být i ovlivnění méně než 1% pokládáno za významně negativní vliv a naopak v některých případech může být hranice vyšší.*“

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Hodnocení NATURA blíže nezdůvodňuje konstatování pouze mírného negativního vlivu, když i uváděné desetiny hektarů k celkové rozloze evropsky významné lokality - 35 ha - představují jednotky procentních bodů.

Vypořádání připomínky:

Hodnoceny jsou vlivy na EVL dle vymezení platného v době zpracování posouzení. Rozšíření lokality není Evropskou komisí požadováno a v současnosti již není aktuální. Typy přírodních stanovišť, které jsou předměty ochrany v EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, jsou v závěrech posledního biogeografického semináře (2011) hodnoceny jako dostatečné, doplňování ani rozšiřování lokalit se pro ně nepředpokládá. Vliv zastínění je hodnocen jako mírný, protože se jedná o nepřímý vliv a jeho intenzita byla hodnocena jako nízká. K přímému zásahu plochy EVL nedochází. Hranice 1% se vztahuje především na přímé zásahy, stejně

¹ Metropolitní rozvojová oblast OB1 Praha

jako citované německé standardy (Lambrecht, Trautner 2007, Roels 2009).

Připomínka:

19. Zásah do zemědělského půdního fondu

Podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen „zákon ZPF“) *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.*

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 *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.*

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 SOKP, který má negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

Vypořádání připomínky:

Žádné porovnání variant či alternativ ve VVÚRÚ k záměru SOKP zpracováno nebylo z toho důvodu, že žádné varianty či alternativy nebyly předmětem 2. Akt ZÚR SK. Důvody takového zpracování viz odůvodnění 2. připomínky podání.

SOKP byl v minulosti prověřován v jiných variantách s tím, že o nejvýhodnější variantě bylo rozhodnuto již v rámci projednávání dokumentace ÚP VÚC Pražského regionu. Jižní varianta severní části SOKP – byla pak bez věcných změn převzata do ZÚR SK. Nalezení jiného dosud nezastavěného koridoru mezi rozvíjejícími se sídly tak, aby měl současně i potřebný dopravní smysl, není možné. Návrh 2. Akt ZÚR SK je invariantní a porovnání s jinými variantami z hlediska záboru půdního fondu by nebylo smysluplné.

Totožná připomínka byla použita i ve vzorovém podkladu, 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.

Poznámka: V případě regionální varianty, kterou podatel vehementně prosazuje, je dotčení ZPF větší, což je naprosto zřejmé, protože regionální varianta je delší.

Připomínka:

20. Posouzení vlivů na horninové prostředí

Při posuzování SOKP je tvrzeno, že záměr nebude ovlivňovat horninové prostředí. Toto tvrzení je věcně nesprávné s ohledem na rozsah výkopových a tunelových prací všeho druhu. Vliv na horninové prostředí bude extrémně vysoký, a to na obou březích v těsné blízkosti evropsky významné lokality Kaňon

Vltavy u Sedlce nebo jiných zvláště chráněných územích.
<p>Vypořádání připomínky:</p> <p>V rámci vyhodnocení SEA jsou obecně předmětem posouzení vymezené koridory a plochy pro umístění staveb. V daném případě tedy neřeší trasu ani niveletu či konkrétní šířkové parametry a další technické náležitosti stavby (např. rozsah výkopových prací, délku tunelových úseků, řešení jejich portálů atp.). To je předmětem navazujících řízení a procesů, kde jsou tyto záležitosti řešeny v odpovídající podrobnosti. Z těchto důvodů a s ohledem na ust. § 36 odst. 3 SZ nemohou ZÚR ani VVURÚ tyto údaje obsahovat ani je posuzovat.</p>
Dále uplatněny další unifikované připomínky.
<p>Připomínka:</p> <p>Podatel nesouhlasí s vymezením</p> <ul style="list-style-type: none"> - záměru č. D011 - úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK), - veřejně prospěšné stavbě pro záměr č. D011 <p>a požaduje proto jejich vypuštění z textové i grafické části návrhu 2. A ZÚR SK.</p> <p>Podatel k návrhu vymezení záměru č. D011 - úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK) žádá Krajský úřad Středočeského kraje, aby:</p> <ul style="list-style-type: none"> - záměr č. D011 - úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK), - veřejně prospěšné stavbě pro záměr č. D011, <p>byly z návrhu 2. A ZÚR SK vypuštěny, a aby byl návrh 2. A ZÚR SK v tomto smyslu pro účely veřejného projednání dle výsledků projednání patřičně upraven.</p>
<p>Vypořádání připomínky:</p> <p>Koridor D011 bude v návrhu 2. Akt ZÚR SK ponechán z důvodů uvedených v rámci vypořádání předchozích i následujících připomínek.</p>
<p>Připomínka:</p> <p>21. Neúnosné zatížení dotčené lokality</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 vyplývá, že výstavbou navrženého Pražského okruhu dojde k dalšímu výraznému navýšení hodnot hladiny hluku, kdy plánovaný Pražský okruh navýší svým provozem v roce 2015 hladinu akustického tlaku v nejbližší obytné zástavbě obce Radonice, která se nachází v těsné blízkosti obce Jenštejn, o 17,6 dB ve dne a o 23,3 dB noci.</p> <p><i>Příloha: 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</i></p> <p>Stejně tak ze zpracované rozptylové studie vyplývá, že Městský okruh kolem Prahy bude novým významným liniovým zdrojem znečišťování ovzduší, jehož imisní příspěvky zvýší v obcích Radonice, Jenštejn a Vinoř celkový imisní příspěvek dopravy.</p> <p><i>Příloha: 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.</i></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.“

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.

Podatel konstatuje, že také 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) 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.“.

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.

Podatel si je vědom judikatury správních soudů, že samotné zásady územního rozvoje 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 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 na případ nadlimitně zatíženého 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 akustické studie i rozptylové nepochybně vyplývá, že přijetím záměru dojde k nevratnému poškození životního prostředí, ve smyslu přirozených podmínek existence člověka.

Vzhledem k překročení hlukových a imisních limitů stanovených právními předpisy v případě realizace záměru D011, požadujeme stavbu č. D011 - úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK) vypustit.

Vypořádání připomínky:

K ovzduší obdobně jako výše uvedená 13. připomínka.

Zákon 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: „*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 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.*“ 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. 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 PM₁₀ 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 vymezování ploch a koridorů a umísťování staveb v oblastech s aktuálně prokázanou nadlimitní zátěží, který uplatnil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. 10A 159/2015 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku – citace viz výše v rámci vypořádání připomínky č. 12).

K hluku:

Nejvyšší správní soud rozhodnutím č. j. 1 As 135/2011 ze dne 31. 1. 2012 potvrdil rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 10Ca 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 zátěži 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.

Z výše uvedeného je patrné, že citovaný judikát se vztahuje k fázi územního řízení, nikoliv k problematice pořizování ÚPD. Ve spojení s rozsudkem Nejvyššího správního soudu 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 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. 10A 159/2015 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku – citace viz

výše v rámci vypořádání připomínky č. 12).

Připomínka:

22. Nesprávné vyhodnocení dlouhodobých a trvalých vlivů na životní prostředí

V rámci části „*Předpokládané dlouhodobé a trvalé vlivy na složky životního prostředí a odhad jejich významnosti*“ je možný vliv na obyvatelstvo a hygienu prostředí z hlediska hlukové zátěže hodnocen známkou „+2/-1“, stejně je hodnocen i ve vztahu k vlivu na ovzduší. 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).

Ve slovním popisu možného ovlivnění obyvatelstva a ovzduší plánovanou stavbou je uvedeno: „*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 Mírovce).*“ Text dále ve vztahu k Hlavnímu městu Praha uvádí: „*Záměr odvede automobilovou dopravu z hustě osídlených části 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.*“

Podobně ve vztahu k ovzduší se v dané části vyhodnocení vlivů uvádí: „*Záměr vytvoří nový významný liniový zdroj znečištění ovzduší. 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 Mírovce)...* Záměr odvede automobilovou dopravu z hustě osídlených části hl. města a propojí okrajové části Prahy a sídla na území Středočeského kraje. Na kvalitu ovzduší tedy z dlouhodobého hlediska působí v hustě osídlené zástavbě hl. města pozitivně.“

Takovéto hodnocení vlivu koridoru D011 na obyvatelstvo a ovzduší je dle přesvědčení navrhovatele zavádějící, nedostatečné, nesprávně provedené, logicky nekonzistentní a chybné.

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.

Podatel je přesvědčen o tom, že co se týče Středočeského kraje, vliv plánované stavby D011 na obyvatelstvo a ovzduší musí být hodnocen jako negativní, protože na území Středočeského kraje nedojde k žádnému úbytku dopravy, ale naopak dojde k nárůstu dopravy přivedené z hlavního města Prahy. 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 nelze zlepšovat situaci u jedné části zástavby za cenu vyvolání rizika u jiných obyvatel, kteří již nyní trpí nadlimitně zatíženým prostředím. 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 intenzity dopravy v budoucnu.

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. Z tohoto důvodu považuje podatel hodnocení předmětného úseku SOKP za nesrozumitelné, nesprávně odůvodněné a nepřezkoumatelné.

Vypořádání připomínky:

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 nástrojů územního plánování.

Z vymezení ve výkresové části vyhodnocení SEA (1:100 000) jednoznačně patrné, že cca 80% 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.

Připomínka:

23. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

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

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.

V rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 NSS 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.

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.

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.

Na str. 185 jsou ve vztahu k záměru D011 vyjmenovány střety s některými stávajícími plánovanými záměry, dále je zde uvedeno, že jsou doporučovány

opatření ke snížení hluku či znečištění ovzduší a v závěru je konstatováno, že „*Za uvedených podmínek lze realizaci záměru označit za plně akceptovatelnou i při zohlednění veškerých kumulativních a synergických vlivů.*“

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.

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.

Vymezení koridoru D011 do území, kde jsou již v současné době překračovány nejvyšší přípustné limity hlukové zátěže a tedy i únosné zatížení území, a kde existuje rovněž velké zatížení imisemi z dopravy, je v SEA k návrhu 2. A ZÚR SK odůvodňováno údajným snížením zátěže životního prostředí obyvatel hlavního města Prahy, kde 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 pouhou nepodloženou domněnku. Zpracovatel SEA podle našeho přesvědčení 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.

V obci Jenštejn 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 Vínor – 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.

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.

Vypořádání připomínky:

Obecně k vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů:

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 ČR 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 5ti 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:

- a) jsou v rámci posouzení kumulativních a synergických vlivů náležitě zohledněny vlivy ostatních ploch a koridorů vymezených v ZÚR SK;
- b) oblasti s možným výskytem kumulativních a synergických vlivů, ať už z důvodu prostorové koncentrace navrhovaných záměrů nebo z důvodu identifikované stávající limitní zátěže“ v rámci SEA jsou vymezeny a v posouzení zohledněny;
- c) kvalitativní i kvantitativní hodnocení kumulativních a synergických vlivů je provedeno.

V rámci úprav vyhodnocení SEA (pro veřejné projednání) budou více verbálně provázány „složková schémata“, uvedená ve výkresu A.VI. Kumulativní a synergické vlivy“ se „složkovou analýzou“ obsaženou v kap. 4. a 5. textové části.

Kumulativní a synergické vlivy koridoru D011:

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). 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 ve vypořádání 1. připomínky.

Připomínka:

24. Nedostatečné posouzení kompenzačních opatření

Předložené vyhodnocení vlivů na životní prostředí vychází z předpokladu, že se podaří eliminovat negativní vlivy, které způsobí realizace záměru D011, prostřednictvím navržených kompenzačních opatření.

Navrhována jsou 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.“

Podle podatele jsou 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 vícero 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 způsobených SOKP nulový nebo dokonce záporný. Jakýkoliv jiný výsledek by totiž nezákonně zhoršoval stávající situaci nadlimitně zatíženého území.

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 kompenzační opatření budou mít. Z tohoto důvodu dle podatele jimi nelze odůvodňovat umístění záměru D011 do již nadlimitně zatížené lokality.

Vypořádání připomínky:

obdobné jako vypořádání 12., 13. a 16. připomínky.

Opatření doporučená v rámci posouzení vlivů ÚPD na ŽP musí, kromě přiměřené míry podrobnosti (viz ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona), 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 vymahatelnost. Z tohoto rámce vychází příloha stavebního zákona, vymezující rámcový obsah vyhodnocení vlivů PÚR a ÚPD na ŽP, novelizovaná zák. č. 350/2012 Sb., která v bodu 11. požaduje „návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace vlivů na ŽP“. Ve vazbě na první větu závětí části I. bodu (1) přílohy č. 4 Vyhl., ve znění pozdějších předpisů, 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“.

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 v posouzení jednotlivých vymezených ploch a koridorů v hodnotících tabulkách (viz příloha č. 1 Vyhodnocení SEA) a 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.

K problematice „testování“ navrhovaných opatření z hlediska jejich účinnosti se vyjádřil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. 10A 159/2015 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.“*

Připomínka:

25. Neposouzení vlivů 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 SK. 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, které se vůbec vlivem záměru D011 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. Z tohoto důvodu je předložené vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví naprosto nedostatečné.

V rámci návrhu 2. A ZÚR SK k vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví došlo ještě k dalšímu pochybení, a to sice v absenci autorizované osoby, která by byla vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví oprávněna provádět.

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 osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. 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.

Z těchto důvodů tedy v rozporu s požadavky stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nebylo u předloženého návrhu řádně a dostatečně provedeno vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Vypořádání připomínky:

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)“.

Pro větší přehlednost bude v rámci úprav pro veřejné projednání text vyhodnocení SEA tato problematika podrobněji rozvedena.

Mgr. Jan Karel je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví čj. MZDR 7636/2015-2OVZ s platností do 19. 6. 2020. Tento údaj bude do textové části vyhodnocení SEA doplněn.

Připomínka:

26. Nedostatečné posouzení jiných variant záměru a neproporcionality navrženého záměru

SEA se na str. 210 - 220 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.

Podatel s provedeným srovnáním a jeho výsledky zásadně nesouhlasí a považuje ho za absurdní. 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.

Závěr zpracovatele o tom, že varianta SOKP je více výhodná z hlediska kvality ovzduší, je tedy nelogický a nepřezkoumatelný. 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 se však touto otázkou vůbec nezabývá.

Podatel v této souvislosti 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.

Provedené vyhodnocení jiných variant vedení silničního okruhu je tedy podle podatele nesprávné a s jím předloženým odborných podkladů vyplývá, že by byl RSOKP méně invazivní variantou, než je tomu u SOKP.

Je přitom třeba připomenout, že liniové stavby 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 jejích okolí.

Z ustálené judikatury správních soudů přitom 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). V této souvislosti lze 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 nejsou v případě záměru D011 dodrženy, jelikož nejsou naplněny tyto požadavky na zásah provedený opatřením obecné povahy:

a) 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.

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. Pokud změna územně plánovací dokumentace směřuje k umožnění realizace záměru, jež by vedl k prohloubení překročení těchto limitů v daném místě, potom nemohou být výše uvedené podmínky proporcionality takového zásahu již jen z tohoto důvodu splněny.

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. A ZÚR 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 je cíle zásahu možno dosáhnout jinak.

Vypořádání připomínky:

obdobné jako vypořádání 2. připomínky.

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 159/2015-22 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.*“.

VVURÚ 2. Akt ZÚR SK nad rámec tohoto judikátu aplikuje ust. § 10b odst. 3 zákona o posuzování vlivů na ŽP ve smyslu využití 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 (i když bylo překonáno dohodami s MŽP při pořizování ÚP VÚC Pražského regionu a ZÚR SK), které za stanovených podmínek připouští též realizaci varianty SOKP obsažené v návrhu 2. Akt ZÚR SK.

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 zákresu těchto průmětů a individuálního posouzení jednotlivých lokalit.

K tvrzením podatele z hlediska porušení principu proporcionality lze uvést následující:

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 Akt č. 1 PÚR, tj. „Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti²“. Tento cíl naplňuje SOKP ve vymezení dle platných ZÚR hl. m. Prahy a návrhu 2. Akt ZÚR SK mnohem šetrněji než podatelem preferovaná varianta SOKP. Citace z dokumentu zpracovaného Ing. Strnadem (2012) nelze považovat za relevantní, neboť vycházejí z výrazně méně podrobné technické dokumentace RSOKP.

Ad b): Irelevantnost vztahování závěrů strategického posouzení vlivů ZÚR na ŽP vyplývá z výše citovaných rozsudků Nejvyššího správního soudu a zejména Městského soudu v Praze č. 10A 159/2015 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.“

Přípomínka:

27. Rozpor s TEN–T a Politikou územního rozvoje

V Politice územního rozvoje (dále jen „PÚR“), kapitole 5., článku 99 je uvedeno: „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.

Dále v článku 23 PÚR jsou vymezeny následující úkoly: „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 zástavby hlavních center osídlení.“

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: „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.“ 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

² Metropolitní rozvojová oblast OB1 Praha.

zástavby hlavních center osídlení.

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.

Vypořádání připomínky:

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:

„**SOKP**

Vymezení:

Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh) propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy.

Důvody vymezení:

Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti. Součást TEN-T.

Úkoly pro územní plánování:

Vymezit koridor v ZÚR.

Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj“.

Pro vypořádání připomínky pořizovatel 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.

„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 rozdíl 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. 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.“

Obdobně tedy lze konstatovat, že připomínka, jak byla předložena, není důvodná ani ve vztahu ke 2. Akt ZÚR SK.

Připomínka:

28. Rozpor 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 nežádoucích, tj. zejména do zastavěného (zastavitelného) území obce nebo v jeho blízkosti.

Cílem územního plánování je tedy podle ustanovení § 18 stavebního zákona vytvářet předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Vzhledem k tomu, že realizací zamýšlené varianty SOKP dojde k výraznému zhoršení hluku a tím pádem i životních podmínek obyvatel obce Jenštejn, není návrh 2. A ZÚR SK v části upravující SOKP v souladu s cílem územního plánování.

Otázka situování daného silničního okruhu do blízkosti sídla není nepochybně otázkou, jejíž vyhodnocení a řešení by bylo možno odsunout do nějaké další fáze, neboť D011 nelze již v případě schválení 2. A ZÚR SK situovat jinam, než tam, kde ji právě 2. A ZÚR SK navrhuje.

Ze stejného důvodu je návrh 2. A ZÚR SK v navržené podobě v rozporu s úkoly územního plánování stanovenými v § 19 stavebního zákona. 2. A ZÚR SK nestanoví koncepci rozvoje území s ohledem na podmínky území dle § 19 písm. b) stavebního zákona, protože trasa Silničního okruhu je vedena územím, které je již nyní zatíženo nadměrným hlukem. 2. A ZÚR SK v části upravující stavbu č. D011 je proto v rozporu s povinností stanovit koncepci s ohledem na hodnoty a podmínky území. Návrh aktualizace rovněž neprovedl potřebu změny v území a její přínos pro veřejné zdraví, tak jak je tento úkol stanoven v § 19 písm. c) stavebního zákona. Schválení 2. Aktualizace Zásad územního rozvoje s navrhovaným vedením trasy SOKP 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 okolních obcí a zhoršení hlukové a imisní situace následkem realizace záměru. 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 přiloženého 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.

Podatel tedy shrnuje, že návrh 2. A ZÚR SK v části týkající se umístění části SOKP - stavby D011 není v souladu s cíli a úkoly územního plánování, obsaženými zejména v ustanovení § 18 odst. 1. a § 19 odst. 1. písm. b), c), e), i), a j) stavebního zákona, přijetí návrhu 2. A ZÚR SK by tudíž bylo i v rozporu s požadavky ustanovení § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.

Vypořádání připomínky:

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.

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.

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 UPD a při rozhodování v území o konkrétních záměrech a při sledování implementace ZÚR - viz články (120), (129), (143) a (191) výroku.

Dle nálezu Nejvyššího správního soudu 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 nepřípustné. 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.

Město **Jesenice**, Budějovická 303, 252 42 Jesenice, č. j. 164741/2015/KUSK doručeno dne 28. 12. 2015

Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.

Připomínka:

Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru trasy VPS D054 – 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. Se záměrem stavby vestecké spojky a umístěním koridoru pro ni na území Jesenice nemůže město Jesenice souhlasit, a to minimálně do doby, kdy bude realizována a uvedena do provozu východní část SOKP (D1-Běchovice) a budou provedena požadovaná kompenzační opatření od stavby SOKP na území Jesenice.

Vypořádání připomínky:

Koridor VPS D054 bude v návrhu 2. Akt ZÚR SK ponechán z důvodů uvedených v rámci vypořádání následujících připomínek.

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.

Připomínka:**1. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky**

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 nejšetnějším 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.

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).

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 Milíčovského lesa, Křeslic a Petrovic v původní tzv. krátké variantě okruhu označované JVK. Tak by tato komunikace zcela suplovala Silniční okruh kolem Prahy v uvedeném segmentu a stala by se jeho "zkratkou". Vestecká 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 Vestecké spojky rozsáhlé pozemky. Zavlečení tranzitní a těžké nákladní dopravy v předpokládaném objemu do obytných čtvrtí je naprosto nepřijatelné.

Stejně tak je naprosto nepřijatelné pokračování Vestecké spojky podél Milíčovského lesa přes MČ Praha Křeslice. Realizace Vestecké spojky by vytvořila tlak na dobudování i této trasy. Vestecká 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 "Vestecká 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 Vestecké 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.

Za této situace není vymezení koridoru Vestecké spojky odůvodněné a vymezení je v rozporu se zásadou proporcionality.

Vypořádání připomínky:

Posouzení potřebnosti je obsaženo v kapitole 2.3.3 „VPS D054: propojení Vestec: II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka“ Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK.

Navrhovaná Vestecká spojka umožňuje propojení mezi dnešní silnicí II/603 a dálnicí D1. V místě jejího připojení na silnici II/603 je 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 „Vestecké spojky“ do jiného kapacitního radiálního tahu, a to na dálnici D1. Význam „Vestecké 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.

Vedení tranzitní dopravy se „Vestecké spojky“ nedotýká. Vestecká 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 – dojížděka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

Představa uvedená v připomínce, že by se Vestecká spojka stala „souběžným, paralelním vedením dálnic vedle SOKP“ 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. 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.

Připomínka:

2. Návrh AZUR je invariantní

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). Bez posouzení jednotlivých variant není přitom možné určit, zda je záměr vymezen nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle.

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).

2. AZÚR je připravená invariantně. Varianty nejsou posuzovány ani ve Vyhodnocení Vlivů na udržitelný rozvoj území, přestože ustanovení § 36 odst. 1 StavZ (které je nezbytné aplikovat i v případě zrušení části ZÚR dle ustanovení § 42 StavZ) stanoví: *"Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí se popíší a vyhodnotí zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad Územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje."*

Posuzována není dokonce ani nulová varianta.

Vypořádání připomínky:

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 Územního pánu 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.

Totožná připomínka byla použita i ve vzorovém podkladu, 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.

Připomínka:

3. Nepřímá aktualizace

2. AZUR upravuje i článek (138) písmeno b), který nově zní: „*b) pro silnice II. (III.) třídy koridor v šířce 180 m, neuvádí-li se u konkrétního koridoru jinak:*

- *koridor pro umístění stavby D081 - Václavické spojky se vymezuje v proměnné šířce od 120 m do 610 m;*
- *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“.*

Tímto postupem nepřímo aktualizuje vymezení koridoru Václavické spojky, který byl novelizován již v 1. AZUR a není předmětem 2. AZUR.

Vypořádání připomínky:

Článek (138) byl v rámci 2. Akt ZÚR SK rozšířen o upřesnění proměnné šířky koridoru pro Vesteckou spojkou, 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 dotyčného 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.

Věcně tedy v žádném případě nedochází k aktualizaci vymezení koridoru pro Václavickou spojkou, která byla předmětem vydané 1. aktualizace ZÚR SK.

Připomínka:

4. Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZUR nenaplnuje cíle a úkoly územního plánování) - MÚK EXIT 4 není v ZUR hl. m. Prahy

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. Úkolem územního plánování je podle § 19 odst. 1 stavebního zákona: "c) *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)."

Podle § 19 odst. 2 stavebního zákona úkolem územního plánování je také vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na vyvážený vztah územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území; jeho součástí je posouzení vlivů na životní prostředí.

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. 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 níže pod bodem 4.2. této části návrhu, 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.

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 požadavků na využívání a prostorové uspořádání území, není řešena ani vazba na navazující dopravní síť.

Vypořádání připomínky:

K vazbě na 1. aktualizaci ZÚR hl. m. Prahy:

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 stupňům ÚPD. 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.

V připomínce 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 celek včetně zohlednění dalších zdrojů negativních vlivů v okolí Vestecké spojky.

Výsledkem VVURÚ je návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na ŽP zpracovaný do 2. Akt ZÚR SK. Vkládá se do článku 143) se nové písmeno o):

„ZÚR stanovují tyto požadavky na využití koridoru:

- zajistit splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby na území obcí Vestec, Jesenice a Průhonice, zejména v případě místní části Průhonice – Rozkoš a na jižním a východním okraji městské části Praha - Šeberov (Hrnčiče),
- minimalizovat vlivy na odtokové poměry Vesteckého potoka a Olšanského potoka při křížení záplavových území a na retenční nádrž Vestec,
- minimalizovat vlivy na předměty ochrany přírodní památky a RBC ÚSES Hrnčičské louky, zejména v období výstavby“.

Vymezený koridor D054 se dostává do blízkého kontaktu se západním okrajem obytné zástavby v lokalitě Průhonice - Rozkoš a s jižním a východním okrajem

zástavby městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře), kde lze očekávat nárůst hlukové zátěže. Z tohoto důvodu je ve druhé 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 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.

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 stanoveného záplavového území na obou vodotečích, které vymezený koridor kříží.

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.

2. Akt ZÚR SK vkládá do článku 143) nové písmeno o):

„ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- 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),
- v ÚP Jesenice upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní porost v k. ú. Zdiměřice u Prahy,
- v ÚP Vestec upřesnit vymezení koridoru s ohledem na ochranu retenční nádrže na Olšanském potoce,
- Vesteckou spojkou v úseku mezi ulicí Vídeňskou a dálnicí D1 řešit s úrovněnými křižovatkami,
- prověřit možnosti zkvalitnění řešení Vestecké spojky pro příznivější začlenění do příměstské krajiny.“

Ze závěrů posouzení koridoru D054 vyplynula rizika zhoršení kvality obytného prostředí v okrajových částech obytné zástavby v lokalitě Rozkoš (obec Průhonice) 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 zahrnuta záměrně, neboť ochrana zástavby v lokalitě Průhonice – Rozkoš bude pravděpodobně vyžadovat úpravu směrového řešení trasy již na území Jesenice.

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.

Severně od Zdiměřic a jihovýchodně od Draždů (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.

Poslední dva úkoly pro územní plánování, které 2. Akt ZÚR SK stanovuje, se týkají začlenění stavby do krajiny. Pro začlenění do 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 úrovně křižovatky.

Připomínka:

6. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území

Jako preventivní opatření k nadměrnému využívání Vestecké spojky pro tranzitní dopravu navrhuje 2. AZUR za článek (251) doplnit nový článek (251a), který zní: "*ZÚR SK stanovují pořadí změn v Území:*

D054 - propojení Vestec (II/603) - Újezd (dálnice D1), tzv. Vestecká spojka zprovoznit až po zprovoznění úseku SOKP Běchovice - dálnice D1".

Nevymahatelnost tohoto ustanovení prokazuje současný stav Městského okruhu, který je užíván, přestože jeho zprovoznění bylo a je podmíněno zprovozněním celého SOKP. Tento postup umožňuje časově neomezený a neomezitelný režim zkušebního provozu, ve kterém lze užívat stavbu i před její kolaudací bez zkoumání naplnění podmínek předchozích povolení.

Vypořádání připomínky:

V rámci úprav pro veřejné projednání bude čl. 251a výrokové části dokumentace 2. Akt ZÚR SK doplněn o dodatek: „*do doby splnění této podmínky nelze stavbu uvést ani do zkušebního provozu,*“.

Připomínka:

7. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů

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, synergických a kumulativních vlivů přitom byl opominut záměr MÚK Exit 4, který je nezbytné pro napojení Vestecké spojky na D1 a není součástí ZUR hl. m. Prahy.

Vypořádání připomínky:

V případě „MÚK Exit 4“ uváděné podatelem se zřejmě jedná o navrhovanou MÚK Újezd u Průhonic, situovanou již na území hl. m. Prahy (k. ú. Újezd u Průhonic). Z tohoto důvodu není tato MÚK zobrazena ve výkresové části vyhodnocení SEA (výkres. A.VI. Kumulativní a synergické vlivy, 1:100 000) ani na doprovodných obrázcích v textu kap. 6.2.2. Účelem této MÚK je napojení Vestecké spojky na dálnici D1. Její vymezení je stabilizováno jak v platném Územním plánu sídelního útvaru hl. města Prahy, schváleném v r. 1999 ve znění pozdějších změn, tak i v nově pořizovaném „Metropolitním plánu hl. města Prahy“.

Z hlediska vlastního vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů není zřejmé, jaký typ kumulace by zde měl být posouzen. Předmětná křižovatka představuje reálně součást stavby Vestecké spojky, jde o její technické zakončení a napojení na dálnici D1, bez něhož by celá stavba postrádala smysl. Vlivy křižovatky se na území Středočeského kraje tedy projeví pouze realizací dopravy na Vestecké spojnici, které jsou plnohodnotně zahrnuty do hodnocení vlivů

tohoto koridoru v rámci vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK. Hodnocení vlivů vlastní MÚK na svoje bezprostřední okolí přesahuje podrobnost měřítka ZÚR a věcně náleží především do procesu EIA, přičemž dotčeným územím bude s vysokou pravděpodobností pouze území hl. m. Prahy. V rámci úprav vyhodnocení SEA před veřejným projednáním bude doplněn do výkresu A.VI. Kumulativní vlivy i do doprovodných obrázků v textu kap. 6.2.2. Věcně k tomu není důvod a výsledek hodnocení to nezmění, pouze dojde ke zvýšení přehlednosti.

Připomínka:

8. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování

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.

Konkrétně se jedná o:

- 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),
- v ÚP Jesenice upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní porost v k.ú. Zdiměřice u Prahy,
- v ÚP Vestec upřesnit vymezení koridoru s ohledem na ochranu retenční nádrže na Olšanském potoce,
- Vesteckou spojku v úseku mezi ulicí Vídeňskou a dálnicí D1 řešit s úrovněnými křižovatkami,
- prověřit možnosti zkvalitnění řešení Vestecké spojky pro příznivější začlenění do příměstské krajiny.

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). Posouzení pak nesmyslně 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.

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).

Vypořádání připomínky:

Uvedené úkoly

- 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),
- v ÚP Jesenice upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní porost v k.ú. Zdiměřice u Prahy,
- v ÚP Vestec upřesnit vymezení koridoru s ohledem na ochranu retenční nádrže na Olšanském potoce,
- Vesteckou spojku v úseku mezi ulicí Vídeňskou a dálnicí D1 řešit s úrovněnými křižovatkami,

- *prověřit možnosti zkvalitnění řešení Vestecké spojky pro příznivější začlenění do příměstské krajiny.*

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 Vyhl., Příloha č. 4, I. Obsah zásad územního rozvoje, bod 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,“

Totožná připomínka byla použita i ve vzorovém podkladu, 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.

Připomínka:

9. Hluková zátěž

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.

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, 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 umísťovat 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.

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.

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 Strategických hlukových map Ministerstva zdravotnictví a 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.

Vzhledem k tomu, že silniční okruh kolem Prahy (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 Silničního okruhu kolem Prahy (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.

Je obecně známou skutečností, že hluk způsobuje při hodnotách blížících 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 hrozba těchto důsledků zřejmá, nejsou v rámci pořizování 2. AZUR přijata žádná skutečně efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit.

Vypořádání připomínky:

obdobné jako vypořádání 16. připomínky obce Jenštejn.

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.

K vymezení ploch a koridorů a k umístování staveb v oblastech s aktuálně prokázanou nadlimitní zátěží se vyjádřil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. 10A 159/2015 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku) citací z judikátu Nejvyšší správní soud 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.

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 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.“

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 bodu 11.,

který „SEA“ ukládá navrhnout požadavky ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na ŽP.

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.

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 souhlasná stanoviska MŽP se záměry (viz http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP208) ze dne 15. 10. 2012 a ze dne 28. 1. 2013). Takže ani ve velmi podrobném měřítku se neprokázaly negativní skutečnosti z žádných hledisek.

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 neporušil. 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.

Připomínka:

10. Imisní zátěž

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 prokazují i stanoviska orgánů ochrany ovzduší k posouzení vlivu záměru výstavby kapacitní křižovatky na dálnici D1 - tzv. Exit 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice v rámci procesu posuzování vlivů tohoto záměru na životní prostředí (EIA), Tento záměr je součástí Vestecké spojky, v jeho východní části (viz stanovisko Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší k dokumentaci EIA ze dne 1. 12. 2011, čj. 2336/780/11).

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.

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 žádná efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit.

Vypořádání připomínky:

obdobné jako vypořádání předchozí 9. připomínky.

Ve stanovisku MŽP (jako dotčeného orgánu 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 předkládán 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 sítel 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“.

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.“

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.

Poznámka:

Podatel uvádí překračování imisních limitů, ale v posudku pro dokumentaci EIA s názvem „Vestecká spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603“ (viz http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP214) se prokazuje, že: „... prostor tzv. vestecké spojky **nepatří** mezi území se zhoršenou kvalitou ovzduší.“ (viz str. 80 posudku).

