

Příloha č. 3

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

Připomínky krajů	strana 6 - 8
Připomínky organizací a městských částí Prahy	strana 8 - 116
Připomínky veřejnosti	strana 116 - 188

Zkratky použité ve vyhodnocení připomínek:

2. Akt ZÚR SK	2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje	PÚR	Politika územního rozvoje České republiky 2008
Akt č. 1 PÚR	Politika územního rozvoje České republiky, ve znění aktualizace č. 1	RBC, RBK	regionální biocentrum, regionální biokoridor
APR	archeologická památková rezervace	ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ČBÚ	Český báňský úřad	SOKP	silniční okruh kolem Prahy
DO	dotčený orgán	SZ	stavební zákon
EIA (SEA)	posuzování vlivů stavby (koncepce) na životní prostředí	TSK	Technická správa komunikací
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	ÚSES	územní systém ekologické stability
MO	Ministerstvo obrany	VPS	veřejně prospěšné stavba (-y)
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu	VVN, VVTL	velmi vysoké napětí, velmi vysokotlaký
MZe	Ministerstvo zemědělství	VVURÚ	vyhodnocení vlivů 2. Akt ZÚR SK na udržitelný rozvoj území
MŽP	Ministerstvo životního prostředí	ZOPV	zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP
MÚK	mimoúrovňová křižovatka	ZPF	zemědělský půdní fond
NSS	Nejvyšší správní soud	ZÚR	Zásady územního rozvoje
OOP	opatření obecné povahy	ZÚR SK	Zásady územního rozvoje Středočeského kraje
OP, OHP	ochranné pásmo či ochranná pásma, ochranné hlukové pásmo	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 připomínek) se pořizovatel musí vymezit proti výkladům, které se týkají problematiky pořizování, tvorby i obsahu ZÚR a zejména podrobnosti zpracování a vyhodnocování koncepcí. V 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, proveditelnost, reálnost, účelnost apod.“ a teprve na základě těchto podrobných vyhodnocení by měly být do území záměry ZÚR umísťovány, pořizovatel odmítá, považuje je za nepřipadné a v rozporu se SZ. Tyto scestné teze o domnělém postupu zpracovatelů ZÚR SK prezentované jako jakási mantra skupinou „ekologických“ advokátů jsou obsahem i většiny níže uváděných námitek a připomínek - vycházejících ze vzorových podkladů, který byly pro potřeby zasílání nesouhlasů vypracovány. V souvislosti s podrobností řešení a vyhodnocování pořizovatel uvádí rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 14. srpna 2013 č. j. 50 A 13/2013-85 v kauze SOKP: „V této souvislosti lze totiž současně připomenout, že požadavky vznášené na územní samosprávné celky pokud jde o detailnost a rozsah vyhodnocení 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 připomínky.

Preambule 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 - 222 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 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 i principy územního plánování.

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

Ve vztahu k opatřením navrhovaným ve vyhodnocení SEA je nutné upozornit, že kromě míry podrobnosti (obecnosti) odpovídající měřítku ZÚR (viz ust. § 36 odst. 3 SZ), musí být tato opatření (s ohledem na vydání ZÚR ve formě opatření obecné povahy dle § 71 – 74 správního řádu) aplikovatelná nástroji územního plánování. Prostřednictvím ÚPD tedy nelze uplatňovat ani vymáhat úkony vyplývající ze zvláštních předpisů. Z těchto důvodů a v souladu s první větou návětí části I. bodu (1) přílohy č. 4 Vyhl., 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 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 připomínek a potvrzený i ustálenou soudní judikaturou považuje pořizovatel za vhodné zmínit hned v úvodu, aby již nemusel být obsírně zmiňován u každé jednotlivé připomínky, která se týká imisí a hluku.

Preambule 3

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

Poznámka 1

Ty samé námitky a 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 nesouhlasy s jakýmkoliv navrhovanými záměry (nejen se záměry obsaženými ve 2. Akt ZÚR, ale s jakýmkoliv záměry a kdekoliv). Příkladem je vzorový podklad, který byl pro potřeby zaslání 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 a nekonkrétními tvrzeními o rozporu s určitými ustanoveními právních předpisů a judikáty, příp. rozporu s nějakými závaznými dokumenty (např. PÚR).

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

Poznámka 2

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

Hlavní město Praha, Magistrát hl. m. Prahy, Odbor územního rozvoje, Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1; č. j. 178276/2016/KUSK, DS 2. 12. 2016

V návaznosti na Váš dopis, č. j. 154991/2016/KUSK ze dne 25. 10. 2016 a v návaznosti na konání veřejného projednání dne 29. 10. 2016 k návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a vyhodnocení vlivu této aktualizace na udržitelný rozvoj území, Vám sdělujeme v souladu s § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon), že **k uvedenému návrhové dokumentaci nemáme žádné připomínky.**

Dále Vám k dané problematice sdělujeme, že bylo rozhodnuto o Aktualizaci č. 2 ZÚR hl. m. Prahy, která se týká železniční trati Praha - Bystřice u Benešova /Benešov. Koridor této trati bude na území hl. m. Prahy vymezen jako územní rezerva na základě aktuálních podkladů Ministerstva dopravy.

Vyhodnocení připomínky:

Vzato na vědomí.

Královéhradecký kraj, Odbor územního plánování a stavebního řádu, odd. územního plánování, Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové; č. j. 162106/2016/KUSK, DS 31. 10. 2016

Královéhradecký kraj, jako sousední kraj Středočeského kraje, obdržel v souladu s požadavkem ustanovení § 39 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „stavební zákon“), oznámení veřejného projednání 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/zasadyuzemniho-rozvoje-z02/> . 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. Vestecká 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.**

Vyhodnocení 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. 165530/2016/KUSK, DS 7. 11. 2016

Krajský úřad Pardubického kraje obdržel dne 27. 10. 2016 oznámení o konání veřejného projednání k návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a vyhodnocení jejich vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen návrh aktualizace), ve smyslu § 39 odst. 1 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 stavebního zákona. K předloženému návrhu aktualizace neuplatňujeme jako sousední kraj, ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona, **žádné připomínky**.

Odůvodnění:

Návrh aktualizace vymezuje záměry nadmístního významu, které byly zrušené rozhodnutím soudu, ve smyslu § 42 odst. 6 stavebního zákona. Tyto záměry nemají přímou návaznost na území Pardubického kraje.

Pro informaci uvádíme, že dne 17. 9. 2014 usnesením č. Z/229/14 vydalo Zastupitelstvo Pardubického kraje Zásady územního rozvoje Pardubického kraje – aktualizace č. 1, nabytí účinnosti proběhlo dne 7. 10. 2014. Při aktualizaci Zásad územního rozvoje Pardubického kraje byla prověřena návaznost prvků územního systému ekologické stability na území Středočeského kraje, ze které vyplynulo, že koordinace je zajištěna, kromě nenávaznosti vymezení RBK 1328 na území Středočeského kraje na biokoridor na území Pardubického kraje (na území obce Turkovice) a nenávaznosti koridoru pro umístění veřejně prospěšné stavby D14 – přeložka silnice I/2 Kojice – Záboří nad Labem.

Vyhodnocení 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. 182002/2016/KUSK, DS 9. 12. 2016

Vyjádření po termínu

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (KÚ ÚK, UPS) obdržel dne 26. 10. 2016 oznámení o konání veřejného projednání o návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR SK) a vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR SK na udržitelný rozvoj území dle § 39 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění. Veřejné projednání se uskutečnilo dne 29. 11. 2016 v sále zastupitelstva kraje, v budově Krajského úřadu Středočeského kraje.

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 prostudování projednávané územně plánovací dokumentace a odborného výkladu projektanta při veřejném projednání, **nemá** z hlediska širších územních vztahů **připomínky** k návrhu 2. aktualizace ZÚR SK.

Odůvodnění:

Předmětem návrhu 2. aktualizace ZÚR SK je vymezení koridorů a plochy pro veřejně prospěšné stavby (VPS), které jsou nezbytnou součástí komplexního systému dopravní infrastruktury:

VPS D001 – Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Ruzyně – Březiněves (+2MÚK) včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb,

VPS D006 – Koridor dálnice D8: doplnění MÚK Odolena Voda včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb,

VPS D011 – Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Březiněves (D8) - D10 (+1x MÚK) včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb,

VPS D054 – Koridor propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb,

VPS D204 – Koridor železniční tratě č. 221: úsek Praha – Strančice včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb,
VPS D300 – Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně.

Výše uvedené koridory a plocha pro VPS jsou vymezeny na území obcí (Zdiby, Horoměřice, Odolena Voda, Jenštejn, Podolanka, Přezletice, Radonice, Veleň, Jesenice, Průhonice, Vestec, Říčany, Strančice, Dobrovíz, Hostivice), které nesousedí s územím Ústeckého kraje.

Vyhodnocení připomínky:

Vzato na vědomí.

Povodí Vltavy, s. p., Holečkova 8, 150 24 Praha 5, č. j. 179015/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016

Na základě Vašeho dopisu ze dne 25. 10. 2016 zasíláme vyjádření k návrhu „Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, aktualizace č. 2" a vyhodnocení vlivů této aktualizace na udržitelný rozvoj území, zveřejněném na portálu územního rozvoje Krajského úřadu Středočeského kraje dne 27. 10. 2016. Aktualizace č. 2 se na území povodí Vltavy týká především koridoru D054 Vestecká spojka.

Jako příslušný správce povodí, který vykonává správu v dílčím povodí Dolní Vltavy dle ustanovení § 54 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, máme k návrhu „Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, aktualizace č. 2" následující připomínky:

1. připomínka:

K dokumentu „Výrok - textová část"

1. V podbodě označeném novým písmenem o) bodu 20. (článek 143) požadujeme pozměnit formulaci textu podmínky na následující znění:

„o) koridor D054 (Vestecká spojka) - pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí:

- ZÚR stanovují tyto požadavky na využití koridoru:

- minimalizovat ~~vlivy zhoršení na~~ odtokových poměrů ~~v povodí~~ Vesteckého potoka a Olšanského potoka ~~při křížení záplavových území a na retenční nádrži Vestee~~

Odůvodnění připomínky:

Původní text „minimalizovat vlivy na odtokové poměry" je velmi zavádějící a pravděpodobně by mohl vést k tomu, že by v inundačních území vodních toků nemohl být umístěn žádný záměr.

Vyhodnocení připomínky:

Text v bodu 20. výrokové části 2. Akt ZÚR SK upravujícím článek (143), v odstavci o) v první odrážce a v druhém bodě „ - minimalizovat vlivy na odtokové poměry“ není zavádějící; kdyby to bylo tak, jak píše podatel, muselo by tam být „*vyložit vlivy*“. Podmínka minimalizace vlivů na odtokové poměry Olšanského a Vesteckého potoka je konkrétní a obecně formulovaného „společného požadavku“ (viz čl. 191b). Důvodem pro zapracování tohoto konkrétního

požadavku do 2. Akt ZÚR SK je existence stanovených záplavových území na obou vodotečích, které vymezený koridor kříží.

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.

Nicméně tato odrážka v „kritériích a podmínkách“ bude upravena následovně: „- *minimalizovat vlivy na zhoršení odtokových poměrů v povodí Vesteckého potoka a Olšanského potoka*“.

V případě retenční nádrže na Olšanském potoce (na území obce Vestec) jde zejména o prostorovou koordinaci trasy posuzované stavby ve vztahu k ochraně této nádrže. V tomto smyslu Vyhodnocení SEA doporučilo převzít do 2. Akt ZÚR SK požadavek na upřesnění trasy Vestecké spojky (v rámci ÚP Vestec) jako úkol pro územní plánování. Ochrana odtokových poměrů této nádrže je zahrnuta v upraveném znění výše uvedené odrážky.

2. připomínka:

Text nového podbodu (191b) požadujeme upravit následovně:

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

- preference řešení umožňující zasakování srážkových vod s ohledem na jejich množství a jakost, popřípadě využívání recipientů, vyhovujících pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch a staveb.
- ~~— využívání recipientů pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující jejich zasakování s ohledem na jejich množství a jakost.~~

Vyhodnocení připomínky:

připomínce bude vyhověno a text, který má stejný věcný obsah, bude dle požadavku logičtěji uspořádán podle Vyhodnocení SEA, které formuluje tuto podmínku následovně: „*Využívání dostatečně vodních recipientů pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující jejich zasakování.*“, přičemž zásadní je akcent na dostatečnou vodnost recipientů. V území dotčeném návrhem 2A-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. V období nízké vodnosti je naopak ohrožena jakost vody v dotčených recipientech. Oba tyto případy jsou spojeny s rizikem negativních vlivů na biotu vázanou na předmětnou vodoteč a celkové degradace toku a přilehlých ploch.

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4, č. j. 181179/2016/KUSK, odesláno dne 7. 12. 2016

RSD ČR odd. koncepce a ÚP Čechy zasílá jako oprávněný investor následující námítky k návrhu 2. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje.

1. připomínka:

V návrhu 2. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje pro veřejné projednání v bodě 4. ZPŘESNĚNÍ PLOCH A KORIDORŮ VYMEZENÝCH V PÚR A

VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ KRAJSKÉHO VÝZNAMU je pod bodem 5. uvedeno ~ koridor SOKP v chybějícím segmentu sever (D7 - 08 - D10) se vymezuje v proměnné šířce od 310 m do 710 m, ve výjimečných případech, prochází-li koridorem hranice kraje. Část „ve výjimečných případech, prochází-li koridorem hranice kraje“ požadujeme z textu výrokové části vypustit. Uvedené by mohlo být chápáno tak, že koridor je vymezen pouze v uvedených výjimečných případech, jinak ne. Vymezení koridoru je dostatečně specifikováno v odůvodnění a ve výkresové části. Předmětnou (zvýrazněnou) část věty považujeme za zavádějící a nadbytečnou.

Vyhodnocení připomínky:

V bodu 5. výrokové části 2. Akt ZÚR SK – v článku (119), odstavec a) druhá odrážka se na konci doplňuje o slovo „méně“, takže zní: „ - koridor Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v chybějícím segmentu sever (D7 - D8 - D10) se vymezuje v proměnné šířce od 310 m do 710 m, ve výjimečných případech, prochází-li koridorem hranice kraje, méně.“

Dovětek „méně“ nelze vynechat, protože by výrok nebyl přesný a mohl by být napaden. Při současném použití textu výroku a výkresu č. I.2. Plochy a koridory nadmístního významu je formulace zcela jasná.

2. připomínka:

V bodu (251a) je stanoveno pořadí změn v území - D011 SOKP, úsek „Březiněves - D10“ zprovoznit až po zprovoznění úseku „Ruzyně - Březiněves (D001)“, další část odstavce „... do doby splnění této podmínky nelze stavbu uvést ani do zkušebního provozu;“ požadujeme z výrokové části 2. AZUR SK vypustit. Příprava a realizace stavby SOKP v úseku „Ruzyně – Březiněves“ má sice před následujícím úsekem „Březiněves - D10“ jednoznačnou prioritu, ale v důsledku nepředvídatelných událostí může být v budoucnu uplatněn požadavek na dřívější realizaci a zprovoznění (alespoň do zkušebního provozu) úseku „Březiněves - D10“. Odůvodnění, že realizace úseku SOKP „Březiněves - D10“ bez úseku „Ruzyně – Březiněves“ by nebyla efektivní, považujeme pro tak striktní ustanovení za nedostatečné.

Vyhodnocení připomínky:

2. Akt ZÚR SK stanovuje kromě prioritních investic také pořadí změn v území, a to ve dvou případech. V prvním případě se jedná o stavbu SOKP, úseku Březiněves – D10 (+1x MÚK). Tuto stavbu je vhodné realizovat až po zprovoznění sousedního úseku Ruzyně – Březiněves. Úsek Ruzyně – Březiněves je pro fungování SOKP v severním segmentu rozhodující, a to vzhledem k překonání údolí Vltavy a propojení s již existujícími jihozápadními segmenty SOKP.

Realizace úseku SOKP Březiněves – D10 bez tohoto navazujícího úseku by nebyla efektivní.

Po společném jednání o 2. Akt ZÚR SK byl do výrokové části, do článku (251a), do první odrážky, doplněn dovětek „do doby splnění této podmínky nelze stavbu uvést ani do zkušebního provozu“, a to na základě připomínek dotčených obcí, které se obávají „zneužití“ institutu zkušebního provozu. Z toho důvodu bude článek (251a), odrážka první, ponechána beze změny.

Městská část **Praha 20**, Jívanská 647, 193 00 Praha – Horní Počernice, č. j. 179998/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016

Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zaslání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 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

Vyhodnocení připomínky:

viz níže vyhodnocení jednotlivých připomínek.

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 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.