Připomínka:

11. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů

Jednotlivé dílčí výhrady k věcnému obsahu hodnocení vlivů (k hluku, znečištění ovzduší, vstupům) doplňujeme ještě o následující. Přes značný rozsah vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jsou tyto přílohy často pouze mnohonásobným opakováním stejných dlouhých pasáží a přes svůj značný rozsah je zpracováno pouze povrchně. Slovní hodnocení vlivů SOKP se skládá se z opakuje se frází, u kterých není zřejmé jejich věcné podložení konkrétními propočty.

Vypořádání připomínky:

Připomínka je neurčitá a nekonkrétní. Autor připomínky nespecifikuje konkrétní části vyhodnocení SEA, příp. VVURÚ jako celku, které považuje za povrchně zpracované, příp. kde, podle něj, dochází k opakování identických pasáží textu.

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 ČR č. 02/2015. Vyhodnocení vlivů 2. Akt ZÚR SK na ŽP je založeno na hodnocení celého obsahu 2. Akt ZÚR SK, v míře podrobnosti dané měřítkem tiskových výstupů výkresové části 2. Akt ZÚR SK (měřítko 1:100 000). Zpracovatel vyhodnocení SEA využil pro posouzení všechny dostupné relevantní podklady a je přesvědčen o jejich dostatečnosti a úplnosti z hlediska validity prezentovaných závěrů. **V rámci úprav pro veřejné projednání bude**

Vyhodnocení SEA doplněna o kompletní přehled použitých podkladů.

Co se týče termínu „konkrétní propočty“, pořizovatel upozorňuje na fakt, že VVURÚ je zpracováno v souladu s Příl. č. 5 Vyhl., v níž se mj. uvádí: „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.“

Totožná připomínka byla použita i ve vzorovém podkladu, 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.

Připomínka:

12. Chybějící podkladové studie

Není také zřejmé, na základě jakých podkladů, byly dané vlivy konstatovány. V návrhu AZUR i VVÚR chybí jakékoliv podkladové studie, např. hluková nebo imisní, ze kterých by bylo zřejmé, na čem se zakládá hodnocení záměru.

Výše uvedená dokumentace přitom byla zpracovávána na základě údajů z různých let. V mezidobí došlo k významné obytné výstavbě v dotčené oblasti a především ke zprovoznění Silničního okruhu kolem Prahy a Městského okruhu. Údaje v dokumentaci jsou tedy zcela zjevně neaktuální.

Vypořádání připomínky:

Použité podklady jsou uváděny v rámci příslušných kapitol vyhodnocení SEA, ke kterým se vztahují. Pro větší přehlednost bude v rámci úprav pro veřejné projednání text vyhodnocení SEA doplněn o kompletní přehled použitých podkladů.

Kvantitativní studie (především hluková a rozptylová) se na úrovni hodnocení ZÚR 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.

Připomínka:

13. Kompenzační opatření

Kompenzační opatření jsou zcela nekonkrétní. Odkazují navíc buď na navazující řízení, nebo pouze na dodržování povinností vyplývajících ze zákona. Navíc jsou velmi obecná a chybí pro ně posouzení, zda budou dostatečná k dodržení závazných limitů kvality životního prostředí vyžadovaných zákonem (hlukové limity, imisní limity v případě znečištění ovzduší, atd.).

V navrhovaném článku 143 písm. o) jsou povinnosti vztaheny k "využití" koridoru, kdy není zřejmé, která fáze je využitím (stavební zákon používá pojem užívání, které může být trvalé - kolaudace - nebo časově omezené - zkušební provoz).

Povinnost zajistit splnění hlukových limitů není konkretizována, a to v několika směrech. Hlukové limity lze libovolně změnit bez účasti veřejnosti nařízením vlády, není tedy zřejmé, jaké hlukové limity mají být dodržovány v době využívání koridoru (viz příklad SOKP 512, u které změkčení hlukových limitů vedlo ke zcela zásadním změnám vyhodnocení nadlimitní hlukové zátěže). Dále nejsou blíže konkretizována opatření, kterými bude splnění hlukových limitů zajištěno (snížení maximální povolené rychlosti, výměna povrchu komunikace, zákaz vjezdu nákladních automobilů, dodatečná protihluková opatření, atd.). Z opatření není ani zřejmé, zda se jedná o povinnost dodržet imisní nebo emisní limit, tj. zda se povinnost vztahuje pouze k dodržování hlukových limitů

provozem na Vestecké spojce nebo celkově v dané oblasti, která je již dnes nadlimitně hlukově zatížena. Ochrana na Vestecké spojce je stanovena méně přísná než na SOKP bez bližšího zdůvodnění této odlišnosti.

Jako kompenzační opatření je pak zcela opominuta oblast nadlimitního znečištění ovzduší.

V posouzení pak zcela chybí zohlednění povinností z rámcové směrnice o vodách a tzv. nitrátové směrnice, kdy automobilová doprava je významných přispěvatelem k nadměrnému znečištění půdy sloučeninami dusíku.

Vypořádání připomínky:

obdobné jako vypořádání 16. připomínky obce Jenštejn.

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 vymahatelnost. Z tohoto rámce vychází příloha stavebního zákona, vymezující rámcový obsah vyhodnocení vlivů PÚR a ÚPD na ŽP, novelizovaná zák. č. 350/2012 Sb., která v bodu 11. 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“.

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 v 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.

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.

Z připomínky, že kompenzační opatření v oblasti nadlimitního znečištění ovzduší jsou stanovena chybně, neboť „...*územní podmínky pro výsadbu ochranné zeleně se vytvářejí již v procesu územního plánování, které předchází době realizace*.“, nelze dovodit, k čemu její obsah směřuje. Vyhodnocení SEA formuluje

požadavek na vytvoření územních podmínek pro výsadbu ochranné zeleně ve formě úkolu pro územní plánování, který návrh 2. Akt ZÚR SK přebírá beze změny. Jak bylo doloženo výše, je tento požadavek závazný a vymahatelný po linii SZ v dalších fázích územní a projektové přípravy.

Připomínka, že „...ochranná zeleň plní svoji funkci až po několika desítkách let, není tedy zřejmé, ve kterém okamžiku má snižovat imisní příspěvek na určenou míru“ je mylná. Opatření je funkční v horizontu několika málo let, přičemž vegetace je vysazována v předstihu před dokončením stavby.

S připomínkou, že „...překročení imisních limitů se má však posuzovat aktuálně, tj. v době realizace“, lze souhlasit. Tato problematika je pokryta zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů – viz § 11 odst. 5 zákona: „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 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.“ Tedy platná legislativa výslovně stanovuje podmínky, za kterých lze v oblasti s překročenou imisní zátěží umísťovat další zdroje znečištění ovzduší. Prováděcím právním předpisem k zákonu o ochraně ovzduší je vyhláška 415/2012 Sb., která stanoví uvedený příspěvek na 1 % ročního imisního limitu. 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 PM₁₀ 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 vymezování ploch a koridorů a umísťování staveb v oblastech s aktuálně prokázanou nadlimitní zátěží, který uplatnil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. 10A 159/2015 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku – citace viz výše v rámci vypořádání připomínky č. 12 obce Jenštejn)

Připomínky odkazující na rámcovou směrnici o vodách a na tzv. nitrátovou směrnici nelze pro jejich nekonkrétnost vyhodnotit. Rámcová směrnice vodní politiky (2000/60/ES) Evropské unie, ze dne 23. října 2000, zavádí princip integrovaného přístupu pro záležitosti spojené s kvalitou a kvantitou vody a s problematikou povrchových a podzemních vod. Do české legislativy je směrnice implementována zejména zák. č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů. Z relevantních ustanovení tohoto zákona včetně souvisejících předpisů vyhodnocení SEA důsledně vychází. Nitrátová směrnice je předpis Evropské unie (Směrnice Rady 91/676/EHS o ochraně vod před znečištěním způsobeném dusičnany ze zemědělských zdrojů) vytvořený pro ochranu vod před znečištěním dusičnany ze zemědělství. Plnění nitrátové směrnice je povinné ve zranitelných oblastech, které jsou vymezeny v hranicích katastrálních území. Zranitelné oblasti jsou oblasti, kde se vyskytují vody znečištěné dusičnany ze zemědělských zdrojů. Z uvedeného vyplývá, že tato směrnice nemá vztah k předmětné problematice.

Připomínka:

14. Zásah do chráněných vodních zdrojů

Koridor Vestecké spojky podstatným způsobem negativně ovlivní chráněné vodní zdroje k odběru pitné vody, zejména v oblasti MČ Praha - Šeberov, na JV okraji Hrnčíř. V procesu EIA k záměru Vestecké spojky byl identifikován negativní vliv záměru na hydrogeologické poměry Přírodní památky Hrnčířské louky

s její rybníční soustavou.

Vypořádání připomínky:

Dostupné podklady využité pro zpracování vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK (ÚAP hl. m. Prahy, Hydroekologický informační systém³, 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 hydrogeologické a odtokové poměry dotčeného území, zejména pramenné oblasti přírodní památky Hrnčírské louky.

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 rybníční soustavu přírodní památky Hrnčírské 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.“ Se zřetelem k již výše opakovaně zmíněnému principu, který aplikoval Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. 10A 159/2015 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.

Připomínka:

15. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy

Vestecká spojka je situována převážně na území Středočeského kraje, ale částečně je vymezena i na území hl. m. Prahy. 1. 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 Středo českého kraje a není tedy zajištěna koordinace požadavku na využívání a prostorové uspořádání území, není řešena ani vazba na navazující dopravní síť.

Vypořádání připomínky:

obdobné jako vypořádání 17. připomínky obce Jenštejn.

³ www.heis.vuv.cz

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 Videňská) a dále pak na území městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčičře. Záměr tak přispěje ke zlepšení imisní situace v okolí silnice II/603, městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčičře. Provoz Vestecké spojky však bude mít i negativní vlivy, jelikož je záměr v jedné části veden v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou v obci Průhonice - část Rozkoš a v okrajové zástavbě MČ Praha - Šeberov (část Hrnčičře), je nutno očekávat zhoršení kvality ovzduší a nárůst hlukové zátěže.*“ Obdobně v pasážích zaměřených na ostatní složky životního prostředí jsou vlivy přesahující na území hl. m. Prahy vyhodnoceny (kromě kap. 6.2.2, též kap. 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 Stč. kraje, lze mít za prokázané, že vlivy předmětných koridorů na obyvatelstvo a ŽP území hl. m. Prahy a Stč. kraje byly posouzeny komplexně.

Co se týče požadavku na koordinaci využívání území z hlediska širších (nadregionálních) vztahů, je toto obsahem Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK (viz část II. bod 1. a) přílohy č. 4 Vyhl.).

Připomínka:

16. Zásah do zemědělského půdního fondu

Podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen "zákon ZPF") *aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděná 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.*

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 *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.*

Porovnání alternativ musí být provedeno na základě číselných a grafických údajů zpracovaných podle přílohy 3 vyhlášky ZPF. Žádné porovnání variant či alternativ součástí VVUR k záměru Vestecké spojky, který má negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

Vypořádání připomínky:

Invariantní vymezení koridoru v návrhu 2. Akt ZÚR SK nevyklučuje 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.

V odůvodnění 2. Akt ZÚR SK je v kap. 6 Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu se uvádí, že Vestecká spojka, která prochází urbanizovanou krajinou jižně od hl. m. Prahy, nemá z hlediska vyhledání výhodnější varianty pro zábor půdního fondu lepší řešení. Pouze 14,5 % koridoru leží na půdách třídy ochrany 1 a 2, převážně (z 64,3%) jsou dotčeny půdy třídy ochrany 4.

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.

Další připomínky:

použity ze vzorového podkladu, který byl vyhotoven pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK.

Znění připomínek viz výše uvedené podání obce Jenštejn (číslování připomínek se neshoduje, věcná shoda dle názvu připomínky).

K 3. Nepřímá aktualizace

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 hrozila možnost záměny. Při 1. aktualizaci ZÚR SK, byl v tomto bodě b) uveden pouze jediný koridor Václavické spojky a žádné nejasnosti tedy nehrozily.

Věcně tedy v žádném případě nedochází k aktualizaci vymezení koridoru pro Václavickou spojku, která byla předmětem 1. aktualizace ZÚR SK, ale pouze k upřesnění jejího označení.

K 5. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje

Úkoly stanovené v Akt č. 1 PÚR 2. Akt ZÚR SK naplňuje. Koridor Vestecké spojky není koridorem republikového významu vymezeným v PÚR ČR.

Potřebnost záměru Vestecké spojky byla ve 2. Akt ZÚR SK kvalifikovaně posouzena (viz Odůvodnění kap. 2.3.3.).

Variantní řešení vedení trasy, které by plnilo stejnou dopravní funkci v silně urbanizovaném území jižně od hl. m. Prahy neexistuje.

Vymezení koridoru pro Vesteckou spojku je v souladu s prioritami Akt č. 1 PÚR, např. s prioritou (16): „*Vhodná řešení je třeba hledat...v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.*“ Vestecká spojka (zejména po dokončení dálnice D3) je předmětem 2. Akt ZÚR SK v souladu s určením a charakterem Metropolitní rozvojové oblasti Praha - viz článek (40) Akt č. 1 PÚR, kde se udává v důvodech vymezení pro tuto rozvojovou oblast následující: „...*zásadním rozvojovým předpokladem je připojení na dálnice, rychlostní silnice, dokončení Silničního okruhu kolem Prahy – dále SOKP (Pražský okruh), připojení na tranzitní železniční koridory a vysokorychlostní síť železnice a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy*“.

Dále reaguje na prioritu (23) Akt č. 1 PÚR „*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. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na*

veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).“ Návrh Vestecké spojky vytváří v souladu s prioritou (23) Akt č. 1 PÚR předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury.

K 11. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů

Totožné vypořádání jako u výše uvedené obce Jenštejn.

K 12. Chybějící podkladové studie

Totožné vypořádání jako u výše uvedené obce Jenštejn.

Město **Kladno**, nám. Starosty Pavla 44, 272 52 Kladno, č. j. 160434/2015/KUSK, doručeno dne 11. 12. 2015

Poznámka: podal Magistrát města Kladna - oddělení arch., ÚP a rozvoje města

1. připomínka:

1/ požadavek na vypuštění koridoru dopravní infrastruktury D209 - koridor železniční tratě 120 – a to v úseku, kde je již zpracována podrobnější dokumentace stavby tzn. od stanice Kladno hl. n., Kladno-Město, Kladno-Ostrovec.

Vypořádání připomínky:

uvedená problematika není předmětem řešení 2. Akt ZÚR SK. Požadavek bylo nutné uplatnit v rámci připomínek 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.

2. připomínka:

2/ požadavek vypuštění koridoru dopravní infrastruktury D131 - koridor silnice II/238 Kladno (Poldi). Úsek je nahrazen jiným řešením v ÚP Kladno (ná vaznost na ul. Na Valmetce).

Vypořádání připomínky:

uvedená problematika není předmětem řešení 2. Akt ZÚR SK.

Požadavek je obsahem Přílohy č. 2 *Vyhodnocení návrhů obcí na aktualizaci ZÚR SK* 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.

3. připomínka:

3/ požadavek na změnu trasování části koridoru technické infrastruktury E01 – vedení 400kV – TR Výškov – TR Řeporyje – a to v úseku mezi k. ú. Kročehlavy a k. ú. Hřebeč. Zde koridor vést v přímém směru podél budoucí přeložky silnice I/61 tak, aby minimalizoval zásah do ploch v k. ú. Kročehlavy.

Vypořádání připomínky:

uvedená problematika není předmětem řešení 2. Akt ZÚR SK.

Požadavek je obsahem Přílohy č. 2 *Vyhodnocení návrhů obcí na aktualizaci ZÚR SK* 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.

Město **Klecany**, Do Klecánek 52, 250 67 Klecany, č. j. 164166/2015/KUSK, doručeno dne 21. 12. 2015

Připomínka:

Připomínky k:

- MÚK Odolena Voda na dálnici D8,
 - veřejně prospěšné stavbě pro tuto MÚK - D006,
- a proto žádáme, aby
- MÚK Odolena Voda (doplnění koridoru dálnice D8),
 - veřejně prospěšná stavba D006 – doplnění MÚK Odolena Voda,
- nebyly v 2. Aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje zaneseny, tj. aby byly vypuštěny.

Vypořádání připomínky:

VPS D006 bude v návrhu 2. Akt ZÚR SK ponechána z důvodů uvedených v rámci vypořádání následujících připomínek města Klecany.

Připomínka:

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 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 přilehlé části obce Odolena Voda (Dolínek):

- stávající dálnice D8 – probíhá zastavěnou částí obce,
- stávající silnice III/0087 – probíhá zastavěnou částí obce,
- letiště Vodochody, zejména jeho rozšíření,
- vysokorychlostní trať Praha - Lovosice (VPS 0201),
- emisní spady z chemických provozů v Neratovicích,
- emisní spady z chemických provozů v Kralupech.

Z hlediska hlukové zátěže by při realizaci MÚK D006 byla zastavěná část Odolene Vody (část Dolínek) 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 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, nicméně vlivy těchto záměrů nejsou vůbec jakkoli hodnoceny (!), natož aby byly jakkoli hodnoceny synergické a kumulativní účinky těchto vlivů.

Úplně opomenuty jsou potom záměry, které v ZÚR obsaženy nejsou, ale jedná se o záměry již existující či připravované, jejichž vlivy se projevují či budou projevovat v daném místě!

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 ad. 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 připočíst 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 j) 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 1312013-85, 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 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)..."

b) Z vyhodnocení vlivů 2A ZÚR na životní prostředí (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. 234): "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. 190): "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 městě Odolena Voda na komunikacích Pražská a Ke Stadionu ve směru k napojení na 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. 78; 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 křižovatekových 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, zejména v ulici Pražská) dojde k nárůstu dopravní zátěže.

Vypořádání připomínky:

Ad a) Neposouzení kumulativních a synergických vlivů a vlivů na lidské zdraví

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 SZ, 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)“.

V rámci úprav před veřejným projednáním, bude tato problematika v dokumentaci SEA podrobněji rozvedena.

K posouzení kumulativních a synergických vlivů hluku a znečištění ovzduší je třeba uvést, že z obrázku v textu na str. 185 vyhodnocení SEA (kap. 6.2.2.) je patrné, že všechny stávající zdroje zátěže, relevantní měřítku ZÚR, jsou (s výjimkou silnice III/0087) plně zohledněny, a to v případě hluku výpočtem polohy limitních izofon podél stávajících silnic, v případě ovzduší vykreslením oblastí s nadlimitní imisní zátěží. Provoz na silnici III/0087 (Pražská) není kvantifikován, neboť její intenzity dopravy nejsou Celostátním sčítání dopravy zahrnuty. To však ani není potřeba, neboť hodnocení implicitně předpokládá nárůst hluku na této komunikaci včetně rizika překročení limitů, neboť se jedná o přímé napojení nové MÚK, a proto zde rovnou ukládá opatření k redukci zátěže pod úroveň limitů. Vysokorychlostní trať Praha - Lovosice (VPS 0201) byla též do vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů zahrnuta. Rozšíření letiště Vodochody do hodnocení kumulativních a synergických vlivů zahrnuto nebylo a to s ohledem na skutečnost, že v době zpracování VVURÚ neměl tento záměr platné stanovisko EIA. Rozhodnutí Městského soudu v Praze, z 15. 12. 2015, kterým obnovil platnost souhlasného Stanoviska MŽP ČR č. 71411/ENV/13 ze dne 29. 10. 2013, bylo vydáno až v době, kdy probíhalo společné jednání o návrhu 2. Akt ZÚR SK vč. VVURÚ s DO. **S ohledem na tyto nové skutečnosti bude plánovaný rozvoj letiště Vodochody v posouzení kumulativních a synergických vlivů zohledněn v rámci úprav dokumentace pro veřejné projednání.**

Ad b) Umístění záměru do území nadlimitně zatíženého hlukem a emisemi z dopravy

Ve vypořádání předchozích připomínek, odkazujících na judikáty Nejvyššího správního soudu a Městského soudu v Praze (viz obec Jenštejn – připomínky č. 12 a 16 a unif. připomínka č. 1. nebo město Jesenice – připomínka č. 4) bylo doloženo, že

1. vymezení ploch a koridorů nadmístního významu v ZÚR se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku;
2. s ohledem na platnou právní úpravu v oblasti ochrany ovzduší (zák. č. 201/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů) a ochrany před účinky hluku (zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů) nemůže v rámci územního nebo stavebního řízení získat povolení stavba, jejíž realizací by došlo k překročení platných hygienických limitů.

Otázka případného otevření zářezu D8 realizací MÚK je otázkou konkrétního projektového řešení stavby a s ohledem na ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona proto není v měřítku podrobnosti ZÚR relevantní. Z vypořádání předchozích připomínek, odkazující na judikáty Nejvyššího správního soudu a Městského soudu v Praze (viz obec Jenštejn – připomínky č. 12 a 16 a unif. připomínka č. 1, nebo město Jesenice – připomínka č. 4) jednoznačně vyplývá, že s ohledem na platnou právní úpravu v oblasti ochrany ovzduší (zák. č. 201/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů) a ochrany před účinky hluku (zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů) nemůže v rámci územního nebo stavebního řízení získat povolení stavba, jejíž realizací by došlo k překročení platných hygienických limitů. S ohledem na tuto skutečnost lze naopak důvodně předpokládat, že protihluková opatření realizovaná v důsledku MÚK Odolena Voda na předmětném úseku dálnice D8 budou znamenat zlepšení proti současnému stavu. Tento přístup potvrdil Nejvyšší správní soud v již

zmíněném rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, kde konstatoval: „...posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo 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.“

K připomínce týkající se nárůstu hluku a znečištění ovzduší v zejména obytném, jakož i v **širším území**, které je již v současné době narušeno blízkostí dálnice D8 je třeba uvést, že blízkém i vzdálenějším okolí dálnice D8 v tomto prostoru se již v současnosti nachází množství komerčních a skladových ploch, jejichž současné napojení na dálnici D8 je možné pouze přes silnici II/608 z MÚK Úžice (přes obce Postřižín a Kozomín) a z MÚK Zdiby (přes obci Klíčany). Realizací MÚK Odolena Voda tak díky snížení intenzit dopravy na komunikaci II/608 a zkrácení přepravní trasy k napojení na dálnici D8, dojde ke zlepšení imisní a akustické situace v obcích Postřižín, Kozomín a Klíčany.

Dále nelze souhlasit s poznámkou, že „nelze připustit, aby zlepšení stavu životního prostředí na jednom místě bylo "vykoupeno" zhoršením na místě jiném“ - to samozřejmě možné je, ale nikoli nad úroveň platných hygienických limitů. Z výše zmiňovaného obrázku v textu na str. 185 Vyhodnocení SEA je zřejmé, že křižovatka je umístována do prostoru s překročením imisní a hlukové zátěže, nicméně tuto skutečnost interpretuje vyhodnocení SEA v tom smyslu, že předpokládá určitý nárůst hlukové zátěže u komunikace, která bude navazovat na plánovanou MÚK, ovšem především ve směru od komerčních a skladových areálů, kde se však obytná zástavba nevyskytuje. Odlišná situace je ve městě Odolena Voda, na komunikacích Pražská a Ke Stadionu ve směru k napojení na MÚK, kde se v okolí těchto komunikací nachází obytná zástavba. Z tohoto důvodu bude nutné v této lokalitě po realizaci záměru ověřit skutečnou úroveň hlukové zátěže a v případě prokázaného překračování limitů realizovat adekvátní protihluková opatření. V tomto případě jsou vhodnými protihlukovými opatřeními např. instalace tichého povrchu vozovek, snížení nejvyšší dovolené rychlosti, částečné omezení průjezdu nákladní dopravy (např. určité tonáže, v nočních hodinách apod.). Doplnujícím opatřením může být též výměna běžných oken za okna protihluková. 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. Tato situace nemusí v době realizace záměru nastat vzhledem k vývoji kvality ovzduší. 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. V tomto smyslu formuluje vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK pro posuzovanou plochu D006 adekvátní požadavek, odpovídající svým charakterem a mírou podrobnosti měřítku ZÚR. 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, což je ovšem opět záležitostí samostatného správního řízení.

Jak vyplývá z výše citovaných judikátů, je nutné konkrétní formu a rozsah těchto opatření řešit v rámci příslušných správních řízení a nikoliv v rámci ZÚR. Výše uvedené dokládá, že Vyhodnocení SEA respektuje zásadu, kdy v žádné části území nesmí dojít realizací záměrů ZÚR k navýšení zátěže nad úroveň limitů, nebo k umístění stavby tam, kde jsou limity již překročeny. V těchto případech je nutno realizovat opatření na stávajících zdrojích tak, aby došlo k redukci zátěže pod úroveň platných limitů, přičemž tato opatření jsou obsahem navazujících správních řízení.

Připomínka:

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 připomínek, navrhovaná MÚK D006 je právě v nesouladu s požadavky stavebního zákona, kdy je vytvořeno konfliktní místo, a to ačkoli existují jiné vhodné varianty.

Je třeba připomenout, že napojení letiště Vodochody a průmyslových areálů, a to aniž by došlo ke střetu s obytnou zástavbou, by mohlo být realizováno posunutím navržené mimoúrovňové křižovatky po trase dálnice D8.

To by též odstranilo rozpory s požadavky na navrhování komunikací (dálnic) nedostatečná mezikřižovatková vzdálenost (viz dále).

Vypořádání připomínky:

MÚK Odolena Voda, VPS D006 ve 2. Akt ZÚR SK je umístěna z dopravního hlediska v optimální poloze. Na jedné straně napojení města Odolena Voda, na druhé straně napojení průmyslových ploch Aero Vodochody. Přitom vazba průmyslových ploch na město (pokud jde subjektu uplatňujícímu připomínku o její negativní vlivy) se realizuje existujícím nadjezdem ve stejné míře již dnes bez MÚK.

Vyhodnocování jiných variant proto není smysluplné. Vazby města Odolena Voda na hl. m. Prahu se dnes realizují po stejné silnici III/0087 s napojením na II/608 (namísto toho se doprava na hl. m. Prahu bude od MÚK realizovat po dálnici D8). Není proto důvod očekávat zvýšení dopravní zátěže v tomto směru, ani ve směru opačném z hl. m. Prahy na Odolena Vodu. Vzdálenost sousedních křižovatek by byla 6,2 km (Zdiby) a 3,8 km (Úžice).

Pro minimalizaci negativních vlivů na ŽP a obyvatelstvo, jsou navržena opatření.

Připomínka:

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 se zástavba obce Odolena Voda, část Dolínek, přibližuje dálnici D8.

Je třeba připomenout, že se v případě MÚK D006 nemá jednat jen o zlepšení napojení přilehlého sídla (Dolínek), ale o umožnění napojení záměru letiště Vodochody a komerčních a skladových zón kolem dálnice D8.

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.

Jinými slovy trasy a na ně navazující napojení na dálnici mimoúrovňovými křižovatkami je nutno situovat do míst, která budou nad místní 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 v její blízkosti).

2A ZÚR přitom 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.

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 nenaplnuje cíle a úkoly územního plánování, neboť z hledisek ochrany zdraví a životního prostředí, urbanistických ad., 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.

Vypořádání připomínky:

Umístěním VPS D006 MÚK Odolena Voda nevznikne nový střet v území, a to z následujících důvodů. Cílem umístění této křižovatky je odlehčení dopravní zátěže obytných území na silnici II/608, která jsou v současné době nadměrně zatěžována právě dopravou například z Odolena Vody do hl. m. Prahy. Po realizaci nové MÚK bude tato doprava realizována po dálnici D8 a ŽP v těchto obcích selepší. Tím se naplňuje úkol územního plánování. Současně, aby bylo zabráněno novým negativním vlivům, kterých se obávají subjekty podávající tuto připomínku, jsou navržena ve 2. Akt ZÚR SK opatření v článku (120) na základě doporučení VVURÚ, část A – vyhodnocení SEA.

Pro MÚK Odolena Voda se navrhuje úkoly pro územní plánování:

při návrhu využití území, které navazuje na koridor dálnice D8 v prostoru navržené MÚK, zohlednit možné dopady dopravy na hygienu prostředí a do blízkosti budoucí MÚK neumisťovat nově citlivé funkce (zejména bydlení, školství, zdravotnictví). Tento úkol je směřován zejména do procesu přípravy nového územního plánu města Odolena Voda. V prostoru s předpokládanými negativními vlivy na ŽP od navržené MÚK na D8 nesmí být umísťovány citlivé funkce (zejména bydlení, školství, zdravotnictví).

Tato MÚK byla již v ÚPD kraje vymezena již v roce 2006 (ÚP VÚC Pražského regionu), takže je stavbou dlouhodobě v ÚPD stabilizovaná.

V článku (191b) 2. Akt ZÚR SK se stanovují další požadavky na využití vymezených ploch koridorů:

- minimalizace vlivů na kvalitu obytného prostředí,
- využívání dostatečně vodních recipientů pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující jejich zasakování,
- ochrana odtokových poměrů při křížení vodních toků,
- minimalizace záborů ZPF I. a II. třídy ochrany,
- minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty území a zachování průchodnosti dotčeného území.

Emise polutantů a hluku z dopravy představují jednu z hlavních zátěží ŽP v území dotčeném návrhem 2. Akt ZÚR SK. Pokud se v dotčeném území nachází obytná zástavba, mohou být emise spolu s hlukem zdrojem narušení faktorů pohody a v případě překročení platných hygienických limitů také zdrojem zdravotních rizik pro tamější obyvatelstvo. Tento předpoklad (tj. výskyt obytné zástavby v blízkosti vymezených ploch a koridorů) je v případě návrhu 2. Akt ZÚR SK splněn u všech koridorů a ploch navržených k vymezení. Tímto prizmatem je třeba chápat požadavek na uplatňování podmínky minimalizace vlivů na kvalitu obytného prostředí při upřesňování optimální stopy komunikace v rámci vymezeného koridoru, v rámci technického řešení vlastní komunikace a případný návrh dalších technických opatření k minimalizaci vlivů provozu komunikace na obytné prostředí. Tato řešení logicky musí zároveň zohledňovat všechny ostatní souvislosti a jevy v území s přihlédnutím k vyváženosti jednotlivých zájmů, hospodárnosti, efektivnosti a náročnosti řešení ve vztahu k dosažení sledovaného cíle.

Realizace dopravních staveb (zejména silničních) je spojena s nárůstem zpevněných ploch a tedy se zrychlením povrchového odtoku srážkových vod, zpravidla znečištěných provozem komunikace (ropné produkty, oděrky pneumatik atp.). Řešení nezávadného zneškodnění znečištěných splachových vod s cílem ochrany jakosti povrchových a podzemních vod dotčeného území je úkolem projektové dokumentace stavby. Uplatnění podmínky na využívání dostatečně vhodných recipientů pro odvádění (již vyčištěných) vod, resp. preference řešení umožňujících zasakování těchto vod souvisí s nutností minimalizace negativních dopadů na odtokové poměry dotčených území. V území dotčeném návrhem 2. Akt ZÚR SK převažují drobné vodní toky s kolísavou vodností. Zatížení těchto recipientů odváděním srážkových vod z kapacitních dopravních staveb je spojeno (zejména v případě extrémních srážek) s rizikem zásadní změny jejich hydrologických poměrů, vlivů na biotu vázanou na předmětnou vodoteč a celkové degradace toku a přilehlých ploch.

S ochranou odtokových poměrů je spojen také požadavek na odpovídající řešení křížení vodních toků a jejich záplavových území, které protínají vymezené koridory dopravních staveb. Zachování plynulého odtoku v záplavových územích a obecně v údolních nivách vodních toků je nezbytné z důvodu zajištění bezpečného převedení povodňového územím, ochrany lidského zdraví a majetku v blízkosti vodního toku.

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. 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. Vzhledem k tomu, že v případě návrhu 2. Akt ZÚR SK se ve všech případech jedná o koridory a plochy veřejné infrastruktury, jejichž vymezení je v souladu s čl. (39) a (40) platné Akt č. 1 PÚR, je nutné požadavek na minimalizaci záborů ZPF I. a II. třídy ochrany uplatňovat v rámci ÚPD dotčených obcí při upřesňování vymezení posuzovaných ploch a koridorů a zejména při navazujícím rozhodování o území.

Ve volné krajině mohou dopravní stavby nadmístního a republikového významu představovat ohrožení dosavadních přírodních a krajinných hodnot, které jsou předmětem obecné i zvláštní ochrany dle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, případě krajiny též ust. § 18 odst. 4 SZ. Stavby páteřních dopravních sítí svými technickými parametry zároveň přispívají k vytváření bariér v území a jeho fragmentaci s negativními důsledky jak pro člověka a krajinu, tak pro biologické organismy. Průchodnost území pro člověka je nezbytným předpokladem zajištění obsluhy území a dále jeho identifikace s okolní krajinou. V případě rostlinných a živočišných druhů existuje riziko degradace zejména u populací, jejichž rozmnožování je závislé na migraci v rozsáhlejších přírodních plochách. V měřítku podrobnosti ZÚR (1 : 100 000) není možné tuto problematiku včetně souvisejících hodnoty a limitů postihnout. S ohledem na platná ustanovení SZ (§ 36 odst. 5 a § 43 odst. 3) je uplatnění této podmínky závazné i ve vztahu k hodnotám a limitům sledovaným v podrobnosti územních plánů jako např. VKP, lokální ÚSES, nelesní krajinná zeleň, hodnotné biotopy nebo přírodní stanoviště, oblasti a místa krajinného rázu aj.

V článku (191c) 2. Akt ZÚR SK se stanovují úkoly pro územní plánování:

- v ÚP dotčených obcí upřesnit vymezení ploch dopravy (u silničních staveb včetně polohy mimoúrovňových křižovatek) s ohledem na:
 - o 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,
 - o zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
- při umisťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti ploch a koridorů vymezených v rámci 2. aktualizace ZÚR SK zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území ve vztahu k riziku možného překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby.

Požadavek dle první odrážky přímo navazuje na výše uvedené požadavky na využití ploch a koridorů. S ohledem na šířku vymezených koridorů dopravních staveb, lze emisní a hlukovou zátěž zastavěných území (zejména obytných) významně ovlivnit konkrétním trasováním v rámci vymezeného koridoru, případně vytvořením územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření. V rámci koridorů vymezených návrhem 2. Akt ZÚR SK je proto uloženo hledat v územních plánech dotčených obcí takové upřesněné vedení trasy, které bude vyvolávat co nejmenší vliv na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby, přičemž vymezené plochy musí umožnit nejen vyhledání optimální trasy komunikace, ale také případnou realizaci technických opatření pro minimalizaci vlivů zejména na stávající obytnou zástavbu (ochranná zeleň snižující prašnost, protihlukové valy nebo stěny). Územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření je žádoucí v konkrétních případech uvedených níže vytvářet s rezervou 3dB. Důvody pro stanovení této rezervy vycházejí z principu předběžné opatrnosti, neboť reálná hluková zátěž v době realizace stavby může být z důvodu vyšších než předpokládaných dopravních intenzit vyšší než udávají současné modelové výpočty, a může tak vyžadovat větší rozsah ochranných opatření včetně s tím souvisejících územních nároků. Stejně tak ve využití území v okolí budoucí stavby může dojít ke změnám, přičemž významným aspektem pro rozsah protihlukových opatření jsou kromě funkce objektů a jejich vzdálenosti od komunikace také jejich konkrétní technické parametry, zejména počet nadzemních podlaží. Výše této rezervy (3dB) je stanovena na základě dosavadních

zkušeností a dobré praxe, vyplývající ze zjištěných odchylek mezi výsledky modelových výpočtů (akustické studie) a reálné hlukové situace po dokončení stavby. Druhým důvodem je měřítko podrobnosti ZÚR, ve kterém není možné zohlednit technické řešení dané stavby.

V rámci stanovení podmínek pro plochy s rozdílným způsobem využití v navazující ÚPD je nezbytné volit takové řešení, které minimalizuje riziko vlivů záměru na obytné území, tj. např. nenavrhnout do blízkosti koridorů plochy bydlení.

Obdobně problematika prostupnosti území pro pěší a cyklisty je primárně řešitelná nástroji územního plánování. Preference využití míst křížení dopravních staveb se stávající sítí cest a komunikací sleduje za cíl zachování komunikačních směrů dlouhodobě využívaných obyvatelstvem dotčeného území.

Úkol zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území při umísťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti posuzovaných koridorů a ploch vyplývá z identifikovaného rizika možného překročení platných hygienických limitů umístěním příslušné stavby v důsledku kumulativního, případně synergického působení ve spojení se stávající zátěží dotčeného území na úrovních blízkých hodnotám platných hygienických limitů.

Z uvedeného je zřejmé, že 2. Akt ZÚR SK při umístění MÚK Odolena Voda velice zodpovědně s vědomím potřeby předcházet možným střetům v území, navrhla opatření, která budou minimalizovat možné negativní vlivy na ŽP a obyvatelstvo.

Připomínka:

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

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 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 práva 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) 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."*

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, zejména 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).

Vzhledem k 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.

Vypořádání připomínky:

viz vypořádání 3. připomínky bod a).

Připomínka:

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

c) Argumentem proti umístění mimoúrovňové křižovatky v daném místě je mj. i skutečnost, že dle ČSN 73 6101 může být nejmenší vzdálenost křižovatek na dálnici (zde D8) 4 km.

Navrhovaná křižovatka je přitom vzdálena od MÚK Úžice jen cca 3,5 km. Je tedy nepochybné, že MÚK D006 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 sídelní útvary.

Vypořádání připomínky:

viz vypořádání 3. připomínky bod a).

Připomínka:

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

d) Dále je třeba uvést, že situování MÚK D006 do blízkosti zastavěného území obce 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 v blízkosti zástavby Dolínku (ba naopak jsou zde důvody, proč ji tam nesituovat, jak vyplývá již z výše uvedeného).

Není důvodu zatěžovat obytnou sídelní strukturu daného místa zavedením další dopravy, je-li možno ji vést mimo jeho dosah nebo v dostatečné vzdálenosti od něj. 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 v katastrálním území Dolínek a Odolena Voda se jedná i o závažný zásah do vlastnických a dalších práv osob majících vlastnická práva k touto křižovatkou dotčeným nemovitostem.

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 nejšetrnějším 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.

V daném případě nejsou přitom naplněny zejména tyto požadavky na zásah provedený opatřením obecné povahy - 2A ZÚR:

- 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 (napojení letiště Vodochody a průmyslové a obytné zástavby v daném regionu na dálnici D8) lze dosáhnout i situováním této mimoúrovňové křižovatky dále od obytné zástavby obce; k dosažení daného cíle není nezbytné narušovat obytné prostředí Dolínku,
- sledovaného cíle lze dosáhnout jiným prostředkem (navržený koridor není nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli; není dodržena zásada subsidiarity zásahu) - sledovaného cíle (napojení letiště Vodochody a průmyslové a obytné zástavby v daném regionu na dálnici D8) lze dosáhnout i situováním této mimoúrovňové křižovatky dále od obytné zástavby obce.

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. Pokud změna územně plánovací dokumentace směřuje k umožnění realizace záměru, jež by vedl k prohloubení překročení těchto limitů v daném místě, potom nemohou být výše uvedené podmínky proporcionality takového zásahu již jen z tohoto důvodu splněny.

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 ZÚR vytváří předpoklady pro záměry zhoršující stav v území, čemuž by naopak územní plánování mělo předcházet), a je založena na libovůli (postrádá jakékoli přezkoumatelné odůvodnění výběru variant MÚK).

Vzhledem k uvedenému se v případě MÚK D006 jedná o zásah rozporný se zásadou přiměřenosti (proportionality), neboť především je cíle zásahu možno dosáhnout jinak.

Vypořádání připomínky:

viz vypořádání 3. připomínky bod a).

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

e) V neposlední řadě je třeba uvést, že MÚK D006 je v rozporu i s požadavky nadřazených a jiných koncepčních dokumentů (byť se na soulad s nimi odvolává).

Dle § 31 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb. je Politika územního rozvoje ČR (PÚR) závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje. V hlediscích, jak jsou již uvedeny výše, je nutno též konstatovat nesoulad 2A ZÚR v rozsahu MÚK D006 s PÚR.

Dle bodu 16 kapitoly 2.2. PÚR - Republikové priority - je závazným požadavkem pro navazující územně plánovací dokumentaci mj. dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav a hodnoty území. Tento požadavek není respektován.

Má-li být úkolem ZÚR zajištění potřeb rozvoje území kraje při dosažení souladu všech zájmů v území, potom je zřejmé, že tento zákonný požadavek naplněn není, neboť sleduje jen jeden cíl, avšak na úkor zájmů jiných, a to aniž by to bylo k naplnění tohoto cíle nutné. Záměr též není situován do místa co nejméně konfliktního.

Dle bodu 24a kapitoly 2.2. PÚR - Republikové priority - na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu.

Jestliže SEA 2A ZÚR k tomuto uvádí, že „2. aktualizace ZÚR SK reaguje na nebezpečí překračování mezních hodnot imisních limitů několika opatřeními“, potom v zásadě potvrzuje, že uvedený požadavek PÚR není splněn. PÚR totiž vychází ze správné zásady, že dalšímu zhoršování již nadlimitního stavu (který je v místě MÚK D006 již stávající, nikoli že by toto teprve hrozilo) je nutno předcházet, tj. vyhnout se např. situování záměrů, jež tento stav mohou zhoršit, do takového území. 2A ZÚR však zhoršování stávajícího stavu nepředchází (právě naopak), pouze se snaží nějakými opatřeními zhoršení situace minimalizovat, což ovšem není předcházení zhoršování daného stavu, ale pouze řešením jeho následků.

Na základě všeho výše uvedeného je tedy možno též konstatovat rozpor 2A ZÚR s nadřazeným nástrojem územního plánování (PÚR).

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, zkldňování 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 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.

Vypořádání připomínky:

Umístěním VPS D006 MÚK Odolena Voda nevznikne nový střet v území, a to z následujících důvodů. Cílem umístění této křižovatky je odlehčení dopravní zátěže obytných území na silnici II/608, která jsou v současné době nadměrně zatěžována právě dopravou například z Odolena Vody do hl. m. Prahy. Po

realizaci nové MÚK bude tato doprava realizována po dálnici D8 a ŽP v těchto obcích selepší. Tím se naplňuje úkol územního plánování. Současně, aby bylo zabráněno novým negativním vlivům, kterých se obávají subjekty podávající tuto připomínku, jsou navržena ve 2. Akt ZÚR SK opatření v článku (120) na základě doporučení VVURÚ, část A – vyhodnocení SEA.

Pro MÚK Odolena Voda se navrhuje úkoly pro územní plánování:

při návrhu využití území, které navazuje na koridor dálnice D8 v prostoru navržené MÚK, zohlednit možné dopady dopravy na hygienu prostředí a do blízkosti budoucí MÚK neumísťovat nově citlivé funkce (zejména bydlení, školství, zdravotnictví). Tento úkol je směřován zejména do procesu přípravy nového územního plánu města Odolena Voda. V prostoru s předpokládanými negativními vlivy na ŽP od navržené MÚK na D8 nesmí být umísťovány citlivé funkce (zejména bydlení, školství, zdravotnictví).

Tato MÚK byla již v ÚPD kraje vymezena již při přípravě konceptu ÚP VÚC Pražského regionu, takže je stavbou dlouhodobě v ÚPD stabilizovanou.

V článku (191b) 2. Akt ZÚR SK se stanovují další požadavky na využití vymezených plocha koridorů:

- minimalizace vlivů na kvalitu obytného prostředí,
- využívání dostatečně vodných recipientů pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující jejich zasakování,
- ochrana odtokových poměrů při křížení vodních toků,
- minimalizace záborů ZPF I. a II. třídy ochrany,
- minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty území a zachování průchodnosti dotčeného území.

Emise polutantů a hluku z dopravy představují jednu z hlavních zátěží ŽP v území dotčeném návrhem 2. Akt ZÚR SK. Pokud se v dotčeném území nachází obytná zástavba, mohou být emise spolu s hlukem zdrojem narušení faktorů pohody a v případě překročení platných hygienických limitů také zdrojem zdravotních rizik pro tamější obyvatelstvo. Tento předpoklad (tj. výskyt obytné zástavby v blízkosti vymezených ploch a koridorů) je v případě návrhu 2. Akt ZÚR SK splněn u všech koridorů a ploch navržených k vymezení. Tímto prizmatem je třeba chápat požadavek na uplatňování podmínky minimalizace vlivů na kvalitu obytného prostředí při upřesňování optimální stopy komunikace v rámci vymezeného koridoru, v rámci technického řešení vlastní komunikace a případný návrh dalších technických opatření k minimalizaci vlivů provozu komunikace na obytné prostředí. Tato řešení logicky musí zároveň zohledňovat všechny ostatní souvislosti a jevy v území s přihlédnutím k vyváženosti jednotlivých zájmů, hospodárnosti, efektivnosti a náročnosti řešení ve vztahu k dosažení sledovaného cíle.

Realizace dopravních staveb (zejména silničních) je spojena s nárůstem zpevněných ploch a tedy se zrychlením povrchového odtoku srážkových vod, zpravidla znečištěných provozem komunikace (ropné produkty, oděrky pneumatik atp.). Řešení nezávadného zneškodnění znečištěných splachových vod s cílem ochrany jakosti povrchových a podzemních vod dotčeného území je úkolem projektové dokumentace stavby. Uplatnění podmínky na využívání dostatečně vhodných recipientů pro odvádění (již vyčištěných) vod, resp. preference řešení umožňujících zasakování těchto vod souvisí s nutností minimalizace negativních dopadů na odtokové poměry dotčených území. V území dotčeném návrhem 2. Akt ZÚR SK převažují drobné vodní toky s kolísavou vodností. Zatížení těchto recipientů odváděním srážkových vod z kapacitních dopravních staveb je spojeno (zejména v případě extrémních srážek) s rizikem zásadní změny jejich hydrologických poměrů, vlivů na biotu vázanou na předmětnou vodoteč a celkové degradace toku a přilehlých ploch.

S ochranou odtokových poměrů je spojen také požadavek na odpovídající řešení křížení vodních toků a jejich záplavových území, které protínají vymezené koridory dopravních staveb. Zachování plynulého odtoku v záplavových územích a obecně v údolních nivách vodních toků je nezbytné z důvodu zajištění bezpečného převedení povodňového územím, ochrany lidského zdraví a majetku v blízkosti vodního toku.

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. třídě ochrany. Zábor kvalitních půd v převážné většině záměrů, lokalizovaných do tohoto území, je proto nevyhnutelný. 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. Vzhledem k tomu, že v případě návrhu 2. Akt ZÚR SK se ve všech případech jedná o koridory a plochy veřejné infrastruktury, jejichž vymezení je v souladu s čl. (39) a (40) platné Akt č. 1 PÚR, je nutné požadavek na minimalizaci záborů ZPF I. a II. třídy ochrany uplatňovat v rámci ÚPD dotčených obcí při upřesňování vymezení posuzovaných ploch a koridorů a zejména při navazujícím rozhodování o území.

Ve volné krajině mohou dopravní stavby nadmístního a republikového významu představovat ohrožení dosavadních přírodních a krajinných hodnot, které jsou předmětem obecné i zvláštní ochrany dle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, případě krajiny též ust. § 18 odst. 4 stavebního zákona. Stavby páteřních dopravních sítí svými technickými parametry zároveň přispívají k vytváření bariér v území a jeho fragmentaci s negativními důsledky jak pro člověka a krajinu, tak pro biologické organismy. Průchodnost území pro člověka je nezbytným předpokladem zajištění obsluhy území a dále jeho identifikace s okolní krajinou. V případě rostlinných a živočišných druhů existuje riziko degradace zejména u populací, jejichž rozmnožování je závislé na migraci v rozsáhlejších přírodních plochách. V měřítku podrobnosti ZÚR (1 : 100 000) není možné tuto problematiku včetně souvisejících hodnoty a limitů postihnout. S ohledem na platná ustanovení SZ (§ 36 odst. 5 a § 43 odst. 3) je uplatnění této podmínky závazné i ve vztahu k hodnotám a limitům sledovaným v podrobnosti územních plánů jako např. VKP, lokální ÚSES, nelesní krajinná zeleň, hodnotné biotopy nebo přírodní stanoviště, oblasti a místa krajinného rázu aj.

V článku (191c) 2. Akt ZÚR SK se stanovují úkoly pro územní plánování:

- v ÚP dotčených obcí upřesnit vymezení ploch dopravy (u silničních staveb včetně polohy mimoúrovňových křižovatek) s ohledem na:
 - o 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,
 - o zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
- při umísťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti ploch a koridorů vymezených v rámci 2. Akt ZÚR SK zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území ve vztahu k riziku možného překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby.

Požadavek dle první odrážky přímo navazuje na výše uvedené požadavky na využití ploch a koridorů. S ohledem na šířku vymezených koridorů dopravních staveb, lze emisní a hlukovou zátěž zastavěných území (zejména obytných) významně ovlivnit konkrétním trasováním v rámci vymezeného koridoru, případně vytvořením územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření. V rámci koridorů vymezených návrhem 2. Akt ZÚR SK je proto uloženo hledat v územních plánech dotčených obcí takové upřesněné vedení trasy, které bude vyvolávat co nejmenší vliv na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby, přičemž vymezené plochy musí umožnit nejen vyhledání optimální trasy komunikace, ale také případnou realizaci technických opatření pro minimalizaci vlivů zejména na stávající obytnou zástavbu (ochranná zeleň snižující prašnost, protihlukové valy nebo stěny). Územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření je žádoucí v konkrétních případech uvedených níže vytvářet s rezervou 3dB. Důvody pro stanovení této rezervy vycházejí z principu předběžné opatrnosti, neboť reálná hluková zátěž v době realizace stavby může být z důvodu vyšších než předpokládaných dopravních intenzit vyšší než udávají současné modelové výpočty, a může tak vyžadovat větší rozsah ochranných opatření včetně s tím souvisejících územních nároků. Stejně tak ve využití území v okolí budoucí stavby může dojít ke změnám, přičemž významným aspektem pro rozsah protihlukových opatření jsou kromě funkce objektů a jejich vzdálenosti od

komunikace také jejich konkrétní technické parametry, zejména počet nadzemních podlaží. Výše této rezervy (3dB) je stanovena na základě dosavadních zkušeností a dobré praxe, vyplývající ze zjištěných odchylek mezi výsledky modelových výpočtů (akustické studie) a reálné hlukové situace po dokončení stavby. Druhým důvodem je měřítko podrobnosti ZÚR, ve kterém není možné zohlednit technické řešení dané stavby.

V rámci stanovení podmínek pro plochy s rozdílným způsobem využití v navazující územně plánovací dokumentaci je nezbytné volit takové řešení, které minimalizuje riziko vlivů záměru na obytné území, tj. např. nenavrhovat do blízkosti koridorů plochy bydlení.

Obdobně problematika prostupnosti území pro pěší a cyklisty je primárně řešitelná nástroji územního plánování. Preference využití míst křížení dopravních staveb se stávající sítí cest a komunikací sleduje za cíl zachování komunikačních směrů dlouhodobě využívaných obyvatelstvem dotčeného území.

Úkol zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území při umisťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti posuzovaných koridorů a ploch vyplývá z identifikovaného rizika možného překročení platných hygienických limitů umístěním příslušné stavby v důsledku kumulativního, případně synergického působení ve spojení se stávající zátěží dotčeného území na úrovních blízkých hodnotám platných hygienických limitů.

Z uvedeného je zřejmé, že 2. Akt ZÚR SK při umístění MÚK Odolena Voda velice zodpovědně s vědomím potřeby předcházet možným střetům v území, navrhla opatření, která budou minimalizovat možné negativní vlivy na ŽP a obyvatelstvo.

Připomínka:

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 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,
- 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).

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedených připomínek, jež je tato shrnutím.

Koridor VPS D006 bude v návrhu 2. Akt ZÚR SK ponechán z důvodů uvedených v rámci vypořádání předchozích připomínek.

Město **Kralupy nad Vltavou**, Palackého nám. 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou; Obec **Měšice**, Hlavní 55, 250 64 Měšice; Obec **Zlončice**, Zlončice 40, 278 01 Kralupy nad Vltavou; Obec **Úžice**, Nádražní 200, 277 45 Úžice; Obec **Bašť**, Obecní 126, 250 65 Líbeznice; Obec **Máslovice**, Pražská 18, 250 69 Vodochody; Obec **Panenské Břežany**, Hlavní 17, 250 70 Odolena Voda; Obec **Líbeznice**, Mělnická 43, 250 65 Líbeznice; Obec **Dolany**, Dolany 95, 278 01 Kralupy nad Vltavou; **Občanské sdružení Klidný domov**, K Dálnici 182, 250 70 Panenské Břežany; **Občanské sdružení Klidná Bašť**, Na Návsi 1, 250 65 Bašť; Obec **Postřižín**, Pražská 42, 250 70 Postřižín, č. j. 164271/2015/KUSK, doručeno dne 22. 12. 2015

Připomínka:

Podatel nesouhlasí s vymezením:

- záměru č. D006 - doplnění MÚK Odolena Voda,

- veřejně prospěšné stavby pro tuto MÚK - D006,
a požaduje proto jejich vypuštění z textové i grafické části návrhu AZÚR SK.
Podatel k návrhu doplnění koridoru D8 o MÚK Odolena Voda (VPS D006) žádá Krajský úřad Středočeského kraje, aby:
- MÚK Odolena Voda (doplnění koridoru dálnice D8),
- veřejně prospěšná stavba D006 – doplnění MÚK Odolena Voda,
byly z návrhu AZÚR SK vypuštěny, a aby byl návrh AZÚR SK v tomto smyslu pro účely veřejného projednání dle výsledků projednání patřičně upraven.

Vypořádání připomínky:

VPS D006 bude v návrhu 2. Akt ZÚR SK ponechána z důvodů uvedených v rámci vypořádání následujících připomínek.

Připomínka:

1. Neúnosné zatížení dotčené lokality

Z ustanovení § 12 zákona č. 17/1992 Sb. o životním prostředí vyplývá zákaz zatěžovat území nad míru jeho únosného zatížení, a tedy i povinnost 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.

Podatel si je vědom judikatury správních soudů, že samotné zásady územního rozvoje 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 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 dotčené záměrem č. D006. 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.

Podatel odkazuje na to, že Listina základních práva 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) 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

zákonu 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.

To, že je dotčené území již v současnosti nadlimitně zatíženo především hlukem a znečištěním ovzduší, ostatně připouští i samotný pořizovatel předloženého návrhu 2. aktualizace ZÚR. Například na str. 243 textové části vyhodnocení vlivů se uvádí "oblasti s překročením imisního limitu se u záměru D006 - MÚK Odolena Voda nachází v jeho centrální části", ve vztahu k hlukovým limitům se pak na str. 244 uvádí "V zájmovém území záměru D006 - MÚK Odolena Voda došlo k překročení limitních hodnot: v okolí dálnice D8 na území obcí Klíčany, Panenské Břežany, Postřižín 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 by měla 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“ nesprávný.

Tento údajný pozitivní vliv na obyvatelstvo a ovzduší není nijak doložen a lze domnívat, že situování křižovatky v nepříliš velké vzdálenosti od sousední křižovatky dopravu na přilehlých komunikacích významně sníží, naopak zavede dopravu do míst, která nejsou dosud jejím negativním vlivům takto intenzivně vystavena, a na komunikaci, která není pro funkci dálničního přivaděče dimenzována ani trasována.

Realizace záměru MÚK D006 sebou přinese zejména nárůst hluku a znečištění ovzduší v dotčeném území. Problematikou vlivu MÚK D006 se zabývala i "Dopravně-inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letišť a napojení na komunikační síť" zpracovaná v roce 2011 společností CITYPLAN spol. s r. o. (součást dokumentace EIA k záměru MZP257 Letiště Vodochody). Tento dokument konstatoval, 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 Postřižín 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, který ve vztahu k obci Odolena Voda identifikuje jako problém dopady realizace MÚK na D8, v důsledku které by došlo k poškození životního prostředí a negativnímu vlivu na veřejné zdraví.

V rámci části „Předpokládané dlouhodobé a trvalé vlivy na složky životního prostředí a odhad jejich významnosti“ je přitom možný vliv záměru D006 na obyvatelstvo a hygienu prostředí z hlediska hlukové zátěže hodnocen známkou „+1“, stejně je hodnocen i ve vztahu k vlivu na ovzduší. Znamka +1 přitom 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 a skladových areálů a ve směru od Odoleny 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 II/608 a obcím Postřizín, Kozomín a Klíčany, přes které je nutné v současnosti projíždět k MÚK Ůžice a MÚK Zdíby. 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 mírně 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 celkově hodnoceny pozitivní.

Podatel je přesvědčen o tom, že vliv plánované stavby D006 na obyvatelstvo a ovzduší musí být 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 nepřipustné.

Především podle podatele nelze zlepšovat situaci u jedné části zástavby za cenu vyvolání rizika u jiných obyvatel, kteří již nyní trpí nad limitně zatíženým prostředím. 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.

Navíc, i kdyby měl podatel připustit, že vybudování MÚK D006 pomůže snížit hluk či zvýšit kvalitu ovzduší v některých sousedních částech území, z vyhodnocení 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, špatně 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.

Vypořádání připomínky:

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.

Ostatní části připomínky považujeme za nedůvodné.

K vymezení ploch a koridorů a k umístění staveb v oblastech s aktuálně prokázanou nadlimitní zátěží se vyjádřil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. 10A 159/2015 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku) citací z judikátu Nejvyššího správního soudu 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 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 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 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.*“

Ve vztahu k opatřením navržených 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 závěti části I. bodu (1) přílohy č. 4 Vyhl., musejí 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 stavebního zákona) 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 bodu 11., který „SEA“ ukládá 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 MÚK Odolena Voda, tj. D006 ve smyslu konkretizace navržených opatření pro ochranu obytné zástavby v obcích, které byly v dané úrovni podrobnosti vyhodnoceny jako potenciálně nejvíce dotčené. Dále vyhodnocení SEA v kap. 8.8 navrhuje opatření společná pro všechny záměry řešené 2. Akt ZÚR SK i zvlášť pro MÚK Odolena Voda. V odůvodnění těchto opatření (společných i specifických) jsou pak popsány konkrétní důvody pro jejich uplatnění včetně vazeb na související oborovou legislativu.

K ovzduší obdobně jako výše uvedená 13. připomínka obce Jenštejn.

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: „*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 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.“ 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. 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 PM₁₀ 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 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku – citace viz výše v rámci vypořádání připomínky č. 12 obce Jenštejn)

K hluku:

Nejvyšší správní soud rozhodnutím č. j. 1 As 135/2011 ze dne 31. 1. 2012 potvrdil rozsudek Městského soudu v Praze čj. 10Ca 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 zátěži 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.

Z výše uvedeného je patrné, že citovaný judikát se vztahuje k fázi územního řízení, nikoliv k problematice pořizování ÚPD. Ve spojení s rozsudkem Nejvyššího správního soudu 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 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. 10A 159/2015 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku – citace viz výše v rámci vypořádání připomínky č. 12 obce Jenštejn).

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 sidel 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“.

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.

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.“

V **posudku** na záměr „Letiště Vodochody“ v procesu EIA (kód záměru MZP257) se uvádí: „Napojení letiště Vodochody na stávající dopravní infrastrukturu, které je navrženo v souvislosti s plánovaným zprovozněním letiště pro civilní provoz, zahrnuje úpravy stávajících komunikací II/608 a III/0087 v blízkosti areálu letiště a také novou mimoúrovňovou křižovatku s dálnicí D8.

Oblast bude (na základě dopravního posouzení společnosti CityPlan i podle původní studie VPÚ z roku 2006) generovat po realizaci záměru více než 10 000 pohybů vozidel/24hod, které by využívaly napojení na dálnici D8, proto je možné uvažovat i s menší vzdáleností než 4 km mezi sousedními křižovatkami na dálnici, jak připouští norma ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic. Navržené dopravní napojení je nejkratším napojením na vysokokapacitní infrastrukturu, s nejmenším dopadem na zábery půdy (v okolí převážně chráněné jako ZPF). Hledání jakéhokoliv jiného řešení napojení areálu letiště a lokality města Odolena Voda na dálnici D8 (např.: v připomínkách k dokumentaci navrhované vedení provozu po stávající II/608 obchvatem Kličan a dále k okružním křižovatkám u Zdib) postrádá logiku, protože by vyžadovalo změnu územních plánů několika obcí, problematický výkup pozemků, významný zábor zemědělské půdy a navíc by stejně neřešilo kapacitní problémy spojené s předpokládaným nárůstem obyvatel a tím i dopravy v obcích podél II/608 (Kličany, Klecany), či I/9 (Libeznice, Bašť) a pozemním provozem generovaným provozem letiště Vodochody.“

V připomínce citovaná „Dopravně-inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště Vodochody a napojení na komunikační síť“ sice uvádí, že: „na silnici II/608 od letiště Vodochody po exit 9 dálnice D dojde k nárůstu intenzity dopravy o 200 – 900 voz/24h“, ale zároveň také uvádí, že: „Bude-li realizován rozvoj letiště Vodochody a zprovozněna MÚK Odolena Voda, dojde k výrazným změnám v intenzitách dopravy na okolní síti:

- Intenzita na dálnici D8 mezi exitem č. 1 a 9 naroste o 10 tisíc voz/24h, přičemž nárůst není způsoben pouze dopravou generovanou letištěm Vodochody, nýbrž i vozidly se zdrojem/cílem dopravy v Odolena Vodě a okolí;
- na silnici II/608 jižně od letiště Vodochody intenzita poklesne téměř o 4,5 tisíc voz/24h - zde se projevuje pozitivní vliv MÚK Odolena Voda;
- pokles intenzit je vidět rovněž na silnici III/0081 (exit 9) v hodnotě 1 800 voz/24h a na silnici III/24211 v hodnotě 1 250 voz/24h. V obou případech jde o pozitivní vliv MUK Odolena Voda;
- nárůst dopravy se projeví i na přístupové komunikaci z MUK Odolena Voda do obce Odolena Voda, který činí 1 500 voz/24h;
- ostatní komunikace v okolí vykazují zanedbatelnou změnu intenzity dopravy.

Takže podle předmětné studie je naprostý nepoměr mezi změnami intenzit na dotčených komunikacích (v součtu: snížení o cca 7 500 voz/24h a zvýšení o cca 2 500 voz/24h) s tím, že doprava bude převedena na dálnici D8. Pokud by nedošlo k realizaci záměru MÚK Odolena Voda a zároveň došlo k realizaci rozvoje Letiště Vodochody, byla by ta samá dotčená síť neúměrně přetížena.

Připomínka:

2. Neposouzení vlivů na veřejné zdraví

Podatel 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 povinností 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 (hrozících) 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, 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 hrozících zdravotních problémů a nevymezil, jaký vliv na ně může koncepce mít. Z tohoto důvodu je předložené vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví naprosto nedostatečné.

Tentokrát se v rámci návrhu 2 aktualizace ZÚR k vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví přidalo ještě další pochybení, a to sice v absenci autorizované osoby, která by byla vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví oprávněna provádět.

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 osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. 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.

Z těchto důvodů tedy v rozporu s požadavky stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nebylo u předloženého návrhu řádně a dostatečně provedeno vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Vypořádání připomínky:

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 SZ, 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)“.

Pro větší přehlednost bude v rámci úprav pro veřejné projednání text vyhodnocení SEA tato problematika podrobněji rozvedena.

Mgr. Jan Karel je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví čj. MZDR 7636/2015-2OVZ s platností do 19. 6. 2020. Tento údaj bude do textové části vyhodnocení SEA doplněn.

Připomínka:

3. Nesprávné posouzení kumulativních a synergických vlivů

Podatel dále k předloženému návrhu 2. aktualizace ZÚR namítá, že ve vztahu k záměru D006 neobsahuje dostatečné posouzení kumulativních a synergických vlivů, přičemž závěr o výsledném dlouhodobém snížení imisí i hlukové zátěže obytné zástavby nemůže obstát, jak již bylo uvedeno výše.

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 mohli ve svém vzájemném souběhu působit na životní prostředí. V předloženém vyhodnocení vlivů na životní prostředí je na str. 188 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, či zamýšlené rozšíření Letiště Vodochody. Pokud tedy nebyly identifikovány všechny závěry, které ovlivňují stav životního prostředí v dané lokalitě, nebylo možné ani provést odpovídající vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Je zřejmé, že 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 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 Dolínek) 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 vysoko rychlostní 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 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 hodnoceny 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.

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.

Podatel si dále dovoluje upozornit na skutečnost, že v mezidobí od vydání ZÚR Středočeského kraje došlo usnesením Ministerstva životního prostředí ze dne 13. 6. 2014, č. j. 42412/ENV/14, ke zrušení stanoviska EIA č. j. 71411/ENV/13, 76786/ENV/13 ze dne 29. 10. 2013 k záměru "Letiště Vodochody." Rozhodnutím ministra životního prostředí ze dne 23. 10. 2014 bylo uvedené usnesení potvrzeno a pravomocným zrušením výše uvedeného stanoviska byl proces EIA vrácen do fáze posudku, a to z důvodu nedostatečného posouzení vlivů záměru na vodohospodářskou situaci v dotčeném území, jakož i na nedostatečné vyhodnocení hlukové zátěže.

V současnosti tedy není postaveno na jisto, jaký vliv bude mít na dané území plánované rozšíření Letiště Vodochody a zda bude vydáno souhlasné či nesouhlasné stanovisko. Jelikož se jedná o záměr s naprosto zásadním vlivem na životní prostředí širokého okolí, je potřeba jeho vlivy rovněž zařadit do vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Vlivy letiště v případě jeho rozšíření by v případě realizace mohly být naprosto zásadní, neboť 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 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 připočíst pohyb letadel, který se předpokládá v počtu cca 100 letadel denně.

Pokud bylo v současnosti stanovisko EIA zrušeno, nelze vůbec postaveno najisto, jaké vlivy bude rozšíření letiště mít, nelze ani s jistotou konstatovat, jaké bude výsledné zatížení daného území hlukem a znečištěním ovzduší v dané lokalitě, a zda je tedy únosné umísťovat do území záměr D006. Velký význam vyhodnocování kumulativních a synergických vlivů na úrovni ZÚR je přitom potvrzen i stabilní judikaturou správních soudů. V této souvislosti lze odkázat například 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 rovněž 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. ", nebo 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 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 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.

Vypořádání připomínky:

Obecně k vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů:

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 ČR 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. Kumulativní a synergické vlivy (1:100 000) 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 5ti 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:

- a) jsou v rámci posouzení kumulativních a synergických vlivů náležitě zohledněny vlivy ostatních ploch a koridorů vymezených v ZÚR SK;
- b) oblastí s možným výskytem kumulativních a synergických vlivů, ať už z důvodu prostorové koncentrace navrhovaných záměrů nebo z důvodu identifikované stávající limitní zátěže“ v rámci SEA jsou vymezeny a v posouzení zohledněny;

c) kvalitativní i kvantitativní hodnocení kumulativních a synergických vlivů je provedeno.