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.

a. Podrobnější argumentace k tvrzení o dlouhodobém sledování navržené trasy SOKP

V „Porovnání“ (str. 227 - 237 VVURÚ) se kromě jiného nepravdivě tvrdí, že územní rezerva pro vedení okruhu je v severozápadním sektoru Prahy sledována již více než 50 let a že tedy neznamená žádnou novou skutečnost, resp. že trasa přes Suchdol je po desetiletí stabilizovanou trasou. Fakta ovšem svědčí o něčem zcela jiném. **Územní plány v minulosti jasně preferovaly trasu okruhu přes Roztoky a vládním usnesením byla v r. 1986 i do té doby uvažovaná územní rezerva pro případné variantní trasování přes Suchdol zrušena.**

1. Dne 23. 6. 1976 byly usnesením č. 155 vlády České socialistické republiky přijaty územní plán rajónu Pražské středočeské aglomerace a směrný územní plán Prahy. Tímto usnesením vláda také schválila směrnice k realizaci územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace a směrného územního plánu Prahy jako závazné pro zpracování územních plánů nižšího stupně.

a) Směrnice k realizaci územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace v bodě 45, str. 18 uvádějí cit: „... Zajišťovat vzájemně propojení silničních radiál a plynule rozdělení vnitřní dopravy na vnitroměstskou základní komunikační síť jádrového města postupnou realizací vnitřního pražského rychlostního

automobilového okruhu H1, vedeného v severní části přes Roztoky s ponecháním územní rezervy pro variantní vedení přes Suchdol Zlepšovat vzájemně propojení center osídlení aglomerace a vnitřní propojení radiálních komunikací"

b) Směrnice k realizaci směrného územního plánu hlavního města Prahy v bodě 55 na str. 20 a 21 mimo jiné uvádějí cit: „*Hlavní automobilové komunikace vytvořit: - městským okruhem, obemykajícím rozšířené centrální území města, vymezené na jihu krčským údolím, na východě rozhraním mezi obytnou a průmyslovou zástavbou v oblasti Malešic, na severu jižní hranou Stromovky, na západě strahovským tunelem a patou smíchovského svahu - vnějším automobilovým okruhem vedeným v trase Ruzyně - Řepy - - Mikovice -Březiněves - Roztoky - Horoměřice - Ruzyně, s ponecháním rezervy pro variantu vedení přes Suchdol"*

2. Dne 21. ledna 1986 přijala vláda České socialistické republiky dvě usnesení, č. 23 - v něm schvaluje územní plán hlavního města Prahy spolu se Směrnicemi pro uspořádání území hlavního města Prahy a č. 24, kterým schvaluje změny a doplňky plánu rajónu Pražské-středočeské aglomerace včetně změn a doplňků Směrnic pro jeho realizaci. a) Směrnice pro uspořádání území hlavního města Prahy bod 63 st. 15 a 16 uvádějí cit: „*Rezervovat v území potřebné plochy pro základní komunikační systém,se zaměřit přednostně na výstavbu zapadní a severní části středního dopravního okruhu,“* b) Změny a doplňky směrnic pro realizaci územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace uvádí v bodě 26. na str. 9 a 10 „*Bod 45/ zní: „Zajišťovat vzájemně propojení silničních radiál a plynulé rozdělení vnější dopravy na vnitroměstskou základní komunikační síť jádrového města postupnou realizaci vnějšího pražského rychlostního automobilového okruhu H1, vedeného v severní části přes Roztoky. Postupně realizovat vzájemně propojení center aglomerace a vnější propojení radiálních komunikací"*

Unesením č. 23 byl přijat územní plán Prahy, v něm se již oproti směrnému územnímu plánu pro Prahu z roku 1976 **nehovoří o územní rezervě a ani přímo o trase přes Suchdol. Jak vyplývá ze změn plánu VÚC pražského rajónu schválených usnesením č. 24, je územní rezerva trasy přes Suchdol vypuštěna. Tím byla z územního plánu VÚC usnesením vlády vypuštěna (zrušena) územní rezerva pro případnou trasu přes Suchdol a trasa okruhu zůstává umístěna přes Roztoky.**

Tato změna, to jest vypuštění suchdolské územní rezervy, **byla provedena na základě připomínek Hlavního architekta Prahy.** V dochovaném dokumentu IV. Výsledky připomínkového řízení k návrhu změn se uvádí cit: „*Hlavní architekt hl. m. Prahy: nemá žádné zásadní připomínky, pouze doporučuje, aby byl upřesněn text týkající se vývoje počtu obyvatel Prahy, Dále je požadována úprava textové části týkající se variant severní části okruhu H1. Tato i další dílčí připomínky byly respektovány.*

3. Dne 10. listopadu 1993 bylo vládou České republiky přijato usnesení č. 631 o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v České republice do roku 2005, kde se v bodě III. ukládá ministru hospodářství ve spolupráci s primátorem hlavního města Prahy **určit trasu silničního okruhu kolem Prahy v rámci územně plánovací dokumentace velkého územního celku pražské aglomerace. (Pozn. To jest nikoliv na území Prahy!)** Toto usnesení nebylo nikdy naplněno. Naopak Praha schválila v září 1999 svůj plán jako plán obce a v něm umístila silniční okruh na severozápadě Prahy ve variantě J přes Suchdol.

4. Dne 13. září 1995 přijala vláda České republiky usnesení č. 516, o schválení 2. doplňku územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace a příslušné nařízení, kterým se vyhlašuje 2. doplněk závazné části územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace. Tyto změny se vztahují k dálnici D8 a okruhu na SZ Prahy se netýkají. **Tedy trasa zůstává umístěna přes Roztoky a územní rezerva pro trasu přes Suchdol není obnovena.**

5. Dne 18. 6. 1998 zasílá Ministerstvo dopravy souborné stanovisko k návrhu územního plánu Prahy. cit: „*S návrhem vyhlášení všech akcí souvisejících se SO a radiálních komunikací navazujících na dálnice a silnice I. a II. třídy nacházející se na území hl. m. Prahy za veřejně prospěšné stavby souhlasíme. Konstatujeme však, že u SO lze vyhlásit veřejně prospěšnou stavbu jen část procházející územím hl. m. Prahy. Z těchto důvodů požadujeme, aby byl SO jako celek schválen a vyhlášen jako veřejně prospěšná stavba až v rámci schvalovacího procesu ÚP VÚC Pražského regionu.*

Ani toto stanovisko a tento požadavek nebyly nikdy řádně akceptovány.

Porovnání SOKP – RSOKP (kap. 7 VVURÚ, str. 227-237)

Trasa SOKP:

Dokumentace 2. aktualizace uvádí dokončení **SOKP v alternativě „Aglomerační“**, která je **trasově rozdílná** o cca 60% **od alternativy „Regionální“**. Ta je navrhována opozicí (Starostové pro okruh) na základě zpracované studie proveditelnosti zadané ŘSD ČR. Jedná se tedy o **věcnou nesprávnost** Vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR Stř. kraje.

Seznam dokumentace (tab. 7.1):

Dokumentace převážně před r. 2000 (pol. 1-13) vychází ze zastaralých nyní již překonaných podkladů, tedy pro posouzení vlivů k ZÚR **jsou v současnosti nevhodná** a ve svém výsledku **zavádějící**.

Dokumentace (pol. 14,15,16) **prokazuje výhodnost a doporučuje alternativu Ss (Regionální) k realizaci**. Tato skutečnost je ve Vyhodnocení vlivů opomenuta.

Dokumentace (pol. 17,18,20) je vyhotovena bez oponentního projednání, tedy jejich **závěry** mohou být **účelové a zavádějící**.

Vyhodnocení 2. aktualizace ZÚR (09/2016) zcela opomíjí dokumentaci zadanou MD ČR a objednanou ŘSD ČR v roce 2014-2015 tj. Studie vyhledávací trasy a Studie proveditelnosti a účelnosti dokončení SOKP. **Bez respektování těchto studií nelze porovnávat vhodnost obou alternativ.**

Porovnání SOKP – RSOKP (tab. 7.2):

Vzhledem ke skutečnosti, že **2. aktualizace ZÚR posuzuje nesprávnou trasu (Aglomerační)** a nerespektuje dokumentaci dokončení SOKP (2014-2015) je kap. 7.2 **Rozsah vlivů na složky životního prostředí** (str. 234 - 236) **v celém rozsahu chybná, tedy zavádějící a nepoužitelná.**

Závěr porovnání koridoru SOKP a RSOKP (str. 236-237):

Složky životního prostředí.

Údajná výhodnost alternativy AZUR (SOKP) z hlediska složek životního prostředí oproti alternativě Aglomerační je v příkrém rozporu např. s výsledky a dokumenty procesu EIA. Nejen z citovaného závěrečného výroku MŽP z 30. 4. 2002 o doporučení varianty „S“, ale i z dalších vyjádření a stanovisek státních orgánů je zcela zřejmá výrazně větší přijatelnost Regionální varianty resp. její části v severozápadním segmentu. Např. ČIŽP ve svém vyjádření č. j. 1/HI/10440/01 z 16. 1. 2001 k dokumentaci EIA pro stavby 518 a 519 SOKP píše: „... *preferována varianta* (tj. jižní „J“) *je z hlediska vlivů na životní prostředí nepříjemná a její prosazování je v příkrém rozporu s požadavky citovaného zákona č. 114/1992 Sb.*“ Z hlediska hlukové zátěže doporučuje Krajský hygienik SK ve svém vyjádření zn. 3924-215/00/1287 z 9. 2. 2001 jednoznačně severní variantu. To samé činí z hlediska emisí odb. ochrany ovzduší MŽP ve stanovisku zn. 727/740/01 z 12. 3. 2001, tj. jasně upřednostňuje trasu severní „S“ před jižní. Odb. životního prostředí HMP v dokladu č. j. MHMP-082378/OŽP/VI/2000/2001 z 10.1.2001 opět v převážné části hodnocených kritérií vlivů na životní prostředí doporučuje severní terasu „S“. Je tedy velice těžko pochopitelné, že zpracovatelé VVURÚ docházejí k závěrům nejen odlišným, ale úplně opačným!

Co se týče vlivu na lidské zdraví, je už jen při letmém pohledu na počet dotčených obyvatel výhodnější **alternativa Regionální, která prochází evidentně relativně řídkěji osídlenými oblastmi Středočeského kraje vesměs v dostatečné vzdálenosti od obcí, ve srovnání s okrajovými částmi Prahy s hustou bytovou zástavbou, jimiž je vedena tras okruhu dle A -ZÚR.** (Viz též zpracovaná studie vyhledávací a studie proveditelnosti 2014 – 2015 zadané ŘSD.)

Dopravní účinnost

K uváděným hlavním argumentům dle neurčených studií, analýz a dopravních modelů je nutno konstatovat:

- Zprovoznění SOKP znamená změnu (nárůst/snížení) dopravní zátěže na komunikační síti města Prahy při užití obou alternativ. Podrobným rozбором dopravního modelu obě alternativy jsou pozitivní na celé komunikační síti mimo úseku **SOKP 510** tj. Satalice Běchovice, kde **při alternativě A-ZÚR**

je enormně zvýšená dopravní zátěž, která již v současné době je v tomto úseku velmi vysoká.

- **Regionální varianta oproti alternativě A-ZÚR řeší odvedení tranzitní, zejména kamionové dopravy z hl. m. Prahy**
- Tvrzení, že RSOKP (Regionální) vyvolává **nepříznivé přetížení Městského okruhu – TK Blanka** je neopodstatněné, dopravní model vyhotovený na podkladě údajů STK vykazuje **snížení dopravní zátěže**.
- Převádění některých dopravních vztahů je umožněno v obou alternativách okruhu, je skutečností. **Při alt. A-ZÚR dochází k mísení místní dopravy (cca 5-15%), což zvyšuje nehodovost a snižuje plynulost tranzitní dopravy, zejména kamionové.**
- **Varianta Regionální na rozdíl od alternativy A-ZÚR je podstatně méně nákladná a podstatně zlepšuje podmínky pro rozvoj této části Středočeského kraje. Jedná se o lepší dopravní napojení průmyslových center kraje a tím zlepšení obslužnosti, včetně vyvedení tranzitní kamionové dopravy z hl. m. Prahy.**

EIA na SOKP 511

Podle str. 228 VVURÚ cit: „2. *Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 D1 – Běchovice (Zpracovatel dokumentace: Ing. Vrdlovcova Michaela, souhlasné stanovisko MŽP ze dne 16. 11. 2002)*“. **Toto je nedostatečná informace. Souhlasné stanovisko bylo Evropskou Komisí prohlášeno za neplatné, neboť je dle zákona 244/1992 Sb.** Tudíž je nyní zadáno vypracování nové EIA a ta zatím není ani ve fázi dokumentace. Nelze tudíž předjímat, zda souhlasné stanovisko bude vydáno. V původní EIA byly nízké dopravní intenzity a tedy dodržené hlukové limity v chráněných územích, zatímco v navazujícím územním řízení byly dopravní intenzity vyšší a hlukové limity dodrženy nebyly – v DÚR byl hluk o cca 10 dB vyšší než v EIA! Tudíž těžko může dnes někdo spoléhat na to, že při **pochtivě** zpracované dokumentaci EIA bude vydáno souhlasné stanovisko k SOKP 511.

Multikriteriální analýza

Multikriteriální hodnocení variant z roku 1995 zadané Ministerstvem hospodářství a vypracované společností Pragoprojekt, které jediné prověřovalo varianty K, JVD a R na východě Prahy bylo ztraceno, neexistuje v žádném archívu, a přesto jeho výsledky opakuje jak A ZÚR Praha, tak A ZÚR č. 2 SK.

Jeho vstupní podklady jsou dnes již zastaralé a proběhlo v době, kdy ČR nebyla v EU a SOKP nebyl součástí TEN-T.

Multikriteriální a environmentální hodnocení variant JVK, JVD, JVR, kolektiv Zpracovatelů, 1995 je skutečně jedinou analýzou v celém seznamu podkladů, která se měla zabírat konkrétním posouzením variant trasování SOKP v jihovýchodní části Prahy.

Vyjádření pana ing. Strnada (byl tehdy technickým ředitelem Pragoprojektu):

Pokud jde o jih a východ Prahy, tak právě tehdy (1995-96) bylo firmou Pragoprojekt vypracováno (nyní ztracené) *Multikriteriální hodnocení variant 1. JVK* (v trase tzv. Ladova okruhu z 60. let min. století), 2. *JVD* (Vestec – D1 - Běchovice) a 3. *R* (celá po území Středočeského kraje: Vestec – D1 – Březiněves, která zcela vypustila úsek Běchovice-Satalice). Tehdy byla vybrána trasa JVD. Její počáteční jižní část (Vestec – D1) byla na žádost městských částí Prahy vedena již mimo Prahu (důvody: ochrana hustě osídleného území Prahy před negativními vlivy dálnice, plynulost tranzitu bez mísení s vnitroměstskou dopravou, zachování prostoru pro územní rozvoj Prahy). Navazující východní část okruhu mohla být tehdy z naprosto stejných důvodů odsunuta rovněž (platily pro ni stejně), ovšem tehdy byla vybrána trasa D1 – Běchovice, neboť v 90. letech převážilo politické zadání napojit okruh na existující postavenou část starého „Ladova okruhu“ v Běchovicích. **Toto rozhodnutí padlo v situaci, kdy ČR zdaleka nebyla součástí EU. Podklady technické, dopravní, ekonomické (investiční), ekologické a sociologické z roku 1995 jsou zastaralé a neodpovídají stávající skutečnosti. Vycházelo se ze sčítání dopravy z roku 1990, dopravní intenzity, s nimiž pracovalo, jsou dávno překonány, změnila se řada předpisů a hodnocení tehdy nemuselo respektovat evropskou legislativu a technické, bezpečnostní a ekologické nároky na moderní evropskou dálniční síť TEN-T. Je zarážející, že materiál (hodnocení) není ani v archivu Pragoprojektu, kdyby byl k dispozici, bylo by to průkazné. Od té doby východní část okruhu znovu odborně posouzena nebyla.**

Vyhodnocení připomínky:

Uvádění historie, resp. rekapitulace vývoje názorů a případné kodifikace variant SOKP v neplatné ÚPD je z hlediska pořizování i zpracování 2. Akt ZÚR (a v ní obsaženém územním průmětu SOKP) naprosto irelevantní. Pro pořizovatele bylo mj. závazné usnesení vlády ČR ze dne 31. 5. č. 431 k závěrečné zprávě a vyhodnocení variantního řešení výstavby silničního okruhu kolem hlavního města Prahy, kde je skupinou odborníků vybrána jižní varianta SOKP.

SOKP 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.

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 potřeba 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 – Suchdol):

- 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 převažujícími nevýhodami:

Tzv. **severní varianta** (iniciovaná 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 reálné 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 subkap. 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. AZUR, které neobsahuje dokumenty – jako je třeba stanovisko EIA“

Vyhodnocení:

Stanovisko EIA, jako krok navazující v procesu přípravy na podrobnější dokumentaci než jsou 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 č. j. 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“.

Vyhodnocení:

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.“

Vyhodnocení:

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.

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

Vyhodnocení:

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.“

Vyhodnocení:

Stanovisko EIA, jako krok navazující v procesu přípravy na podrobnější dokumentaci než jsou 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).

K neustále opakovanému doporučení MŽP k SOKP v procesu EIA z r. 2002 se vyjádřil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016: „*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.*“

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.