V rámci úprav vyhodnocení SEA (pro veřejné projednání) budou více verbálně provázány „složková schémata“, uvedená ve výkresu A.VI. Kumulativní a synergické vlivy“ se „složkovou analýzou“ obsaženou v kap. 4. a 5. textové části.

Kumulativní a synergické vlivy MÚK Odolena Voda - D006

Podatel v připomínce pouze uvádí opětovnou argumentaci, která se týká kumulativních a synergických vlivů, z žalobního návrhu Bc. Michala Dobeše, Zdeňka Vrtišky, Zuzany Švecové a obce Panenské Břežany (s právním zástupcem JUDr. Ondřejem Tošnerem), ve které se domáhají zrušení části grafického i textového vymezení veřejně prospěšné stavby s označením D006 a popisem „Koridor dálnice D8: doplnění MÚK Odolena Voda“.

Jak zpracovatel vyhodnocení SEA uvádí v Komentáři na str. 4, připomínka nevyhodnocení kumulativních a synergických vlivů nebyla Krajským soudem v Praze v rozsudku č. j. 50A 1/2014 – 94 ze dne 1. července 2014 shledána důvodnou.

Citace z rozsudku: „*Samotný věcný závěr, že záměr MÚK D006 nebude vykazovat relevantní kumulativní a synergické vlivy na žádnou ze sledovaných složek životního prostředí, pak soud akceptuje a to s ohledem na povahu a vzdálenost jednotlivých záměrů, které lze v dané oblasti zvažovat. Na vysvětlenou k tomu soud uvádí, že kumulace vlivů je dána součtem vlivů stejného druhu, tj. v daném případě by přicházela do úvahy kumulace vlivů silniční dopravy z dálnice D8 a silnice III/0087 a nově navrhovaného záměru MÚK D006, který je ovšem v podstatě součástí dálnice D8. Nelze proto odhlédnout od toho, že při nerozšíření letiště Vodochody (k tomu podrobněji dále), nelze myslitelně předpokládat relevantní navýšení dopravy v místě jen v důsledku umístění mimoúrovňové křižovatky, která pouze odvede dopravu, která se na dálnici již nachází, byť jisté dílčí zvýšení dopravy jistě vyloučit nelze. Synergický vliv pak vzniká působením vlivů různého druhu a je od těchto vlivů odlišný. Pro tento případ navrhovatelé tvrdí společné působení MÚK D006, dálnice D8, komunikace III/0087, letiště Vodochody, vysokorychlostní tratě Praha – Lovosice (VPS D201) a emisní spady z chemických provozů v Neratovicích a Kralupech. I vznik synergického vlivu lze však vyloučit, a to jednak s argumentací jako v případě vlivů kumulativních, tj. že záměr MÚK D006 z povahy věci nemůže sám o sobě přinést novou významnou zátěž, a také s argumentací dostatečné vzájemné vzdálenosti jednotlivých uvedených záměrů. K problematice rozšíření letiště Vodochody soud dodává, že jestliže ZÚR tento záměr nezpracovávají, nelze tímto záměrem argumentovat jako s potenciálním zdrojem vlivů. Nic na tom nemění fakt, že je tento záměr již delší dobu prověřován v jiných studiích. Rozhodné z hlediska vyhodnocování kumulativních a synergických vlivů je pouze to, zda je tento záměr součástí ZÚR. Že ZÚR neřeší změny ve využití letiště Vodochody, přitom potvrzuje i rozhodnutí o námitce navrhovatele d) a dalších (například obce Bašť) ve vztahu k vyřazení zmínky o ověřování a sledování využití letiště Vodochody pro veřejný mezinárodní provoz (kap. 2.1, bod 11 písm. h) z návrhu ZÚR a jeho odůvodnění, kdy této námitce odpůrce vyhověl s argumentem, že ZÚR změny ve využití letiště Vodochody neřeší (viz Vyhodnocení námitek podaných k návrhu ZÚR, str. 1 a str. 144).*

Za této situace, kdy soud neshledává pochybení v tom, že ve vztahu k MÚK D006 nebyly identifikovány relevantní kumulativní a synergické vlivy, není na místě odpůrci vytýkat ani nedostatečné vyhodnocení neexistujících kumulativních a synergických vlivů, a to včetně nezpracované metodiky takového vyhodnocení.

Tato námitka je proto nedůvodná.

Vzhledem k tomu, že i soud se přiklonil k faktu, že u záměru D006 nevznikají kumulativní a synergické vlivy a podmínky se v průběhu 3 let nezměnily, není připomínka důvodná.

Připomínka:

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 se na str. 190 uvádí "instalace tichého povrchu vozovek, snížení nejvyšší dovolené rychlosti, částečné omezení průjezdu nákladní dopravy (např. určité tonáže, v nočních hodinách apod.). Doplnujícím opatřením může být též výměna běžných oken za okna protihluková" a "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." Na jiném místě zase dokument uvádí jako kompenzační opatření: "částečné omezení průjezdu nákladní dopravy (např. určité tonáže, v nočních hodinách apod.). "

Pomine-li podatel skutečnost, že část opatření je takřka nerealizovatelná, jelikož není v dispozici pořizovatele (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 omezené míře (omezený okruh dopravních prostředků či časové omezení provozu), na stranu druhou uvádí jako účel MÚK D006 právě přenesení dopravní zátěže z jiných dopravních úseků. Z uvedeného je zřejmé, že uváděná kompenzační opatření jsou navrhována 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.

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.

Vypořádání připomínky:

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 vymahatelnost. Z tohoto rámce vychází příloha SZ, vymezující rámcový obsah vyhodnocení vlivů PÚR a ÚPD na ŽP, novelizovaná zák. č. 350/2012 Sb., která v bodu 11. 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 stavebního zákona jako „úkoly pro územní plánování“.

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 v 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 stavebního zákona.

K problematice „testování“ navrhovaných opatření z hlediska jejich účinnosti se vyjádřil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 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.“

Připomínka:

5. Nepроверení variant stavby MÚK a výběru varianty nejvhodnější

V návrhu AZÚR SK nebyly prověřovány, navrženy, hodnoceny ani posuzovány žádné varianty MÚK D006. Pokud má být nalezeno skutečně řešení odpovídající požadavkům stavebního zákona, je nezbytné, aby byly vybrány a řešeny ty varianty, které mohou reálně odstranit negativní vlivy vyvolané danými liniovými stavbami, jednak aby na základě řádného vyhodnocení těchto variant byla vybrána varianta s nejmenšími negativními vlivy na území. Jestliže však nebyly vybrány a hodnoceny žádné varianty, je zřejmé, že nemůže ani dojít k výběru varianty, která může obstát.

V souvislosti s výše uvedeným je možné 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. "

Považujeme za zásadní zmínit, 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.

Návrh AZÚR SK však 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 připomínek, navrhovaná MÚK D006 je právě v nesouladu s požadavky stavebního zákona, kdy je vytvořeno konfliktní místo, a to ačkoli nepochybně existují jiné vhodné varianty. Máme za to, že napojení letiště Vodochody a průmyslových areálů by mohlo být realizováno posunutím navržené mimoúrovňové křižovatky po trase dálnice D8, a to aniž by došlo ke střetu s obytnou zástavbou. Uvedeným by též došlo k odstranění nedostatečné mezikřižovatkové vzdálenosti, 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 Ůžice pouze cca 3,5 km. Je tedy nepochybné, že MÚK D006 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 sídelní útvary.

Vypořádání připomínky:

MÚK Odolena Voda, VPS D006 ve 2. Akt ZÚR SK je umístěna z dopravního hlediska v optimální poloze. Na jedné straně napojení Města Odolena Voda, na druhé straně napojení průmyslových ploch Aero Vodochody. Přitom vazba průmyslových ploch na město (pokud jde subjektu uplatňujícímu připomínku o její negativní vlivy) se realizuje existujícím nadjezdem ve stejné míře již dnes bez MÚK.

Vyhodnocování jiných variant proto není smysluplné. Vazby města Odolena Voda na hl. m. Prahu se dnes realizují po stejné silnici III/0087 s napojením na II/608 (namísto toho se doprava na Prahu bude od MÚK realizovat po dálnici D8). Není proto důvod očekávat zvýšení dopravní zátěže v tomto směru, ani ve směru opačném z hl. m. Prahy na Odolena Vodu. Vzdálenost sousedních křižovatek by byla 6,2 km (Zdíby) a 3,8 km (Ůžice).

Pro minimalizaci negativních vlivů na ŽP a obyvatelstvo, jsou navržena opatření (viz vypořádání níže).

Připomínka:

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 (za stavitelného) 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 nemá jednat jen o zlepšení napojení přilehlého sídla (Dolínek), ale o umožnění napojení záměru letiště Vodochody a komerčních a skladových zón kolem dálnice D8. 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.

Jinak řečeno, 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 v její blízkosti).

AZÚR SK přitom 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.

Podatel konstatuje, 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 nenaplnuje cíle a úkoly územního plánování, neboť z hledisek ochrany zdraví a životního prostředí, urbanistických hodnot apod., 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 jinam, než tam, kde ji právě AZÚR SK navrhuje.

Podle § 19 odst. 1 písm. c) a m) stavebního zákona 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 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 jde 2. aktualizace ZÚR tedy zcela protisměrně 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 2. aktualizace ZÚR navržena v rozporu s § 18 odst. 1 a 3 a § 19 odst. 1 písm. c) a m) stavebního zákona.

Vypořádání připomínky:

Umístěním VPS D006 MÚK Odolena Voda nevznikne nový střet v území, a to z následujících důvodů. Cílem umístění této křižovatky je odlehčení dopravní zátěže obytných území na silnici II/608, která jsou v současné době nadměrně zatěžována právě dopravou například z Odolena Vody do hl. m. Prahy. Po realizaci nové MÚK bude tato doprava realizována po dálnici D8 a ŽP v těchto obcích se zlepší. Tím se naplňuje úkol územního plánování. Současně, aby bylo zabráněno novým negativním vlivům, kterých se obávají subjekty podávající tuto připomínku, jsou navržena ve 2. Akt ZÚR SK opatření v článku (120) na základě doporučení VVURÚ, část A – Vyhodnocení SEA.

Pro MÚK Odolena Voda se navrhuje úkoly pro územní plánování:

při návrhu využití území, které navazuje na koridor dálnice D8 v prostoru navržené MÚK, zohlednit možné dopady dopravy na hygienu prostředí a do blízkosti

budoucí MÚK neumísťovat nově citlivé funkce (zejména bydlení, školství, zdravotnictví). Tento úkol je směřován zejména do procesu přípravy nového územního plánu města Odolena Voda. V prostoru s předpokládanými negativními vlivy na ŽP od navržené MÚK na D8 nesmí být umísťovány citlivé funkce (zejména bydlení, školství, zdravotnictví).

Tato MÚK byla již v ÚPD kraje vymezena již v roce 2006 (ÚP VÚC Pražského regionu), takže je stavbou dlouhodobě v ÚPD stabilizovanou.

V článku (191b) 2. Akt ZÚR SK se stanovují další požadavky na využití vymezených plocha koridorů:

- minimalizace vlivů na kvalitu obytného prostředí,
- využívání dostatečně vodných recipientů pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující jejich zasakování,
- ochrana odtokových poměrů při křížení vodních toků,
- minimalizace záborů ZPF I. a II. třídy ochrany,
- minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty území a zachování průchodnosti dotčeného území.

Emise polutantů a hluku z dopravy představují jednu z hlavních zátěží ŽP v území dotčeném návrhem 2. Akt ZÚR SK. Pokud se v dotčeném území nachází obytná zástavba, mohou být emise spolu s hlukem zdrojem narušení faktorů pohody a v případě překročení platných hygienických limitů také zdrojem zdravotních rizik pro tamější obyvatelstvo. Tento předpoklad (tj. výskyt obytné zástavby v blízkosti vymezených ploch a koridorů) je v případě návrhu 2. Akt ZÚR SK splněn u všech koridorů a ploch navržených k vymezení. Tímto prizmatem je třeba chápat požadavek na uplatňování podmínky minimalizace vlivů na kvalitu obytného prostředí při upřesňování optimální stopy komunikace v rámci vymezeného koridoru, v rámci technického řešení vlastní komunikace a případný návrh dalších technických opatření k minimalizaci vlivů provozu komunikace na obytné prostředí. Tato řešení logicky musí zároveň zohledňovat všechny ostatní souvislosti a jevy v území s přihlédnutím k vyváženosti jednotlivých zájmů, hospodárnosti, efektivnosti a náročnosti řešení ve vztahu k dosažení sledovaného cíle.

Realizace dopravních staveb (zejména silničních) je spojena s nárůstem zpevněných ploch a tedy se zrychlením povrchového odtoku srážkových vod, zpravidla znečištěných provozem komunikace (ropné produkty, oděrky pneumatik atp.). Řešení nezávadného zneškodnění znečištěných splachových vod s cílem ochrany jakosti povrchových a podzemních vod dotčeného území je úkolem projektové dokumentace stavby. Uplatnění podmínky na využívání dostatečně vodných recipientů pro odvádění (již vyčištěných) vod, resp. preference řešení umožňujících zasakování těchto vod souvisí s nutností minimalizace negativních dopadů na odtokové poměry dotčených území. V území dotčeném návrhem 2. Akt ZÚR SK převažují drobné vodní toky s kolísavou vodností. Zatížení těchto recipientů odváděním srážkových vod z kapacitních dopravních staveb je spojeno (zejména v případě extrémních srážek) s rizikem zásadní změny jejich hydrologických poměrů, vlivů na biotu vázanou na předmětnou vodoteč a celkové degradace toku a přilehlých ploch.

S ochranou odtokových poměrů je spojen také požadavek na odpovídající řešení křížení vodních toků a jejich záplavových území, které protínají vymezené koridory dopravních staveb. Zachování plynulého odtoku v záplavových územích a obecně v údolních nivách vodních toků je nezbytné z důvodu zajištění bezpečného převedení povodňového územím, ochrany lidského zdraví a majetku v blízkosti vodního toku.

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. tříd ochrany. Zábor kvalitních půd v převážné většině záměrů, lokalizovaných do tohoto území, je proto nevyhnutelný. 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 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. Vzhledem k tomu, že v případě návrhu 2. Akt ZÚR SK se ve všech případech jedná o koridory a plochy veřejné infrastruktury, jejichž

vymezení je v souladu s čl. (39) a (40) platné Akt č. 1 PÚR, je nutné požadavek na minimalizaci záborů ZPF I. a II. třídy ochrany uplatňovat v rámci ÚPD dotčených obcí při upřesňování vymezení posuzovaných ploch a koridorů a zejména při navazujícím rozhodování o území.

Ve volné krajině mohou dopravní stavby nadmístního a republikového významu představovat ohrožení dosavadních přírodních a krajinných hodnot, které jsou předmětem obecné i zvláštní ochrany dle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, případě krajiny též ust. § 18 odst. 4 SZ. Stavby páteřních dopravních sítí svými technickými parametry zároveň přispívají k vytváření bariér v území a jeho fragmentaci s negativními důsledky jak pro člověka a krajinu, tak pro biologické organismy. Průchodnost území pro člověka je nezbytným předpokladem zajištění obsluhy území a dále jeho identifikace s okolní krajinou. V případě rostlinných a živočišných druhů existuje riziko degradace zejména u populací, jejichž rozmnožování je závislé na migraci v rozsáhlejších přírodních plochách. V měřítku podrobnosti ZÚR (1 : 100 000) není možné tuto problematiku včetně souvisejících hodnoty a limitů postihnout. S ohledem na platná ustanovení SZ (§ 36 odst. 5 a § 43 odst. 3) je uplatnění této podmínky závazné i ve vztahu k hodnotám a limitům sledovaným v podrobnosti územních plánů jako např. VKP, lokální ÚSES, nelesní krajinná zeleň, hodnotné biotopy nebo přírodní stanoviště, oblasti a místa krajinného rázu aj.

V článku (191c) 2. Akt ZÚR SK se stanovují úkoly pro územní plánování:

- v ÚP dotčených obcí upřesnit vymezení ploch dopravy (u silničních staveb včetně polohy mimoúrovňových křižovatek) s ohledem na:
 - o 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,
 - o zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
- při umísťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti ploch a koridorů vymezených v rámci 2. Akt ZÚR SK zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území ve vztahu k riziku možného překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby.

Požadavek dle první odrážky přímo navazuje na výše uvedené požadavky na využití ploch a koridorů. S ohledem na šířku vymezených koridorů dopravních staveb, lze emisní a hlukovou zátěž zastavěných území (zejména obytných) významně ovlivnit konkrétním trasováním v rámci vymezeného koridoru, případně vytvořením územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření. V rámci koridorů vymezených návrhem 2. Akt ZÚR SK je proto uloženo hledat v územních plánech dotčených obcí takové upřesněné vedení trasy, které bude vyvolávat co nejmenší vliv na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby, přičemž vymezené plochy musí umožnit nejen vyhledání optimální trasy komunikace, ale také případnou realizaci technických opatření pro minimalizaci vlivů zejména na stávající obytnou zástavbu (ochranná zeleň snižující prašnost, protihlukové valy nebo stěny). Územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření je žádoucí v konkrétních případech uvedených níže vytvářet s rezervou 3dB. Důvody pro stanovení této rezervy vycházejí z principu předběžné opatrnosti, neboť reálná hluková zátěž v době realizace stavby může být z důvodu vyšších než předpokládaných dopravních intenzit vyšší než udávají současné modelové výpočty, a může tak vyžadovat větší rozsah ochranných opatření včetně s tím souvisejících územních nároků. Stejně tak ve využití území v okolí budoucí stavby může dojít ke změnám, přičemž významným aspektem pro rozsah protihlukových opatření jsou kromě funkce objektů a jejich vzdálenosti od komunikace také jejich konkrétní technické parametry, zejména počet nadzemních podlaží. Výše této rezervy (3dB) je stanovena na základě dosavadních zkušeností a dobré praxe, vyplývající ze zjištěných odchylek mezi výsledky modelových výpočtů (akustické studie) a reálné hlukové situace po dokončení stavby. Druhým důvodem je měřítko podrobnosti ZÚR, ve kterém není možné zohlednit technické řešení dané stavby.

V rámci stanovení podmínek pro plochy s rozdílným způsobem využití v navazující ÚPD je nezbytné volit takové řešení, které minimalizuje riziko vlivů záměru na obytné území, tj. např. nenavrhovat do blízkosti koridorů plochy bydlení.

Obdobně problematika prostupnosti území pro pěší a cyklisty je primárně řešitelná nástroji územního plánování. Preference využití míst křížení dopravních staveb se stávající sítí cest a komunikací sleduje za cíl zachování komunikačních směrů dlouhodobě využívaných obyvatelstvem dotčeného území.

Úkol zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území při umísťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti posuzovaných koridorů a ploch vyplývá z identifikovaného rizika možného překročení platných hygienických limitů umístěním příslušné stavby v důsledku kumulativního, případně synergického působení ve spojení se stávající zátěží dotčeného území na úrovních blízkých hodnotám platných hygienických limitů.

Z uvedeného je zřejmé, že 2. Akt ZÚR SK při umístění MÚK Odolena Voda velice zodpovědně s vědomím potřeby předcházet možným střetům v území, navrhla opatření, která budou minimalizovat možné negativní vlivy na ŽP a obyvatelstvo.

Připomínka:

7. Rozpor s požadavky nadřazených a jiných koncepčních dokumentů

Podle § 31 odst. 4 stavebního zákona je Politika územního rozvoje ČR (PÚR) závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje. V hlediscích, jak jsou již uvedeny výše, je nutno též konstatovat nesoulad AZÚR SK v rozsahu MÚK D006 s PÚR.

Dle bodu 16 kapitoly 2.2. PÚR - Republikové priority - je závazným požadavkem pro navazující územně plánovací dokumentaci také dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav a hodnoty území. Tento požadavek není respektován. Má-li být úkolem ZÚR zajištění potřeb rozvoje území kraje při dosažení souladu všech zájmů v území, potom je zřejmé, že tento zákonný požadavek naplněn není, neboť sleduje jen jeden cíl, avšak na úkor zájmů jiných, a to aniž by to bylo k naplnění tohoto cíle nutné. Záměr totiž není situován do místa co nejméně konfliktního.

Dle bodu 24a kapitoly 2.2. PÚR - Republikové priority je na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu.

PÚR totiž vychází ze zásady, že dalšímu zhoršování již nadlimitního stavu je nutno předcházet, tedy vyhnout se např. situování záměrů, jež tento stav mohou zhoršit, do takového území. SEA zpracovaná k AZÚR SK k tomuto uvádí, že „2. aktualizace ZÚR SK reaguje na nebezpečí překračování mezních hodnot imisních limitů několika opatřeními“. V dané oblasti je však v místě MÚK D006 nadlimitním již stávající stav, nikoli že by překročení limitů teprve hrozilo. Z tohoto důvodu tedy uvedený požadavek PÚR není splněn. AZÚR SK zhoršování stávajícího stavu nepředchází (právě naopak), pouze se snaží nějakými opatřeními zhoršení situace minimalizovat, což ovšem není předcházení zhoršování daného stavu, ale pouze řešení jeho následků. Navíc, jak bylo rozvedeno výše, ani navržená kompenzační opatření nejsou dostatečně odůvodněna.

Stejně tak lze uvést rozpor s PÚR ve vztahu k Ten - T. V článku 23 PÚR jsou vymezeny následující úkoly: "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 CR 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 zástavby hlavních center osídlení."

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: "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." Umístění MÚK, které se nachází na dálnici D8, tak jak je obsažena v návrhu AZÚR SK, ovšem prochází v těsné blízkosti zastavěného území, není tedy zajištěn požadavek dostatečného odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.

Návrh AZÚR SK je v rozporu s PÚR a směrnicí 1692/96/ES. Z tohoto důvodu nejsou splněny požadavky § 40 odst. 1. písm. a) stavebního zákona.

Dále lze uvést, že je AZÚR SK i v rozporu 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, tedy je zcela v protikladu s výše uvedenými cíli strategických dokumentů.

Vypořádání připomínky:

V souladu s principy udržitelného rozvoje (viz Strategie udržitelného rozvoje) je MÚK Odolena Voda umístěna tak, aby byly splněny jak požadavky na ochranu ŽP, tak i požadavky na sociální a ekonomickou udržitelnost záměrů. Není proto možné navrhnout křižovátku v místě, kde by byl její vliv na ŽP menší, ale její dopravní funkce nevyhovující a náklady na výstavbu a provoz vysoké. 2. Akt ZÚR SK navrhla v případě MÚK Odolena Voda přiměřené řešení ve vztahu ke všem pilířům udržitelného rozvoje. Předkladatel 2. Akt ZÚR SK je přesvědčen, že lze navrhnout taková opatření k minimalizaci vlivu MÚK na ŽP a obyvatelstvo, která ochrání 200m vzdálenou obytnou zástavbu. Přitom je třeba připomenout, že tato MÚK byla již v ÚPD kraje vymezena již v roce 2006 (ÚP VUC Pražského regionu), takže je stavbou dlouhodobě v ÚPD stabilizovanou.

Co se týče Dopravní politiky ČR je umístění této MÚK právě jejím naplněním, neboť řeší odvedení tranzitní, ale i regionální dopravy na komunikaci odpovídajících parametrů (dálnici D8) ze silnice II. třídy, která prochází zastavěným územím několika obcí.

Strategie regionálního rozvoje, jejímž cílem je mimo jiné zklidňování průtahů, je záměrem VPS D006 rovněž naplněna.

Připomínka:

8. Rozpor s požadavky na ochranu zemědělského půdního fondu

Podatel dále nesouhlasí s provedeným vyhodnocením vlivů na zemědělský půdní fond. Na str. 199 předloženého vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů se ve vztahu k MÚK D006 uvádí, že „Plocha pro MÚK neleží v území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů ani limitně zatížené oblasti na ZPF. Pouze v rámci obce Odolena Voda jsou vymezeny zastavitelné plochy. V tomto ohledu tedy dojde ke vzniku kumulativních a synergických vlivů. Nicméně tyto vlivy jsou hodnoceny jako mírné, MÚK bude spojen pouze s málo významným vlivem na ZPF.“

V příloze č. 1 k předloženému posouzení SEA jsou pak dlouhodobé vlivy hodnoceny známkou „1“ s odůvodněním „Části MÚK ležící mimo komunikace D8 a III/0087 se nachází na ZPF (převážně II. třídy ochrany, celkově za MÚK cca 80% půd v této třídě ochrany).“ a kumulativní a synergické vlivy hodnocením „0/-1“ s odůvodněním „Ke vzniku kumulativních a synergických vlivů dojde v rámci rozvojových aktivit města Odolena Voda (vymezeny zastavitelné plochy).“

V prvé řadě považuje podatel, stejně jako je tomu u vyhodnocení vlivů na ovzduší a veřejné zdraví, uvedené hodnocení vlivů na zemědělský půdní fond jako naprosto nedostatečné a nepřezkoumatelné, když neobsahuje vlastní vyhodnocení jednotlivých vlivů, zejména vlivů synergických a kumulativních a navíc ani neuvádí adekvátní kompenzační opatření.

Dále je však uvedené hodnocení nedostatečné z důvodu rozporu s požadavky na ochranu ZPF stanovenými zvláštními právními předpisy. Ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, přitom stanovuje: „Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací

činnosti prováděné podle zvláštních předpisů 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.“ Podle podatele je zřejmé, že předložená AZÚR SK výše uvedeným požadavkům nevyhovuje, když se vůbec nezabývá vyhodnocením jiných variant, které by byl z hlediska ochrany ZPF méně invazivní a již vůbec není výběr zvolené varianty z tohoto pohledu řádně zdůvodněn. Návrh AZÚR SK je tak ve vztahu k záměru D006 v rozporu s principem ochrany zemědělského půdního fondu.

Vypořádání připomínky:

Zábor pro MÚK Odolena Voda, pro VPS D006, se týká půd třídy ochrany 2. Zábor však není rozsáhlý (viz kapitola Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu) a je umístěný v pásu území mezi městem Odolena Voda (dálnice D8) a průmyslovými plochami Aero Vodochody a.s. (silnice II/608). Tyto plochy jsou v pořizovaném územním plánu města uvažovány rovněž k zastavění. V tomto území se i v širším okolí vyskytují kvalitní půdy, takže nelze nalézt ani z hlediska záboru ZPF výhodnější variantu.

Záměr MÚK Odolena Voda 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 DO na úseku ochrany ZPF (tedy s MŽP), který tak vyjádřil souhlas s řešením i tohoto záměru.

Odnětí půdy ze ZPF (§ 9 zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů) výhradně pro daný účel je garantováno vymezením dané plochy v platné ÚPD, nikoliv posouzením SEA. Úkolem vyhodnocení SEA je identifikace významných vlivů, posouzení jejich rozsahu a významnosti a návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci těchto vlivů.

Městská část **Praha 11**, Ocelíkova 672, 149 41 Praha 415, č. j. 164594/2015/KUSK, doručeno dne 22. 12. 2015

Plně se ztotožňuje s vyjádřením městské části Praha – Křeslice

Připomínka:

Nesouhlasíme s vymezením koridoru trasy VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka. Nesouhlasíme s vymezením výše uvedeného jako veřejně prospěšné stavby, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení a snížení nebo kompenzaci záporných vlivů.

Vypořádání připomínky:

Koridor D054 bude v návrhu 2. Akt ZÚR SK ponechán z důvodů uvedených v rámci vypořádání následujících připomínek a připomínek města Jesenice.

Připomínka:

V zásadě je nutné posoudit potřebnost celé stavby a její kumulativní vlivy na okolí (např. křížení Vestecké spojky s dálnicí D1 a silnicí 3. třídy Kunratická – K Labeškám). 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. Vzhledem k zaústění Vestecké spojky na SOKP v blízkosti zaústění plánovaného koridoru dálnice D3 by Vestecká spojka (coby nezaplatněná 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 SOKP a z tohoto pohledu je nadbytečná. V mnoha dopravních směrech by byla Vestecká spojka „zkratkou“ k SOKP. Po zprovoznění Vestecké spojky by vznikl tlak na její další prodloužení od dálnice D1 dál na severovýchod kolem Milíčovského lesa, Křeslic a Petrovic v původní tzv. krátké variantě okruhu označované JVK. Tak by tato komunikace zcela suplovala SOKP v uvedeném segmentu a stala by se jeho „zkratkou“. Je naprosto nepřijatelné pokračování Vestecké spojky podél Milíčovského lesa přes MČ Praha Křeslice.

Vypořádání připomínky:

Posouzení potřebnosti je obsaženo v kapitole 2.3.3 „VPS D054: propojení Vestec: II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka“ Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK.

Navrhovaná Vestecká spojka umožňuje propojení mezi dnešní silnicí II/603 a dálnicí D1. V místě jejího připojení na silnici II/603 je 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 „Vestecké spojky“ do jiného kapacitního radiálního tahu, a to na dálnici D1. Význam „Vestecké 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 hl. m. 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 hl. m. Prahy zůstane převážně v současném koridoru silnice I/3 a D1.

Vedení tranzitní dopravy se „Vestecké spojky“ nedotýká. Vestecká 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 – dojížděka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v hl. m. Praze.

Představa uvedená v připomínce, že by se Vestecká spojka stala „souběžným, paralelním vedením dálnic vedle SOKP“ 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. 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.

Připomínka:

Mezi zásadní negativní vlivy dále patří hluková a imisní zátěž, kterou by případná stavba mohla přinést. 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 a MČ Praha – Šeberov). Zároveň významné přiblížení obytné zástavby a pozemků určených k bytové zástavbě ke koridoru Vestecké spojky (zejména v obcích Vestec, Jesenice, Průhonice a MČ Praha – Šeberov) znamená, že stavba by neměla být realizována z hlediska překračování závazných limitů hluku ani při realizaci dostupných protihlukových opatření. Co se týká škodlivých vlivů na ovzduší, je již dnes zřejmé, že překračování imisních limitů v dané oblasti je zcela běžné a plánována stavba by do oblasti přinesla jen další zátěž.

Vypořádání připomínky:

Zákon 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: „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 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.“ Zcela jednoznačně jsou tedy stanoveny podmínky, za nichž lze v oblasti s překročenou imisní zátěží umisťovat další zdroje znečištění ovzduší. Prováděcím právním předpisem je vyhláška č. 415/2012 Sb., která uvedený příspěvek stanoví na 1 % ročního imisního limitu.

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 PM₁₀ 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 umisťování staveb v oblastech s aktuálně prokázanou nadlimitní zátěží, který uplatnil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. 10A 159/2015 ze dne 26. 02. 2016 (str. 122-123 rozsudku – citace viz výše v rámci vypořádání připomínky č. 12 obce Jenštejn)

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. 10A 159/2015 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku) citací z judikátu Nejvyššího správního soudu 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.

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.“

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., musejí 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 stavebního zákona, vymezující rámcový obsah vyhodnocení PÚR a ÚPD na ŽP (část A VVURÚ), provedená zák. č. 350/2012 Sb., konkrétně bodu 11., který „SEA“ ukládá navrhnout požadavky ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na ŽP.

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.

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 souhlasná stanoviska MŽP se záměry (viz http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP208) ze dne 15. 10. 2012 a ze dne 28. 1. 2013). Takže ani ve velmi podrobném měřítku se neprokázaly negativní skutečnosti z žádných hledisek.

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 neporušil. 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.

Připomínka:

Je zcela nejasné, na základě jakých podkladů byly vlivy na udržitelný rozvoj zjištěny a posouzeny. V návrhu aktualizace i jejího vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj chybí jakékoliv podkladové studie, např. hluková nebo imisní, ze kterých by bylo zřejmé, na čem se zakládá hodnocení záměru. Jakákoliv kompenzační opatření, která by měla negativním vlivům zabránit, jsou zcela nekonkrétní. Nejsou blíže konkretizována opatření, kterými bude zajištěno splnění

hlukových limitů (snížení maximální povolené rychlosti, výměna povrchu komunikace, zákaz vjezdu nákladních automobilů, dodatečná protihluková opatření, atd.). Negativní vlivy stavby, mezi které patří hluková a imisní zátěž, zásah do chráněných vodních zdrojů, zásah do zemědělského půdního fondu a vliv na životní prostředí obyvatel, považuje městská část Praha 11 za zcela zásadní a nepřijatelné.

Vypořádání připomínky:

viz vypořádání předchozí připomínky.

Použité podklady jsou uváděny v rámci příslušných kapitol vyhodnocení SEA, ke kterým se vztahují. Pro větší přehlednost bude v rámci úprav pro veřejné projednání text vyhodnocení SEA doplněn o kompletní přehled použitých podkladů.

Kvantitativní studie (především hluková a rozptylová) se na úrovni hodnocení ZÚR 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.

Městská část **Praha 20**, Jívanská 647, 193 00 Praha – Horní Počernice, č. j. 165029/2015/KUSK, doručeno dne 28. 12. 2015

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené obce Jenštejn

Připomínky:

Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.

Plné znění připomínek viz výše uvedené podání obce Jenštejn

0. Nesouhlas s vymezením VPS: SOKP úsek Ruzyně – Březiněves (2xMÚK) a VPS D011 – Silniční okruh kolem Prahy úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK)

1. Nedostatečné zdůvodnění potřebnosti vybrané varianty

2. Návrh AZÚR je invariantní

3. Návrh regionální varianty

4. Nesprávné Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

5. Rozpor se závazným stanoviskem EIA

6. Absence vymezení přivaděčů

7. Nepřímá aktualizace

8. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje

9. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území

10. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů

11. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování

12. Hluková zátěž

13. Imisní zátěž

14. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů
15. Chybějící podkladové studie
16. Kompenzační opatření
17. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
18. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000
19. Zásah do zemědělského půdního fondu
20. Posouzení vlivů na horninové prostředí

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedené obce Jenštejn.