Postup pořizovatele, kdy **návrh AZÚR je zpracován invariantně a do VVURÚ je „dopracováno“ prověření Regionální varianty SOKP**, považujeme za

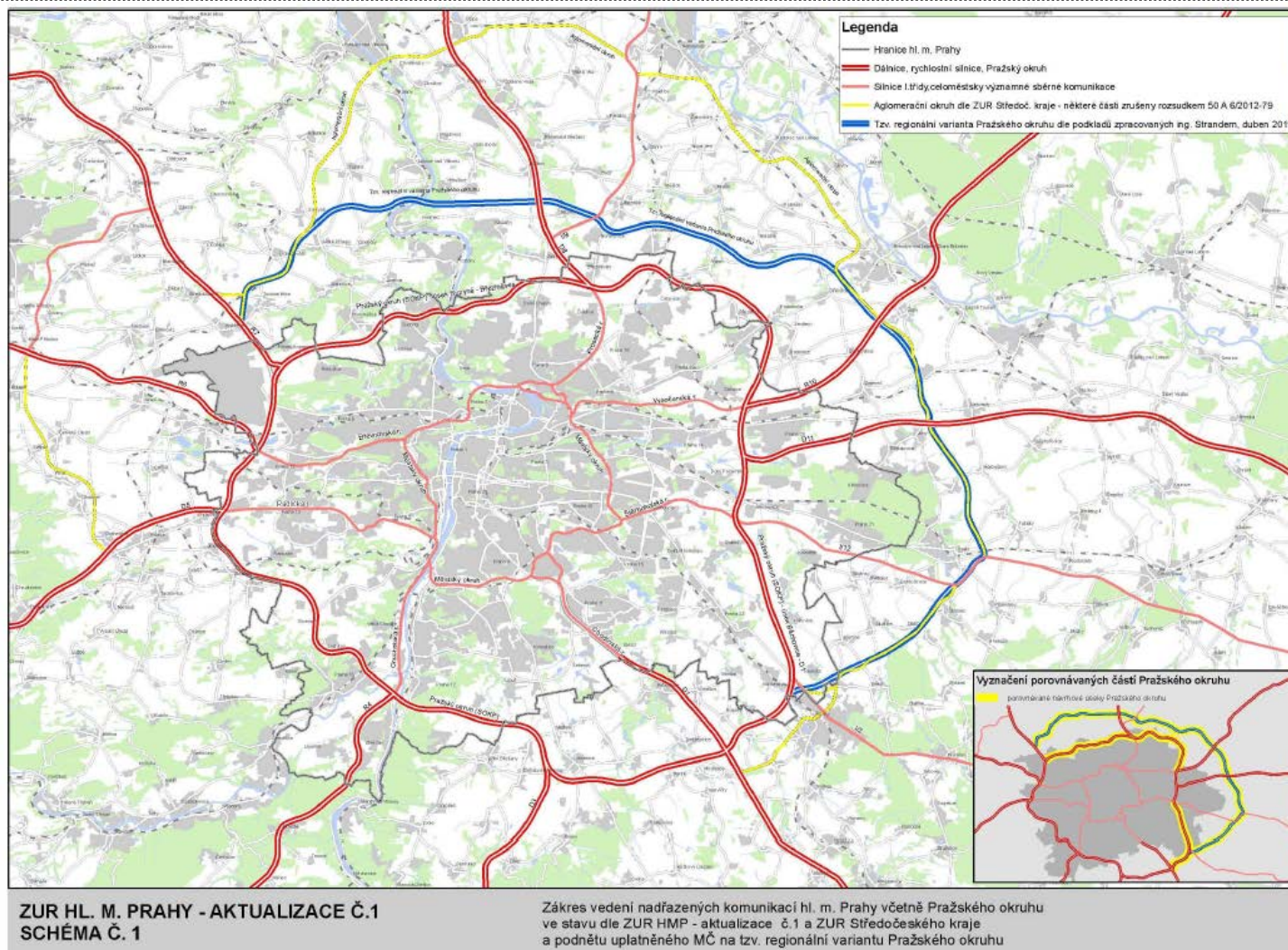
nezákonný pro rozpor se stavebním zákonem, zákonem č. 100/2001 Sb. a požadavkem MŽP uplatněným ve Zprávě o uplatňování ZÚR Praha. **Není přijatelné, aby rozsah VVURÚ nekorespondoval s rozsahem samotného AZÚR, tedy aby VVURÚ prověřovalo (vyhodnocovalo) určitý záměr ve variantách (aniž by variantně byl zpracován i samotný návrh AZÚR) a aby přímo ve VVURÚ bylo rozhodnuto o tom, která varianta je vhodnější.** Takové „prověření variant“ je obcházením požadavku na variantní vyhodnocení tohoto problémového záměru, a to bez reálného vyhodnocení a alespoň teoretické možnosti alternativní varianty na úspěch. Navíc o „výsledku“ takto provedeného „prověření variant“ v rozporu s požadavkem stavebního zákona rozhoduje zpracovatel VVURÚ, nikoliv orgán schvalující AZÚR.

Vyhodnocení připomínky:

SOKP byl v minulosti prověřován i 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 subkap. 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 vyhodnocení 1. připomínky). Geneze výběru variant je popsána v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK, v subkap. 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.“



Pokud firma Frank Bold advokáti, s. r. o. tvrdí, že: „...do VVURÚ je „dopracováno“ prověření Regionální varianty SOKP...“ ve smyslu vyhodnocování a poté výběru nejvhodnější varianty řešení SOKP, jedná se o hluboký omyl, protože **2. Akt ZÚR SK** byla od počátku řešena u všech záměrů **invariantně**, tedy i u SOKP (viz první dva vysvětlující odstavce VVURÚ kap. 7 na str. 227), v nichž se uvádí: „Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je předložena v jedné variantě, žádný z vymezených koridorů či ploch není sledován ve variantním řešení. Z důvodu zajištění objektivitu procesu SEA a zajištění kompatibility se Vyhodnocení vlivů aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí (SEA aktualizace č.1 ZÚR hl. m. Prahy) a Vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZUR Středočeského kraje na životní prostředí (SEA 2. aktualizace ZÚR SK) je koridor vymezený pro silniční okruh kolem Prahy (SOKP) porovnán

rovněž vzhledem k tzv. *Regionální variantě SOKP (dále RSOKP)*.“

Celá kap. 7. je v tomto smyslu koncipována, tzn. že jde o jakýsi komentář procesu prověřování a posuzování variant SOKP s exkurzem do historie – z pohledu environmentálního vyhodnocování (viz str. 227 – 237).

Takže výrok firmy Frank Bold advokáti, s. r. o. o tom, že: „...*považujeme za nezákonný pro rozpor se stavebním zákonem, zákonem č. 100/2001 Sb. a požadavkem MŽP uplatněným ve Zprávě o uplatňování ZÚR Praha...*“, pořizovatel hodnotí jako krajně absurdní a neprofesionální.

Obecně k posuzování variant:

soudní orgány se postavily k této problematice jednoznačně; pořizovatel uvádí pouze teze z rozsudku Městského soudu v Praze (č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016) právě k řešení SOKP v 1. aktualizaci ZÚR hl. m. Prahy: „*Tento návrhový bod se týká patrně nejzásadnější výhrady navrhovatelů, a to je absence předložení návrhu AZÚR ve variantním řešení. K této námitce je třeba předně zásadně přisvědčit odpůrci v tom, že ani z navrhovatelů odkazovaných ustanovení právních předpisů, ani z judikatury nelze dovodit nutnost zpracování návrhu ZÚR (resp. AZÚR) ve variantách, a to ani obecně, ani v konkrétním posuzovaném případě.*

Ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona, na něž navrhovatelé poukazují, toliko stanoví, že pokud návrh ZÚR obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě projednání návrhu a VVURÚ zastupitelstvo kraje nejvhodnější varianty. Již z dikce tohoto ustanovení (je uvozeno slovem „pokud“) je tedy zřejmé, že stavební zákon počítá s tím, a to spíše jako s obvyklým případem, že návrh ZÚR bude předkládán jako invariantní.

Pokud jde o navrhovatelů zmiňovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. ledna 2011, č. j. 7 Ao 7/2010 – 133, ani z něj nelze dovodit principiální nutnost, aby návrh AZÚR byl, pokud jde o vedení SOKP, předložen ve variantách.

Je-li tedy námitka vedena v té rovině, že AZÚR trpí nezákonností proto, že její návrh byl předložen jako invariantní, nelze tuto námitku považovat za důvodnou, neboť navrhovatelé nepřednesli argumentaci, jež by takový závěr odůvodňovala.“

K variantám SOKP:

Z uvedeného vyplývá, že zpracovatel neměl žádný relevantní důvod posuzovat variantní řešení SOKP. Navíc se řídil rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016, ve kterém se v souvislosti s variantním řešením SOKP uvádí: „...*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*“.

Osoba zúčastněná na řízení, kterou bylo ŘSD v kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů do rozsudku Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. ŘSD k návrhovému bodu 5. Invariantní návrh AZÚR uvádí: „*Z VVURÚ jednoznačně vyplynulo, že oddálení SOKP dále od Prahy („aktivní varianta - variantní řešení“) by vedlo k nežádoucímu vyššímu zatížení Městského okruhu uvnitř hl. města Prahy, k přetížení dalším komunikacím v silně urbanizovaném území ve vnitřní části Prahy, ke ztrátě významné části funkcí SOKP (např. rozvod vnější zdrojové a cílové dopravy, realizace některých vnitřoměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi Prahy, omezení krizových situací v dopravě na stávající dopravní síti v centrální části Prahy, vytvoření podmínek pro rehabilitaci některých uličních prostorů a veřejných prostranství) a ke snížení atraktivity polohy vůči jádrovému městu. V AZÚR je upřednostněn zájem města jako celku, přitom jsou řešeny také lokální dopady. Jakkoliv se jeví z lokálního pohledu logické odmítnutí realizace nové dopravní infrastruktury z titulu ovlivnění standardů životních podmínek některých městských částí, z celoměstského měřítka jde o neudržitelný postup, který by v podstatě*

vedl k paralyzaci rozvoje a naplňování cílů města.“ Pořizovatel 2. Akt ZÚR SK se s tímto vyjádřením ztotožňuje.

K tomuto použitému identickému bodu (invariantnost návrhu) NSS uvádí v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017, který se týkal zamítnutí kasační stížnosti: „*Také u tohoto bodu Nejvyšší správní soud konstatuje, že vznesenou námitku již velmi podrobně vypořádal městský soud v napadeném rozsudku. Jeho závěry jsou logické, opřené o relevantní ustanovení právních předpisů a judikaturu a mají oporu ve spise (resp. v AZÚR, VVURÚ a souvisejících podkladech). Nejvyšší správní soud se s nimi ztotožňuje a odkazuje na ně.*“ a dále: „*Pouze pro úplnost lze znovu zopakovat, že zpracovatel ZÚR či jejich aktualizace nemá obecně povinnost zpracovat různé varianty řešení (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, nebo ze dne 12. 5. 2016, č. j. 6 As 174/2015 - 72). Jiný závěr nelze vyvodit ani z judikatury zdejšího soudu citované stěžovateli v kasační stížnosti, z níž vyplývá pouze to, že je-li návrh ÚPD schvalován jako invariantní, je nezbytné to dostatečně a přesvědčivě odůvodnit.*“ a konečně: „**Opětovně je třeba připomenout, že soudy ve správním soudnictví nemají pravomoc nahrazovat vůli pořizovatele ÚPD, na místě je naopak zdrženlivost vůči zásahům do práva na samosprávu.**“

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.

Vyhodnocení připomínky:

viz vyhodnocení 1. a 2. připomínky.

Dopravní koncepce byla stabilizována v ÚP VÚC Pražského regionu. Při řešení konceptu tohoto ÚP VÚC bylo prověřováno několik relevantních variant tras a výsledná varianta byla promítnuta do schválené dokumentace. Proto byla trasa SOKP převzata do ZÚR SK. Ve stanovisku DO k návrhu ZÚR SK – MD ke společnému jednání ze dne 6. 1. 2010, č. j. 565/2009-910-UPR/8 není k předloženému trasování SOKP jakákoliv výhrada a ve stanovisku MD k námitkám (ze dne 28. 6. 2011, č. j. zn. 262/2011-910-UPR/4) je vyjádřen souhlas pouze s trasou obsaženou v ZÚR SK: „*MD trvá na v ZÚR vymezeném koridoru pro SOKP, stavba č. D011, úsek Březiněves (D8) – R10. Trasa SOKP je stabilizována v územním plánu hl. m. Prahy a v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu jako výsledek dlouhodobého a opakovaného procesu vyhledávání a projednávání mnoha variant.*“

Z uvedeného vyplývá, že zpracovatel neměl žádný relevantní důvod posuzovat variantní řešení SOKP. Navíc se řídil rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016, ve kterém se v souvislosti s variantním řešením SOKP uvádí: „...*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“.

Odpůrce si i v této souvislosti dovoluje vyjádřit naději, že snad jednou skončí doba, kdy jsou různými skupinami předkládány alternativní pseudovarianty různých záměrů, aby se poté dospělo k závěru, že stávající návrhy jsou z hlediska racionality jediné možné. Typickým příkladem je trasování dálnice D3, kdy se velmi nákladně pořizovalo dopracování východní varianty na úroveň zpracování západní varianty, aby se poté v procesu EIA dle zák. o posuzování zjistilo, že varianta západní je i z hledisek enviromentálních dopadů příznivější (viz souhlasné stanovisko MŽP ze dne 1. 2. 2012, č. j. 1933/ENV/12 MŽP dle zák. o posuzování k dokumentaci EIA v posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ podle zák. o posuzování – zveřejněno http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP325), což již pořizovatel vyhodnotil v rámci pořizování ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov, v němž klasifikuje západní variantu jako výhodnější.

Připomínka:

4. Obecně – zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR

Návrh AZUR je již druhou aktualizací původních Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Textově se jedná o úpravy a doplnění původního textu ZUR Středočeského kraje, ve znění již dříve schválené 1. Aktualizace.

Text tak působí zmatečně a nesrozumitelně. Je velmi složité se v něm vyznat, a to nejen pro laickou veřejnost, což v žádném případě nepřispívá k plnění účelu tohoto zásadního dokumentu územního rozvoje kraje.

Vyhodnocení připomínky:

Zpracovatel a pořizovatel při řešení 2. Akt ZÚR SK pouze reagují na judikáty soudů, které požadují naprosto pregnantní vyjadřování, hlavně co se týče výrokové části 2. Akt ZÚR SK. Proto bylo použito jako vzor poslední znění Legislativních pravidel vlády (schválených usnesením vlády ze dne 19. 3. 1998 č. 188 změněná dalšími usneseními vlády).

Při koncipování výrokové části 2. Akt ZÚR SK se velmi obtížně vkládají, mění, příp. zrušují články z původních ZÚR SK, tak aby výroková část 2. Akt ZÚR SK byla co nejpřesnější, konzistentní a zároveň co možná nejméně napadnutelná žalobními návrhy. Všechny změny článků jsou pak analyzovány v Odůvodnění.

Po vydání 2. Akt ZÚR SK pořizovatel zajistí pro lepší orientaci v dokumentu vyhotovení ZÚR SK zahrnující právní stav po vydání 2. Akt ZÚR SK a toto vyhotovení opatří záznamem o účinnosti (viz § 42 odst. 4 SZ).

Připomínka:

5. 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.

Vyhodnocení připomínky:

viz vyhodnocení 1. a 2. 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. j. 10A 159/2015 - 222 ze dne 26. 2. 2016: „...*Pokud bylo konstatováno, že návrh A-ZÚR mohl být legitimně postaven jako invariantní, z hlediska zákonnosti procesu pořizování A-ZÚR bylo nutně postačující, aby VVURÚ, právě s ohledem na vztah k ZÚR vyplývající z ust. § 37 odst. 1 stavebního zákona, posoudilo právě a pouze variantu, jež byla předmětem návrhu A-ZÚR*“.

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. j. 10A 159/2015 - 222 ze dne 26. 2. 2016. Požadavky (podmínky, opatření) vůči posuzované koncepci z hlediska minimalizace negativních vlivů na ŽP jsou obsaženy až v kap. 11. vyhodnocení SEA, přičemž jejich geneze je v úvodu této

kap. popsána.

Připomínka:

6. 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.

Vyhodnocení připomínky:

viz vyhodnocení 1. 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 hierarchií, 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. j. 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).

Stanovisko EIA, jako krok navazující v procesu přípravy na podrobnější dokumentaci než jsou 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 č. j. 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.

Připomínka:

7. 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.

Vyhodnocení 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 č. 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:

8. Neurčité vymezení koridorů

Koridor pro umístění stavby SOKP je zahrnut mezi koridory veřejně prospěšné dopravní infrastruktury.

To je sice obecně v souladu s ustanovení § 170 StavZ, ale toto vymezení je neprosto nedostatečné

z hlediska určitosti. Bod 5. AZUR (čl. 119 písm. a) stanoví cit:

„a) pro dálnice a rychlostní silnice (v souladu s dikcí dnešního zákona též dálnice) koridor v šířce 600 m (v případě rekonstrukci v šířce 300 m), neuvádí-li se u konkrétního koridoru jinak;

- koridor dálnice D3 se vymezuje v proměnné šířce od 290 m do 690 m;

- koridor Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v chybějícím segmentu sever (D7 - D8 - D10) se vymezuje v proměnné šířce od 310 m do 710 m, ve výjimečných případech, prochází-li koridorem hranice kraje;“.

Výkres veřejně prospěšných staveb a opatření pak obsahuje pouze modrou linku jednotné šíře bez bližšího upřesnění šíře koridoru. Není tedy zřejmé, jak bude posuzováno naplnění ustanovení § 4 zákona o vyvlastnění, které stanoví „Vyvlastnění lze provést jen v takovém rozsahu, který je nezbytný k dosažení účelu vyvlastnění stanoveného zvláštním zákonem.“

Z grafické části AZUR (výkres I2 – koridory) pak sice je seznatelná v textové části proměnlivá šíře obou koridorů, nelze však z výkresu v měřítku 1:100 000 v žádném případě zjistit (lokalizovat), jaká konkrétní šíře koridoru má v určitém konkrétním místě „na trase“ být. Tato skutečnost zakládá **neurčitost a nepřezkoumatelnost AZUR.**

Návrh AZUR též nepřímou aktualizuje vymezení koridoru Václavické spojky, který byl novelizován již v 1. AZUR a není předmětem 2. AZUR.