Městská část **Praha - Ďáblice**, Květnová 553/52, 182 02 Praha – Ďáblice, č. j. 164557/2015/KUSK, doručeno dne 22. 12. 2015

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené obce Jenštejn

Připomínky:

Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.

Plné znění připomínek viz výše uvedené podání obce Jenštejn

0. Nesouhlas s vymezením VPS: SOKP úsek Ruzyně – Březiněves (2xMÚK) a VPS D011 – Silniční okruh kolem Prahy úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK)
1. Nedostatečné zdůvodnění potřeby vybrané varianty
2. Návrh AZÚR je invariantní
3. Návrh regionální varianty
4. Nesprávné Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
5. Rozpor se závazným stanoviskem EIA
6. Absence vymezení přívaděčů
7. Nepřímá aktualizace
8. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje
9. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území
10. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů
11. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování
12. Hluková zátěž
13. Imisní zátěž
14. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů
15. Chybějící podkladové studie

- 16. Kompenzační opatření
- 17. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
- 18. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000
- 19. Zásah do zemědělského půdního fondu
- 20. Posouzení vlivů na horninové prostředí

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedené obce Jenštejn

Městská část **Praha - Křeslice**, Štychova 2/34, 104 00 Praha 114, č. j. 164413/2015/KUSK, doručeno dne 22. 12. 2015

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného města Jesenice

Připomínky:

Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o. Znění připomínek viz výše uvedené podání města Jesenice (číslování připomínek se neshoduje, věcná shoda dle názvu připomínky).

- 0. Nesouhlas s vymezením VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka
- 1. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky
- 2. Návrh AZÚR je invariantní
- 3. Nepřímá aktualizace
- 4. Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZUR nenaplňuje cíle a úkoly územního plánování) - MÚK EXIT 4 není v ZUR hl. m. Prahy
- 5. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje
- 6. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území
- 7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování
- 8. Hluková zátěž
- 9. Imisní zátěž
- 10. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů
- 11. Chybějící podkladové studie
- 12. Kompenzační opatření
- 13. Zásah do chráněných vodních zdrojů
- 14. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
- 15. Zásah do zemědělského půdního fondu

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedeného podání města Jesenice.

Městská část **Praha - Lysolaje**, Kovárenská 8/5, 165 00 Praha - Lysolaje, č. j. 164723/2015/KUSK a č. j. 164725/2015/KUSK, obě doručena dne 23. 12. 2015

Připomínka:

K části 4. zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, bod 4., články (132) - (134), včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen VVURÚ) požadujeme: a) řádně vymežit rozvoj letiště Praha/Ruzyně na základě dlouhodobých požadavků na přepravu osob a nákladu v daném regionu se zohledněním již existujících letišť v Praze/Ruzyni a ve Vodochodech, b) následně zpracovat nové posouzení vlivů rozvoje letiště v Praze/Ruzyni na udržitelný rozvoj území.

Vypořádání připomínky:

Vymezení plochy pro rozvoj letiště odpovídá významu největšího mezinárodního letiště na území ČR, na kterém se realizuje více než 90% letecké dopravy v České republice. Tyto požadavky vyplývají z dlouhodobých prognóz rozvoje letecké dopravy v souvislostech evropských i metropolitních. V rozsahu, který odpovídá účelu dokumentace ZÚR, jsou popsány v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK, v kap. 2.3.5. VPS D300: plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně. Pro uspokojení rostoucí poptávky se letiště bez dalšího růstu a rozšíření kapacit neobejde. Česká republika se v EU zavázala k rozvoji letecké dopravy. V současnosti je Letiště Václava Havla Praha jediným českým letištem, které je, díky svému významu, schopno tento závazek splnit.

Připomínka:

1. Nedostatečné upřesnění rozvoje letiště Praha/Ruzyně

a) V rámci 2. AZÚR opět nebyl, stejně jako v aktualizaci ZÚR hlavního města Prahy, upřesněn rozvoj letiště tak, aby bylo možné posoudit vlivy realizace tohoto záměru na okolí a řádně odůvodnit omezení rozvoje okolních obcí. Vymezení pouhé plochy letiště nevypovídá nic o dlouhodobých přepravních kapacitách letiště a jeho vlivech na okolí. Dokumentace na úrovni ZÚR umožňuje posoudit proveditelnost nadmístních dopravních záměrů a závazně rozhodnout o způsobu a podmínkách naplňování PÚR, toto nebylo provedeno. Požadujeme vymežit dlouhodobý rozvoj letiště z hlediska rozsahu přepravy osob a nákladu a stanovit podmínky pro využití ploch a koridorů nadmístního významu.

b) Výrok nezahrnuje v textové části rozšíření letiště o prodloužení dráhy RWY 06/24, které je dle odůvodnění vyvoláno požadavkem letiště s odkazem na dlouhodobý výhled, letadla budoucnosti, nové postupy, porovnání s ostatními letišti atp. Dlouhodobý výhled provozu letiště a jeho dopady s prodlouženou dráhou nejsou zatím v žádné ÚPD upřesněny, požadujeme doplnit do 2.AZÚR.

Vypořádání připomínky:

V kap. 2.3.5. Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK jsou uvedeny předpoklady rozvoje letecké dopravy:

„Vyhodnocení provozních výsledků ŘLP ČR, s. p. za rok 2014 prokázalo dobrou kondici mezinárodní letecké dopravy, která se projevila dalším zvýšením zájmu leteckých dopravců o využití služeb podniku. Objem letového provozu v českém vzdušném prostoru tak významně překročil dosavadní rekord z roku 2011. Celkový počet pohybů ve vzdušném prostoru České republiky za rok 2014 činí 725 843, což představuje ve srovnání s rokem 2013 meziroční nárůst o 3,7% (700 260). Předchozí nejsilnější objem letového provozu byl zaznamenán v roce 2011 (714 279 pohybů). Objem letecké dopravy v České republice bude i v dalších letech růst nadprůměrným tempem. Dočasné výkyvy, způsobené celosvětovou recesí či ekonomickými problémy na domácí scéně, tomu nemohou

zabránit. Ke stejným výsledkům dospěly i mezinárodní instituce, které se zabývají predikcí vývoje letecké dopravy, jako je EUROCONTROL, IATA či ICAO. Rovněž Evropská komise ve svých materiálech předpokládá nadstandardní růst letecké dopravy jak v České republice, tak i v celém regionu střední a východní Evropy. S ohledem na předpokládaný vývoj nebude letiště Praha/Ruzyně schopno bez paralelní dráhy leteckým dopravcům zajistit odpovídající standard. Již v současnosti je v provozních špičkách kapacita dráhového systému vyčerpána.

Na přelomu 80-tých a 90-tých let minulého století, při přípravách dalšího rozvoje infrastruktury letiště Praha/Ruzyně, byla zvažována problematika dostatečné kapacity dráhového systému. Studie z roku 1996, zpracovaná společností AGA, jednoznačně prokázala, že varianta prodloužení stávající RWY 04/22, z hlediska dlouhodobého rozvoje letiště Praha/Ruzyně, hlukových dopadů na okolí letiště a provozního využití není variantou optimální a bylo doporučeno nadále připravovat dráhu paralelní RWY 06R/24L (v minulosti též označovanou jako RWY 06/24 BIS) k dráze RWY 06/24. Vedení České správy letišť, s. p. a následně i státní orgány toto doporučení akceptovaly v plném rozsahu a od roku 1996 je dobudování paralelní dráhy věnováno veškeré úsilí.

Co se týče prodloužení stávající dráhy RWY 06/24 je tento záměr promítnut jak do výrokové části, tak do Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK.

Ve výrokové části je formulován článek (132), který zní:

„ZÚR zpřesňují rozvoj letiště Praha/Ruzyně - Letiště Václava Havla Praha (dále jen letiště Praha/Ruzyně), který se projeví částečně na území Středočeského kraje rozšířením dráhového systému (nová paralelní dráha RWY 06R/24L a vzletové a přiblížovací prostory), veřejně prospěšná stavba D300.“

Uvedená VPS je situována na dvou plochách, jedna je pro novou paralelní dráhu RWY 06R/24L a jedna je pro rozšíření vzletových a přiblížovacích prostorů - viz druhá závorka v článku (132). Tyto dva cíle, které mají být realizovány v rámci rozšíření dráhového systému, jsou podrobně popsány a zdůvodněny v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK, v kap. 2.3.5.

Pro větší zpřesnění bude v rámci úprav Výroku 2. Akt ZÚR SK pro veřejné projednání text čl. 132 znít: *„ZÚR zpřesňují rozvoj letiště Praha/Ruzyně - Letiště Václava Havla Praha (dále jen letiště Praha/Ruzyně), který se projeví částečně na území Středočeského kraje rozšířením dráhového systému (plocha pro novou paralelní dráhu RWY 06R/24L a plocha pro vzletové a přiblížovací prostory – prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24), veřejně prospěšná stavba D300.“*

V Odůvodnění se uvádí vysvětlení potřeby prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24 (rozšíření vzletových a přiblížovacích prostorů):

„Jedná se o severozápadní část plochy pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně, pro rozšíření v prostoru u prahu THR 06 stávající hlavní dráhy RWY 06/24. Toto rozšíření je vyvolané záměrem letiště na prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24 o 285m ve směru 24 na požadovanou celkovou délku dráhy 4000m. Důvodem potřeby tohoto prodloužení jsou zejména očekávané rostoucí výkony a nároky letadel, jejichž vývoj bude reagovat na očekávaný nárůst objemu letecké dopravy. Ve světě bude naplněn nárůstem počtu letadel v určité kombinaci se zvětšováním sedačkové kapacity letadel. V Evropě bude růst z důvodu vyčerpané kapacity letišť umožněn především zvětšováním kapacity letadel. Bude-li to pro letecké dopravce ekonomicky výhodné, mohou výrobci letadel přijít s dalšími modifikacemi vysokokapacitních typů letadel a s typy zcela novými.

Tyto nové typy letadel mohou mít větší rozpětí i větší délky trupu. Vyšší vzletová hmotnost a nezměněná plocha křídel předznamenávají vyšší nároky na délku RWY.“

Připomínka:

2. Nevyvážený vztah letiště a okolí

Výrok zahrnuje povinnost obcí řešit rozvoj obcí tak, aby byly u nové výstavby splněny hlukové limity, jednoznačně tedy omezuje rozvoj obcí. Provozovatel

letišť, původce částečného znehodnocení území obcí v okolí letišť neodstranitelným a trvalým hlukem, nemá stanovena naprosto žádná omezení rozvoje, není závazně vymezeno žádné území, které má být v budoucnu po rozšíření letišť dotčeno nadlimitním hlukem, veškerá opatření v zájmu obyvatel jsou pouze formálně uvedena ve VVURÚ. Povinnosti letišť a okolních obcí jsou v podmínkách ničím neomezeného rozvoje zcela nevyvážené, požadujeme vymezit rozvoj letišť z hlediska dlouhodobé únosnosti záměru pro okolní území. Požadavky v čl. (134), které řeší kanalizaci a znečištění Zákolanského potoka, považujeme za nutné a vhodné doplnit tento čl. (134) i o konkrétní povinnosti a požadavky na letiště Praha směrem k ochraně zdraví obyvatel.

Vypořádání připomínky:

Čl. 134 2. Akt ZÚR SK vychází ze zpracovaného vyhodnocení SEA. Jedná se o odborný názor autorizovaného posuzovatele, který odhaduje vliv v určitém měřítku odpovídajícímu podrobnosti ZÚR. Právě vzhledem k měřítku a vzhledem k legislativně danému obsahu ZÚR (a s ohledem na § 36 odst. 3 SZ) jsou požadavky na využití plochy dostatečné. Konkrétní povinnosti a požadavky (např. provozní problematika, která rovněž není předmětem ZÚR), jsou obsahem podrobnějších dokumentací a vyhodnocení (např. EIA). Pro období po zprovoznění nové paralelní RWY 06R/24L (tj. poté, co bude v provozu sledované definitivní uspořádání vzletových a přistávacích drah na letišti) musí být v podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území jasně stanoven maximální rozsah leteckého provozu, který musí být respektován.

Připomínka:

3. Rozšiřování dopravních kapacit

2.AZÚR stejně jako schválené ZÚR Středočeského kraje se v podstatě nezabývají existujícím letišťem Vodochody, jeho případným rozvojem a dopady na okolí s tím, že změna neveřejného na veřejné mezinárodní letiště nevyžaduje žádné vymezení ploch či koridorů. Realizace letiště s kapacitou 3 mil cestujících, což je velmi podstatná změna proti současnému stavu, nepochybně může významně ovlivnit okolí letiště, územní plánování obcí, silniční dopravu v okolí i případný vývoj potřeby rozšíření kapacit na letišti v Ruzyni včetně rozložení provozu na dráhách. Záměr není posuzován a zpracován do 2.AZÚR samostatně ani není řešeno jeho spolupůsobení s letišťem v Ruzyni. Není také zřejmé, zda je změna letiště ve Vodochodech potřebná z hlediska naplnění zájmů a požadavků ČR na přepravu osob, zda je z hlediska celkových vlivů na životní prostředí vhodnější leteckou dopravu zkoncentrovat a zvyšovat zdravotní rizika nebo naopak využít stávajících vzletových a přistávacích drah bez potřeby rozšiřování hlukových pásem a betonových ploch přímo na území hlavního města. Vzhledem k tomu, že se jedná o dopravní stavby v obydlených územích a záměry nejsou v 2. AZÚR ani v platných ZÚR Středočeského kraje žádným vymezeny, požadujeme upřesnění požadavků na leteckou přepravu v regionu Prahy a následné řádné posouzení možností dlouhodobého využití stávajících kapacit pro leteckou přepravu.

Vypořádání připomínky:

Letiště Praha/Ruzyně neváže svůj rozvoj nikterak na rozvoj letiště Vodochody. Návrh ploch pro rozšíření letiště Praha/Ruzyně bude zcela jistě potřebný, a to bez ohledu na případné rozšíření letiště Vodochody. Rozvojovou studii letecké dopravy v Čechách, respektive v metropolitní oblasti, pořizovatel ani Český Aeroholding a.s. jako partner pořizovatele, který upřesňuje záměr rozšíření letiště, v současné době nedisponuje. Lze však s velkou mírou pravděpodobnosti předpokládat, že by výsledky takové studie neovlivnily podstatně záměr rozšíření Letiště Praha/Ruzyně a zejména by neovlivnily návrh 2. Akt ZÚR SK, která pracuje s jistou mírou zobecnění a stanovuje zejména rozsah potřebných ploch a podmínky a opatření směřující k minimalizaci možných nežádoucích vlivů řešení na ŽP.

Řešení rozvoje letiště Vodochody nebylo předmětem zadání 2. Akt ZÚR SK a vzhledem k výše uvedenému nebude ve vztahu k rozvoji letiště Praha/Ruzyně do

řešení začleněno.

Připomínka:

4. Nesouhlas s odůvodněním záměru

Odůvodnění je v některých bodech nepřesné, nedostatečné a zavádějící, nesouhlasíme např. s následujícími argumenty v odůvodnění záměru:

- a) provoz na dráze 12/30 je nyní závazně omezen, další omezení z hlediska zdraví obyvatel (např. krátkodobé působení hluku při odstávkách hlavní dráhy) je nepodstatné, při nevhodných podmínkách se bude na této dráze přistávat a startovat i nadále, ochranná pásma ve směru 12/30 se neruší, i zde je ve VVURÚ avizována limitní izofona,
- b) nerozlišuje se obtěžování hlukem a zvýšená zdravotní rizika při dlouhodobém působení nadlimitního hluku, koncentrace leteckého hluku do obydlených území v zájmu omezení obtěžování hlukem není přijatelné řešení,
- c) rozšířením letiště a tedy i provozu nelze snížit celkovou hlukovou zátěž pro okolí letiště, je to zřejmé z limitních izofon ve VVURÚ i z návrhu na rozšíření ochranných hlukových pásem letiště (EIA). Přestože by se měl letecký hluk vztahovat k pouze k prognózovanému stavu provozu v době uvedení dráhy do provozu a na původní dráze RWY 06/24 je v dokumentaci EIA dokonce deklarováno zásadní snížení provozu, dle návrhu limitních izofon ve VVURÚ se však hluk a tedy i provoz na této dráze jednoznačně zvyšuje,
- d) řada důvodů pro rozšíření letiště vychází z předpokládaného nedostatku přepravních kapacit, rozvoj letiště ve Vodochodech není brán v potaz ani z časového hlediska nedostatku kapacit, nejsou ani uváděny žádné konkrétní dlouhodobé požadavky na leteckou přepravu, atd.
- e) opakované změny dráhového systému svědčí o celkově nevhodné poloze letiště na území hlavního města pro neomezený rozvoj letiště nebo o dlouhodobě nevhodném územním plánování rozvoje letiště a jeho okolí,
- f) 2. AZÚR navrhuje umístění dvou rozsáhlých dopravních záměrů (silniční okruh a paralelní RWY) s negativními vlivy v jednom obydleném území, což by mělo být řádně odůvodněné a přípustné pouze v případě, že jiné řešení než koncentrace různých druhů dopravy v jenom území prokazatelně neexistuje.

Vypořádání připomínky:

Jako přínos navrhovaného řešení se uvádí: „*snížení počtu obyvatel zatížených hlukem významným omezením využívání RWY 12/30; provoz na této dráze zatěžuje hlukem hustě obydlené území na jihozápadním obvodu hl. m. Prahy; počet obyvatel, který bude nově zasažen hlukem v koridoru nové RWY 06R/24L, je výrazně nižší než počet obyvatel ve stávajícím koridoru RWY 12/30,*“, což je dle posuzovatele nezpochybnitelný fakt.

VVURÚ je zpracováno na základě platných předpisů a vyhodnocuje vliv na zdraví obyvatel v podrobnosti odpovídající tomuto stupni dokumentace. Letiště Praha/Ruzyně neváže svůj rozvoj nikterak na rozvoj letiště Vodochody. Návrh ploch pro rozšíření letiště Praha/Ruzyně bude zcela jistě potřebný, a to bez ohledu na případné rozšíření letiště Vodochody. Rozvojovou studií letecké dopravy v Čechách, respektive v metropolitní oblasti, pořizovatel ani Český Aeroholding a.s. jako partner pořizovatele, který upřesňuje záměr rozšíření letiště, v současné době nedisponuje. Lze však s velkou mírou pravděpodobnosti předpokládat, že by výsledky takové studie neovlivnily podstatně záměr rozšíření Letiště Praha/Ruzyně a zejména by neovlivnily návrh 2. Akt ZÚR SK, která pracuje s jistou mírou zobecnění a stanovuje zejména rozsah potřebných ploch a podmínky a opatření směřující k minimalizaci možných nežádoucích vlivů řešení na ŽP.

V případě Letiště Praha /Ruzyně nelze hovořit o neomezeném rozvoji. Naopak jeho rozvoj je vzhledem k jeho umístění limitován, a to na všech úrovních ÚPD,

vlivem procesu SEA a EIA i v podrobnější dokumentaci.

Letiště Praha/Ruzyně je umístěné na okraji města mimo jeho zastavěné části, je letištěm s rozvinutým dráhovým systémem, vyhlášeným ochranným hlukovým pásmem, hlukovým monitorovacím systémem, vypublikovanými postupy pro omezení hluku a je zanesené v ÚPD v souladu s legislativou ČR. Nejkratší vzdálenost od nejbližší souvislé zástavby města činí od dráhového systému 1,2 km (vedlejší dráha), od hlavní dráhy je potom tato vzdálenost celých 3,2 km. Souvislá městská zástavba nikde k letišti nepřiléhá.

Letiště Praha/Ruzyně je a po dostavbě paralelní dráhy i zůstane naprosto standardním letištěm střední velikosti obsluhující oblast hl. m. Prahy a České republiky. Jeho poloha je dána historicky. Pokud by mělo být překlasifikováno na tzv. městské letiště (viz Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES), muselo by být v blízkosti hl. m. Prahy vybudováno jiné letiště s kapacitou alespoň 20 milionů cestujících a 250 tisíc pohybů letadel ročně. Předpoklady pro vybudování takového „náhradního“ letiště v okolí Prahy evidentně nejsou, a to ani územní, ani ekonomické.

Pokud došlo k nevhodnému územnímu rozvoji, netýká se tento problém plochy letiště, ale týká se rozvoje území měst a obcí, které ač jsou evidentně po desítky let vystaveny vlivu letiště, prosadily do svých územních plánů plochy bydlení, a tím přispěly ke vzniku potenciálních střetů.

Oba záměry jsou upřesněním záměrů Akt č. 1 PÚR. Jejich řešení v jiném prostoru, kde by nevyvolaly podobné synergické vlivy, není reálné. Přitom oba záměry jsou významné a nelze je z řešení vypustit.

Připomínka:

5. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

K předkládanému vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) máme ve vztahu k veřejně prospěšné stavbě D300 na rozšíření letiště Praha/Ruzyně následující připomínky:

a) vzhledem k tomu, že není vymezen dlouhodobý rozvoj letecké dopravy v regionu Prahy a s tím související požadavky na letiště v Praze/Ruzyni, není hodnocení vlivů v rámci VVURÚ provedeno řádně a objektivně a v podstatě není za těchto podmínek ani možné toto vyhodnocení zpracovat,

b) ve VVURÚ se přebírají závěry a doporučení z dokumentace EIA, zpracované na jiný rozsah záměru a pro krátkodobý časový horizont, v dokumentaci EIA není ani hodnocení vlivu prodloužení stávající dráhy,

připomínka c) není uvedena

d) limitní izofony naznačené ve VVURÚ jsou zpracovány pro rozšíření letiště bez prodloužení původní dráhy, které zvyšuje její kapacitu, tedy pro jiný záměr než je navrhován v 2. AZÚR. Limitní izofony navíc vzhledem k nepřesnosti výpočtových modelů nezaručují, že hluk v území mimo izofonu nebude překračovat limity,

e) není řešena varianta rozložení provozu na letišti a mezi existujícími letišti, nejsou závazně řešena omezení provozu z hlediska únosnosti okolního území,

f) nebyl řádně splněn úkol územního plánování - vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na vyvážený vztah územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Princip převzetí přiměřené odpovědnosti obcí za rozvoj dopravy je v tomto případě zjevně porušen, protože v návrhu 2. AZÚR je do jednoho obydleného území současně umístována paralelní dráha mezinárodního letiště v Praze-Ruzyni s neomezeným provozem a transevropská komunikace. Umístění paralelní dráhy a prodloužení stávající dráhy znamená pro okolní území prokazatelné, trvalé a po dobu provozu nikdy neodstranitelné překročení hygienických limitů pro ochranu zdraví a současné i budoucí navrhované rozšířené ochranné hlukové pásmo kolem letiště na této skutečnosti nic nemění. Přesto je do stejného území umístován v rámci 2. AZÚR i další dopravní záměr (SOKP), který výstavbou i provozem ještě více zhorší nevyhovující podmínky pro bydlení v okolí letiště.

g) synergické a kumulativní působení nebylo v případě záměrů SOKP a D 300 správně vyhodnoceno, žádné z navržených koncepčních, projektových ani specifických opatření není schopné zajistit splnění hygienických limitů venkovního hluku v okolí letiště. Je nepřijatelné a neodůvodněné, aby toto území kromě stávající zátěže, plánované budoucí hlukové zátěže z rozšířeného letiště bylo zatěžováno ještě další silniční dopravou a dále se znehodnocovalo využití tohoto území.

h) Konstatování, že obce mají prostředky na řešení stávající hlukové zátěže od silniční dopravy v okolí letiště (tichý asfalt apod.), je sporné a pouze se tímto způsobem přenáší odpovědnost za řešení zhoršených podmínek v území vlivem nárůstu leteckého hluku na subjekty, které tuto situaci nezpůsobily.

Vypořádání připomínky:

Ad a)

Cílem územního plánování je zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území „...soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území... Za tím účelem sleduje (!!) *společenský a hospodářský potenciál rozvoje*“ (viz § 18 odst. 2 SZ). Úkoly („kompetence“) územního plánování obecně definuje § 19 SZ. Z dikce odst. 1 vyplývá striktní omezení těchto kompetencí na problematiku využívání a uspořádání území. Odst. 2 § 19 pak stanovuje úkol (vždy) posoudit vlivy ZÚR na udržitelný rozvoj území včetně vyhodnocení vlivů na ŽP („vyhodnocení SEA“). Základní podklady pro pořizování ÚPD (ÚAP a územní studie) vymezuje § 25 SZ. Z tohoto legislativního rámce vyplývá (kromě obligatorní povinnosti zpracovat VVÚRÚ) také jednoznačný akcent na územní problematiku, jako předmětu posouzení, přičemž oborové koncepční dokumenty představují pouze jeden z mnoha podkladů, ze kterých řešení ZÚR i VVÚRÚ včetně „vyhodnocení SEA“ vychází. ZÚR „...stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné využití území kraje, vymezí plochy a koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití...“ (§ 36 odst. 1 SZ). ZÚR zároveň „...v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí“ (§ 36 odst. 3 SZ).

Letiště Praha/Ruzyně má celostátní význam, potvrzený platnou Akt č. 1 PÚR (viz čl. 131). Areál letiště a jeho široké okolí je zároveň součástí Metropolitní rozvojové oblasti OB 1 Praha, vymezené stejným dokumentem. Územní nároky spojené s rozvojem Letiště Praha/Ruzyně jsou dlouhodobě známy, což dokládá jejich vymezení jednak ve vydaných ZÚR SK (odkud byly předmětné plochy rozsudkem Krajského soudu č. j. 50A 8/2013-129 ze dne 12. 6. 2013 zrušeny) a jednak v již zmíněné platné Akt č. 1 PÚR. V rámci návrhu 2. Akt ZÚR SK došlo pouze k upřesnění jejich vymezení v agregované formě jako plocha D300.

Z výše uvedeného lze dovodit následující závěry:

Provozní podmínky letiště Praha/Ruzyně nelze stanovovat v ZÚR SK (obdobně se např. nestanovuje používání různých topných médií apod., viz legislativně daný obsah ZÚR; viz preambule 1 na str. 2).

Úvahy rozvoji letiště proto není možné posuzovat pouze z hlediska regionu (území hl. m. Prahy a přilehlé části Středočeského kraje). Celostátní územní rámec a předpokládaný vývoj letecké dopravy musí být předmětem oborového dokumentu zpracovávaného centrálním orgánem, tedy MD. Ze závěrů takového dokumentu se případné územní požadavky promítají do Akt č. 1 PÚR (v tomto případě čl. 131) a odtud do další ÚPD.

VVÚRÚ včetně vyhodnocení SEA, kde předmětem posouzení je návrhem 2. Akt ZÚR SK vymezená plocha D300, je možné na základě dostupných podkladů řádně a objektivně zpracovat.

Ad b)

Převzetí závěrů a doporučení z Dokumentace EIA

VVURÚ, resp. vyhodnocení SEA nepřebírá závěry a doporučení z Dokumentace EIA, nýbrž ze Stanoviska EIA, a to pouze odkazem v kap. 8. Vyhodnocení SEA na příslušnou textovou přílohu, přičemž kap. 8 je pouze podkladem pro formulaci opatření pro minimalizaci negativních vlivů na ŽP, která může vyhodnocení SEA uplatnit vůči ZÚR (viz kap. 11 vyhodnocení SEA). Důvodem tohoto postupu je především fakt, že opatření uvedená ve Stanovisku EIA nelze realizovat prostřednictvím nástrojů územního plánování. Na druhé straně zpracovatel SEA vnímal potřebu tato opatření uvést, neboť je považuje z odborného hlediska za relevantní (viz níže) a dále z důvodu, že zák. č. 100/21001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění neobsahuje institut závaznosti závěrů (opatření) vyhodnocení SEA pro navazující proces EIA.

Podatel připomínky správně uvádí, že Dokumentace EIA je financovaná a předkládaná oznamovatelem. Naproti tomu Stanovisko EIA vydalo MŽP ČR jako příslušný orgán dle § 21 zák. č. 100/21001 Sb. na základě Dokumentace EIA (která je však pouze jedním z podkladů), Posudku EIA, který je zpracován nezávislou autorizovanou osobou (§ 19 citovaného zákona), připomínek DO státní správy, samosprávných celků, veřejnosti a veřejného projednání záměru. V daném případě trval celý proces EIA cca 7 let a byl dle všech informací velmi komplexní, o čemž svědčí např. to, že Dokumentace EIA byla vrácena k rozsáhlému dopracování (trvalo 2 roky), že v rámci Posudku EIA byly provedeny nové výpočty vlivů na lidské zdraví, autorizovaný oponentní posudek studie zdravotních rizik atd. Výsledné Stanovisko EIA vydané MŽP podle názoru zpracovatele VVURÚ dostatečně zohledňuje požadavky ochrany obyvatel v okolí záměru, uložená opatření lze považovat ve vztahu k provozovateli letiště za dosti restriktivní. Uložená opatření jsou dle názoru zpracovatele VVURÚ relevantní a dostatečná k ochraně obyvatel v řešeném území i v delším časovém horizontu, který je v dopracované dokumentaci EIA a ve Stanovisku MŽP specifikován nikoli rokem 2020, ale rokem dosažení celkové kapacity projednaného záměru.

V procesu EIA bylo uvažováno s odbavením cca 21,2 mil. cestujících. Současný vývoj však za prognózou značně zaostává (v EIA bylo k roku 2015 uvažováno s 16,8 mil. odbavených cestujících, skutečný stav je cca 12 mil).

Současně je zřejmé, že i realizace paralelní dráhy započne později, než bylo uvažováno. Jak prognózovaný stav, tak i předpoklad realizace stavby tedy lze vztáhnout spíše k časovému horizontu 2025 - 2030, a závěry Stanoviska EIA lze tak považovat za platné.

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cestující	mil.	11,6	12,4	12,6	12,2	12,7	13,4	14,2	15	15,9	16,8	17,7	18,6	19,5	20,3	21,2
Pohyby	tis.	166	175	179	172	178	185	195	204	215	225	235	246	255	264	274

Zdroj: Dokumentace EIA (RNDr. T. Bajer CSc. et. al. 2009)

Z výše uvedeného je patrné, že obava z vyššího než v procesu EIA projednaného počtu odbavených cestujících a intenzity leteckého provozu (21,2 mil. cestujících resp. 274 tis. pohybů letadel) v pozdějším časovém horizontu, tedy po naplnění celkové kapacity projednaného záměru, není reálná, neboť uvedená celková kapacita v procesu EIA projednaného záměru je závaznou podmínkou pro navazující řízení. Jakékoli navýšení nad rámec celkové kapacity projednaného záměru musí projít novým procesem EIA.

Vliv prodloužení stávající dráhy skutečně nebyl samostatně hodnocen, neboť podle dostupných podkladů je důvodem prodloužení dráhy realizace bezpečnostních opatření a vymezení prostoru pro technické prvky dráhy (osvětlení atd.). Prostorové parametry záměru jsou velmi omezeny (prodloužení cca o 285 m). Prodloužení dráhy tedy nemá žádný vztah k počtu pohybů letadel, výsledná zátěž zůstane stejná jako ve stavu bez záměru. Vlivy na akustickou situaci

a na obyvatelstvo v přilehlém území lze proto považovat za zanedbatelné.

Do do kap. 6 vyhodnocení SEA a do odůvodnění návrhu 2. Akt ZÚR SK bude doplněn text: „V souvislosti s prodloužením stávající dráhy hlavní dráhy RWY 06/24 ve směru 24 nedojde k rozšíření schváleného ochranného hlukového pásma letiště“.

Ad d)

Prodloužení stávající dráhy a rozsah limitních izofon: viz výše.

Nepřesnost hlukových modelů: Izofony (obecně) jsou vykreslovány na základě kombinace modelových výpočtů a měření reálné situace v terénu (monitorování hluku). Průběžně dochází k neustálé kalibraci použitých modelů na základě výsledků měření. Systém monitorování hluku z leteckého provozu provozuje akreditovaná zkušební laboratoř MaREXCOM, partner australské společnosti Lochard, která má s monitorovacími systémy zkušenosti na více než 130 světových letištích. Zákres izofon ve výkresové části vyhodnocení SEA (výkres A.I) slouží výhradně k posouzení vlivů návrhu 2. Akt ZÚR SK na akustickou situaci a na obyvatelstvo v měřítku podrobnosti ZÚR (1:100 000), nikoliv jako podklad pro vymezování ochranných hlukových pásem a jejich změn. Závazné vymezení nového ochranného hlukového pásma pro dráhový systém s paralelní dráhou bude výsledkem opatření obecné povahy, proces bude řízen v souladu s příslušnou legislativou Úřadem pro civilní letectví.

Limitní izofona slouží jako podklad pro ochranné hlukové pásmo, jehož hranice bude jednoznačně specifikována. Nepřekročení hygienických limitů hluku z leteckého provozu vně hranice ochranného hlukového pásma je zákonná povinnost provozovatele letiště, kontrolovaná orgány ochrany veřejného zdraví v rámci státního dozoru.

Ad e)

Letiště Praha/Ruzyně a letiště Vodochody (ostatní letiště na území hl. m. Prahy a v přilehlém území Středočeského kraje nejsou s ohledem na svůj status považována za relevantní) jsou provozována na komerčním základě a charakter jejich letového provozu bude odlišný. Nástroji územního plánování není možné tyto aspekty regulovat.

Rozšíření letiště Vodochody do hodnocení kumulativních a synergických vlivů zahrnuto nebylo a to s ohledem na skutečnost, že v době zpracování VVURÚ neměl tento záměr platné stanovisko EIA. Rozhodnutí Městského soudu v Praze, z 15. 12. 2015, kterým obnovil platnost souhlasného Stanoviska MŽP č. j. 71411/ENV/13 ze dne 29. 10. 2013, bylo vydáno až v době, kdy probíhalo projednání návrhu 2. Akt ZÚR SK vč. VVURÚ s DO. **S ohledem na tyto nové skutečnosti bude plánovaný rozvoj letiště Vodochody v posouzení kumulativních a synergických vlivů zohledněn v rámci úprav dokumentace pro veřejné projednání.**

Ad f)

Rozvoj letiště Praha/Ruzyně (nová paralelní vzletová a přistávací dráha) i SOKP jsou záměry mezinárodního, resp. republikového významu, obsažené v platné Akt č. 1 PÚR (viz čl. 131 a 99) a nelze na ně aplikovat princip přiměřené odpovědnosti obcí za rozvoj dopravy. Úkoly a kompetence obcí v oblasti dopravy upravují zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (§ 40, odst. 5) a zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů (§ 56a a 57, odst. 2 a 3). Podrobněji možnosti obce při rozvoji dopravy specifikuje metodická příručka „Rozvojové možnosti obcí“ (MMR a GaRep, spol. s.r.o., 2010 – str. 19), přičemž těžiště spočívá zejména v zapojení do IDS⁴, ve výstavbě a rekonstrukci místních komunikací, ve spolupráci se

⁴ IDS - Integrovaný dopravní systém.

správce komunikace (ŘSD, kraje, SŽDC) ve věci oprav a rekonstrukcí, ve výstavbě a údržba chodníků, parkovišť a zastávek veřejné dopravy na území obce, v podpoře projektů bezpečnosti silničního provozu a v podpoře výstavby cyklostezek.

K problematice posouzení kumulativních a synergických vlivů Letiště Praha/Ruzyně a SOKP viz níže ad g).

Ad g)

Kumulace vlivů paralelní dráhy Letiště Praha/Ruzyně (D300) a SOKP (D001) byla v rámci VVÚRÚ 2. Akt ZÚR SK řádně vyhodnocena se závěrem, že za předpokladu realizace opatření uvedených v kap. 11 vyhodnocení SEA je umístění obou záměrů v území přijatelné.

V kap. 6.2.2. textové části vyhodnocení SEA je v případě hodnocení kumulativních a synergických vlivů koridoru D001 (SOKP, úsek – Ruzyně – Březiněves) uvedeno: „Kumulace / synergie s hlukem z provozu Letiště Václava Havla Praha může být naopak významná. Nicméně lokalizace záměru vzhledem k izofonám, které reprezentují změnu území dotčeného nadlimitní hlukovou zátěží z provozu letiště, tuto kumulaci nepotvrzuje. V části jižně od komunikace dochází k souběhu působení mimo jakoukoli chráněnou zástavbu, v oblasti východně od záměru se kumulace nepředpokládá vzhledem k tunelovému řešení záměru. Nejcitlivějším územím je tedy oblast severně od záměru, tj. zástavba Horoměřic. Zde se však jedná o izofonu od stávající dráhy 24/06 a nikoli od dráhy nově realizované; vlivem realizace se naopak předpokládá určité „zúžení“ pásma nadlimitních hodnot a jeho oddálení severním směrem, čímž se potenciální kumulativní vliv naopak snižuje. V místě vedení výhledové izofony tak lze již souběh vlivů záměru D001 s hlukem z letiště (po realizaci záměru D300) považovat za nízký a akceptovatelný. Samozřejmou povinností je zajištění splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby (protihlukové clony a valy, clonění budovami, vedení komunikace v zářezu atd.), s ohledem na stávající zátěž území i určitou nejistotu v prognóze vývoje dopravních intenzit lze doporučit realizaci protihlukových opatření s rezervou 3 dB.“ Z textu je patrné, že původní předpoklad zpracovatele byl skutečně takový, že kumulace hlukové zátěže v dotčeném území může být zdrojem významného vlivu. Následné vyhodnocení na základě překryvu izofon ukázalo, že tomu tak není, protože v tom jediném nejvíce problematickém místě dochází naopak realizací záměru v ploše D300 k „odsunutí“ izofon směrem od záměru D001. Navíc umístění SOKP v koridoru D001, tak jak je vymezen ani nemůže být zdrojem kumulace vlivu ve smyslu překročení hlukových limitů od letiště a od silnice současně, s ohledem na uplatněnou (a návrhem 2. Akt ZÚR SK akceptovanou) podmínku na zajištění splnění hlukového limitu v nejvíce dotčeném území na okraji zástavby Horoměřic s rezervou 3 dB. Z obrázku v textu je patrné územní rozložení izofon od koridoru D001 a letiště (stav + výhled po realizaci záměru v ploše D300), kdy se tyto setkávají pouze svými „okraji“, tzn. tam, kde bude nejvyšší hluk od D001 bude nejnižší (a již podlimitní) hluk od letiště, resp. záměru D300. Při dodržení stanovených požadavků tedy ani nemůže dojít k souběhu nadlimitní zátěže, a to s dostatečnou rezervou.

Pokud jde o synergické působení hluku z letiště a stávajícího či výhledového znečištění ovzduší, konstatuje SEA dokumentace v téže kapitole, v části zaměřené na kumulativní vlivy plochy D300, že „...Současné překročení imisního limitu se týká téměř výhradně benzo(a)pyrenu, u něhož není synergický efekt s hlukem ani teoreticky uvažován s ohledem na zcela odlišné dráhy působení. Je však možné uvažovat synergii např. s působením expozice částicím PM₁₀ z plánovaných silničních komunikací. Benzo(a)pyren se navíc váže na prachové částice., přičemž v rámci Stanoviska k EIA jsou uložena poměrně rozsáhlá opatření k výsadbám vegetace v okolních sídlech, jako podmínka realizace záměru. Za předpokladu dodržení těchto opatření je možné očekávat snížení celkové zátěže PM₁₀ a tedy i benzo(a)pyrenu v řešeném území.“ Toto vyhodnocení je primárně platné pro území Středočeského kraje, nicméně v zásadě platí i pro přilehlé území hl. m. Prahy, přičemž v případě plochy D300 je konstatováno zhoršení hlukové situace na území městské části Praha-Lysolaje (viz kap. 6.3. vyhodnocení SEA).

Opatření, kterými vyhodnocení SEA podmiňuje vymezení plochy D300 a koridoru D001 jsou uvedeny v kap. 11.2. vyhodnocení SEA. V odůvodnění opatření,

navrženého jako úkol pro územní plánování je uvedeno: „...Ochranné hlukové pásmo vymezené pro rozšířený provoz na dvou paralelních drahách již tyto hustě osídlené oblasti⁵ nezasahuje, avšak nově zasahuje zástavbu na území městské části Praha - Nebušice, Praha - Suchdol a Praha – Lysolaje. ...Splnění opatření a podmínek uvedených v textové příloze č. 2 této dokumentace, převzatých ze stanoviska příslušného orgánu dle ZOPV⁶, **nelze dosáhnout nástroji územního plánování**. Doporučení SEA je proto odvozeno z čl. 131, písm a) platné PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1, který ukládá řešit územní rozvoj obcí s ohledem na potřebu rozvoje letiště Praha-Ruzyně. Na tomto principu je proto formulován úkol řešit ÚP dotčených obcí s ohledem na potřebu zajistit splnění hlukových limitů při vymezování nových ploch pro bydlení včetně ploch smíšených obytných a ploch veřejného občanského vybavení (zejména pro vzdělání a výchovu, sociální a zdravotní služby).“

Pro koridor D001 (SOKP) je v rámci návrhu opatření (kap. 11.2. vyhodnocení SEA) požadováno v území s prokázaným překročením platných imisních limitů vytvořit územní podmínky pro výsadbu ochranné zeleně v takovém rozsahu, který zajistí na území snížení imisního příspěvku PM₁₀ v přilehlé okrajové obytné zástavbě pod 1 % ročního imisního limitu a pro realizaci protihlukových opatření s rezervou 3dB. Zvýšení hluku o 3 dB odpovídá zdvojnásobení intenzity dopravy na komunikaci. Z hlediska vlivů na území městské části Praha-Lysolaje je potřeba reflektovat skutečnost, že vymezený koridor zasahuje území této městské části pouze okrajově a v předmětném úseku je plánováno vedení trasy SOKP v tunelu.

VVÚRÚ tedy nepřipouští oba záměry do území bez ohledu na jimi vyvolanou zátěž, ale pouze za předpokladu takové minimalizace této zátěže, kterou lze považovat za přípustnou i při společném působení obou záměrů.

Na základě výše uvedeného je zpracovatel toho názoru že vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů plochy D300 a koridoru D001 (při zohlednění dalších aspektů) bylo zpracováno náležitě včetně vyhodnocení vlivů přesahujících území Středočeského kraje. Zároveň je nutné zdůraznit, že:

- pro území hl. m. Prahy bylo identické vyhodnocení zpracováno v rámci vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na ŽP dle přílohy stavebního zákona (EKOLA Group, s.r.o. 10/2013), jehož závěry se v podstatných aspektech shodují se závěry vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK
- pro Aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP č. j. 54485/ENV/13, dne 2. 8. 2013,
- relevantní opatření pro předcházení, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí na území městské části Praha-Lysolaje jsou obsažena ve výše citovaném stanovisku MŽP, resp. v platných ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1.

Ad h)

Jedná se o nepřesnou interpretaci textu vyhodnocení SEA. Celá formulace zní: „Především však jsou všechna dotčená sídla zahrnuta do systému kompenzačních opatření, **zajišťovaných provozovatelem letiště** a současně i do systému hlukového monitoringu v okolí letiště. V případě zjištění potřeby snížení hluku na stávajících komunikacích tak mají příslušné obce a městské části nástroje k realizaci investičních opatření na těchto komunikacích za účelem snížení hlučnosti (např. instalace tichých povrchů vozovek).“ Pokud by tedy průběžný monitoring akustické situace ukázal, že situace je horší, než je předpokládáno, budou zajištěna opatření ke snížení zátěže z prostředků provozovatele letiště. Tato skutečnost je uvedena zejména proto, že samotný monitoring je sice významný, ale sám o sobě situaci nezlepší, pouze může přinést případnou informaci o nevyhovujícím stavu. Proto je podstatné, že kromě monitoringu je vytvořen i nástroj k případné nápravě nevyhovujícího stavu.

⁵ Na území hl. města Prahy.

⁶ Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Připomínka:**6. Nesouhlas s převzetím závěrů z dokumentace EIA**

Zcela nekonceptně byla v předstihu před projednáním v rámci ZÚR a ÚP zpracována, projednána a schválena dokumentace EIA na rozšíření letiště o paralelní dráhu. Nesouhlasíme s využitím podkladů a závěrů z této dokumentace v rámci 2. AZÚR – VVURÚ z následujících důvodů:

a) dokumentace EIA je zpracována s předpokládaným provozem k datu zahájení provozu (2020), z hlediska dlouhodobého vlivu na okolí letiště pro potřeby 2. AZÚR je toto hodnocení nedostatečné,

b) dokumentace EIA je od počátku zatížena vadami – nereálná „srovnávací“ varianty provozu, rozpor mezi prodloužováním ochranných pásem a snižováním provozu, atd.,

c) dokumentace EIA nepracuje s prodloužením dráhy spojené se zvýšením kapacity dráhy, případnými dopady na provoz a jeho rozložením na dráhách, EIA tedy hodnotí jiný záměr než je záměr předkládaný a hodnocený v 2. AZÚR,

Dokumentace EIA zpracovaná a hrazená letištěm posuzuje stav provozu pouze k roku 2020 a to na základě chybných prognóz, bez prodloužení dráhy, navíc zjevně „salámovou metodou“ - posuzování pouze zvoleného rozsahu provozu při uvedení paralelní dráhy do provozu. 2. AZÚR je ale koncepční dlouhodobý závazný podklad pro územní plánování v rámci obcí se zcela zásadními dopady, požadujeme proto vypustit závěry a doporučení vzniklé v procesu EIA z VVURÚ.

Vypořádání připomínky:

Platná legislativa, tj. zák. č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a SZ žádným způsobem vzájemně nepodmiňují proces EIA a pořízení ÚPD. Pro záměr realizace nové paralelní vzletové a přistávací dráhy bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP č. j.: 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011. VVURÚ, resp. vyhodnocení SEA nepřebírá závěry a doporučení z Dokumentace EIA, nýbrž ze Stanoviska EIA a to pouze odkazem v kap. 8.

Vyhodnocení SEA na textovou přílohu č. 2. Kapitola 8 je pouze podkladem pro formulaci opatření pro minimalizaci negativních vlivů na ŽP, která může „SEA“ uplatnit vůči ZÚR (viz kap. 11 vyhodnocení SEA). Důvodem tohoto postupu je především fakt, že opatření uvedená ve Stanovisku EIA nelze realizovat prostřednictvím nástrojů územního plánování. Na druhé straně zpracovatel vyhodnocení SEA vnímal potřebu tato opatření uvést, neboť je považuje z odborného hlediska za relevantní (viz níže) a dále z důvodu, že zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, neobsahuje institut závaznosti závěrů (opatření) vyhodnocení SEA pro navazující proces EIA.

S ohledem na tato fakta nejsou navazující části této připomínky ad a) až c) ve vztahu k VVURÚ 2. Akt ZÚR SK relevantní. Podrobně je problematika údajného přebírání závěrů a doporučení z dokumentace EIA do vyhodnocení vlivů 2. Akt ZÚR SK na ŽP vypořádána výše, v připomínce 5b.

Dále uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené obce Jenštejn.

Připomínky:

použity ze vzorového podkladu, který byl vyhotoven pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK
Plné znění připomínek viz výše uvedené podání obce Jenštejn

0. Nesouhlas s vymezením VPS: SOKP úsek Ruzyně – Březiněves (2xMÚK) a VPS D011 – Silniční okruh kolem Prahy úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK)

1. Nedostatečné zdůvodnění potřebnosti vybrané varianty

2. Návrh AZÚR je invariantní
3. Návrh regionální varianty
4. Nesprávné Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
5. Rozpor se závazným stanoviskem EIA
6. Absence vymezení přivaděčů
7. Nepřímá aktualizace
8. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje
9. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území
10. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů
11. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování
12. Hluková zátěž
13. Imisní zátěž
14. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů
15. Chybějící podkladové studie
16. Kompenzační opatření
17. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
18. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000
19. Zásah do zemědělského půdního fondu
20. Posouzení vlivů na horninové prostředí

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedené obce Jenštejn

Městská část **Praha - Nebušice**, Nebušická 128, 164 00 Praha 619, č. j. 164933/2015/KUSK a č. j. 164934/2015/KUSK, obě doručena dne 28. 12. 2015

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha - Lysolaje

Připomínky:

Znění připomínek viz výše uvedené podání Městské části Praha - Lysolaje

0. Připomínka k části 4. zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, bod 4., články (132) - (134), včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen VVURÚ)
 1. Nedostatečné upřesnění rozvoje letiště Praha/Ruzyně
 2. Nevyvážený vztah letiště a okolí
 3. Rozšiřování dopravních kapacit
 4. Nesouhlas s odůvodněním záměru

<p>5. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území</p> <p>6. Nesouhlas s převzetím závěrů z dokumentace EIA</p>
<p>Vypořádání připomínky:</p> <p>totožné jako u výše uvedeného podání Městské části Praha – Lysolaje</p>
<p>Dále uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené obce Jenštejn</p>
<p>Připomínky:</p> <p>použity ze vzorového podkladu, který byl pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK.</p> <p>Plné znění připomínek viz výše uvedené podání obce Jenštejn</p> <ol style="list-style-type: none"> 0. Nesouhlas s vymezením VPS: SOKP úsek Ruzyně – Březiněves (2xMÚK) a VPS D011 – Silniční okruh kolem Prahy úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK) 1. Nedostatečné zdůvodnění potřebnosti vybrané varianty 2. Návrh AZÚR je invariantní 3. Návrh regionální varianty 4. Nesprávné Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 5. Rozpor se závazným stanoviskem EIA 6. Absence vymezení přivaděčů 7. Nepřímá aktualizace 8. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje 9. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území 10. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů 11. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování 12. Hluková zátěž 13. Imisní zátěž 14. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů 15. Chybějící podkladové studie 16. Kompenzační opatření 17. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy 18. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000 19. Zásah do zemědělského půdního fondu 20. Posouzení vlivů na horninové prostředí
<p>Vypořádání připomínky:</p>

totožné jako u výše uvedené obce Jenštejn
Městská část Praha - Petrovice , Edisonova 429, 109 00 Praha 10, č. j. 000049/2016/KUSK, doručeno dne 31. 12. 2015 (připomínky uplatněny po stanovené lhůtě)
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného města Jesenice
<p>Připomínky:</p> <p>použity ze vzorového podkladu, který byl pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK Znění připomínek viz výše uvedené města Jesenice (číslování připomínek se neshoduje, věcná shoda dle názvu připomínky)</p> <ol style="list-style-type: none"> 0. Nesouhlas s vymezením VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka 1. Chybějící posouzení potřeby Vestecké spojky 2. Návrh AZÚR je invariantní 3. Nepřímá aktualizace 4. Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZUR nenaplňuje cíle a úkoly územního plánování) - MÚK EXIT 4 není v ZUR hl. m. Prahy 5. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje 6. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území 7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování 8. Hluková zátěž 9. Imisní zátěž 10. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů 11. Chybějící podkladové studie 12. Kompenzační opatření 13. Zásah do chráněných vodních zdrojů 14. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy 15. Zásah do zemědělského půdního fondu
<p>Vypořádání připomínky:</p> <p>totožné jako u výše uvedeného podání města Jesenice</p>
Městská část Praha - Satalice , K Radonicům 91, 190 15 Praha 9 - Satalice, č. j. 164744/2015/KUSK, doručeno dne 28. 12. 2015
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené obce Jenštejn
<p>Připomínky:</p> <p>Plné znění připomínek viz výše uvedené podání obce Jenštejn (číslování připomínek se neshoduje, věcná shoda dle názvu připomínky)</p>

0. Nesouhlas s vymezením VPS: SOKP úsek Ruzyně – Březiněves (2xMÚK) a VPS D011 – Silniční okruh kolem Prahy úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK)
1. Nedostatečné zdůvodnění potřeby vybrané varianty
 2. Návrh AZÚR je invariantní
 3. Návrh regionální varianty
 4. Nesprávné Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
 5. Rozpor se závazným stanoviskem EIA
 6. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje
 7. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území
 8. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů
 9. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování
 10. Hluková zátěž
 11. Imisní zátěž
 12. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
 13. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000
 14. Zásah do zemědělského půdního fondu

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedené obce Jenštejn

Městská část **Praha - Suchdol**, Suchdolské nám. 734/3, 165 00 Praha - Suchdol, č. j. 164702/2015/KUSK, doručeno dne 23. 12. 2015

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha - Lysolaje

Připomínky:

Znění připomínek viz výše uvedené podání Městské části Praha - Lysolaje

0. Připomínka k části 4. zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, bod 4., články (132) - (134), včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen VVURÚ)
1. Nedostatečné upřesnění rozvoje letiště Praha/Ruzyně
 2. Nevyvážený vztah letiště a okolí
 3. Rozšiřování dopravních kapacit
 4. Nesouhlas s odůvodněním záměru
 5. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
 6. Nesouhlas s převzetím závěrů z dokumentace EIA

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedeného podání Městské části Praha – Lysolaje

Dále uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené obce Jenštejn

Připomínky:

použity ze vzorového podkladu, který byl vyhotoven pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK

Plné znění připomínek viz výše uvedené podání obce Jenštejn

0. Nesouhlas s vymezením VPS: SOKP úsek Ruzyně – Březiněves (2xMÚK) a VPS D011 – Silniční okruh kolem Prahy úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK)
1. Nedostatečné zdůvodnění potřebnosti vybrané varianty
2. Návrh AZÚR je invariantní
3. Návrh regionální varianty
4. Nesprávné Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
5. Rozpor se závazným stanoviskem EIA
6. Absence vymezení přivaděčů
7. Nepřímá aktualizace
8. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje
9. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území
10. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů
11. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování
12. Hluková zátěž
13. Imisní zátěž
14. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů
15. Chybějící podkladové studie
16. Kompenzační opatření
17. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
18. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000
19. Zásah do zemědělského půdního fondu
20. Posouzení vlivů na horninové prostředí

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedené obce Jenštejn

Město **Odolena Voda**, Dolní náměstí 14, 250 70 Odolena voda, č. j. 164707/2015/KUSK, doručeno dne 23. 12. 2015

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného města Kralupy nad Vltavou a ost.
<p>Připomínky:</p> <p>Znění připomínek viz výše uvedené podání města Kralupy nad Vltavou</p> <p>0. Nesouhlas s vymezením záměru č. D006 - doplnění MÚK Odolena Voda a veřejně prospěšné stavby pro tuto MÚK - D006</p> <p>1. Neúnosné zatížení dotčené lokality</p> <p>2. Neposouzení vlivů na veřejné zdraví</p> <p>3. Nesprávné posouzení kumulativních a synergetických vlivů</p> <p>4. Nedostatečné posouzení kompenzačních opatření</p> <p>5. Nепroověření variant stavby MÚK a výběru varianty nejvhodnější</p> <p>6. Rozpor návrhu AZÚR SK s cíli a úkoly územního plánování</p> <p>7. Rozpor s požadavky nadřazených a jiných koncepčních dokumentů</p> <p>8. Rozpor s požadavky na ochranu zemědělského půdního fondu</p>
<p>Vypořádání připomínky:</p> <p>totožné jako u výše uvedeného podání města Kralupy nad Vltavou</p>
Obec Panenské Břežany , Hlavní 17, 250 70 Panenské Břežany, č. j. 165195/2015/KUSK, doručeno dne 29. 12. 2015 (připomínky uplatněny po stanovené lhůtě)
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného města Klecany. Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.
<p>Vypořádání připomínek:</p> <p>totožné jako u výše uvedeného města Klecany.</p>
Obec Petřikov , Petřikov 61, 251 69 Velké Popovice, č. j. 160372/2015/KUSK, doručeno dne 10. 12. 2015
<p>Připomínka:</p> <p>Podáváme připomínku ke koridoru pro umístění stavby D 075 - silnice 2/107 Velké Popovice.</p> <p>Zásady územního rozvoje Středočeského kraje vydané dne 7. 2. 2012 umístily na správní území Obce Petřikov (k. ú. Petřikov) přeložku komunikace 2/107 jako obchvat Velkých Popovic.</p> <p>Koridor byl prosazen proti vůli Obce Petřikov 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.</p>

Zásadně nesouhlasíme s přeložkou komunikace 2/107 na katastrálním území Petříkova a žádáme o vypuštění této stavby ze ZÚR Středočeského kraje. Svoje stanovisko jsme zaslali již 7. 8. 2012 na Krajský úřad Středočeského kraje, odbor regionálního rozvoje. Bohužel do dnešního dne nepřišla žádná odpověď.

Vypořádání připomínky:

uvedená problematika není předmětem řešení 2. Akt ZÚR SK s vzhledem k jejímu přesnému a schválenému obsahu.

Požadavek je obsahem Přílohy č. 2 *Vyhodnocení návrhů obcí na aktualizaci ZÚR SK* 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.

Připomínka:

A) Ochrana přírody a krajiny:

- narušení krajinného rázu údolí Mokřanského potoka
- poškození VKP 103, 110, 224
- lokální ÚSES - biokoridor LBK 32 a údolní niva Mokřanského potoka
- narušení ochranného pásma 50 m od lesa, případně střety s plochami PUPFL (L 24)

Vypořádání připomínky:

uvedená problematika není předmětem řešení 2. Akt ZÚR SK vzhledem k jejímu přesnému a schválenému obsahu.

Požadavek je obsahem Přílohy č. 2 *Vyhodnocení návrhů obcí na aktualizaci ZÚR SK* 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.

Připomínka:

B) Střety s technickým vybavením území a zastavěnými plochami:

- železniční vlečka Strančice - Velké Popovice a její ochranné pásmo
- vedení venkovní 22 kV (2 trasy) a jeho ochranná pásma
- kanalizační přivaděč z Petříkova na ČOV Velké Popovice
- skladové plochy a stavby pivovaru Velké Popovice
- ochranné pásmo vodních zdrojů (pivovar Velké Popovice)
- ochranné pásmo I. a II. stupně přivaděče pitné vody Želivka
- území využitelných útvaru podzemních vod

Vypořádání připomínky:

uvedená problematika není předmětem řešení 2. Akt ZÚR SK vzhledem k jejímu přesnému a schválenému obsahu.

Požadavek je obsahem Přílohy č. 2 *Vyhodnocení návrhů obcí na aktualizaci ZÚR SK* 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.

Připomínka:

C) Střety s ochranou životního prostředí Petříkova:

- zvýšení hluku v území u obytné zástavby
- zvýšení imisí ze silniční dopravy v obci Petříkov a okolí
- narušení turistické trasy (žlutá)
- zástavba přírodních ploch komunikací zhoršuje už tak nízký stupeň ekologické stability území

Vypořádání připomínky:

uvedená problematika není předmětem řešení 2. Akt ZÚR SK vzhledem k jejímu přesnému a schválenému obsahu.

Požadavek je obsahem Přílohy č. 2 *Vyhodnocení návrhů obcí na aktualizaci ZÚR SK* 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.

Připomínka:

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.

Vypořádání připomínky:

uvedená problematika není předmětem řešení 2. Akt ZÚR SK s vzhledem k jejímu přesnému a schválenému obsahu.

Požadavek je obsahem Přílohy č. 2 *Vyhodnocení návrhů obcí na aktualizaci ZÚR SK* 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.

Obec **Přezletice**, Veleňská 48, 250 73 Přezletice, č. j. 165035/2015/KUSK, doručeno dne 28. 12. 2015

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené obce Jenštejn.

Připomínky:

použity ze vzorového podkladu, který byl vyhotoven pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK
Plné znění připomínek viz výše uvedené podání obce Jenštejn

0. Nesouhlas s vymezením VPS: SOKP úsek Ruzyně – Březiněves (2xMÚK) a VPS D011 – Silniční okruh kolem Prahy úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK)
1. Nedostatečné zdůvodnění potřebnosti vybrané varianty
 2. Návrh AZÚR je invariantní
 3. Návrh regionální varianty
 4. Nesprávné Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

5. Rozpor se závazným stanoviskem EIA
6. Absence vymezení přivaděčů
7. Nepřímá aktualizace
8. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje
9. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území
10. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů
11. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování
12. Hluková zátěž
13. Imisní zátěž
14. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů
15. Chybějící podkladové studie
16. Kompenzační opatření
17. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
18. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000
19. Zásah do zemědělského půdního fondu
20. Posouzení vlivů na horninové prostředí

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedené obce Jenštejn

Obec **Psáry**, Pražská 137, 252 44 Psáry, č. j. 152146/2015/KUSK, doručeno dne 19. 11. 2015

Připomínka:

Obec Psáry trvá na požadavcích zaslaných dopisem ze dne 28. 4. 2015 pod zn. OU/00941/15 a dopisem ze dne 24. 8. 2007 pod názvem „Věc: Vyjádření k oznámení záměru „Dálnice D3 „Středočeská“ - stavby 0301 —0303 (1. etapa)“ v rámci posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí“, které nebyly do dnešního dne jednoznačně splněny.

Důvodem je zejména neřešení zásadních otázek ohledně dopravy směrem do Prahy a zejména špatné zkušenosti obce s výstavbou obdobné stavby, tedy Pražského okruhu.

V případě, že by se stavba dálnice D3 realizovala, obec upozorňuje, že bude trvat na důsledných opatřeních, která zabrání zhoršení kvality života v obci, a to zejména opatření protihlukových. Tato protihluková opatření bude požadovat provést v celé délce úseku od Pražského obchvatu až po tunel u Libře, zejména pak v místech mimoúrovňových křížení. Zároveň bude požadovat dokončení chybějícího valu v zatáčce obchvatu mezi druhým a prvním kilometrem a přerušenoého valu u nadjezdu z Horních Jirčan do Jesenice.

Stejně tak bude obec požadovat v dalším stupni dokumentace posouzení technického řešení vjezdu do obce Psáry, které je s ohledem na stávající komunikaci kapacitně nevhodné.

<p>Vypořádání připomínky:</p> <p>Uvedená problematika není předmětem řešení 2. Akt ZÚR SK, do které nelze tuto problematiku zařadit vzhledem k jejímu přesnému a schválenému obsahu. Problematika dálnice D3 a souvisejících staveb již byla řešena v 1. Akt ZÚR SK.</p>
<p>Obec Radonice, Na Skále 185, 250 73 Radonice, č. j. 164596/2015/KUSK, doručeno dne 22. 12. 2015</p>
<p>Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené obce Jenštejn.</p>
<p>Připomínky:</p> <p>Plné znění připomínek viz výše uvedené podání obce Jenštejn</p> <ol style="list-style-type: none"> 0. Nesouhlas s vymezením záměru č. D011 - úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK) a veřejně prospěšné stavbě pro záměr č. D011 1. Neúnosné zatížení dotčené lokality 2. Nesprávné vyhodnocení dlouhodobých a trvalých vlivů na životní prostředí 3. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů 4. Nedostatečné posouzení kompenzačních opatření 5. Neposouzení vlivů na veřejné zdraví 6. Nedostatečné posouzení jiných variant záměru a neproporcionalita navrženého záměru 7. Rozpor s TEN–T a Politikou územního rozvoje 8. Rozpor s cíli a úkoly územního plánování
<p>Vypořádání připomínky:</p> <p>totožné jako u výše uvedené obce Jenštejn</p>
<p>Město Říčany, Masarykovo náměstí 53/40, 251 01 Říčany, č. j. 160576/2015/KUSK, doručeno dne 11. 12. 2015</p>
<p>Připomínka:</p> <p>Město Říčany požaduje změnu trasy zamýšlené přeložky II/101 na katastrálním území Pacov u Říčan tak, aby vedla mimo zastavěné území obce. Realizace přeložky tak, jak je nyní navržena, by nevratně oddělila část obydleného sídla a vzhledem k tomu, že překládaná trasa nezahrnuje obchvat obce Pacov a zasahuje přímo zastavěné území obce, také výrazné navýšení všech imisí.</p>
<p>Vypořádání připomínky:</p> <p>uvedená problematika není předmětem řešení 2. Akt ZÚR SK s 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.</p>

Obec **Strančice**, Revoluční 383, 251 63 Strančice, č. j. 154270/2015/KUSK, doručeno dne 25. 11. 2015

Připomínka:

V rámci aktualizace nedošlo k významnému zúžení koridoru D204 v k. ú. Všechromy. Již v současné době nejsou v předmětné lokalitě, vzhledem ke stavební uzávěře, která je důsledkem vytýčení tohoto koridoru, možné nové vrty či prohlubování studní. Realizací projektu se stav nezmění, spíše se monohonásobně zhorší. Rada obce Strančice požaduje neprodleně zásobování vodou v lokalitě Všechromy řešit a to na náklady investora stavby.

Vypořádání připomínky:

uvedená problematika (řešení zásobování vodou v lokalitě Všechromy a to na náklady investora stavby) není předmětem řešení ZÚR (ani jiné ÚPD).

Obec **Veleň**, Hlavní 7, 250 63 Veleň, č. j. 165191/2015/KUSK, doručeno dne 29. 12. 2015 (připomínky uplatněny po stanovené lhůtě)

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené obce Jenštejn

Připomínky:

Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.

Plné znění připomínek viz výše uvedené podání obce Jenštejn.

0. Nesouhlas s vymezením VPS: SOKP úsek Ruzyně – Březiněves (2xMÚK) a VPS D011 – Silniční okruh kolem Prahy úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK)

1. Nedostatečné zdůvodnění potřebnosti vybrané varianty
2. Návrh AZÚR je invariantní
3. Návrh regionální varianty
4. Nesprávné Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
5. Rozpor se závazným stanoviskem EIA
6. Absence vymezení přivaděčů
7. Nepřímá aktualizace
8. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje
9. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území
10. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů
11. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování
12. Hluková zátěž
13. Imisní zátěž
14. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů
15. Chybějící podkladové studie
16. Kompenzační opatření

- 17. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
- 18. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000
- 19. Zásah do zemědělského půdního fondu
- 20. Posouzení vlivů na horninové prostředí

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedené obce Jenštejn

Obec **Veliká Ves**, Veliká Ves 69, 250 70 Odolena Voda, č. j. 153605/2015/KUSK, doručeno dne 23. 11. 2015

Připomínka:

1. Zařazení obce Veliká Ves do rozvojové oblasti Středočeského kraje

Obec Veliká Ves není součástí rozvojové oblasti Středočeského kraje, což přináší obci značné omezení pro její další rozvoj. O této skutečnosti jsme se přesvědčili při zpracování návrhu nového územního plánu obce, kdy obdržené stanovisko Krajského úřadu Středočeského kraje k vymezení zastavitelných ploch v obci vedlo k přerušení jeho zpracování. Krajský úřad Středočeského kraje své stanovisko vydal na základě skutečnosti, že v obci k zástavbě území vymezených platným ÚP zatím nedošlo, bez přihlédnutí k důvodům, proč tomu tak je.