Vyhodnocení připomínky:

I z této námitky je patrné, že podatelka zcela nepochopila význam, obsah a hierarchii územně plánovací dokumentace, resp. proces její tvorby a pořizování. Již z názvu OOP – Zásady územního rozvoje – a měřítka zpracování je patrná velká míra obecnosti a do jisté míry tedy neurčitosti, tzn. že popis různých stávajících či navrhovaných skutečností odpovídá měřítku zpracování. Obdobně je tomu u PÚR, v níž jsou pouze vyjmenovávány jednotlivé záměry s důvody vymezení a příp. stanoveny úkoly pro územní plánování. Teprve ZÚR záměry z PÚR konkretizují v příslušném měřítku zpracování (obdobný je vztah ZÚR a územního plánu).

2. Akt ZÚR SK určuje šířku předmětného koridoru Vestecké spojky v proměnné šířce od 80 m do 180 m, což je obsah bodu 17. výrokové části 2. Akt ZÚR SK, který upravuje čl. (138) textové části ZÚR SK a ta koresponduje s grafickou částí 2. Akt ZÚR SK - výkresem I.2. Plochy a koridory nadmístního významu, v němž je koridor znázorněn v měřítku zpracování 2. Akt ZÚR SK 1 : 100 000.

Výkres I.4. VPS a opatření pak pouze znázorňuje, které stavby určuje 2. Akt ZÚR SK jako veřejně prospěšné a tento výkres koresponduje s tabulkou, v níž jsou jednotlivé VPS specifikovány [viz body 23. – 28. výrokové části 2. Akt ZÚR SK, které upravují čl. (230) původních ZÚR SK]. Takže logicky je tento výkres (VPS) pouze informativní a pro „dotčení pozemků“ je rozhodující výkres I.2. Plochy a koridory nadmístního významu (samozřejmě vzhledem k měřítku

zpracování). Pro vyvlastnění se pak používá dokumentace v mnohem podrobnějším měřítku a navíc v jiných řízeních, než je pořizování ZÚR.

V bodu 17. výrokové části 2. Akt ZÚR SK byl článek (138) 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 písm. b) týká, ve snaze vyloučit jakékoliv nejasnosti, bylo u obou staveb v písm. 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 písm. 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:

9. 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, proveditelnosti, reálnost a účelnost vymezených záměrů.

Vyhodnocení připomínky:

Úkoly stanovené v 1. Akt PÚR 2. Akt ZÚR SK naplňuje. V žádném případě nepřebírá záměry bez dalšího hodnocení jejich dopadů a zvažování možných variant (pokud takové existují – viz vyhodnocení výše). Ve stanovisku MMR ze dne 27. 4. 2015 (č. j. MMR 12029/2015-81) se uvádí: „*Ministerstvo konstatuje, že návrh 1. aktualizace ZÚR SK na území řešeném touto aktualizací, **není v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1.***“ a dále: „*Vzhledem ke skutečnosti, že usnesením vlády ČR č. 276 ze dne 15. 4. 2015 byla schválena Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky, posoudilo ministerstvo soulad návrhu 1. aktualizace ZÚR SK s Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1, zveřejněné na stránkách ministerstva <http://www.mmr.cz>.*“

Potřebnost záměru dobudování SOKP byla ve 2. Akt ZÚR SK kvalifikovaně posouzena (viz Odůvodnění subkap. 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 1. Akt PÚR.

V článku (76) 1. Akt PÚR je uveden účel vymezování koridorů a ploch dopravní infrastruktury v 1. Akt PÚR 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) 1. Akt 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) 1. Akt 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) 1. Akt 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) 1. Akt PÚR jsou stanoveny úkoly pro územní plánování směřované na kraje. Článek stanovuje zejména povinnost krajů v ZÚR 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) 1. Akt PÚR vymezuje SOKP, který propojuje na rozhraní hl. m. Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy. Jako důvod vymezení uvádí 1. Akt 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 1. Akt 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).

Připomínka:

10. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje

Dne 15. 4. 2015 Vláda ČR na svém zasedání schválila Aktualizaci č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky. Podle tiskového sdělení Ministerstva pro místní rozvoj jsou nejvíce aktualizací Politiky územního rozvoje České republiky dotčené rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, zejména z důvodu zohlednění nových skutečností a dokumentů, např. Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020, Dopravních sektorových strategií a nově přijatých dokumentů EU (zejména Územní agenda EU 2020, revize transevropské dopravní sítě TEN-T a transevropská energetická síť TEN-E včetně projektů společného zájmu). Nově byly zařazeny rozvojové záměry dopravní infrastruktury (např. koridor pro rychlostní silnici R48, plochy pro vnitrozemské přístavy a veřejné terminály s vazbou na logistická centra) a rozvojové záměry technické infrastruktury (např. koridory pro dvojité vedení 400kV, zejména ve vazbě na spolehlivost přenosové soustavy, plochy pro podzemní zásobníky plynu, koridory pro nové plynovody a dálkovody, z důvodu zajištění energetické bezpečnosti). Některé rozvojové záměry byly vypuštěny z důvodu jejich realizace (např. plynovod Gazela), nebo z důvodu, že jejich význam byl vyhodnocen pouze jako krajský, nikoliv celorepublikový, nebo od jejich záměru bylo upuštěno.

Doposud platná Politika územního rozvoje České republiky 2008 přestává v měněných částech platit a začíná platit Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1.

AZUR v rozporu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona neobsahuje přezkoumání souladu s aktuálně platným zněním Politiky územního rozvoje, ve znění aktualizace č. 1. Např. zcela chybí posouzení souladu s novými čl. 14a, 16a, 20a, 24a, měněnými čl. 17, 23, 25 a 29.

Např. čl. 40 PUR v platném znění stanoví novou Metropolitní rozvojovou oblast Prahy, do které patří též koridor dálnice D3 (severní část, zejména napojení na SOKP), přičemž jsou PUR stanoveny tyto úkoly pro územní plánování:

- a) Pořídí územní studie řešící zejména vzájemně vazby veřejné infrastruktury.
- b) Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje.
- c) Pořídí územní studie řešící problémy suburbanizace, zejména nekoncepční rozvoj.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, Hlavní město Praha, Středočeský kraj

Tyto úkoly nejsou splněny, přičemž pro AZUR jsou podstatné všechny tři uvedené úkoly.

Vyhodnocení připomínky:

viz vyhodnocení předchozí připomínky.

Návrh 2. Akt ZÚR SK je pořizován podle § 42 odst. 6, tzn. že 2. Akt ZÚR SK nemůže reflektovat všechny články Akt č. 1 PÚR, na rozdíl od komplexní aktualizace ZÚR SK na základě Zprávy o uplatňování ZÚR SK. Navíc není zřejmé, jak by záměry řešené v 2. Akt ZÚR SK mohly ovlivňovat nové záměry stanovené v Akt č. 1 PÚR – např. uváděný nový koridor R48, který je vymezen Bělotín – Frýdek-Místek – Č. Těšín – hranice ČR/Polsko (-Krakow), či plocha pro vnitrozemské přístavy, či vypuštění plynovodu Gazela, který ani nezasahoval na území Středočeského kraje !?

Připomínka navíc obsahuje zjevně utilitární a nepravdivé tvrzení, že: „AZÚR v rozporu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona neobsahuje přezkoumání souladu s aktuálně platným zněním Politiky územního rozvoje, ve znění aktualizace č. 1. Např. zcela chybí posouzení souladu s novými čl. 14a, 16a, 20a, 24a, měněnými čl. 17, 23, 25 a 29.“ Subkap. 11. 1. PŘEZKOUMÁNÍ SOULADU S PÚR ČR Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK obsahuje i přezkoumání SOULADU S PRIORITAMI PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1, kde je přezkoumáván vztah i k novým a měněným článkům (viz str. 80 – 88 Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK).

U úkolů pro územní plánování stanovené v čl. 40 1. Akt PÚR se předpokládá, že budou plněny průběžně. Není to tedy tak, že teprve na základě zpracování uvedených studií (navíc nutně pořizovaných MMR) by se mohlo přistoupit ke zpracování aktualizací ZÚR SK. Navíc studie řešící vztahy, vazby, podmínky

apod. mezi Prahou a Středočeským krajem již MMR pořizuje. Koordinace mezi Prahou a Středočeským krajem při přípravě různých materiálů probíhá, což dokumentuje i zpracování návrhu 2. Akt ZÚR SK a vyjádření hl. m. Prahy (viz str. 6 tohoto Vyhodnocení).

Poznámka

Obsah např. této připomínky, který je mj. velmi úsměvný, vyvolává dojem, že firma Frank Bold advokáti s. r. o. byla vedena pouze snahou o maximalizaci textu bez ohledu na obsah.

Připomínka:

11. 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 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, 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 umísťován 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 D300 ještě zhoršenými hlukovými podmínkami, byl umístěn další záměr, který zvýší zdravotní rizika obyvatel. Synergické a kumulativní působení nebylo v případě záměrů SOKP a D300 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.

Namítáme též důrazně, že při hodnocení sekundárních, synergických a kumulativních vlivů byly použity zastaralé a nepoužitelné podklady (k tomu viz níže bod 13).

Zcela zásadním nedostatkem též je, že chybí vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů s existující provozovanou stavbou nadmístního významu jižní část Silničního okruhu kolem Prahy, stavba 512 (Pražský okruh) a zprovoznění další části Městského okruhu (tunel Blanka) v roce 2015 viz absence těchto staveb mezi stavbami vyjmenovanými na str. 64 VVURÚ.

Vyhodnocení kumulativních vlivů také neobsahuje způsoby monitoringu identifikovaných vlivů v budoucnu.

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka je věcně nesprávná. V subkap. 6.2.2. textové části vyhodnocení SEA je v případě hodnocení kumulativních a synergických vlivů koridoru VPS 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 VPS 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 VPS D001 a letiště (stav + výhled po realizaci záměru v ploše VPS 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 kap., v části zaměřené na kumulativní vlivy plochy VPS 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.“

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 NSS 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.“

Viz také vyhodnocení 12. a 13. připomínky.

Podatel zaměňuje údaje z „popisné“ (kap. 3) a „hodnotící“ (kap. 6) částí Vyhodnocení SEA. Údaje a informace v kap. 3 popisují výhradně stav území a zcela logicky proto neobsahují (nemohou obsahovat) údaje o plánovaném záměru. Do vlastního procesu posouzení vlivů tyto informace sice vstupují, ale konečný závěr vzniká až na základě konfrontace s dostupnými údaji o záměru, pro jehož umístění jsou posuzovaná plocha nebo koridor vymezeny (kap. A.6.1.). Údaje o současném stavu složek ŽP se dále uplatňují v posouzení kumulativních a synergických vlivů (kap. A.6.2.), kde se mimo jiné hodnotí souběh (kumulace) se stávající imisní a hlukovou zátěží. K podatelem uváděnému podhodnocení stávající zátěže nemohlo dojít z dále uvedených důvodů:

- hlukové posouzení není zpracováno na podkladě strategických hlukových map z roku 2007, ty jsou uvedeny pouze v kap. 3 jako informativní podklad. Hodnocení kumulativních vlivů je provedeno na podkladě výpočtu průběhu limitních izofon podél komunikací dle sčítání dopravy k (k tomu viz dále).*
- posouzení stavu ovzduší je skutečně zpracováno na základě údajů z let 2011 – 2013, jednalo se o nejnovější data v době zpracování Vyhodnocení SEA a*

jejich použití lze považovat za zcela odpovídající. V dotčeném území koridorů VPS D001 a D011 je podle těchto podkladů prakticky veškerá zástavba zahrnuta do pásem nadlimitní zátěže a kumulace těchto vlivů (hluk + ovzduší + vlivy na obyvatelstvo) je takto vyhodnocena. Nelze tedy uplatnit argument, že by vlivem starších podkladů došlo k podhodnocení významu a rozsahu kumulativních a synergických vlivů.

Pro území hl. města Prahy byly převzaty údaje o intenzitách dopravy ze sčítání TSK z roku 2013. Pro území Středočeského kraje byly tyto hodnoty převzaty z Celostátního sčítání dopravy, provedeného v roce 2010 (nikoli 2009), přičemž k jejich zveřejnění došlo v roce 2012. Pro potřeby posouzení byly tyto hodnoty pomocí růstových koeficientů přepočteny na rok 2013. Opět se tedy jedná o nejnovější dostupná data dostupná v době zpracování.

Jižní segment SOKP je ve výše uvedených dopravních datech zahrnut, a to i na odkazované str. 64 Vyhodnocení SEA. Tunel Blanka nebyl v době zpracování ještě zprovozněn, a tudíž přirozeně nemůže být v popisu současného stavu uveden. K jeho zahrnutí do posouzení kumulativních a synergických vlivů by došlo v případě zjištění relevantní kumulace vlivů, která však neexistuje. MO naopak působí ve vztahu k přepravě kompetitivně vůči severní části SOKP, tzn. negativní kumulativní vliv by naopak měla neexistence severního segmentu MO.

Vliv jižní části SOKP (stavba 512) se v území projeví společně s navazujícími úseky SOKP (stavby 518, 519 a 520), pro které jsou vymezeny koridory VPS D001 a D011. Část dopravní zátěže (zejména tranzitní doprava) předmětného úseku SOKP (st. 512) se bude logicky přenášet do těchto navazujících úseků. Tato doprava je v hodnotách předpokládaných dopravních intenzit v úsecích koridorů D01 a D011 přímo zahrnuta a posouzení vlivů tedy tuto zátěž zohledňuje. Úvahy o kumulaci přímých vlivů stavby 512 SOKP na dotčené území koridorů D001 a D011 jsou proto vzhledem k vzájemné vzdálenosti těchto úseků zcela irelevantní. Negativní kumulativní vliv MO (tunel Blanka) se v dotčeném území obou posuzovaných koridorů nemůže neprojevit. MO působí vůči SOKP kompetitivně jako funkční alternativa s rozložením dopravní zátěže mezi obě trasy. Negativní kumulativní vliv by se v dotčeném území naopak projevil v případě neexistence severního segmentu MO.

Návrh ukazatelů pro monitoring vlivů uplatňování 2. Akt ZÚR SK na ŽP je obsahem kap. 10. *Návrh ukazatelů pro sledování vlivu 2. Akt ZÚR SK na ŽP* Vyhodnocení SEA, včetně popisu, jakým způsobem jsou požadavky § 10h ZOPV v rámci územního plánování naplňovány prostřednictvím ustanovení § 19, odst. 1, písm. a) a § 28 odst. 1 SZ na úrovni krajů a obcí s rozšířenou působností. V rámci této kap. jsou logicky navrhovány zejména indikátory sledující krajskou úroveň, přičemž návrh vychází především z existujících databází spravovaných jednak orgány územního plánování a dále zejména MŽP ČR a ostatními ústředními úřady prostřednictvím pověřených organizací. Tím samozřejmě není dotčena povinnost dotčených správních úřadů sledovat v rámci své působnosti podle zvláštních právních předpisů vlivy schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví podle ustanovení odst. 2, § 10h) ZOPV včetně oprávnění podat podnět ke změně koncepce, nelze-li nepředvídané závažné vlivy odvrátit nebo zmírnit jiným způsobem. V případě sledování a vyhodnocování kumulativních a synergických vlivů, resp. při interpretaci, zda zjištěný stav nebo nežádoucí vývoj konkrétní složky životního prostředí nebo části území má příčinu v působení více vlivů, Vyhodnocení SEA upozorňuje na nutnost zohlednění dalších indikátorů, zaměřených na sledování územních podmínek pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území.

NSS uvádí v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017, který se týkal zamítnutí kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů do rozsudku Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy: „*Nejvyšší správní soud připomíná, že posouzení kumulativních a synergických vlivů (Cumulative Environmental Assessment, tzv. CEA) je vysoce odbornou otázkou a ve vztahu ke konkrétním záměrům či koncepcím se jedná o činnost, do které správní soudy mohou zasahovat minimálně, a to pouze z hlediska, zda kompetentní správní orgán postupoval zákonem předepsaným způsobem (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010 - 133). Z rozsudku zdejšího soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, publ. pod č.*

2698/2012 Sb. NSS), dále plyne: „Obsah tohoto hodnocení vyplývá z přílohy stavebního zákona a z přílohy I směrnice SEA a musí zahrnovat alespoň popis vhodné metodologie, zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny, identifikaci a popis možných kumulativních a synergických vlivů, posouzení těchto vlivů (zejména zhodnocení jejich předpokládaných dopadů na složky životního prostředí a učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné, případně za jakých podmínek), vymezení kompenzačních opatření a stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů. [...] V souladu se zásadou minimalizace soudního zásahu soud přezkoumá, zda posouzení má uvedené náležitosti (zda bylo řádně provedeno), zda je srozumitelné a logicky konzistentní; samotnou odbornou obsahovou stránkou se však nezabývá.“.