Obec má od roku 2005 platný územní plán, ve kterém je počítáno s navýšením počtu obyvatel na celkových 1000. Územní plán je platný již 10 let, přesto však neproběhla v obci žádná masová výstavba, tak jako tomu bylo v jiných obcích v kraji. Tento fakt ovlivnily dva faktory. Jedním z nich je rozdělení výstavby v obci do dvou etap, kde výstavba druhé etapy může začít až při zastavění 100% území první etapy. V praxi to znamená, že výstavbu druhé etapy brzdí majitelé pozemků zahrnutých v první etapě. Bohužel však nemáme nástroj, jak majitele přinutit, aby výstavbu provedli. Druhým faktorem je to, že majiteli některých „klíčových“ pozemků určených k výstavbě je církev a Česká republika. Církev si v rámci restitucí požádala o vydání pozemků. Pro obec to znamená, že pokud nedojde k vyřešení restitucí, není možné s pozemky jakkoli nakládat.

Tyto dva faktory brání výstavbě a bohužel je obec nedokáže ovlivnit.

Žádáme tímto, aby naše obec byla zařazena do rozvojové oblasti Středočeského kraje, a byl jí umožněn i do budoucna rozvoj v takové míře, jaká je dána platným územním plánem obce. Nemyslíme si, že by Středočeský kraj měl bez zjištění příčin neuskutečnění výstavby v obci, obci v rozvoji zamezit, pokud již jednou územní plán v daném rozsahu schválil. Regulovat zastavitelnost území je dle nás nutno úplně v jiných obcích.

Vypořádání připomínky:

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 Zprávy o uplatňování ZÚR SK, která je zadáním další aktualizace ZÚR SK. V kapitole 2. *Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os, vymezených v PÚR a vymezení rozvojových oblastí, rozvojových os a rozvojových center krajského významu* se uvádí: „Aktualizace ZÚR SK by měla zohlednit PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 a upřesnit rozvojové oblasti a osy vymezené v této nadřazené koncepční dokumentaci.“.

Připomínka:

2. Zrušení těžby v kamenolomu Čenkov Praha - východ

Katastr obce Veliká Ves těsně sousedí s kamenolomem společnosti COLAS CZ, a.s., který se nachází na katastru obce Čenkov. Přeprava vytěženého kamene nákladními automobily přináší naší obci velkou zátěž, která se ještě zvýšila dopravním opatřením města Odolena Voda. Město omezilo maximální tonáž nákladních automobilů, která mohou městem projíždět.

Silnice III/24213 nemá vyhovující technické parametry, které by těžkým nákladním automobilům vyhovovaly. Silnice je úzká a při míjení dvou nákladních automobilů musí jedno z nich zajíždět do krajnice, tím dochází k trhání krajů asfaltu a ke vzniku výmolů v krajnicích. V obci výmoly v krajnici způsobují majitelům domů podél komunikace majetkové újmy a to z neustálého znečišťování jejich domů bahnitou vodou, která se ve výmolech drží. Místy jsou na silnici vyjeté koleje, které negativně působí na bezpečnost provozu osobních automobilů.

Podél uvedené silnice nejsou v obci vybudovány chodníky. Po komunikaci se občané bojí chodit, jelikož řidiči nákladních automobilů jsou vůči nim bezohlední a občany ohrožují na životech. Již několikrát se stalo, že chodec při míjení dvou nákladních automobilů, byl nucen „skočit“ do příkopu, aby zabránil střetu.

Také hluk projíždějících automobilů značně omezuje klidné žití v obci. Prázdné korby automobilů, které v brzkých ranních hodinách projíždí obcí (stává se tak i v sobotu), při nájezdu na do vymleté krajnice v komunikaci vydávají takový hluk, že budí spící občany.

Rozbor udržitelného rozvoje zpracovaný v územně analytických podkladech obce s rozšířenou působností také na tento problém upozorňuje: v kapitole 1.1 v oddílu hrozby SWOT analýzy: „Konfrontace těžby surovinových zdrojů s prvky ochrany životního prostředí, v místě těžby vznik zvýšené prašnosti, hluku, dopravy“ v kapitole 1.8 je opět v oddíle hrozby je ve SWOT analýze uvedeno: „při nekoordinovanosti těžby ložisek hrozí negativní vlivy na obytnou zástavbu“.

Žádáme Středočeský kraj, aby zrušil těžbu v kamenolomu Čenkov, jelikož zátěž, kterou přeprava materiálu spojená s těžbou kamene, přináší obci Veliká Ves je neúnosná. Nesouhlasíme s tím, aby prosperitou jedné společnosti byla tak zásadně omezena bezpečnost a celkové žití obyvatel obce Veliká Ves.

Vypořádání připomínky:

uvedená problematika není předmětem řešení ZÚR (ani jiné ÚPD), ale jiných správních řízení.

Obec **Vestec**, Vestecká 3, 252 43 Jesenice u Prahy, č. j. 164680/2015/KUSK, doručeno dne 23. 12. 2015

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené města Jesenice

Připomínky:

Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.

Plné znění připomínek viz výše uvedené podání města Jesenice.

0. Nesouhlas s vymezením VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka

1. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky

2. Návrh AZÚR je invariantní

3. Nepřímá aktualizace

4. Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZUR nenaplnuje cíle a úkoly územního plánování) - MÚK EXIT 4 není v ZUR hl. m. Prahy

5. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje

6. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území
7. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů
8. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování
9. Hluková zátěž
10. Imisní zátěž
11. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů
12. Chybějící podkladové studie
13. Kompenzační opatření
14. Zásah do chráněných vodních zdrojů
15. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
16. Zásah do zemědělského půdního fondu

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedeného podání města Jesenice

Benešová Iveta, Na Zdolnici 313, 250 70 Odolena Voda, č. j. 164506/2015/KUSK, doručeno dne 22. 12. 2015

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného města Klecany

Připomínky:

Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.

Plné znění připomínek viz výše uvedené podání města Klecany.

0. Připomínky k MÚK Odolena Voda na dálnici D8 a veřejně prospěšné stavbě pro tuto MÚK - D006,

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,

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

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

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedeného města Klecany.

Dobeš Michal Bc., Na Zdolnici 311, 250 70 Odolena Voda, č. j. 162842/2015/KUSK, doručeno dne 17. 12. 2015

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného města Klecany
<p>Připomínky:</p> <p>Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.</p> <p>Plné znění připomínek viz výše uvedené podání města Klecany.</p> <p>0. Připomínky k MÚK Odolena Voda na dálnici D8 a veřejně prospěšné stavbě pro tuto MÚK - D006,</p> <p>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,</p> <p>2. Nedošlo k prověření variant stavby MÚK a výběru varianty nejvhodnější,</p> <p>3. Stavba MÚK D006 jde zcela proti cílům a úkolům územního plánování (§ 18 a 19 stavebního zákona).</p> <hr/> <p>Vypořádání připomínky:</p> <p>totožné jako u výše uvedeného města Klecany.</p>
Doubek Martin , Na Zdolnici 328, 250 70 Odolena Voda, č. j. 162842/2015/KUSK, doručeno dne 17. 12. 2015
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného města Klecany.
<p>Připomínky:</p> <p>Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.</p> <p>Plné znění připomínek viz výše uvedené podání města Klecany.</p> <p>0. Připomínky k MÚK Odolena Voda na dálnici D8 a veřejně prospěšné stavbě pro tuto MÚK - D006,</p> <p>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,</p> <p>2. Nedošlo k prověření variant stavby MÚK a výběru varianty nejvhodnější,</p> <p>3. Stavba MÚK D006 jde zcela proti cílům a úkolům územního plánování (§ 18 a 19 stavebního zákona).</p> <hr/> <p>Vypořádání připomínky:</p> <p>totožné jako u výše uvedeného města Klecany.</p>

Nedoma Jiří, Šípková 498, 250 70 Odolena Voda, č. j. 165040/2015/KUSK, doručeno dne 28. 12. 2015

Připomínka:

Podpořen peticí občanů proti blokaci napojení města Odolena Voda na dálnici D8 (viz petice) podávám námitku k 2. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.

Mimo úrovněnou křižovatku na dálnici D8 na úrovni Odoleny Vody považujeme za důležitý dopravní prvek našeho města. MÚK je zanesena v platném ÚP města Odolena Voda a je také důležitou a doposud stále platnou podmínkou města pro případ realizace projektu rozšíření Letiště Vodochody, jakékoliv kroky stávající rady města O.V., vedoucí ke zrušení této křižovatky ze všech dokumentů územního plánování jsou pro dopravní situaci nyní i v budoucnu pro tento region škodlivé. Dopravní situace např. v Klíčanech je již dnes kritickou. V dopravních špičkách se již dnes vytváří u křižovatky na D8 ve Zdíbech až půlhodinové fronty vozidel. Umíme si představit, co by to znamenalo v případě dalšího nárůstu dopravy ať už z jakéhokoliv důvodu. Stoupající hustota osídlení této metropolitní oblasti si proto vyžaduje častější propojení silnic 2. a 3. třídy na dálniční síť ČR, nežli je tomu dále od Prahy.

Obyvatelé tohoto regionu proto většinou vítají a podporují kroky KÚSK vedoucí ke schválení 2. Aktualizace ZÚR SK. V Odolena Vodě proto usilujeme o vyhlášení místního referenda na podporu MÚK Odolena Voda na D8.

Vypořádání připomínky:

vzato na vědomí.

Pospíchal František, Na Zdolnici 329, 250 70 Odolena Voda, č. j. 162842/2015/KUSK, doručeno dne 17. 12. 2015

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného města Klecany.

Připomínky:

Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.

Plné znění připomínek viz výše uvedené podání města Klecany.

0. Připomínky k MÚK Odolena Voda na dálnici D8 a veřejně prospěšné stavbě pro tuto MÚK - D006,

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,

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

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

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedeného města Klecany.

Pro Odolenu Vodu, z. s., Náměstí V. Hála 2, 250 70 Odolena Voda, č. j. 163829/2015/KUSK a č. j. 164652/2015/KUSK, doručeno dne 21. 12. 2015 a dne 22. 12. 2015

Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.

Plné znění připomínek viz výše uvedené podání města Klecany.

V některých částech uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného města Klecany.

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedeného města Klecany.

Další připomínka:

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 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 křižovatek větvi) 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 přívaděčem 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 přilehlé části obce Odolena Voda (Dolínek):

- stávající dálnice D8, stávající silnice III/0087,

- letiště Vodochody, zejména jeho rozšíření *)
- COLAS CZ, a.s. - obalovna živičných směsí a kamenolom Čenkov,**)
- vysokorychlostní trať Praha - Lovosice (VPS D201),
- emisní spady z chemických provozů v Neratovicích,
- emisní spady z chemických provozů v Kralupech.

Z hlediska hlukové zátěže by při realizaci MÚK D006 byla zastavěná část Odoleny Vody (část Dolínek) 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 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 mapa ostatních záměrů zanesených v ZÚR v daném území, nicméně vlivy těchto záměrů nejsou vůbec jakkoli hodnoceny (!), natož aby byly jakkoli hodnoceny synergické a kumulativní účinky těchto vlivů.

Úplně opomenuty jsou potom záměry, které v ZÚR obsaženy nejsou, ale jedná se o záměry již existující či připravované, jejichž vlivy se projevují či budou projevovaly v daném místě!

Obalovny živičných směsí obecně nejsou dobře vnímány z hlediska vlivů na životní prostředí jak díky vlastním emisím prachu z kameniva a plniv, těkavých látek uvolňovaných z horkého asfaltu, tak díky dopravě těchto vstupních surovin (asfalt, kamenivo, mletý vápenec, nově i zmíněný uhelný prach), ale i díky odvozu hotové asfaltové směsi, často nezabezpečenými otevřenými sklápěcími valníky.

Je zřejmé, že zemní plyn, dosud používaný jako jediné palivo, bude podle záměru nadále používán jen při "startech" a "výběhu" provozu obalovny - hlavním provozním palivem po většinu provozní doby v denním režimu bude dle **) uhelný prach. To samo o sobě, bez ohledu na oznámení deklarovanou snahu omezit co nejvíce emise prachu a dalších škodlivin filtry a uzavřenými zásobníky i dopravními cestami, je jednoznačně z hlediska vlivů na životní prostředí, a v tom zejména na ovzduší, změna k horšímu. Přibudou emise SO₂, které při spalování zemního plynu nebyly vykazovány žádné, výrazně přibude emisí prachu v PM₁₀ i PM_{2,5}, jen emise NO_x by dle oznámení měly paradoxně klesnout.

V oznámení **) se konstatuje **), že v území je již dnes překračován limit pro benz(a)pyren v pozadí, patrně kumulovanými vlivy dopravy z dálnice D 8, blízkého letiště Aero Vodochody, z blízkosti osy VPD letiště Ruzyně při vzletech a přistáních letadel a také z chemických výrobníků v blízkých Kralupech n. Vltavou. V oznámení se ignoruje fakt, že zdrojem této škodliviny může být i vlastní asfalt používaný v obalovně, který tak přispěje spolu s prachem z kamenolomu i obalovny a z nově potřebné dopravy uhelného prachu ke zhoršení situace při popisované větrné růžici, a to nejen ve vlastní Odolene Vodě, ale i v místních částech Dolínku a Čenkově. Vzdálenost 350 m od obytné zástavby, bez ochrany alespoň vysokou izolační vegetací, není dostatečná.

V oznámení **) se tvrdí, že zhotoviteli nejsou známy žádné možné kumulativní účinky nové investice s činnostmi nebo záměry v okolí. Ignoruje se tak prašnost a hlučnost provozu vlastního lomu (spilít je natolik tvrdá hornina, že se patrně těžší odstřely a musí drtit), ale u hluku i pozadový hluk ze stávající silniční (D8) i letecké (Vodochody, Ruzyně) dopravy v blízkosti.

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 ad. 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 připočíst 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 j) 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 zvažována S ohledem na výše uvedené proto Krajský soud v Praze dospěl k závěru, že skutkový stav, z nějž 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 nějž 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 životní prostředí (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. 234): "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. 190): "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 městě Odolena Voda na komunikacích Pražská a Ke Stadionu ve směru k napojení na 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 příspěvkem 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. 78; podtržení doplněno), že dosahuje " v zájmovém území nejvyšší hodnoty L_n 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 křižovatek větvi 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, zejména v ulici Pražská) dojde k nárůstu dopravní zátěže.

Vypořádání připomínky:

viz vypořádání 1. – 4. připomínky společného podání města Kralupy nad Vlt., dalších obcí a občanských sdružení.

Připomínka:

4. Porušení rozhodnutí 1692/96/ES

Trasa D8 je součástí transevropské silniční sítě TEN- T. Vytyčení koridorů je stanoveno v Nařízení Evropského Parlamentu a Rady, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy (nařízení CEF). Přes území ČR mají procházet tři koridory:

- Baltsko - jadranský koridor (viz úsek Katowice - Ostrava - Brno - Wien)
- Východní a východostředomořský koridor (viz úsek Dresden - Ústí nad Labem - Mělník/Praha - Kolín - Pardubice - Brno - Vídeň)
- Rýnsko - dunajský koridor (viz větve München/Nürnberg - Praha - Ostrava/Přerov - Žilina - Košice - ukrajinská hranice)

Silniční komunikace, které jsou součástí sítě TEN- T, pak musí splňovat některá kritéria vyplývající z Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady 1692/96/ES, o řídicích zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (dále jen "rozhodnutí 1692/96/ES"). Související MÚK rozhodnutí 1692/96/ES porušuje, protože není volena v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby. Aktualizace ZÚR současně porušuje PÚR, kterou se rozhodnutí 1692/96/ES stalo závazné i pro navazující procesy, které se týkají územního plánování.

Vypořádání připomínky:

V souladu s principy udržitelného rozvoje (viz Strategie udržitelného rozvoje) je MÚK Odolena Voda umístěna tak, aby byly splněny jak požadavky na ochranu ŽP, tak i požadavky na sociální a ekonomickou udržitelnost záměrů. Není proto možné navrhnout křižovátku v místě, kde by byl její vliv na ŽP menší, ale její dopravní funkce nevyhovující a náklady na výstavbu a provoz vysoké. 2. Akt ZÚR navrhla v případě MÚK Odolena Voda přiměřené řešení ve vztahu ke všem pilířům udržitelného rozvoje. Pořizovatel i zpracovatel 2. Akt ZÚR SK je přesvědčen, že lze navrhnout taková opatření k minimalizaci vlivu MÚK na ŽP a obyvatelstvo, která ochrání 200m vzdálenou obytnou zástavbu. Přitom je třeba připomenout, že tato MÚK byla již vymezena již v roce 2006 (ÚP VÚC Pražského regionu), takže je stavbou dlouhodobě v ÚPD stabilizovaná.

Co se týče Dopravní politiky ČR je umístění této MÚK právě jejím naplněním, neboť řeší odvedení tranzitní, ale i regionální dopravy na komunikaci odpovídajících parametrů (dálnici D8) ze silnice II. třídy, která prochází zastavěným územím několika obcí.

Připomínka:

5. Zásah do zemědělského půdního fondu

Podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen "zákon ZPF") aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděná podle zvláštních předpisů 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.

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 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. Porovnání alternativ musí být provedeno na základě číselných a grafických údajů zpracovaných podle přílohy 3 vyhlášky ZPF. Žádné porovnání variant či alternativ k záměru MÚK, které mají negativní vliv na ochranu ZPF, dosud nikdy zpracováno nebylo. Tento postup je vedle příslušných ustanovení zákona o ZPF v rozporu se zásadou zákonnosti (§ 2 odst. 1 správního řádu), zásadou minimalizace zásahů do práva zájmů (§ 2 odst. 3 správního řádu) a zásadou souladu s veřejným zájmem (§ 2 odst. 4 správního řádu).
V dokumentaci "Vyhodnocení vlivu 2A ZÚR Středočeského kraje" 3.4.1. Zemědělský půdní fond na straně 102-103 je mylně uvedena třída ochrany ZPF.

Vypořádání připomínky:

viz vypořádání 19. připomínky obce Jenštejn a 16. připomínky města Jesenice.

Připomínka:

6. Nedestruktivní archeologie na území města Odolena Voda - Mohyly

Mohyla (taktéž tumulus nebo kurhan) je uměle navršený násep z kamení anebo hlíny obvykle nad jedním či více hrobů. Tento způsob pohřbívání se objevoval od pravěku v různých kulturách po celém světě, je známý i z raného středověku a někde přetrvával ještě dlouho do pozdního středověku. Mohylová pohřebiště se označují jako mohylníky.

Letecká archeologie a dálkový průzkum

Letecká archeologie zahrnuje vizuální průzkum krajiny, pořizování snímků, jakož i analýzu a interpretaci obrazových pramenů. Takto vymezený obor tedy integruje dva aspekty: průzkumný a dokumentační. Od 90. let 20. století se stále častěji setkáváme i s aplikací družicového průzkumu Země.

Principy zviditelnění a klasifikace objektů

Příznaky, které indikují nemovitě objekty (povrchové, podpovrchové), dělíme na přímé a nepřímé (zástupné). Přímé indikátory se projevují jednak odlišným zbarvením půdy nad objekty (tzv. půdní příznaky), jednak světelnými efekty kopírujícími reliéf terénu (tvarů objektů, tzv. stí nové příznaky). Mezi nepřímé příznaky řadíme především příznaky porostové (vegetační) a dále např. vyprahlostní, sněžné a vlhkostní. K nejdůležitějším patří bezesporu příznaky vegetační, které můžeme dále dělit na příznaky

- rané fáze (obilí je ve stadiu osení),
- tzv. zelené fáze (v době, kdy jsou pole zelená a objekty se projevují vyšším vzrůstem plodin a tmavší zelenou barvou),
- fáze dozrávajícího až zralého obilí (barva obilí se postupně mění ze zelené na žlutou) a
- fáze přezrálého obilí (barva polí přechází do odstínů hnědé).

Geofyzikální metody

Druhy geofyzikálních metod

Princip geofyzikálních metod je obecně založen na sledování změn fyzikálních veličin v prostoru. Podle druhu fyzikálního pole dělíme metody na: geoelektrické metody, gravimetrie, magnetometrie, radionuklidové metody, seismiku a termometrii. Možnost zachycení podpovrchových objektů geofyzikálními metodami souvisí s

- odlišností fyzikálních vlastností objektů od okolního prostředí;
- rozměry, množstvím a zachovalostí objektů;
- tvarem a orientací objektů, resp. orientací geofyzikálních profilů;

- reliéfem terénu a vegetační krytem;
- rušivým vlivem sekundárních situací;
- mocností a charakterem nadložních vrstev (půdního horizontu);
- geologickou stavbou území;
- vodním režimem a hladinou spodní vody;
- množstvím rušivých vlivů, vyplývajících z recentních objektů nebo aktivit;
- stálostí klimatických podmínek při delším měření;
- vhodností kombinace metod a technik, jejichž účinnost se při vzájemné spolupráci zvyšuje.

Metodika terénní práce

Při volbě metodiky je významný odhad předpokládaných vlastností objektů, tj. jejich množství, rozměrů, orientace a hloubky uložení, jakož i prostorové dispozice plochy vybrané pro průzkum. Měření probíhá zpravidla podél vytyčených přímek, které nazýváme profily. Některé úkoly lze realizovat pomocí jednotlivých profilů, resp. v řídké či nepravidelné síti profilů; systematictější postupem, umožňujícím plošné vymezení objektů je měření v pravidelné síti, nejčastěji čtvercové nebo obdélníkové.

Podatel dokumentuje mohyly vzhledem k MÚK D006 – geofyzikální metodou.

V blízkosti MÚK Odolena Voda je popsána a zdokumentována mohyla. Dokumentace "Vyhodnocení vlivu 2A ZÚR Středočeského kraje na straně 121-124 v bodě 3.8. KULTURNÍ, ARCHITEKTONICKÉ A ARCHEOLOGICKÉ DĚDICTVÍ, HMOTNÉ STATKY na uvedenou skutečnost zdokumentované mohyly neupozorňuje.

Vypořádání připomínky:

uvedená problematika není předmětem řešení ZÚR a ani předmětem vyhodnocení SEA (viz též preambule 1 na str. 2 - 3).

Připomínka:

7. Závažná pochybení v procesu přijímání AZÚR

Proces posuzování vlivů na životní prostředí – EIA

Dopravního napojení letiště Vodochody bylo součástí procesu posuzování vlivu záměru "Letiště Vodochody" na životní prostředí a veřejné zdraví, a proto k němu bylo vydáno stanovisko k posouzení vlivu provedení záměru na životní prostředí pod č.j.: 71411/ENV/13, 76786/ENV/13 ze dne 29. 10. 2013 (dále jen "stanovisko EIA"). Toto stanovisko EIA bylo zrušeno usnesením MŽP pod č.j.: 42412/ENV/14 ze dne 13. 6. 2014. Oznamovatel podal k ministru životního prostředí rozklad proti předmětnému ustanovení. Z výše uvedeného vyplývá, že stanovisko EIA bylo tedy zrušeno, a to včetně dopravního napojení.

Vypořádání připomínky:

Zrušení stanoviska EIA usnesením MŽP nemá z hlediska pořizování žádný význam jak po linii právní, tak po linii obsahové. MÚK Odolena Voda (D006) musí zůstat VPS, protože je důležitou součástí dopravního systému v severní části metropolitního regionu. V Odolena Vodě a okolí došlo k významnému rozvoji bydlení, stávající křižovatky na D8 Zdiby a Úžice jsou od sebe vzdálené cca 10 km, na obě křižovatky směřují významné aktivity v jejich bezprostředním okolí (rozsáhlé komerční zóny) a je k nim vedena doprava zejména z obcí mezi Kralupy nad Vltavou, Mělníkem a Neratovicemi. Stavba byla převzata z platného ÚP VÚC Pražského regionu, tzn. v době, kdy se s rozšířením letiště Vodochody vůbec nepočítalo. Pořizovatel opakuje, že MÚK Odolena Voda není

podmíněna rozvojem letiště Vodochody.

Připomínka:

8. Nesprávný závěr ve smyslu pozitivního vlivu na odlehčení obcím Postřižín a Kozomín v bodě „6.2.2. Výsledky vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů“

Z doložené "Dopravně-inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště Vodochody a napojení na komunikační síť EIA" kódem MZP257 je patrné zvýšení vozidel na silnici II/608 severně od letiště Vodochody po exit 9 dálnice D8. V obci Postřižín a Kozomín dojde k nárůstu intenzity dopravy o 200-900 voz/24h. 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 zákona č. 183/2006 Sb., neboť vytváří nový střet v území, čímž jde zcela proti cílům územního plánování i PÚR; 2A ZÚR též nedodrжуje 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 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,
- 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),

Vypořádání připomínky:

V **posudku** na záměr „Letiště Vodochody“ v procesu EIA (kód záměru MZP257) se uvádí: „*Napojení letiště Vodochody na stávající dopravní infrastrukturu, které je navrženo v souvislosti s plánovaným zprovozněním letiště pro civilní provoz, zahrnuje úpravy stávajících komunikací II/608 a III/0087 v blízkosti areálu letiště a také novou mimoúrovňovou křižovatku s dálnicí D8.*

Oblast bude (na základě dopravního posouzení společnosti CityPlan i podle původní studie VPÚ z roku 2006) generovat po realizaci záměru více než 10 000 pohybů vozidel/24hod, které by využívaly napojení na dálnici D8, proto je možné uvažovat i s menší vzdáleností než 4 km mezi sousedními křižovatkami na dálnici, jak připouští norma ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic. Navržené dopravní napojení je nejkratším napojením na vysokokapacitní infrastrukturu, s nejmenším dopadem na zábery půdy (v okolí převážně chráněné jako ZPF). Hledání jakéhokoliv jiného řešení napojení areálu letiště a lokality města Odolena Voda na dálnici D8 (např.: v připomínkách k dokumentaci navrhované vedení provozu po stávající II/608 obchvatem Kličan a dále k okružním křižovatkám u Zdib) postrádá logiku, protože by vyžadovalo změnu územních plánů několika obcí, problematický výkup pozemků, významný zábor zemědělské půdy a navíc by stejně neřešilo kapacitní problémy spojené s předpokládaným nárůstem obyvatel a tím i dopravy v obcích podél II/608 (Kličany, Klecany), či I/9 (Libeznice, Bašť) a pozemním provozem generovaným provozem letiště Vodochody.“

V připomínce citovaná „Dopravně-inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště Vodochody a napojení na komunikační síť“ sice uvádí: „...na silnici II/608 od letiště Vodochody po exit 9 dálnice D dojde k nárůstu intenzity dopravy o 200 – 900 voz/24h“, ale zároveň také uvádí: „Bude-li realizován rozvoj letiště Vodochody a zprovozněna MÚK Odolena Voda, dojde k výrazným změnám v intenzitách dopravy na okolní síti:

- *Intenzita na dálnici D8 mezi exitem č. 1 a 9 naroste o 10 tisíc voz/24h, přičemž nárůst není způsoben pouze dopravou generovanou letištěm Vodochody, nýbrž i vozidly se zdrojem/cílem dopravy v Odolena Vodě a okolí;*

- na silnici II/608 jižně od letiště Vodochody intenzita poklesne téměř o 4,5 tisíc voz/24h - zde se projevuje pozitivní vliv MÚK Odolena Voda;
- pokles intenzit je vidět rovněž na silnici III/0081 (exit 9) v hodnotě 1 800 voz/24h a na silnici III/24211 v hodnotě 1 250 voz/24h. **V obou případech jde o pozitivní vliv MUK Odolena Voda;**
- nárůst dopravy se projeví i na přístupové komunikaci z MUK Odolena Voda do obce Odolena Voda, který činí 1 500 voz/24h;
- ostatní komunikace v okolí vykazují zanedbatelnou změnu intenzity dopravy.

Takže podle předmětné studie je naprostý nepoměr mezi změnami intenzit na dotčených komunikacích (v součtu: snížení o cca 7 500 voz/24h a zvýšení o cca 2 500 voz/24h) s tím, že doprava bude převedena na dálnici D8. Pokud by nedošlo k realizaci záměru MÚK Odolena Voda a zároveň došlo k realizaci rozvoje Letiště Vodochody, byla by ta samá dotčená síť neúměrně přetížena.

Dále se v připomínce pouze opakuje předchozí jednotlivé připomínky, které byly jednotlivě podrobně vypořádány. Z těchto vypořádání vyplývá: Lze tedy shrnout, že vymezení MÚK D006 bylo v 2. Akt ZÚR SK provedeno - zejména z hlediska udržení příznivého životního prostředí a ochrany veřejného zdraví, jakož i z hledisek urbanistických a dopravních - v souladu s § 18 odst. 1 a 2 zákona č. 183/2006 Sb., neboť se nevytváří nový střet v území. Záměr je zcela v souladu s cíli územního plánování i Akt č. 1 PÚR. 2. Akt ZÚR SK též dodržuje požadavek proporcionality, zejména zásadu subsidiarity a minimalizace zásahu.

Proto bude MÚK Odolena Voda ve 2. Akt ZÚR SK zachována i jako VPS s kódem D006.

Sdružení občanů okolí SOKP proti hluku z dopravy, Mladíkov 406, 252 42 Jesenice, č. j. 165346/2015/KUSK, doručeno dne 29. 12. 2015, obálkou 28. 12. 2015

Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.

Rozšířené znění připomínek viz výše uvedené podání města Jesenice.

Připomínka:

Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru trasy VPS D054 – 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.

Vypořádání připomínky:

Koridor VPS D054 bude v návrhu 2. Akt ZÚR SK ponechán z důvodů uvedených v rámci vypořádání předchozích i následujících připomínek.

viz podrobné vypořádání jednotlivých připomínek uvedených v podání města Jesenice.

Připomínka:

1. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky

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 doprava je již vedena na kapacitní SOKP. Finanční prostředky je nutno směřovat nikoliv na další redundantní stavbu, ale na odhlučnění stávající kapacitní komunikace, která stále není odhlučněna na úrovni vyspělých států EU. Po celé délce není ani jedna protihluková stěna srovnatelná s opatřeními běžnými v EU. Vymezení koridoru vestecké spojky není odůvodněné a veřejnost ji tedy nemůže chápat jako veřejně prospěšnou a souhlasit tak s jejím financováním z veřejného rozpočtu. Jsme zcela proti financování takovéto stavby z našich daní.

Vypořádání připomínky:

Posouzení potřebnosti je obsaženo v kapitole 2.3.3 „VPS D054: propojení Vestec: II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka“ Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK.

Navrhovaná Vestecká spojka umožňuje propojení mezi dnešní silnicí II/603 a dálnicí D1. V místě jejího připojení na silnici II/603 je 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 „Vestecké spojky“ do jiného kapacitního radiálního tahu, a to na dálnici D1. Význam „Vestecké 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.

Připomínka:

2. Návrh AZUR je invariantní

Každý záměr vymezovaný v zásadách územního rozvoje musí být hodnocen z hlediska potřebnosti. Nesouhlasíme, že 2. AZÚR je připravená invariantně a že není posuzována nulová varianta.

Vypořádání připomínky:

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 ÚPnSÚ 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.

Připomínka:

3. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území

Jako preventivní opatření k nadměrnému využívání Vestecké spojky pro tranzitní dopravu navrhuje 2. AZÚR za článek (251) doplnit nový článek (251a), který zní: *"ZÚR SK stanovují pořadí změn v Území:*

D054 - propojení Vestec (II/603) - Újezd (dálnice D1), tzv. Vestecká spojka zprovoznit až po zprovoznění úseku SOKP Běchovice - dálnice D1".

Nevymahatelnost tohoto ustanovení prokazuje současný stav Městského okruhu, který je užíván, přestože jeho zprovoznění bylo a je podmíněno zprovozněním celého SOKP. Tento postup umožňuje časově neomezený a neomezitelný režim zkušebního provozu, ve kterém lze užívat stavbu i před její kolaudací bez

zkoumání naplnění podmínek předchozích povolení.

Vypořádání připomínky:

V rámci úprav pro veřejné projednání bude čl. 251a výrokové části dokumentace 2. Akt ZÚR SK doplněn o dodatek: „do doby splnění této podmínky nelze stavbu uvést ani do zkušebního provozu;“.

Připomínka:

4. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů

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, synergických a kumulativních vlivů přitom byl opominut záměr MÚK Exit 4, který je nezbytné pro napojení Vestecké spojky na D1 a není součástí ZUR hl. m. Prahy.

Vypořádání připomínky:

V případě „MÚK Exit 4“ uváděné podatelem se zřejmě jedná o navrhovanou MÚK Újezd u Průhonic, situovanou již na území hl. m. Prahy (k. ú. Újezd u Průhonic). Z tohoto důvodu není tato MÚK zobrazena ve výkresové části vyhodnocení SEA (výkres. A.VI. Kumulativní a synergické vlivy, 1:100 000) ani na doprovodných obrázcích v textu kap. 6.2.2. Účelem této MÚK je napojení Vestecké spojky na dálnici D1. Její vymezení je stabilizováno jak v platném Územním plánu sídelního útvaru hl. města Prahy, schváleném v r. 1999 ve znění pozdějších změn, tak i v nově pořizovaném „Metropolitním plánu hl. města Prahy“.

Z hlediska vlastního vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů není zřejmé, jaký typ kumulace by zde měl být posouzen. Předmětná křižovatka představuje reálně součást stavby Vestecké spojky, jde o její technické zakončení a napojení na dálnici D1, bez něhož by celá stavba postrádala smysl. Vlivy křižovatky se na území Středočeského kraje tedy projeví pouze realizací dopravy na Vestecké spojnici, které jsou plnohodnotně zahrnuty do hodnocení vlivů tohoto koridoru v rámci vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK. Hodnocení vlivů vlastní MÚK na svoje bezprostřední okolí přesahuje podrobnost měřítka ZÚR a věcně náleží především do procesu EIA, přičemž dotčeným územím bude s vysokou pravděpodobností pouze území hl. m. Prahy.