Připomínka:

12. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování

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

Konkrétně se jedná o:

- v úsecích, ve kterých by vlivem umístění pozemní komunikace (s ohledem na § 11 odst. 1, písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů) došlo v oblasti jejich vlivů 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 uvedenému zákonu, nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření v takovém rozsahu, která zajistí na území obcí Horoměřice a Zdiby, že imisní příspěvky PM10, PM2,5, NO2 a B(a)P v okrajové obytné zástavbě nepřesáhnou 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,
- 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),
- o v úsecích, ve kterých by vlivem umístění pozemní komunikace (s ohledem na § 11 odst. 1, písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů) došlo v oblasti jejich vlivů 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 uvedenému zákonu, nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření v takovém rozsahu, která zajistí na území obcí Veleň, Přezletice, Podolanka a Jenštejn, že imisní příspěvky PM10, PM2,5, NO2 a B(a)P v okrajové obytné zástavbě nepřesáhnou 1% ročního imisního limitu,
- o 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.

Výše uvedené úkoly prokazují, že pořizovatel nedostatečně prověřil, zda stavbou nedojde k překročení limitů odpovídajících dostatečné a přiměřené ochraně veřejných zájmů (na veřejném zdraví, životním prostředí a ochraně přírody a krajiny). Respektive, že zda po realizaci záměru SOKP klesne stávající nadlimitní zatížení pod úroveň maximálních přípustných limitů. Posouzení pak nesmyslně „salámovým řešením“ deleguje na nejnižší jednotky výkonu veřejné správy,

přičemž však není reálné dělat např. posouzení vlivů na veřejné zdraví v každé obci při přípravě územního plánu v odpovídající kvalitě a rozsahu a s požadovanými reálnými výsledky předpokládaných opatření. Návrh AZUR vůbec nevyhodnocuje, zda záměr SOKP je i přes výše uvedená obecně formulovaná opatření realizovatelný. Jeho zjevným cílem je prosadit koridor SOKP do příslušné ÚPD za každou cenu.

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).

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).

Postup pořizovatele AZUR je též v **rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 StavZ**, zejména s cílem 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, zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti a prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.

Výše uvedené úzce souvisí s **identifikovaným překračováním závazných hygienických limitů hluku a imisních limitů znečištění ovzduší** (k tomu viz níže body 14 a 15). Již v současném stavu jsou v lokalitě plánovaného záměru SOKP překračovány závazné hygienické limity hluku a imisní limity ovzduší. Další navýšení již nadlimitní zátěže v důsledku realizace záměru je přitom nepřípustné (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 246).

Lze souhlasit s tvrzením pořizovatele, že překračování limitů samo o sobě nemůže vyjmout část území z územní regulace a neumožnit zde realizaci žádných nových záměrů. **Nové záměry v AZUR však nesmí být zjevně nerealizovatelné.** Nelze v této fázi věc vyřešit tím, že AZUR bude odkazovat na to, že dojde k prověřování (a případnému neschválení nové komunikace) až v následném procesu rozhodování v území, tj. v územním řízení. Stejně tak nelze „salámovým řešením“ přenést opatření do územních plánů obcí, **aniž by bylo prokázáno, že tato opatření vůbec mohou zajistit realizaci záměru při nyní definovaných limitech využití území.**

Podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona cit: „*Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území*“. **Tento zákonný požadavek jasně vyžaduje posoudit realizovatelnost navrhovaných staveb již v rámci v VVURÚ (SEA) k AZUR.**

Při překročení veřejnoprávních limitů využití území (zde hluk a ovzduší) musí být již na úrovni AZUR prokázáno, že definovanými opatřeními dojde i s očekávaným příspěvkem záměru (přesun dopravy i nově generovaná doprava po SOKP, tj. další hluk a imise znečišťujících látek do ovzduší) k snížení nadlimitního stavu na limitní úroveň a tedy k nápravě stávajícího nezákonného stavu. Pouze za předpokladu, že se řádným posouzením kumulativních a synergických vlivů prokáže (při užití korektivu § 13 zákona č. 17/1992 Sb.), že navržená územně plánovací opatření povedou k podlimitnímu stavu, může být záměr Vestecké spojky považován za akceptovatelný.

K tomuto posouzení však v rámci návrhu AZUR nedošlo, viz níže body 13 až 15.

Schválením 2. AZUR by byl vytvořen předpoklad pro zatížení území lidskou činností nad míru únosného a přípustného zatížení a tím i k ohrožení požadavků ochrany veřejného zdraví a životního prostředí. Ačkoliv je hrozba těchto důsledků zřejmá, nejsou v rámci pořizování 2. AZUR navrhována prokazatelně efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit.

Vyhodnocení připomínky:

viz vyhodnocení 1. 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 bodech 7. a 20. výrokové části 2. Akt ZÚR SK upravujícím články 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 např. v 1. Akt 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 zaměřuje 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.

Z provedeného posouzení vyplynulo, že splnění stanovených požadavků (tzn. u hluku splnění limitů s určitou rezervou, v případě kvality ovzduší nepřekročení imisního příspěvku IHr PM10 ve výši 1 % limitu) bude v řešeném území poměrně obtížné, ovšem nikoli technicky nesplnitelné. Z tohoto důvodu je mimo jiné požadována optimalizace trasy v rámci koridoru, prověření umístění MÚK Podolanka, minimalizace zásahu do zástavby této obce, a pro další etapy projektových prací je uloženo navrhnout další opatření ke snížení vlivu provozu komunikace na kvalitu obytného prostředí. Typickým opatřením může být vedení komunikace v zářezu, vybaveném protihlukovou a vegetační bariérou na jeho horní hraně, případně i částečně překrytém apod. Navrhování konkrétních

opatření, resp. prověřování jejich účinnosti však ZÚR ani VVÚRÚ nepřísluší, s ohledem na ust. § 36 odst. 3 SZ (viz preambule 1 a 2 na str. 2 – 4).

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, což jenom potvrzuje přesvědčení pořizovatele, že odpůrci jakéhokoliv záměru – v případě spojení s „ekologickými advokáty“ – používají naprosto totožnou vágní argumentaci, která se vyznačuje pouze bezobsažnými a nekonkrétními tvrzeními o rozporu s určitými ustanoveními právních předpisů, příp. nějakých závazných dokumentů (např. PÚR).

Připomínka:

13. Chybějící podkladové studie, zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a znečištění ovzduší

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

Při posuzování hlukového a imisního zatížení vychází pořizovatel a zpracovatel VVÚRÚ (SEA) ze zcela zastaralých a nepoužitelných podkladů. Hlukové posouzení činí na podkladě strategických hlukových map z roku 2007, která byla zpracována na základě údajů z roku 2005 (tj. více než 11 let nazpět!).

Posouzení stavu kvality ovzduší je zpracováno na základě údajů z let 2011 – 2013.

Dopravní podklady, která jsou klíčové jak pro posuzování vlivů na ovzduší a hlukovou situaci, jsou převzaty z celostátního sčítání dopravy v roce 2010, tj. na podkladě údajů z roku 2009.

K tomu důrazně upozorňujeme, že reálná situace v roce 2016 je zcela odlišná, a to především z důvodu realizace a zprovoznění jižního segmentu Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v roce 2010, zprovoznění další části Městského okruhu (tunel Blanka) v roce 2015 a z důvodu dynamicky se rozvíjejícího regionu pražské suburbie. Vliv stavby jižního segmentu SOKP ani Blanky nebyl posouzen, jak vyplývá např. ze str. 64 SEA).

Výše uvedené podklady jsou proto nepoužitelné, vyhodnocení SEA provedené na jejich podkladě je zatíženo zcela zásadní nepřesností a nepřezkoumatelností.

Vyhodnocení připomínky:

Použité podklady jsou uváděny v rámci příslušných kap. Vyhodnocení SEA, ke kterým se vztahují.

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.

Vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK vychází z aktuálních podkladů oficiálních poskytovatelů (ČHMÚ, ŘSD ČR), které jsou v době zpracování k dispozici a na jejichž validitě zpracovatel trvá. Pro území hl. města Prahy byly převzaty údaje o intenzitách dopravy ze sčítání TSK z roku 2013. Pro území Středočeského kraje byly tyto hodnoty převzaty z Celostátního sčítání dopravy, provedeného v roce 2010 (nikoli 2009), přičemž k jejich zveřejnění došlo v roce 2012. Pro potřeby posouzení byly tyto hodnoty pomocí růstových koeficientů přepočteny na rok 2013. Opět se tedy jedná o nejnovější dostupná data dostupná v době zpracování.

Podatel zaměňuje údaje z „popisné“ (kap. 3) a „hodnotící“ (kap. 6) částí Vyhodnocení SEA. Údaje a informace v kap. 3 popisují výhradně stav území a zcela logicky proto neobsahují (nemohou obsahovat) údaje o plánovaném záměru. Do vlastního procesu posouzení vlivů tyto informace sice vstupují, ale konečný

závěr vzniká až na základě konfrontace s dostupnými údaji o záměru, pro jehož umístění jsou posuzovaná plocha nebo koridor vymezeny (kap. A.6.1.). Údaje o současném stavu složek ŽP se dále uplatňují v posouzení kumulativních a synergických vlivů (kap. A.6.2.), kde se mimo jiné hodnotí souběh (kumulace) se stávající imisní a hlukovou zátěží. K podatelem uváděnému podhodnocení stávající zátěže nemohlo dojít z dále uvedených důvodů:

- hlukové posouzení není zpracováno na podkladě strategických hlukových map z roku 2007, ty jsou uvedeny pouze v kap. 3 jako informativní podklad. Hodnocení kumulativních vlivů je provedeno na podkladě výpočtu průběhu limitních izofon podél komunikací dle sčítání dopravy k (k tomu viz dále).
- posouzení stavu ovzduší je skutečně zpracováno na základě údajů z let 2011 – 2013, jednalo se o nejnovější data v době zpracování SEA dokumentace a jejich použití lze považovat za zcela odpovídající. V dotčeném území koridorů D001 a D011 je podle těchto podkladů prakticky veškerá zástavba zahrnuta do pásem nadlimitní zátěže a kumulace těchto vlivů (hluk + ovzduší + vlivy na obyvatelstvo) je takto vyhodnocena. Nelze tedy uplatnit argument, že by vlivem starších podkladů došlo k podhodnocení významu a rozsahu kumulativních a synergických vlivů.

Jižní segment SOKP je ve výše uvedených dopravních datech zahrnut, a to i na odkazované str. 64 dokumentace SEA. Tunel Blanka nebyl v době zpracování ještě zprovozněn, a tudíž přirozeně nemůže být v popisu současného stavu uveden. K jeho zahrnutí do posouzení kumulativních a synergických vlivů by došlo v případě zjištění relevantní kumulace vlivů, která však neexistuje. MO naopak působí ve vztahu k přepravě kompetitivně vůči severní části SOKP, tzn. negativní kumulativní vliv by naopak měla neexistence severního segmentu MO.

Vliv jižní části SOKP (stavba 512) se v území projeví společně s navazujícími úseky SOKP (stavby 518, 519 a 520), pro které jsou vymezeny koridory D001 a D011. Část dopravní zátěže (zejména tranzitní doprava) předmětného úseku SOKP (stavba 512) se bude logicky přenášet do těchto navazujících úseků. Tato doprava je v hodnotách předpokládaných dopravních intenzit v úsecích koridorů VPS D01 a D011 přímo zahrnuta a posouzení vlivů tedy tuto zátěž zohledňuje. Úvahy o kumulaci přímých vlivů stavby 512 SOKP na dotčené území koridorů VPS D001 a D011 jsou proto vzhledem k vzájemné vzdálenosti těchto úseků zcela irelevantní. Negativní kumulativní vliv Městského okruhu (tunel Blanka) se v dotčeném území obou posuzovaných koridorů nemůže neprojevit. MO působí vůči SOKP kompetitivně jako funkční alternativa s rozložením dopravní zátěže mezi obě trasy. Negativní kumulativní vliv by se v dotčeném území naopak projevil v případě neexistence severního segmentu MO.

Připomínka:

14. 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, jak ostatně vyplývá i z VVURÚ. 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 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.

Vyhodnocení 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. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku) citací z judikátu NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012, která popisuje rozdíl mezi aplikací imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku v rámci územního řízení a v rámci ZÚR se závěrem, že v případě ZÚR „....není možné, aby území, na němž jsou překračovány limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým.

Kromě toho vymezení plochy či koridoru, nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Pod „vymezením“ si lze představit závazné zanesení (zakreslení, popsání) plochy či koridoru v územně plánovací dokumentaci. Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku.“

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.“

Porizovatel se ztotožňuje s replikou hl. m. Prahy, která vystupovala v roli odpůrce v kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů do rozsudku Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Odpůrce k návrhovým bodům 19. – 20. Nadměrná hluková zátěž a její nesprávné vyhodnocování; Překračování imisních limitů znečištění ovzduší kasační stížnosti uvedl: „...všechny tyto body, stejně jako žalobní námitky, mají povahu technické polemiky v podrobnostech „podkračujících“ obecnost ZÚR. Polemika stěžovatelů nepatří ani před soud prvního stupně, ale spadá do územního řízení. Odpůrce považuje stížní námitky za zcela nedůvodné.“ NSS (v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017) k těmto bodům mj. uvádí: „... např. u záměru SOKP 511, pro který byla žádost o územní rozhodnutí zamítnuta s odkazem na nemožnost dodržení hlukových limitů i při aplikaci dodatečných protihlukových opatření. Jak již bylo uvedeno výše, ani území, na němž jsou překračovány hlukové a imisní limity, není bez dalšího vyloučeno z dosahu regulace ZÚR. To, že byla zamítnuta žádost o vydání územního rozhodnutí pro konkrétní záměr – součást SOKP, samo o sobě nemůže znamenat, že v podrobnostech ZÚR nelze součást SOKP v dotčené oblasti vymezit. Na úrovni ZÚR totiž není možné předjímat, o jaké konkrétní podobě (záměru) té které součásti SOKP bude v budoucnu rozhodováno v územním řízení (lze se toliko domnívat, že nebude prosazován záměr způsobem a přesně v té podobě, pro které v minulosti byla zamítnuta žádost o vydání územního rozhodnutí; uvedené je však pro posouzení napadeného OOP a v podrobnosti ZÚR irelevantní).“

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 OOP dle § 71 – 74 správního řádu) aplikovatelná nástroji územního plánování. Prostřednictvím ÚPD tedy nelze uplatňovat ani vymáhat úkony vyplývající ze zvláštních předpisů. Z těchto důvodů a v souladu s první větou závěti části I. bodu (1) Přílohy č. 4 Vyhl., musí ZÚR obsahovat opatření určená k minimalizaci negativních vlivů na ŽP výhradně ve formě kritérií a podmínek pro rozhodování ve vymezené ploše nebo koridoru, případně (dle ust. § 36 odst. 5 SZ) ve formě úkolů pro územní plánování. S tím koresponduje také úprava

přílohy SZ, vymezující rámcový obsah vyhodnocení PÚR a ÚPD na ŽP (část A VVURÚ), provedená zák. č. 350/2012 Sb., konkrétně bodu 11., který Vyhodnocení SEA ukládá navrhnout požadavky ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na ŽP. V tomto smyslu Vyhodnocení SEA v subkap. 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 subkap. 11. 2. jsou pak tyto požadavky upřesněny pro koridory obou částí SOKP, tj. VPS 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:

15. 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.

Vyhodnocení připomínky:

je shodné jako u předchozí 14. 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 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 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.“

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.“

Připomínka:

16. 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 opakujeících se frází, u kterých není zřejmé jejich věcné podložení konkrétními propočty.

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka je neurčitá a nekonkrétní. Firma Frank Bold advokáti, s. r. o. připomínky nespecifikuje konkrétní části Vyhodnocení SEA, příp. VVURÚ jako celku, které považuje za povrchně zpracované, příp. kde, podle ní, 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.

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.“

Připomínka:

17. 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.

Vyhodnocení 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. výrokové části 2. Akt ZÚR SK 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 kap. 8. V dalších částech kap. 11 Vyhodnocení SEA jsou pak uvedena opatření společná pro všechny koridory a plochy, vymezené návrhem 2. Akt ZÚR SK (subkap. 11. 1.) a opatření specifická (subkap. 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 č. j. 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: „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 vymezení ploch a koridorů a umísťování staveb v oblastech s aktuálně prokázanou nadlimitní zátěží, který uplatnil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku – citace viz výše preambule 2).

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.

Pořizovatel se ztotožňuje s replikou hl. m. Prahy, která vystupovala v roli odpůrce v kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů do rozsudku Městského soudu 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Odpůrce k návrhovému bodu 15. Kompenzační opatření kasační stížnosti uvedl: „Podle odpůrce nestanoví právní

předpisy přesný požadavek na míru kompenzačních opatření. Stanovisko MŽP ze dne 2. 8. 2013 nelze testovat v rámci soudního přezkumu, protože je testováno v proceduře společného jednání a následných jednání. V soudním přezkumu nelze nahrazovat vůli ministerstva vykonávat konkrétní podobu státní správy představou soudu o její ideální podobě. Otázka souladu se stanoviskem dotčeného orgánu má formální povahu, a pokud obě strany (pořizovatel a dotčený orgán) nespátřují nesoulad, nelze jej nahradit úvahou soudu.“

NSS (v rozsudku 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017) k tomuto 15. bodu uvádí: „... uvedená relativně obecná opatření v sobě z povahy věci zahrnují dílčí možná řešení, jejichž rozpracování je svěřeno nižším stupňům ÚPD. V žádném případě nejde o relativizaci kompenzačních opatření.“ a dále pak: „Povinnost soudu řádně odůvodnit rozhodnutí totiž nelze chápat tak, že musí být na každý argument strany podrobně reagováno (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 3. 2010, č. j. 5 Afs 25/2009 - 98, publ. pod č. 2070/2010 Sb. NSS). Z rozhodnutí městského soudu je zřejmý názor, že míra obecnosti formulace kompenzačních opatření odpovídá úrovni ZÚR, přičemž opatření mají být konkretizována a blíže závazně stanovena na úrovni nižší ÚPD.“.

Připomínka:

18. 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.

Odkazujeme tímto na **čl. 40 PUR** v platném znění, který stanoví novou Metropolitní rozvojovou oblast Prahy, do které patří též koridor SOKP, přičemž je pod bodem b) PUR stanoven tento úkol pro územní plánování: „b) *Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje.*“ **Tento úkol PUR splněn nebyl.**

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.

Vyhodnocení 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 VPS 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, Bubenče, 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 realizací 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 (VPS 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 ČR z dubna 2015 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 1. Akt 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.

U úkolů pro územní plánování stanovené v čl. 40 1. Akt PÚR se předpokládá, že budou plněny průběžně. Není to tedy tak, že teprve na základě zpracování uvedených studií (navíc nutně pořizovaných MMR) by se mohlo přistoupit ke zpracování aktualizací ZÚR SK. Navíc studie řešící vztahy, vazby, podmínky apod. mezi Prahou a Středočeským krajem již MMR pořizuje. Koordinace mezi Prahou a Středočeským krajem při přípravě různých materiálů probíhá, což dokumentuje i zpracování návrhu 2. Akt ZÚR SK a vyjádření hl. m. Prahy (viz str. 6 tohoto Vyhodnocení).

Připomínka:

19. 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 desítky hektarů).“

¹ Metropolitní rozvojová oblast OB1 Praha

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. Přerušení 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 nezduodňuje konstatování pouze mírného negativního vlivu, když i uváděné desetiny hektarů k celkové rozloze evropsky významné lokality - 35 ha - představují jednotky procentních bodů.

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

K tomuto použitému identickému bodu (Posouzení vlivů na evropsky významné lokality - soustava NATURA 2000) NSS uvádí v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017, který se týkal zamítnutí kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů právě do rozsudku Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy: „...lze k první části argumentace stěžovatelů ve shodě s městským soudem uvést, že otázka **vymezení EVL není a z povahy věci nemůže být předmětem zkoumání zákonnosti napadeného OOP.**“ a dále se uvádí: „Jak plyne z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010 - 644, publ. pod č. 2106/2010 Sb. NSS, způsob ochrany předvídaný směrnicí o stanovištích (a tedy i příslušnými ustanoveními ZOPK) je poskytován pouze těm EVL, které jsou zařazeny na evropský seznam (resp. těm, které jsou před schválením Komise prozatímně zařazeny toliko na tzv. národním seznamu). Není tedy pravdou, že ochraně podle směrnice o stanovištích podléhá jakékoliv nevyhlášené území, které podle tvrzení stěžovatelů splňuje kritéria pro území NATURA 2000.“ a dále se uvádí: „V druhé části stěžovatelé uvádějí, že městský soud nesprávně posoudil návrhový bod o maximální hranici významně negativního vlivu, když připustil několikanásobné překročení její obvyklé výše. V čem má tato nesprávnost spočívat, však stěžovatelé nesdělili. Nejvyšší správní soud proto pouze odkazuje na s. 117 napadeného rozsudku, v němž městský soud logicky zdůvodnil, že stěžovateli uváděné hodnoty z Příručky k hodnocení významnosti vlivů na předmět ochrany, MŽP 2011, byly pouze orientační. Samo MŽP nemělo ke stanovení hranici 5 % námitek, a proto na základě námítky, jak ji formulovali stěžovatelé v Návrhu, nemohl být učiněn závěr o nesprávnosti vyhodnocení významu negativních vlivů navrhované koncepce.“ a dále se uvádí: „S účinností novely č. 350/2012 Sb., byl do stavebního zákona vtělen § 37 odst. 8 stavebního zákona, jenž stanoví, že pokud z posouzení vlivu na EVL vyplývá, že ZÚR mají významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL nebo ptačí oblasti, postupuje se podle § 45i ZOPK [kompenzační opatření v takovém případě uvede MŽP ve stanovisku podle § 4 odst. 2 písm. b) stavebního zákona]. Jak správně vyložil již

městský soud, postup podle § 45i ZOPK, tedy postup podle ustanovení odstavců 9 a 10, je výslovně vyhrazen pouze pro případy, kdy posuzované ZÚR (nebo jejich aktualizace) mají významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany. Námitka stěžovatelů o nutnosti aplikovat § 45i odst. 9 ZOPK v případě EVL Kaňon Vltavy u Sedlce proto není důvodná.“

Připomínka:

20. 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 něž *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.

SOKP přitom dle VVÚRÚ významně zasahuje do půd nejprůsáknější I. a II. třídy ochrany.

Vyhodnocení připomínky:

K záměru SOKP nebylo ve VVÚRÚ žádné porovnání variant či alternativ zpracováno z toho důvodu, že žádné varianty či alternativy nebyly předmětem 2. Akt ZÚR SK.

SOKP byl v minulosti prověřován i 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 dle § 187 odst. 2 SZ. ÚP VÚC Pražského regionu a následně i ZÚR SK byly dohodnuty s dotčeným orgánem na úseku ochrany ZPF (tedy s MŽP), který tak vyjádřil souhlas s řešením i tohoto záměru (viz § 4 odst. 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů).

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

Z údajů uvedených v příloze č. 1 dokumentace VVÚRÚ 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 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 koridor SOKP je vymezen v proměnné šířce od 310 m do 710 m (viz bod 5. výrokové části 2. Akt ZÚR SK), 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 při navazujícím rozhodování o území.

V bodu 21. výrokové části 2. Akt ZÚR SK byl za článek (191a) doplněn článek (191b), v němž se stanovují další požadavky na využití vymezených koridorů:

- *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.*

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 absence jihovýchodního sektoru SOKP.

Pořizovatel v souvislosti se záborů ZPF I. a II. třídy ochrany připomíná, že veřejný zájem na výstavbě SOKP je jednoznačně deklarován ve vládou ČR schválené Akt č. 1 PÚR – mj. v čl. 99 a v čl. 40, kde se pro Metropolitní rozvojovou oblast Praha (OB1) uvádí v důvodech vymezení, že: „...**zásadním rozvojovým předpokladem je ... dokončení SOKP** ...“. Dále je veřejný zájem rovněž deklarován v usnesení vlády ČR č. 431 ze dne 31. 5. 2010 k závěrečné zprávě a vyhodnocení variantního řešení výstavby silničního okruhu kolem hlavního města Prahy, kde je skupinou odborníků vybrána jižní varianta SOKP.

Z výše uvedených důvodů (mj. uvedených i ve vyhodnocení 1. a 2. připomínky tohoto podání) má pořizovatel za to, že byl jasně prokázán obecný veřejný zájem na dokončení výstavby SOKP a dostatečně odůvodněno vypořádání se s poměřením tohoto obecného veřejného zájmu a veřejného zájmu na ochraně ZPF I. a II. třídy ochrany. Pořizovatel tak v souladu s § 39 odst. 4 SZ vyhodnotil výsledky projednání a zpracoval s ohledem na **veřejné zájmy** návrh rozhodnutí o námitkách a tento návrh vyhodnocení připomínek.

Poznámka

Přístup projektantů k návrhu řešení 2. Akt ZÚR SK, tedy i k řešení MÚK Odolena Voda, ve vztahu k ochraně ZPF, se kterým se ztotožňuje i pořizovatel, je obsažen v odstavci *Komentář zásad plošné ochrany ZPF* z kap. 6 *Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu* Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK – str. 72 – 73. Ve zmiňovaném *Komentáři* je po jednotlivých odstavcích podrobně rozebrán § 4 zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů.

Připomínka:

21. Nezhodnocení dopadů SOKP na bezpečnost silničního provozu

Nezhodnocení dopadů SOKP na bezpečnost silničního provozu je v rozporu se:

- Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. 11. 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury
- Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T)
- Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy.

SOKP je dle PÚR součástí transevropské silniční sítě TEN-T, na niž klade směrnice 2008/96/ES požadavek vysoké úrovně bezpečnosti, vycházející z evropské dopravní politiky. Preambule této směrnice uvádí: „(1) „*Transevropská silniční síť definovaná v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (3) má nesmírný význam pro podporu evropské integrace a soudržnosti, jakož i pro zajištění vysoké úrovně blahobytu. Zejména by měla být zaručena vysoká úroveň bezpečnosti.*

(5) Zavedení vhodných postupů je pro zdokonalení bezpečnosti silniční infrastruktury v rámci

transevropské silniční sítě zásadním nástrojem. Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu by mělo na strategické úrovni prokázat dopady různých alternativ projektu infrastruktury na bezpečnost silničního provozu a mělo by hrát důležitou úlohu při výběru tras.“

Dle článku 1 se směrnice „*vztahuje na silnice, které jsou součástí transevropské silniční sítě, bez ohledu na to, zda se nacházejí ve fázi projektování, výstavby či provozu*“ a požaduje zavedení a provedení postupů v oblasti hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu a auditů bezpečnosti silničního provozu.

Plánování komunikace zařazené do sítě TEN-T do území se týká článek 3 směrnice:

„*Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury*“ dle něhož: „*1. členské státy zajisti, aby bylo u všech projektů infrastruktury provedeno hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu. 2. Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu se provede ve fázi počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury. Členské státy se v souvislosti s tím snaží splnit kritéria stanovená v příloze I. 3. V hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu se vysvětlí jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení. Hodnocení dále obsahuje všechny příslušné informace nezbytné pro analýzu poměru nákladů a přínosů u různých hodnocených možností.*“

„*Hodnocením dopadů na bezpečnost silničního provozu*“ se dle čl. 2 odst. 3 směrnice rozumí: „*strategická srovnávací analýza dopadů, které budou mít nové silnice či podstatné změny stávající sítě na bezpečnost silniční sítě*“.

Transpozice směrnice 2008/96/ES do právního řádu České republiky proběhla zákonem č. 152/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., vyhláškou č. 317/2011 Sb., kterou se mění vyhláška č. 104/1997 Sb., a směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, díky čemuž byla zavedena povinnost auditů bezpečnosti silničního provozu u projektů silnic TEN-T ve všech fázích projektování, výstavby a provozu.

Tvrdíme, že „*Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu*“ ve smyslu evropské směrnice patří do fáze územního plánování pozemní komunikace, neboť jde o posuzování bezpečnosti návrhu pozemní komunikace či její úpravy ještě před schválením samotného projektu a je rozhodující při volbě alternativy řešení, přičemž součástí hodnocení má být rovněž porovnání poměru nákladů a přínosů dané stavby. (viz. Příloha I Směrnice 2008/96/ES, obsahující konkrétní požadavky na hodnocení plánované komunikace).

Metodika pro toto „*Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu*“ zatím v ČR zřejmě neexistuje, z veřejně dostupných zdrojů vyplývá, že se toto hodnocení začalo používat ve vyhledávacích studiích pro stavby (blíže viz: <http://www.czrso.cz/clanky/bezpecnost-pozemnichkomunikaci-site-ten-t/>).

<http://www.audit-bezpecnosti.cz/nastroje-bezpecne-infrastruktury/>).

Dle názoru navrhovatelů postupoval odpůrce v rozporu se směrnicí 2008/96/ES, když se ani z vlastní iniciativy ani přes četné vážné připomínky občanů a dotčených městských částí vůbec nezabýval nejen hodnocením variant SOKP z hlediska bezpečnosti provozu, ale ani zhodnocením plánovaného Základního řešení SOKP (TEN-T) z hlediska bezpečnosti silničního provozu jak na něm, tak jeho dopadů na bezpečnost provozu na okolní dopravní síti. A to přestože odpůrci bylo známo stanovisko Ministerstva vnitra, odboru bezpečnostní politiky, č. j. OBP-8-336/S-2007 z 12. 9. 2007 k problému silně nadpočetných křižovatek na úseku SOKP 510: Běchovice – Satalice. A na stejný problém upozorňovaly (na str. 337) i Územně analytické podklady hl. města Prahy z roku 2010, jež byly podkladem Aktualizace č. 1 ZÚR.

Otázka bezpečnosti přitom pramení z počtu plánovaných mimoúrovňových křižovatek (5), které porušují technické normy pro minimální vzdálenost křižovatek, a lze důvodně předpokládat, že budou mít velmi negativní vliv na bezpečnost provozu.

Příprava Zásad územního rozvoje či jejich Aktualizace je poslední fází územního plánování, kdy je ještě reálné prověřovat varianty záměru. Vyloučení možnosti „Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu“ z této fáze plánování, by později zcela popřelo smysl takového hodnocení. Je-li zde vážná pochybnost občanů a samospráv o dopravně-bezpečnostních kvalitách plánovaného záměru (podložená platnými technickými normami ČSN), které pořizovatel AZUR kvalifikovaným způsobem nevyvrací, tak po stabilizaci záměru v území Aktualizací ZÚR, nemusí být již v další fázi územního plánování a projektování, ani při vynaložení nadstandardních finančních prostředků, již vůbec reálné tyto nedostatky uspokojivě vyřešit. Bude-li později navrhováno například nějaké komplikované technické řešení (kupříkladu přídavné silnice na kolektorech kolem SOKP či výstavba nového širšího dálničního mostu přes Počernický rybník), tak realizaci takového řešení může zabránit vysoká urbanizace území a ochrana přírody a krajiny, neboť úsek vede převážně Přírodním parkem Klánovice a Čihadla a nejbližší obytné domy jsou pouze v desítkách metrů od komunikace.

Absence jakéhokoli zhodnocení Silničního okruhu kolem Prahy a jeho variant z hlediska dopadů na bezpečnost silničního provozu je v rozporu rovněž s Nařízením evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, kde jedním z cílů transevropské dopravní sítě je v čl. 4 písm. b) bodu ii) „zajištění standardů bezpečnosti, ochrany a vysoké kvality pro osobní i nákladní dopravu“. V požadavcích na dopravní infrastrukturu se v článku 18 písm. b) žádá: „Členské státy zajisti, aby: „byla zajištěna, sledovaná a podle potřeby zlepšovaná bezpečnost silniční dopravní infrastruktury v souladu s postupem stanoveným směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES“.

Apel na vysokou bezpečnost transevropské dopravní sítě je dále např. v čl. 34 a 38 Nařízení evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013.

Požadavky na vysokou bezpečnost silničních sítí TEN-T rovněž stanoví Nařízení evropského parlamentu a rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy. V nařízení, které vymezuje podmínky, metody a postupy poskytování finanční pomoci Unie na transevropské dopravní síť je v preambuli uvedeno: „(35) *Komise ve sdělení ze dne 20. července 2010 nazvaném „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ vytvořila rámec pro politická opatření zaměřena na bezpečnou infrastrukturu jako klíčový prvek snah o snížení počtu obětí silničních nehod do roku 2020 o 50 %. Nástroj pro propojení Evropy by proto měl zajistit, aby žádosti o financování ze zdrojů Unie byly v souladu s požadavky, doporučeními a cíli v oblasti bezpečnosti stanovenými ve všech příslušných právních předpisech Unie týkajících se bezpečnosti silničního provozu.*“

Článek 23 nařízení žádá: „*Soulad s politikami a právními předpisy Unie. Podle tohoto nařízení lze financovat pouze opatření, která jsou ve shodě s právem Unie a v souladu s jejími příslušnými politikami.*“

Obě nařízení EU (č. 1315/2013 a č. 1316/2013) tedy nejen kladou důraz na vysokou bezpečnost budované transevropské silniční sítě, ale podmiňují tím i spolufinancování těchto staveb z fondů EU.

Mimoto byla usnesením Vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011 schválena „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020“ [http://kormoran.odok.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/0/13B3F288C1668BF2C12578EF002712D7/\\$FILE/599%20uv110810.0599.pdf](http://kormoran.odok.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/0/13B3F288C1668BF2C12578EF002712D7/$FILE/599%20uv110810.0599.pdf).

Ta si klade za cíl snížit do roku 2020 počet usmrčených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí. Ve strategii konstatovaný stav bezpečnosti a úmrtnosti na českých silnicích je tristní (strana 47, 48): „*Míra úmrtnosti v ČR je o 23 % vyšší, než je evropský průměr... Míra snižování úmrtnosti na českých silnicích je výrazně nižší než v osmdesátých letech, a to i se zohledněním nárůstu dopravních výkonů posledních dvou dekád... České silnice jsou nebezpečné.*“ Na straně 25 strategie konstatuje problém v chybějícím: „*legislativní prostředí pro povinné uplatňování nástrojů tvorby bezpečných komunikací.... Určitou naději na zlepšení situace znamená přijata směrnice EU o řízení bezpečnosti infrastruktury... je třeba postupně aplikovat nástroje směrnice EU o řízení bezpečnosti infrastruktury na celou silniční síť, zejména u nově budovaných staveb...*“ Na str. 52, 53 strategie uvádí: „*Jednou ze zásad obsažených ve Sdělení EK je snaha o dosažení co nejvyšších norem bezpečnosti silničního provozu v celé Evropě s tím, že politika v oblasti bezpečnosti silničního provozu musí svá opatření zaměřit na občany tak, aby za svou bezpečnost a za bezpečnost druhých převzali osobní odpovědnost.*“ a dále strategie konstatuje, že financování z evropských fondů bude poskytnuto pouze na infrastrukturu, která splňuje požadavky stanovené ve směrnících týkajících se bezpečnosti silničního provozu a bezpečnosti tunelů.