V rámci úprav vyhodnocení SEA před veřejným projednáním bude doplněn do výkresu A.VI. Kumulativní vlivy i do doprovodných obrázků v textu kap. 6.2.2. Věcně k tomu není důvod a výsledek hodnocení to nezmění, pouze dojde ke zvýšení přehlednosti.

Připomínka:

5. Hluková zátěž

Území Jesenice je již z pohledu veřejnosti neúnosně zatíženo hlukem z SOKP. Ani 5 let stížností kompetentním orgánům nepřineslo dosud realizaci žádného konkrétního kompenzačního opatření. I plánovaná opatření jsou minimalizována a svojí úrovní neodpovídají evropským standardům. S další obdobnou stavbou pod úrovní evropských standardů a vystavující obyvatele dalším zdravotním rizikům nesouhlasíme. Hlukové zákony v ČR jsou neustále změkčovány a od zdravotních rizik obyvatele kolem dopravních staveb nechrání. Zda stavba vyhovuje či nevyhovuje hlukovým limitům je irelevantní výrok ve vztahu ke zdravotním rizikům. Hlukové limity pouze vyjadřují ochotu kompetentních úřadů eliminovat zdravotní rizika. Bohužel ochota českých úřadů zdravotní rizika eliminovat se neustále snižuje. Hrozí, že v době stavby už nebudou limity žádné nebo nepříjemně vysoké. Za této situace uzavřít Jesenici dokola další hlukově problematickou stavbou je pro její obyvatele nepřijatelné.

<p>Vypořádání připomínky:</p> <p>viz podrobné vypořádání 9. připomínky města Jesenice.</p>
<p>Připomínka:</p> <p>6. Imisní zátěž</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.</p>
<p>Vypořádání připomínky:</p> <p>viz podrobné vypořádání 9. připomínky města Jesenice a 13. připomínky obce Jenštejn.</p>
<p>Připomínka:</p> <p>7. Kompenzační opatření</p> <p>Kompenzační opatření jsou zcela nekonkrétní. Odkazují navíc buď na navazující řízení, nebo pouze na dodržování povinností vyplývajících ze zákona. Navíc jsou velmi obecná a chybí pro ně posouzení, zda budou dostatečná k dodržení závazných limitů kvality životního prostředí vyžadovaných zákonem (hlukové limity, imisní limity v případě znečištění ovzduší, atd.).</p> <p>Povinnost zajistit splnění hlukových limitů není konkretizována, a to v několika směrech. Hlukové limity lze libovolně změnit bez účasti veřejnosti nařízením vlády, není tedy zřejmé, jaké hlukové limity mají být dodržovány v době využívání koridoru (viz příklad SOKP 512, které změkčení hlukových limitů vedlo ke zcela zásadním změnám vyhodnocení nadlimitní hlukové zátěže). Dále nejsou blíže konkretizována opatření, kterými bude splnění hlukových limitů zajištěno (snížení maximální povolené rychlosti, výměna povrchu komunikace, zákaz vjezdu nákladních automobilů, dodatečná protihluková opatření, atd.).</p> <p>Jako kompenzační opatření je pak zcela opominuta oblast nadlimitního znečištění ovzduší.</p>
<p>Vypořádání připomínky:</p> <p>viz podrobné vypořádání 13. připomínky města Jesenice a 16. připomínky obce Jenštejn.</p>
<p>Smejtková Andrea Ing. Ph. D., Bicanova 897, 252 62 Horoměřice, č. j. 165121/2015/KUSK a č. j. 165122/2015/KUSK, obě doručeny dne 28. 12. 2015</p>
<p>Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha – Lysolaje.</p> <p>Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasilání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.</p> <p>Plné znění připomínek viz výše uvedené podání Městské části Praha – Lysolaje.</p>
<p>Připomínky:</p> <p>Znění připomínek viz výše uvedené podání Městské části Praha - Lysolaje</p>

0. Připomínka k části 4. zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, bod 4., články (132) - (134), včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen VVURÚ)

1. Nedostatečné upřesnění rozvoje letiště Praha/Ruzyně
2. Nevyvážený vztah letiště a okolí
3. Rozšiřování dopravních kapacit
4. Nesouhlas s odůvodněním záměru
5. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
6. Nesouhlas s převzetím závěrů z dokumentace EIA

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedeného podání Městské části Praha – Lysolaje.

Další připomínka:

1. Nesouhlas se zpracováním trasy SOKP bez variant

V rámci 2. AZÚR je opět navrhována trasa SOKP bez návrhu a řádného posouzení variant umístění koridoru, přestože nebyly a nejsou varianty trasy okruhu vyloučeny a existují věcné důvody pro hledání nebo vyloučení jiných řešení.

Územně plánovací dokumentace na úrovni ZÚR je jediným stupněm územního plánování, kde je možné posoudit různé možnosti řešení nadmístních dopravních záměrů a závazně rozhodnout o způsobu naplňování PÚR. Stejně jako při přípravě ZÚR Středočeského kraje schválených v roce 2011 je bohužel i v návrhu 2. AZÚR opět předkládána trasa SOKP jako jediná možná a nebylo provedeno řádné srovnání s variantou reálně existující a doporučenou kromě jiného i při hodnocení SOKP v procesu EIA.

Návrhem a objektivním vyhodnocením variant SOKP, jak bylo požadováno v připomínkách k návrhu ZÚR již před 5 lety, bylo možné rozhodnout o optimálním vedení trasy SOKP a pracovat na přípravě realizace. Bohužel se tak nestalo a i nadále zastupitelé Středočeského kraje nemají možnost zvážit varianty a rozhodovat na základě vyhodnocení objektivních podkladů, protože navržená trasa je předkládána jako jediná možná.

Požaduji v rámci 2. AZÚR předložit ke komplexnímu posouzení a následnému rozhodnutí i trasu SOKP v regionální variantě a následně provést multikriteriální vyhodnocení variant, které bude zahrnovat např. dotčení okolních obyvatel, ekonomické hledisko, časové hledisko, dopravní vlivy a vlivy na krajinu a ochranu přírody.

Vypořádání připomínky:

viz podrobné vypořádání 2. připomínky obce Jenštejn.

Další připomínka:

2. Návrh regionální varianty

V rámci 2. AZÚR zpracovatelé formálně odkazují na dříve zvažované ale komplexně neposouzené varianty trasy SOKP, jejichž popis může být bez řádného

vyznačení v mapových podkladech značně zavádějící. Navíc je ve vztahu k těmto trasám uváděno, že v mezidobí došlo k rozvoji bydlení, změně podmínek v území, prodloužení dopravních tras, atd. K tomu byl předložen, v rámci připomínkového řízení k návrhu 2. AZÚR aktuální „Návrh trasy regionální varianty SOKP – 2015“ jako věcné, reálně existující alternativní řešení trasy koridoru SOKP. Návrh je zakreslen do mapových podkladů identických s 2. AZÚR včetně stručného komentáře tohoto návrhu.

Uvedený návrh trasy SOKP je dle našeho názoru funkčně, ekologicky, ekonomicky i z hlediska časové realizace záměru časově zcela srovnatelný s koridorem SOKP v 2. AZÚR, detaily návrhu trasy jsou zpracovány ve vyhledávací studii zadávané v roce 2014 Ředitelstvím silnic a dálnic. Domníváme se, že v rámci 2. AZÚR neexistuje žádný, ani formální důvod pro neposuzování variant umístění SOKP, které by poskytlo objektivní podklady pro rozhodování o umístění tohoto zásadního dopravního záměru.

Požadujeme proto posouzení předkládané varianty ve smyslu připomínky č. 1.

Vypořádání připomínky:

viz podrobné vypořádání 3. připomínky obce Jenštejn.

Připomínka:

3. Nesouhlas s odůvodněním navrhovaného jediného řešení SOKP

K odůvodnění navrhovaného řešení SOKP (str. 13-14 odůvodnění) máme následující připomínky.

- řada argumentů vyznívá ve prospěch jakékoliv varianty SOKP, tedy i regionální, (např. všechny varianty SOKP propojují paprskovitě vedené dálnice a rychlostní komunikace). Nízký podíl nadregionálního tranzitu se vzhledem k propojení dálnic, plánu na zásadní rozšíření letiště a intenzivní výstavbu skladových kapacit jeví jako ne zcela odůvodněný názor, mísení tranzitní a vnitroměstské dopravy ve variantě SOKP naopak způsobuje úzké hrdlo na komunikaci sítě TEN-T. Přivaděč Rybářka pak přivede neúměrně velké množství další dopravní zátěže do již tak zahlcených Dejvic, způsobené tunelem Blanka.
- potřebnost okruhu není dlouhodobě nikým zpochybňována, připomínky jsou pouze k trasování okruhu.
- pouhý výčet pozitiv navrženého řešení bez provedení multikriteriálního hodnocení různých variant neodůvodňuje správnost navrženého řešení trasy, zájem kraje by mělo být nalezení nebo potvrzení funkční a ekonomické trasy s přiměřenými vlivy na životní prostředí,
- jako nepřiměřený argument užívaný bohužel již mnoho let se jeví to, že navržená varianta je sledována již 50 let.; k tomu je třeba uvést, že:
 - i původní sledovaná trasa se u realizovaných úseků měnila
 - doprava a město se od doby původního návrhu podstatně změnily, původní okruh kolem Prahy se v důsledku rozvoje Prahy stal okruhem v Praze, což je patrné z výkresu rozvoje Prahy se zakresleným původním okruhem – viz příloha Ing. Strnad. Okruh kolem Prahy plánovaný před 50 lety nemusí být vždy v souladu se současnými požadavky na rozvoj města a měnící se dopravní zátěž může vyžadovat jiná řešení,
 - změnily se zákony, chráněné oblasti, oblasti EVL,
 - došlo ke změně požadavků na způsob bydlení - rozvoj „satelitního“ bydlení v okolních obcích,
 - změnily se podmínky, priority a rozsah dopravy, opustil se parní pohon a dvojplošníky...
 - není důvod některá rozhodnutí a záměry nerevidovat a to i v dopravě - magistrála přes Václavské náměstí, která není z dnešního pohledu dobré řešení, aktuálně byly a přetrvávají problémy kolem jižní části okruhu, Barrandovský most také přestal vyhovovat jako část obchvatu Prahy...
- nezájem obcí o realizace trasy okruhu v regionální variantě je pochopitelný. Minimálně stejně pochopitelné a pro návrh 2. AZÚR závažné by mělo být

trvalé odmítání vedení tranzitní dopravy středem městské části a i odmítání souběžného vedení tranzitní dopravy silniční i letecké v jednom koridoru. Navrhované umístění dvou takto rozsáhlých záměrů v jednom obydleném území by mělo být přípustné pouze v případě, že jiné řešení prokazatelně neexistuje.

Odpovědnost za rozvoj dopravy a její negativní účinky by měly být přiměřeně rozloženy - nelze připustit rozvoj obcí a satelitů v okolí Prahy generující dopravu do centra bez přiměřeného převzetí odpovědnosti za rozšíření dopravních kapacit. Odmítavý postoj je pochopitelný u všech obcích, rozhodující by mělo být objektivní holistické vyhodnocení možných řešení dopravy a únosnosti daného území pro realizaci záměrů, které bylo provedeno v hodnocení 6-ti variant v procesu EIA.

Vypořádání připomínky:

viz podrobné vypořádání 1. připomínky obce Jenštejn.

Připomínka:

4. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

K předkládanému vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) mám ve vztahu k SOKP následující připomínky:

- trasa RSOKP uvedená ve VVURÚ je navržena chybně, v těsném okolí nebo přímo přes obytná území, v důsledku toho vede k nesprávným závěrům uváděným ve VVURÚ, symbolický návrh trasy nekoresponduje s reálnými možnostmi technického řešení a je dokladem toho, že se zpracovatel trasou RSOKP zabýval pouze formálně,
- nedbalé a nepřesné zpracování varianty RSOKP, navíc na nezřetelném a nečitelném podkladu v malém formátu v rámci textové části VVURÚ znevěrohodňuje veškerá hodnocení a srovnávání této varianty s trasou SOKP. Varianta RSOKP byla vytvořena účelově tak, aby hodnocení bylo negativní.
- porovnávání variant SOKP a RSOKP je proto pouze účelové, celý návrh 2.AZÚR je invariantní a o žádných variantách není v současné podobě návrhu AZÚR rozhodováno,
- v rámci VVURÚ by měly být srovnávány vlivy variant na životní prostředí a obyvatelstvo, udržitelný rozvoj a z tohoto pohledu lze vyvodit závěry o vhodnosti variant; nelze souhlasit s rozšiřováním hodnocení VVURÚ o dopravní účinnost a současně se distancovat od ekonomických aspektů a vytvářet dojem komplexního hodnocení variant v rámci VVURÚ. V předložené podobě je k projednávání předkládán účelový a zavádějící podklad, který může ovlivnit schvalování záměru v předložené podobě,
- závěry u porovnání variant jsou činěny na základě srovnávání nerovnocenných podkladů, SOKP je zpracován do detailů, trasa RSOKP je ze strany zpracovatele i použitých podkladů pouze „čára na mapě“, doporučení varianty SOKP proto není a nemůže být podloženo žádnými konkrétními údaji např. o počtu dotčených osob,
- závěry z detailních hodnocení jsou přebírány účelově, v případě některých záměrů se přebírají detailní doporučení a podmínky realizace z procesů EIA (D300), v jiných případech jsou doporučení z procesů EIA ignorována; přestože detailní hodnocení EIA doporučuje jinou variantu trasy. Ve VVURÚ je na základě méně přesných podkladů a jiné úrovně hodnocení vlivů vyhodnocena lépe jiná varianta. Ve stanovisku Ministerstva životního prostředí dle zákona 244/91, EIA ze dne 30. dubna 2002, č. j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. je mimo jiné uvedeno: *Doporučená varianta: Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí*

možnost realizace varianty Ss.“

Požaduji v rámci 2. AZÚR stejný přístup k hodnocení jednotlivých záměrů ze strany zpracovatele,

- závěr ve vztahu k EVL Kaňon Vltavy u Sedlce ohledně výskytu chráněných druhů je nepřesný,
- požaduji, aby byl řádně proveden úkol územního plánování - vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na vyvážený vztah územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Princip převzetí přiměřené odpovědnosti obcí za rozvoj dopravy je v tomto případě zjevně porušen, protože v návrhu 2. AZÚR je do jednoho obydleného území současně umísťována paralelní dráha mezinárodního letiště v Praze-Ruzyni s nedefinovaným, tedy neomezeným provozem a transevropská komunikace sítě TEN-T. Umístění paralelní dráhy a prodloužení stávající dráhy znamená pro okolní území prokazatelné, trvalé a nikdy neodstranitelné překročení hygienických limitů pro ochranu zdraví a současně i budoucí navrhované rozšířené ochranné hlukové pásmo kolem letiště na této skutečnosti nic nemění a zpracovatel návrhu 2. AZÚR by si toho měl být vědom. Přesto je i při vědomí této nezpochybnitelné skutečnosti do stejného území umísťován další záměr, který zhorší zdravotní rozkoka obyvatel. Synergické a kumulativní působení nebylo v případě záměrů SOKP a D 300 správně vyhodnoceno, žádné z navržených koncepčních, projektových ani specifických opatření není schopné zajistit splnění hygienických limitů venkovního hluku v okolí letiště a tedy i v trase SOKP a jejím okolí.

Vypořádání připomínky:

viz podrobné vypořádání 4. připomínky Městské části Praha – Lysolaje a 4., 5. a 10. připomínky obce Jenštejn.

Připomínka:

Vzhledem k výše uvedeným nedostatkům požaduji řádně zpracovat variantu RSOKP v grafické části návrhu 2. AZÚR a to např. v podobě vyhledávací studie ŘSD z roku 2015 nebo v jiné optimalizované aktuální trase zpracované příslušným odborníkem. Následně požadujeme zpracovat řádné posouzení variant SOKP a RSOKP v rámci VVURÚ a v rámci odůvodnění výroku požadujeme komplexní vyhodnocení variant, kde závěry VVURÚ budou jedním z kritérií. Komplexní hodnocení poskytne objektivní podklad pro rozhodnutí zastupitelů ve věci okruhu kolem Prahy.

Vypořádání připomínky:

viz podrobné vypořádání 4. připomínky obce Jenštejn.

Švecová Zuzana, Náměstí V. Hálka 2, 250 70 Odolena Voda, č. j. 162842/2015/KUSK, doručeno dne 17. 12. 2015

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného města Klecany

Připomínky:

použity ze vzorového podkladu, který byl vyhotoven pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK
Plné znění připomínek viz výše uvedené podání města Klecany

0. Připomínky k MÚK Odolena Voda na dálnici D8 a veřejně prospěšné stavbě pro tuto MÚK - D006,

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,
2. Nedošlo k prověření variant stavby MÚK a výběru varianty nejvhodnější,
3. Stavba MÚK D006 jde zcela proti cílům a úkolům územního plánování (§ 18 a 19 stavebního zákona).

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedeného města Klecany.

Vik Václav, K Roztokům 82/7, 165 00 Praha - Suchdol, č.j. 165124/2015/KUSK, doručeno dne 28. 12. 2015

Připomínka:

K části návrhu 2. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále 2. AZÚR), která se týká rozvoje letiště v Praze –Ruzyni, zasílám následující připomínky:

- není upřesněn rozvoj letiště tak, aby bylo možné posoudit dlouhodobé vlivy realizace tohoto záměru na okolí a řádně odůvodnit omezení rozvoje okolních obcí,
- rozšíření letiště předpokládá i prodloužení dráhy RWY 06/24, ale není uveden dlouhodobý výhled změn v provozu letiště na původní dráze,
- povinnosti letiště a okolních obcí jsou v případě předpokládaného neomezeného rozvoje letiště nevyvážené, je nutné řádně posoudit únosnost záměru pro okolní území a stanovit závazné podmínky realizace záměru,
- požadují upřesnění celkových dlouhodobých požadavků na leteckou přepravu v regionu Prahy a řádné posouzení možností střednědobého a dlouhodobého využití stávajících kapacit pro leteckou přepravu včetně zahrnutí letiště ve Vodochodech,
- rozvoj letiště není co do rozsahu v 2. AZÚR upřesněn, což zpochybňuje uvedená odůvodnění tohoto záměru i tvrzení, že se sníží hluková zátěž v okolí. Opakované změny a omezení dráhového systému svědčí o celkově nevhodné poloze letiště na území hlavního města pro předpokládaný neomezený rozvoj letiště nebo o dlouhodobě nevhodném územním plánování rozvoje letiště a jeho okolí,
- 2. AZÚR navrhuje umístění dvou rozsáhlých dopravních záměrů (silniční okruh a paralelní RWY) s negativními vlivy v jednom obydleném území, což by mělo být přípustné pouze v případě, že jiné řešení než koncentrace různých druhů dopravy v jednom území prokazatelně neexistuje.
- vzhledem k tomu, že není vymezen dlouhodobý rozvoj letecké dopravy v regionu Prahy a s tím související požadavky na letiště v Praze/Ruzyni, není ani možné řádně a objektivně vypracovat hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj. Pouhé převzetí závěrů a doporučení z dokumentace EIA, zpracované chybně, na jiný rozsah záměru a pouze pro krátkodobý časový horizont, je v rámci 2. AZÚR nepřijatelné řešení, zvláště v případě, že je do stejného území umisťován i další dopravní záměr – SOKP. Je nutné zpracovat nové posouzení vlivů rozvoje letiště v Praze/Ruzyni na udržitelný rozvoj území,
- v předstihu před projednáním v rámci ZÚR a ÚP byla nekonceptně zpracována a projednána dokumentace EIA na rozšíření letiště o paralelní dráhu. Nesouhlasím s využitím podkladů a závěrů z této dokumentace v rámci 2. AZÚR – VVURÚ, protože je zpracována s předpokládaným stavem provozu k datu zahájení provozu na základě chybných prognóz a s vadami. Z hlediska dlouhodobého a postupně narůstajícího vlivu na okolí je pro potřeby 2.AZÚR toto hodnocení nedostatečné.

Vypořádání připomínky:

viz podrobné vypořádání jednotlivých připomínek Městské části Praha – Lysolaje (rozvoj Letiště Praha) a obce Jenštejn (SOKP).

Vrtiška Zdeněk, Pod Prodejnou 371/15, 182 00 Praha - Ďáblice, č.j. 162842/2015/KUSK, doručeno dne 17. 12. 2015

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného města Klecany

Připomínky:

použity ze vzorového podkladu, který byl vyhotoven pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK
Plné znění připomínek viz výše uvedené podání města Klecany

0. Připomínky k MÚK Odolena Voda na dálnici D8 a veřejně prospěšné stavbě pro tuto MÚK - D006,

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,

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

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

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedeného města Klecany.

Zdravé životní prostředí, z. s., Na Korunce 324, 190 11 Praha-Běchovice, č. j. 165629/2015/KUSK, doručeno dne 30. 12. 2015 (připomínky uplatněny po stanovené lhůtě) odesláno DS 29. 12. 2015

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené obce Jenštejn.

Připomínky:

použity ze vzorového podkladu, který byl vyhotoven pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci společného jednání 2. Akt ZÚR SK
Plné znění připomínek viz výše uvedené podání obce Jenštejn

0. Nesouhlas s vymezením VPS: SOKP úsek Ruzyně – Březiněves (2xMÚK) a VPS D011 – Silniční okruh kolem Prahy úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK)

1. Nedostatečné zdůvodnění potřebnosti vybrané varianty

2. Návrh AZÚR je invariantní

3. Návrh regionální varianty

4. Nesprávné Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

5. Rozpor se závazným stanoviskem EIA

6. Absence vymezení přivaděčů

7. Nepřímá aktualizace

8. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje

9. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území

10. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů
11. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování
12. Hluková zátěž
13. Imisní zátěž
14. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů
15. Chybějící podkladové studie
16. Kompenzační opatření
17. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
18. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000
19. Zásah do zemědělského půdního fondu
20. Posouzení vlivů na horninové prostředí

Vypořádání připomínky:

totožné jako u výše uvedené obce Jenštejn

Zemek Leoš, Baštecká 77, 250 70 Panenské Břežany, č. j. 165195/2015/KUSK, doručeno dne 29. 12. 2015 (připomínky uplatněny po stanovené lhůtě)

Připomínka:

Připomínky se vztahují zejména k záměrům, které bezpochyby budou mít vliv na zhoršení životního prostředí (hluk a exhalace) v okolí D8 v Panenských Břežanech. Těmito záměry jsou zejména realizace SOKP a D006 (MÚK Odolena Voda).

Popis umístění místa, kde se předpokládá zhoršení životních podmínek: Obec Panenské Břežany leží v zóně dosažení limitních hodnot hluku z dálnice D8. Dálnice D 8 přímo protíná obec. Po stranách dálnice protínající obec jsou jen částečně realizovány protihlukové stěny, které však nesplňují protihlukové parametry, tak i bezpečnostní požadavky. Stěny jsou zhotoveny ze dřeva (jsou hořlavé) a z naprosto nevhodného materiálu (dřevo málo pohlcuje akustické vlnění).

Vypořádání připomínky:

viz podrobné vypořádání jednotlivých připomínek města Klecany (MÚK Odolena Voda) a obce Jenštejn (SOKP).

Připomínka:

Specifikace negativních dopadů

Realizace jakékoli z uvedených záměrů bezpochyby povede k nárůstu intenzity dopravy obcí Panenské Břežany, a tím ke zhoršení kvality ovzduší a zejména k překročení hlukových limitů pro starou hlukovou zátěž. Navíc se jeví jako naprostá nutnost zahrnout do zájmového území i místa vzdálenější od místa předpokládané realizace, u nichž je nepochybné, že budou zasaženy vlivy mající přímou souvislost s realizací daného záměru. Např. je nepochybné, že zejména kamionová doprava směřující ze severu na jihozápad bude směřována po D8 přes severní část pražského okruhu MÚK Zdiby – Horoměřice a dále na D5. Realizace severní části pražského okruhu bude mít tedy bezpochyby vliv na zahuštění dopravy na D8, která protíná obec Panenské Břežany a již dnes hlukové zatížení dosahuje imisních limitů. Bez realizace účinných protihlukových opatření není možné umísťovat do již limitně zatížených území další zátěž. Řešením

je realizace účinných protihlukových opatření.

Vypořádání připomínky:

viz podrobné vypořádání jednotlivých připomínek města Klecany (MÚK Odolena Voda) a obce Jenštejn (SOKP).

Připomínka:

Nebyl zohledněn vliv záměrů zahrnutých do SOKP na provoz na D8

Jak již bylo výše uvedeno, zprovoznění SOKP bude mít rozhodně vliv na zahuštění dopravy na D8 – tedy vliv na životní prostředí v obci Panenské Břežany (vzrůst exhalací a hlukového zatížení. Severní část SOKP bezpochyby bude na sebe vázat dopravu směřující ze severu Čech na jih a jihozápad. Tato doprava bude samozřejmě vázána na D8, která protíná obec PB. Záměr SOKP by tedy měl zohlednit tento předpokládaný záměr a promítnout do požadavků ZUR nutnost realizace účinných protihlukových opatření na komunikacích, které na SOKP navazují. Realizace by měla zahrnovat souhrn opatření (např. pokládka „tichého“ asfaltu a realizaci účinného protihlukového zátarasu). Širší dopad nepříznivých vlivů na okolí v širším záběru nebyl zhodnocen a ZUR by měla jasně stanovit na nutnost učinění protihlukový opatření v případě realizace záměru. U návazných komunikací na SOKP nebyla provedena hluková studie, která by se touto širší zájmovou oblastí zabývala.

Vypořádání připomínky:

viz podrobné vypořádání jednotlivých připomínek města Klecany (MÚK Odolena Voda) a obce Jenštejn (SOKP).

Připomínka:

Nebyl zohledněn vliv D006 – MÚK Odolena Voda na D8 a další přilehlé komunikace

Tak, jako v případě SOKP, nebylo zohledněno zahuštění dopravy na D8 v souvislosti s realizací záměru D006. V ZUR byl zcela vypuštěn fakt, že MÚK má odlehčit stávající komunikaci II/608 („stará – teplická“) vedoucími přes obce Klíčany, Kozomín a Klíčany tím, že dopravu ze stávající komunikace převede na D8, tedy do Panenských Břežan. Tento fakt je v ZUR zcela zamlčen, a problematikou zhoršení již tak špatného stavu v okolí D8 se vůbec nezabýval. V 2A ZUR je ignorován fakt nárůstu intenzity dopravy na místních a krajských komunikacích 2. a 3. Třídy, přes které se bude stahovat doprava k D006 především z východního směru. Tyto komunikace jsou vesměs ve velmi špatném technickém stavu a navíc vedou přes obce. Tyto komunikace nejsou připraveny na tranzitní dopravu a obce nemají prostředky na jejich opravy v souvislosti s nárůstem dopravy vázané na D006. Chybí tedy opět hluková studie popisující nárůst dopravy na D8, protihluková opatření i zhodnocení zdravotních rizik v souvislosti s realizací záměru.

Na straně 367 (ZUR – vyhodnocení záměru.....) se uvádí, že „*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.*“

Vypořádání připomínky:

viz podrobné vypořádání jednotlivých připomínek města Klecany (MÚK Odolena Voda).

Připomínka:

Umístění D006 však nesplňuje CSN 73 6101 co do vzdálenosti křižovek.

Navíc je věta v rozporu s důvody výstavby D006 uvedených v jiných částech dokumentace, kde se např. na str. 38 uvádí, že „Nová MÚK je navrhována v místě křížení dálnice D8 a silnice III/0087, tedy s přímou vazbou na dnešní areál letiště a výrobní areál Aera Vodochody. V navazujícím území dochází k výraznému rozvoji skladových a komerčních ploch, které jsou vázány výhradně na starou trasu silnice I/8 (dnes II/608) a jejich napojení na D8 je možné pouze z křižovatek MÚK Zdiby a MÚK Úžice.“

Vypořádání připomínky:

viz podrobné vypořádání jednotlivých připomínek města Klecany (MÚK Odolena Voda).

Připomínka:

Nebyly zhodnoceny synergetické vlivy v souvislosti s D8 (SOKP a D006)

Právě v souvislosti s D8 lze prohlásit, že byly opomenuty synergetické vlivy, které v daném místě působí. Je nutno připomenout, že právě na D8 v oblasti Panenských Břežan dochází k výskytu hluku z leteckého provozu, který má souvislost z Letištěm Vodochody, kde se prodloužená osa vzletové a přistávací dráhy kříží dálnici D8. Navíc v případě realizace záměru rozšíření letiště Vodochody (stále se na záměru Letiště Vodochody pracuje) by se téměř celá doprava související se záměrem letiště soustředila právě na dálnici D8 – tedy by byla svedena prostřednictvím D8 přímo do obce Panenské Břežany. Vliv letiště Vodochody co do ohledu na hluk leteckého provozu i pozemní dopravy nebyl vůbec zhodnocen. Pokud tedy jde o dlouhodobý vliv zahuštění dopravy na obec Panenské Břežany, je nutné zdůraznit, že bude mít výrazně dlouhodobý negativní vliv.

Vypořádání připomínky:

viz podrobné vypořádání jednotlivých připomínek města Klecany (MÚK Odolena Voda) a obce Jenštejn (SOKP).

Připomínka:

Vychází najevo, že s ohledem na záměry SOKP a D006 není 2A ZUR v souladu s cíli a úkoly územního plánování (§ 18 a 19 stavebního zákona). ZUR sice využívá hlukových map, ty ale mají sloužit především ke zmapování stávajícího hlukového zatížení území za účelem snižování této hlukové zátěže. Jak je však patrné, tento fakt nebyl při zhotovení 2A ZUR zohledněn. Úsek D8 Zdiby – Nová Ves je na hranici přípustné hlukové zátěže (a to se jedná o starou hlukovou zátěž, kde jsou tolerovány vyšší hladiny hluku) a místně dochází i k jejímu překračování zejména v nočních hodinách. Realizací SOKP a MÚK na SOKP a na D8 bez současného provedení razantních protihlukových omezení dojde ke zhoršení dnešního hlukového zatížení atakující limitní hladiny hluku. V 2A ZUR je zcela ignorován fakt, že dálnice D8, do které má být svedena doprava ze silnice II/608 v souvislosti s D006 a na kterou má směřovat mimoregionální a mezinárodní doprava na SOKP, vede obydleným územím obce Panenské Břežany. Tím je tedy dáno, že není provedena hluková studie zatížení obce Panenské Břežany, ani nebylo provedeno zhodnocení zdravotních rizik v souvislosti s výše uvedenými záměry a s nárůstem dopravy s tím spojeným v obydleném území Panenských Břežan. Dále tedy nebyla zapracována do 2A ZUR protihluková opatření - protihlukové bariéry, ani nebyly navrženy další nutná protihluková opatření. V 2A ZUR jsou uvedeny rozdílné pohledy na využití MÚK OV (D006) ve vztahu k letišti Vodochody. Vážným nedostatkem 2A ZUR je nerovný přístup při zhodnocování pozitivních a negativních vlivů záměrů, kdy např. v souvislosti s D006 je uvedeno, že povede k odlehčení hlukového zatížení v obcích Klíčany, Postřižín a Kozomín, zároveň ale není uvedeno, že dojde k nárůstu hlukového zatížení v obci Panenské Břežany (a Odolena Voda), kam má být doprava přesměrována. Za pozitivní řešení je u D006 považován fakt, že ze silnice s nižším hlukovým zatížením má být doprava přesměrována na komunikaci s vyšším hlukovým zatížením, kde již dnes je zátěž na hranici limitu. Takové to řešení je tedy naprosto v rozporu s cíli územního plánování i s cíli politiky

snižování hlukové zátěže. Navržené řešení je ve skutečnosti přenášení problému z místa A do místa B, kde jsou přitom podmínky ještě horší (lidově řečeno „z louže pod okap“).

2A ZUR postrádá jiné variantní řešení, které by bylo jinou alternativou pro D006 a to i přesto, že D006 má být umístěno do zatíženého území.

Vypořádání připomínky:

viz podrobné vypořádání jednotlivých připomínek města Klecany (MÚK Odolena Voda) a obce Jenštejn (SOKP).

Připomínka:

Je nutné přepracovat 2A ZUR tak, aby odpovídala cílům územního plánování, dlouhodobým cílům mající snižovat stávající hlukové zatížení území. Pokud existuje pravděpodobnost zhoršení životního prostředí jakýmkoli vlivem ve vztahu s plánovaným záměrem, je nanejvýš nezbytné v souladu s předběžnou opatrností zahrnout do záměrů (včetně ZUR) opatření technického i provozního charakteru, které by možné negativní důsledky eliminovalo i za cenu, že to realizaci záměrů prodraží či zpozdí. Konkrétně v případě Panenských Břežan a realizaci SOKP a D006 doporučuji zanést do 2A ZUR jasná technická opatření v podobě protihlukové stěny a požadavek na aplikaci „tichého asfaltu“. Rovněž tak přichází do úvahy zakrytí vozovky (tzv. zatrubnění) v úseku protínající obec. Každopádně by měla být před zanesením záměrů do 2A ZUR vypracována hluková studie, i posouzení vlivu na zdraví a životní prostředí ve vztahu záměrů a současné vysoké hlukové zátěže zájmového území v širším pojetí. Rovněž by měl být vypracován bezpečnostní posudek stávající protihlukové stěny v Panenských Břežanech vzhledem na použitý materiál a jeho chatrný stav.

Vypořádání připomínky:

viz podrobné vypořádání jednotlivých připomínek města Klecany (MÚK Odolena Voda) a obce Jenštejn (SOKP).