Jsme přesvědčeni, že pořizovatel se hodnocením bezpečnosti plánovaného koridoru SOKP zabývat měl, neboť k tomu byl povinován ve smyslu ustanovení § 40 odst. 1 písm. b), c), d) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

Stejně tak se měl zabývat analýzou poměru finančních nákladů a jejich přínosů u navržených alternativ SOKP, neboť tato analýza je součástí hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu dle čl. 3 odst. 3 Směrnice evropského parlamentu a rady 2008/96/ES a její přílohy I.

Rovněž úkoly územního plánování, s nimiž návrh AZUR má být v souladu, povinovaly pořizovatele posoudit návrh koridoru SOKP v celé šíři jeho dopadů, včetně hospodárného vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, neboť dle § 19 odst. 1 stavebního zákona je úkolem územního plánování mimo jiné:

„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 využívání,*

j) *prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území,*

m) *vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhopvat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak“*

Vyhodnocení připomínky:

Ve Vyhodnocení SEA je zpracováno:

- v rámci kap. 3. *ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLY UPLATNĚNY ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE* provedeno vyhodnocení současného stavu nehodovosti na území Středočeského kraje v odstavci *Lidské zdraví – dopravní nehodovost* (viz str. 88 – 90);
- v rámci subkap. 5.2. *SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DLE SLEDOVANÝCH SLOŽEK ŽP* provedeno vyhodnocení ve vztahu k lidskému zdraví v odstavci *Lidské zdraví – dopravní nehodovost* (viz str. 155 – 156);
- v rámci kap. 12. *NETECHNICKÉ SHRUTÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ*, v subkap. 12.3. *STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ* je provedeno vyhodnocení dopravní bezpečnosti v odstavci *Dopravní nehodovost* (viz str. 263).

Lze připustit, že intenzita silničního provozu je jedním z faktorů, ovlivňujících bezpečnost silničního provozu, resp. nehodovost. Kromě toho však existují

další zcela zásadní faktory, jako je technické řešení stavby, dopravní značení, plynulost a zejména způsob jízdy jednotlivých účastníků silničního provozu. S výjimkou konkrétního technického řešení (a to pouze do určité míry), nelze ostatní aspekty jakkoliv ovlivňovat uplatňováním nástrojů územního plánování z důvodu absence zákonného zmocnění v platné verzi SZ a především s ohledem na existenci samostatné právní úpravy jednotlivých „dílčích témat“ této problematiky (např. zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů; zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů; zák. č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích atp.). Technické řešení konkrétní dopravní stavby je podkladem pro vymezení konkrétních ploch dopravní infrastruktury v územních plánech obcí (§ 9 vyhl. č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů). ZÚR však taková míra podrobnosti nepřísluší s ohledem na ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona. Ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona ZÚR... „*vymezují plochy a koridory nadmístního významu a stanovují požadavky na jejich využití...*“ a stanovují „*...kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití*“. Soudní judikáty opakovaně přiznávají ZÚR charakter koncepčního dokumentu, jehož cíle a úkoly jsou logicky zcela odlišné od „projektových“ dokumentů (technické řešení staveb), případně od dokumentů zaměřených (v daném případě) na organizaci a pravidla silničního provozu. Pokud je tedy doloženo, že předmětná problematika s obsahem ZÚR (ve smyslu přílohy č. 4 Vyhl.) nesouvisí, je logické, že nemůže být ani obsahem VVURÚ (ve smyslu přílohy č. 5 Vyhl. a Přílohy k SZ).

Z výše uvedeného tedy jednoznačně vyplývá, že požadavek podatelky se zcela zásadně míjí nejen s obsahem ZÚR a jejími cíli a úkoly, jak jsou vymezeny v platné právní úpravě, ale obecně i s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu § 18 a 19 SZ. Proto i např. odkaz na rozpor s § 40 odst. 1 písm. b), c), d) SZ je zcela nemístný.

Celá tato připomínka je doslovný opis dvou žalobních bodů Městských částí Prahy, obcí Středočeského kraje a několika občanů proti hl. m. Praze, v níž se dožadovali právě zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy (je to patrné i z formulací připomínky: *navrhovatelé, odpůrcé* aj., což je opět úsměvné). Protože se firma Frank Bold advokáti, s. r. o. neobtěžovala ani se základní analýzou připomínky, tak se po návrhu 2. Akt ZÚR SK mj. požaduje řešení „*problému silně nadpočetných křižovek na úseku SOKP 510: Běchovice – Satalice, když na stejný problém upozorňovaly (na str. 337) i Územně analytické podklady hl. města Prahy z roku 2010, jež byly podkladem Aktualizace č. 1 ZÚR*“, takže pasáž vyznívá velmi komicky, protože úsek SOKP stavba 510 leží hluboko na území hl. m. Prahy.

Rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 všechny argumenty navrhovatelů odmítl (a žalobu zamítl) a k obsahu této připomínky se mj. uvádí:

- „*Co se týče navrhovatelů odkazovaných dokumentů, státní politika „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu“ je sice významný dokument, ale otázky bezpečnosti se řeší na úrovni územního rozhodnutí, výjimečně územního plánu. Do řešení otázek vyhodnocení vlivů neudržitelný rozvoj území nijak nevstupuje, protože její normativní i politické dopady nemohou ovlivnit koncept řešení na úrovni zásad.*“
- „*K této námitce lze ve shodě s odpůrcem obecně poznamenat, že konkrétní stavebně technické řešení navrhovaných jevů, k němuž poukáz navrhovatelů na příslušnou technickou normu směřuje, z povahy věci není předmětem ZÚR – tato skutečnost vyplývá z vymezení předmětu ZÚR v § 36 odst. 1 a 3 stavebního zákona.*“
- „*Podle č. 4 odst. 3 Směrnice platí, že audity bezpečnosti silničního provozu jsou nedílnou součástí projekčního procesu projektu infrastruktury ve fázi návrhu projektu, podrobného zpracování projektu, ve fázi předcházející zahájení provozu a ve fázi počátečního provozu. Jde tak o úroveň, jež se zjevně vymyká procesu územního plánování a v tomto smyslu požadavek Směrnice korektně transponuje ustanovení § 18g odst. 1 a 2 zákona o pozemních*

komunikacích, podle něhož osoba, která žádá o vydání stavebního povolení nebo o vydání kolaudačního souhlasu pro stavbu pozemní komunikace, která je zařazena do transevropské silniční sítě, je povinna zajistit posouzení dokumentace podle zvláštních předpisů o územním plánování a stavebním řádu a stavby samotné z hlediska zajištění bezpečnosti silničního provozu při užívání stavby. Audit bezpečnosti pozemních komunikací podle odstavce 1 podléhá návrh dokumentace záměru, návrh projektové dokumentace, provedená stavba pro zkušební provoz a dokončená stavba pro kolaudační souhlas.“

- *„Pokud v bodu 49 Preambule (tedy mimo jiné v nenormativní části textu) toto nařízení uvádí, že „při plánování a výstavbě projektů společného zájmu je třeba dostatečně zohlednit zájmy regionálních a místních orgánů i místní občanské společnosti, jichž se projekt dotýká“, jako obecné východisko směřuje ke konkrétnímu odkazu v navrhovateli zmiňovaném, leč necitovaném čl. 50 odst. 2, v němž se stanoví: „Ve fázi plánování a výstavby projektu společného zájmu je třeba dodržet vnitrostátní postupy týkající se regionálních a místních orgánů i občanské společnosti, jichž se projekt týká. Komise v tomto ohledu podporuje výměnu osvědčených postupů.“ Nařízení TEN-T tedy neobsahuje žádné speciální pravidlo zajišťující zohlednění zájmů územních samospráv či veřejnosti a v tomto smyslu plně odkazuje na vnitrostátní předpisy, a to se záměrem, aby tyto předpisy nebyly z důvodu možného odkazu na prioritu transevropské sítě obcházeny.“*
- *„Zohledňované prvky tak v případě hodnocení podle čl. 3 Směrnice svou podrobností výrazně přesahují podrobnost úrovně ZÚR, neboť předpokládají již detailní umístění příslušné dopravní infrastruktury v území. Takové úrovně podrobnosti lze podle názoru soudu patrně dosáhnout na úrovni územního plánu, nikoliv však ZÚR. Soud proto nabyl přesvědčení, že aplikace Směrnice byla v případě AZÚR s ohledem na její předmět v zásadě nemožná.“*

Připomínka:

22. 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.

V této souvislosti upozorňujeme na nevypořádanou připomínku dotčeného orgánu – Českého báňského úřadu z 7. 1. 2016, č. j. SBS 35467/2015. **Požadavek tohoto dotčeného orgánu na vypuštění nejasného a bezobsažného pojmu „horninové prostředí“, který je dle ČBÚ nepřezkoumatelný a v rozporu s § 3 správního řádu, nebyl splněn.**

Vyhodnocení připomínky:

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.

Termín „horninové prostředí“ je konkrétně uveden v odst. 6 přílohy SZ. Je proto považován za samostatnou složku ŽP podléhající vyhodnocení. Obsahové náležitosti poté vyplývají z výše uvedeného metodického doporučení MŽP, které upřesňuje, co je předmětem hodnocení. S výjimkou jevů souvisejících s

ochranou nerostného bohatství (CHLÚ, dobývací prostory, ložiska nerostných surovin) jsou součástí hodnocení též sesuvná území a poddolovaná území (území s výskytem důlních děl). Všechny jmenované jevy jsou standardně sledovány v ÚAP Středočeského kraje. Připomínka nebyla z těchto důvodů akceptována. Stanovisko bylo s ČBÚ dohodnuto.

Městská část **Praha - Ďáblice**, Květnová 553/52, 182 02 Praha – Ďáblice, č. j. 180982/2016/KUSK, doručeno dne 8. 12. 2016

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha 20

Připomínky:

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

Plné znění připomínek viz výše uvedené podání Městské části Praha 20

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. Obecně – zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR
5. Nesprávné Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
6. Rozpor se závazným stanoviskem EIA
7. Absence vymezení přivaděčů
8. Neurčité vymezení koridorů
9. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje
10. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje
11. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů
12. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování
13. Chybějící podkladové studie, zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a znečištění ovzduší
14. Hluková zátěž
15. Imisní zátěž
16. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů
17. Kompenzační opatření
18. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
19. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000
20. Zásah do zemědělského půdního fondu
21. Nezhodnocení dopadů SOKP na bezpečnost silničního provozu

22. Posouzení vlivů na horninové prostředí
<p>Vyhodnocení připomínky:</p> <p>totožné jako u výše uvedené Městské části Praha 20.</p>
Městská část Praha – Dolní Chabry , Hrušované nám. 253/5, 184 00 Praha 8, podáno přes e-podatelnu (bez elektronického podpisu), doručeno dne 6. 12. 2016
<p>Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.</p> <p>Přílohou doložena studie Návrh trasy regionální alternativy SOKP – 2015 zpracovaná pro Advokátní kancelář Dohnal&Bernard s. r. o. Ing. Milanem Strnadem (7 stran + 2 grafické přílohy).</p>
<p>Připomínka:</p> <p>Uplatňujeme k návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen 2.AZÚR) a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen VVURÚ), ve vztahu ke kapitole výroku č. 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, bod 14., články (132) - (134), tedy k navrhovanému záměru D300 na rozšíření letiště v Praze-Ruzyni výstavbou paralelní dráhy a prodloužením stávající dráhy (dále jen D300) Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením koridoru záměru D300, s jeho vymezením jako veřejně prospěšné stavby a s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů, na základě předloženého návrhu 2. AZÚR. Vzhledem k výše uvedeným nedostatkům v návrhu a vyhodnocení záměru D300 požadujeme upravit návrh 2.AZÚR takto:</p> <p>a) řádně vymezit rozvoj letiště Praha/Ruzyně na základě dlouhodobých požadavků na přepravu osob a nákladu v daném regionu se zohledněním možností rozvoje obou existujících dráhových systémů v Praze/Ruzyni a ve Vodochodech,</p> <p>b) zpracovat věcně správné a aktuální posouzení vlivů rozvoje letišť v Praze/Ruzyni a ve Vodochodech na udržitelný rozvoj území a to včetně navazující pozemní dopravy.</p> <p>c) na základě řádně provedeného vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj dle bodu b) stanovit ve výroku objektivní a všestranně přijatelné podmínky dlouhodobého rozvoje letiště i okolních obcí.</p>
<p>Vyhodnocení připomínky:</p> <p>Vymezení plochy pro rozvoj letiště bylo provedeno na základě požadavků předaných zástupci firmy Český Aeroholding a.s. 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 subkap. 2.3.5 VPS D300: plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně.</p>
<p>Připomínka:</p> <p>1. Vymezení rozšíření letiště Praha/Ruzyně</p> <p>a) V rámci 2. AZÚR nebyl, stejně jako v aktualizaci ZÚR hlavního města Prahy, upřesněn rozvoj letiště tak, aby bylo možné řádně posoudit dlouhodobé vlivy realizace tohoto záměru na okolí a řádně odůvodnit omezení rozvoje okolních obcí. Záměr navrhovaný v 2. AZÚR je navíc odlišný od záměru projednávaného</p>

v aktualizaci ZÚR hlavního města Prahy – nad rámec záměru projednávaného městem Prahou a posuzovaného procesem EIA je navrhováno i prodloužení stávající dráhy. Požadavek na prodloužení nevyplývá z PÚR, nebyl dosud posuzován procesem EIA ani projednáván s okolními obcemi z hlediska případných vlivů prodloužené dráhy. Rozdílný přístup ke způsobu a rozsahu rozšiřování letiště umístěného na hranici dvou krajů je nepřijatelný. Vymezení plochy letiště, stávajícího OHP a neidentifikovaných tečkovaných izofon v okolí letiště včetně území Prahy (odlišných od izofon v ZÚR Prahy) stejně jako nesprávné převzetí některých provozních omezení z jiného záměru nevypovídá nic o dlouhodobých přepravních kapacitách letiště a vlivech navrhovaného záměru na okolí. Prodloužení původní dráhy je záměr navrhovaný v ÚPD Středočeského kraje, dokumentace na úrovni ZÚR by proto měla řádně posoudit proveditelnost celého záměru a závazně rozhodnout o způsobu a podmínkách rozvoje letiště. Dlouhodobý rozvoj letiště v Praze-Ruzyni s paralelní a prodlouženou původní dráhou nebyl zatím v ZÚR Prahy a Středočeského kraje řešen, požadujeme vymezit a zpřesnit rozšířený záměr z hlediska počtu pohybů, rozsahu přepravy osob a nákladu a doplnit do 2.AZÚR.

Vyhodnocení připomínky:

K části připomínky, že nebyl upřesněn rozvoj (zpřesněn záměr) letiště Praha/Ruzyně:

v subkap. 2.3.5 VPS D300: plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně v textu Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK jsou podrobně popsány okolnosti (důvody) pro vymezení ploch pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně. Je zde uveden význam letiště ve středoevropském prostoru i v rámci České republiky. Uveden je vývoj využití letiště (například vývoj počtu cestujících v minulých letech) a předpokládaný vývoj poptávky po letecké dopravě. Z toho se odvíjí potřeba vymezení ploch pro rozvoj letiště. Česká republika se v EU zavázala k rozvoji letecké dopravy. V současnosti je letiště Praha/Ruzyně, respektive Letiště Václava Havla Praha, jediným českým letištěm, které je, díky svému významu, schopno tento závazek splnit. V subkap. jsou dále popsány podrobně přínosy navrhovaného řešení, které se týkají jak oblasti bezpečnosti provozu, tak i parametrů hygieny prostředí (včetně celkového snížení počtu obyvatel zasažených nadměrným hlukem) a v neposlední řadě dopravní efektivity letiště. Velmi podrobně jsou popsány důvody vymezení plochy pro prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24 (včetně potřeby zajištění území u prahu THR06, safety aspektu, předpokladů vývoje letecké dopravy z hlediska rostoucích výkonů a nároků letadel, nových postupů, porovnání letiště Praha/Ruzyně se zahraničními letišti a zahrnutí předpokladů vývoje klimatického modelu).

K části připomínky, že návrh ploch pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně ve 2. Akt ZÚR SK je odlišný od návrhu rozvoje letiště v ZÚR hl. m. Prahy, že totiž obsahuje navíc plochu pro prodloužení stávající dráhy (vzletových a přistávacích prostorů) a že není v souladu s Akt č. 1 PÚR:

PÚR ČR je celostátní nástroj územního plánování, který slouží zejména pro koordinaci územního rozvoje na celostátní úrovni. Z hlediska souladu s Akt č. 1 PÚR plocha pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně naplňuje požadavky mezinárodních dohod a Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T (viz článek 79 Akt č. 1 PÚR). V článku (131) Akt č. 1 PÚR s názvem Letiště v odstavci *Vymezení* se uvádí: „*Nová paralelní dráha RWY 06R/24L, vzletové a přiblížovací prostory letiště Praha/Ruzyně*“. Je tedy zřejmé, že již na úrovni PÚR se předpokládá potřeba zajistit pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně potřebné plochy pro odpovídající vzletové a přiblížovací prostory. Bylo tedy povinností 2. Akt ZÚR SK tyto plochy vymezit. V ZÚR hl. m. Prahy nemůže být plocha pro prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24 (vzletové a přiblížovací prostory) zřetelně vymezena, neboť leží ve Středočeském kraji. ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 v textové části výroku rozšíření stávající hlavní dráhy RWY 06/24 výslovně neuvádí. Z grafické části výroku - „2. *Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura – Aktualizace č. 1*“ je však jednoznačně patrné, že v prostoru administrativní hranice hl. m. Prahy a Středočeského kraje je plocha letiště Praha/Ruzyně vymezena v plném rozsahu území hlavního města, tzn., že zahrnuje také části plochy pro rozšíření hlavní přistávací dráhy RWY 06/24. Vymezení této plochy v návrhu 2. Akt ZÚR SK je proto s platnými ZÚR hl. m. Prahy plně

v souladu. Toto prodloužení dráhy RWY 06/24 již bylo předmětem schváleného (v r. 2006) ÚP VÚC Pražského regionu.

Úkoly stanovené v 1. Akt PÚR 2. Akt ZÚR SK naplňuje. V žádném případě nepřebírá záměry bez dalšího hodnocení jejich dopadů a zvažování možných variant (pokud takové existují – viz vyhodnocení výše). Ve stanovisku MMR ze dne 27. 4. 2015 (č. j. MMR 12029/2015-81) se uvádí: „*Ministerstvo konstatuje, že návrh 1. aktualizace ZÚR SK na území řešeném touto aktualizací, není v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1.*“ a dále: „*Vzhledem ke skutečnosti, že usnesením vlády ČR č. 276 ze dne 15. 4. 2015 byla schválena Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky, posoudilo ministerstvo soulad návrhu 1. aktualizace ZÚR SK s Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1, zveřejněné na stránkách ministerstva <http://www.mmr.cz>.*“.

Z hlediska vlivů na ŽP, zejména hlukovou situaci v dotčeném území je třeba doplnit, že vliv prodloužení stávající hlavní přistávací dráhy (RWY 06/24) skutečně nebyl samostatně hodnocen, neboť podle dostupných podkladů je důvodem prodloužení dráhy především realizace bezpečnostních opatření a vymezení prostoru pro technické prvky dráhy (osvětlení atd.). Prostorové parametry záměru jsou velmi omezené (prodloužení cca o 285 m). Vlivy na akustickou situaci a na obyvatelstvo v přilehlém území lze proto považovat za zanedbatelné. Prodloužení této dráhy tedy nemá žádný vztah k počtu pohybů letadel a není vyvoláno žádným dalším zvýšením kapacity letiště nad rámec údajů prezentovaných v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK a ve Vyhodnocení SEA, ergo – tento záměr je součástí rozvojových aktivit, podmiňujících zvýšení kapacity letiště na deklarovanou úroveň.

Ve smyslu ust. § 36 odst. 1 SZ ZÚR „*stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné a účelné využití území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití*“. Ze znění tohoto ustanovení je tedy jednoznačně patrné, že ZÚR, s ohledem na své zákonné kompetence, nemohou komplexně stanovovat a ani upřesňovat všechny aspekty rozvojových záměrů, resp. jejich zákonné zmocnění je jednoznačně vymezeno § 36 SZ a uplatňováním navazujících nástrojů územního plánování, specifikovaných v § 34 – 102 SZ. Termín „upřesnění“ je nutné v rámci ZÚR chápat v souladu s ust. § 36 odst. 3 SZ, tzn., že „... v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územní činnost obcí...“ a zároveň „...nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím“. Na základě výše uvedeného lze proto konstatovat, že upřesnění rozvoje letiště Praha/Ruzyně (D300) je v návrhu 2. Akt ZÚR SK specifikováno plně v souladu s platným zněním SZ (viz preambule 1 a 2 na str. 2 – 4).

Pokud jde o proces EIA, není jeho aktuální stav pro ZÚR závazným podkladem už proto, že je určen pro posouzení projektového řešení záměru, zatímco ZÚR jsou dokumentem koncepčním. Toto rozlišení je potvrzeno i judikátem Městského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2016 č. j. 10A 159/2015 - 222. Lze důvodně předpokládat, že záměr na rozšíření stávající hlavní dráhy RWY 06/24 bude posouzen samostatným procesem EIA.

Tvrzení podatele o nesprávnosti vymezení „...stávajícího OHP a neidentifikovaných tečkovaných izofon v okolí letiště včetně území Prahy) stejně jako nesprávné převzetí některých provozních omezení z jiného záměru...“ je nutné také odmítnout. Předně návrh 2. Akt ZÚR SK nevymezuje ani stávající OHP ani „neidentifikovatelné tečkované izofony“, což lze doložit grafickou částí výrokové části 2. Akt ZÚR SK, konkrétně výkresem „I.2. Plochy a koridory nadmístního významu“, který tyto jevy neobsahuje. Uvedené jevy jsou zobrazeny ve výkresové části Vyhodnocení SEA (výkres A.I. Vlivy na obyvatelstvo a kulturně historické hodnoty území), přičemž z legendy tohoto výkresu jednoznačně vyplývá, že se jedná jednak o platná ochranná hluková pásma letiště Praha/Ruzyně a „limitní izofonu“ po realizaci popsanych rozvojových záměrů. Tento podklad poskytl Český Aeroholding a.s., jako poskytovatel údajů o území ve smyslu § 27 odst. 3 SZ. Předmětná limitní izofona má charakter obalové křivky zahrnující všechna území s předpokladem překročení platných hlukových limitů pro leteckou dopravu ve dne (L_{Aeq} 60dB) a v noci (L_{Aeq} 50dB). Účelem zobrazení předpokládané „limitní izofony“ byla identifikace obcí, které mohou být návrhem 2. Akt ZÚR SK, resp. vymezením plochy VPS D300 dotčeny. Zároveň se předpokládá, že tato „limitní izofona“, případně po svém dalším

upřesnění, bude podkladem pro stanovení nového ochranného hlukového pásma letiště podle zvláštního právního předpisu, tedy nikoliv na základě zobrazení v ZÚR SK nebo ZÚR hl. m. Prahy. Důvodem je rozsah zákonného zmocnění ZÚR, popsany v úvodu tohoto vyhodnocení. Dále je třeba uvést, že ZÚR hl. m. Prahy ani vyhodnocení vlivů A-ZÚR hl. m. Prahy na ŽP předpokládáné hlukové izofony ani nezobrazují. Podatel měl zřejmě na mysli vymezení specifické oblasti SL/1 Ruzyně, kde podkladem pro vymezení byla izofona z leteckého provozu po rozšíření letiště Ruzyně L_{Aeq} 55dB. Rozdílná úroveň použitých akustických hladin je zároveň vysvětlením rozdílného územního rozsahu obou zákresů v obou dokumentacích.

Připomínka:

2. Nevyvážené úkoly ukládané 2.AZÚR

Výrok ve vztahu k D300 zahrnuje úkol - povinnost přizpůsobit rozvoj okolních obcí tak, aby byly na nových plochách pro bydlení splněny hlukové limity a záměr tak zcela jednoznačně podstatně omezuje rozvoj okolních obcí. Provozovatel letiště, původce předpokládaného částečného znehodnocení území obcí v okolí letiště zejména neodstranitelným a trvalým hlukem, nemá stanovena dostatečná omezení a povinnosti zejména ve vztahu k prodloužení původní dráhy, jehož vlivy na okolí nebyly ani v rámci ZÚR posuzovány. Úkol a postup pořizovatele prokazuje, že nedostatečně prověřil, kde a zda provozem stavby dojde k překročení limitů odpovídajících dostatečné a přiměřené ochraně veřejných zájmů (na veřejném zdraví, životním prostředí a ochraně přírody a krajiny) a to i ve vztahu k evidentním výpočtovým nepřesnostem „přesně“ vyznačených limitních izofon. Na obce tak deleguje neřešitelný úkol při přípravě územního plánu a 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). Postup pořizovatele AZUR je též v rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 StavZ, zejména s cílem 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, zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti a prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání. Schválením 2. AZUR by byl vytvořen předpoklad pro zatížení území lidskou činností nad míru únosného a přípustného zatížení a tím i k ohrožení požadavků ochrany veřejného zdraví a životního prostředí. Ačkoliv je hrozba těchto důsledků zřejmá, nejsou v rámci pořizování 2. AZUR navrhována prokazatelně efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit. Požadujeme tedy omezit rozvoj letiště z hlediska dlouhodobé únosnosti záměru pro okolní území nikoliv na základě přejmenování prognóz k roku uvedení dráhy do provozu na tzv. maximální stav provozu. Vycházet při projednávání 2.AZUR v roce 2016 z prognóz letecké dopravy k roku 2020 vytvořených v roce 2006 je nepřijatelné a věcně nesprávné, nebyla zjevně ani prověřena aktuálnost podkladů.

Vyhodnocení připomínky:

K části připomínky, že úkoly ukládané ve 2. Akt ZÚR SK nejsou vyvážené, zejména že je nevyvážená povinnost přizpůsobit rozvoj okolních obcí tak, aby byly na nových plochách pro bydlení splněny hlukové limity a záměr tak zcela jednoznačně podstatně omezuje rozvoj okolních obcí.

V úkolech územního plánování je v Akt č. 1 PÚR stanoven mj. úkol, „v závislosti na potřebách rozvoje letiště Praha/Ruzyně řešit územní rozvoj dotčených obcí“. 2. Akt ZÚR SK reaguje na tento úkol bodem 15. výrokové části 2. Akt ZÚR SK vložním nového článku (133), který stanovuje úkoly pro územní

plánování: „územní rozvoj obcí Dobrovíz, Horoměřice, Hostivice, Hostouň, Jeneč, Kněžves, Pavlov, Tuchoměřice a Unhošť 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.“ Pro účely této ÚPD se za dotčené obce uvedené v článku (133) této dokumentace pokládají obce ve Středočeském kraji (Dobrovíz, Horoměřice, Hostivice, Hostouň, Jeneč, Kněžves, Pavlov, Tuchoměřice a Unhošť), na jejichž území zasahuje významně OHP letiště Praha/Ruzyně a nebo navrhovaná limitní izofona letiště Praha/Ruzyně. To znamená, že v částech obcí, které leží v OHP, nebo části jejich území leží za hranicí limitní izofony, se vyskytuje zastavěné území nebo zastavitelné plochy, nebo zde lze předpokládat v budoucnosti záměry chráněné zástavby ve smyslu hygienických předpisů směřující do těchto hlukem potenciálně zasažených území. Omezení rozvoje okolních obcí je vzhledem k potřebě realizace veřejně prospěšné stavby rozvoje letiště Praha/Ruzyně nezbytné. Jedná se o požadavek, který směřuje k eliminaci budoucích střetů, kterým lze splněním takového požadavku předejít.

Limitní izofona slouží jako podklad pro OHP, jehož hranice bude jednoznačně specifikována. Nepřekročení hygienických limitů hluku z leteckého provozu vně hranice OHP je zákonná povinnost provozovatele letiště, kontrolovaná orgány ochrany veřejného zdraví v rámci státního dozoru. To je tedy naopak povinnost provozovatele letiště.

K části připomínky, že „úkol a postup pořizovatele prokazuje, že nedostatečně prověřil, kde a zda provozem stavby dojde k překročení limitů odpovídajících dostatečné a přiměřené ochraně veřejných zájmů (na veřejném zdraví, životním prostředí a ochraně přírody a krajiny) a to i ve vztahu k evidentním výpočtovým nepřesnostem „přesně“ vyznačených limitních izofon“: viz preambule č. 2.

Podatelka neupřesnila, v čem, nebo u čeho došlo „k evidentním výpočtovým nepřesnostem“, takže na tuto výtku nelze reagovat. Podklad poskytl Český Aeroholding a.s., jako poskytovatel údajů o území ve smyslu § 27 odst. 3 SZ. Předmětná limitní izofona má charakter obalové křivky zahrnující všechna území s předpokladem překročení platných hlukových limitů pro leteckou dopravu ve dne (L_{Aeq} 60dB) a v noci (L_{Aeq} 50dB). Účelem zobrazení předpokládané „limitní izofony“ byla identifikace obcí, které mohou být návrhem 2. Akt ZÚR SK, resp. vymezením plochy VPS D300 dotčeny. Zároveň se předpokládá, že tato „limitní izofona“, případně po svém dalším upřesnění, bude podkladem pro stanovení nového ochranného hlukového pásma letiště podle zvláštního právního předpisu, tedy nikoliv na základě zobrazení v ZÚR SK nebo ZÚR hl. m. Prahy.

K části připomínky, že „se na obce deleguje neřešitelný úkol při přípravě územního plánu a 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)“:

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 např. v 1. Akt PÚR jsou stanoveny úkoly nejen pro řešení ZÚR, ale i pro řešení ÚP (příp. i pro rozhodování v území).

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

K připomínce, že „*postup pořizovatele 2. Akt ZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 SZ*“:

postup zpracovatele 2. Akt ZÚR SK je v souladu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 SZ, zejména s cílem 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, zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti a prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání, což potvrzuje i Vyhodnocení SEA (viz např. str. 268 - 269 či Příloha č. 1 str. 23 – 27).

K připomínce, že „*schválením 2. Akt ZÚR SK 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. Akt ZÚR SK navrhována prokazatelně efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit*“:

jsou navrhována taková opatření, která odpovídají úrovni ZÚR. Vyhodnocení SEA nepotvrdilo, že by existovala jakákoliv hrozba či poškození a v subkap. 12.4. SHRUTÍ VÝSLEDKŮ HODNOCENÍ 2A-ZÚR SK je pro VPS D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně uvedeno: „*Do výsledného hodnocení je nutno promítnout řadu efektů, od středně (lokálně až významně) negativních, přes mírně negativní po mírně až středně pozitivní. V souhrnu je záměr – za předpokladu dodržení podmínek všech opatření k minimalizaci vlivů na obyvatele – hodnocen jako přijatelný, s převládajícím mírně negativním hodnocením. Tento závěr platí i po posouzení kumulativních a synergických vlivů, u nichž je mimo jiné nutno zohlednit skutečnost, že ovlivněné obce jsou zahrnuty do pravidelného monitoringu imisí a hlukové zátěže a současně i do systému kompenzačních opatření na projekty k ochraně životního prostředí. Jevy, které byly identifikovány jako potenciálně kumulativní, tak je možné efektivně zjišťovat přímo v území a v případě potřeby realizovat opatření k jejich odstranění, která v důsledku odstraňují i příslušnou kumulaci.*“

K připomínce, že „*bylo vycházeno z prognóz letecké dopravy k roku 2020 vytvořených v roce 2006, a že nebyla prověřena aktuálnost podkladů*“:

projektanti 2. Akt ZÚR SK a VVURÚ vycházeli z aktuálních podkladů dostupných v době zpracování dokumentací a na jejichž validitě zpracovatelé trvají. Připomínka k použití zastaralé prognózy by za normálních podmínek měla určitou relevanci, nikoli však v daném případě. Otázka použití prognózních dat z roku 2006 byla řešitelem posouzena se závěrem, že data jsou použitelná, a to z důvodu nepředpokládaného poklesu objemu přepravy, k němuž došlo v období kolem roku 2010. Díky tomu v současnosti objem přepravy stále „zaostává“ za tehdejší prognózou a použití dat z EIA je tak spíše na straně bezpečnosti. Např. v EIA bylo k roku 2016 uvažováno s 17,7 mil. odbavených cestujících, skutečný stav je 13 mil.

Připomínka:

3. Nesouhlas s převzetím podkladů, závěrů a opatření ze stanoviska MŽP, č. j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011 a z příslušné dokumentace EIA, neaktuálnost podkladů

Zcela nekonceptně byla v předstihu před projednáním záměru v rámci ZUR a ÚP zpracována, projednána a schválena dokumentace EIA na záměr rozšíření letiště v Ruzyni o paralelní dráhu dle návrhu provozovatele z roku 2006, tedy bez prodloužení původní dráhy. V 2. AZÚR provozovatel letiště a pořizovatel dále výrokem rozšířili tento záměr o prodloužení původní dráhy, které má umožnit kromě jiného i provoz velkokapacitních letadel. Vzhledem k odlišnosti návrhu na rozšíření letiště v 2. AZÚR Středočeského kraje od návrhu v dokumentaci EIA nesouhlasíme s využitím podkladů a závěrů z této dokumentace v 2. AZÚR zejména z následujících důvodů: a) dokumentace EIA je zpracována s předpokládaným provozem k datu zahájení provozu (2020) a to na základě chybných prognóz, bez prodloužení dráhy, navíc zjevně „salámovou metodou“ - posuzování provozovatelem účelově zvoleného rozsahu provozu při uvedení paralelní dráhy do provozu, dodatečně přejmenovaného na „maximální“ kapacitu drah. Z hlediska dlouhodobého vlivu na okolí letiště a tedy pro potřeby 2. AZÚR je toto hodnocení nedostatečné a neaktuální, b) dokumentace EIA je od počátku zatížena vadami – nereálná „srovnávací“ varianty provozu, rozpor mezi rozšiřováním území zasaženého hlukem v okolí původní dráhy a deklarovaným snižováním provozu na této dráze, atd. c) dokumentace EIA prokazatelně neposuzuje prodloužení původní dráhy spojené s dalším zvýšením kapacity této dráhy i letiště jako celku, nejsou tedy známy případné dopady na provoz, rozložení provozu na dráhách, vlivy na okolí a obyvatele – dokumentace EIA a příslušné stanovisko tedy hodnotí jiný záměr než je záměr předkládaný v 2. AZÚR, Z uvedených důvodů požadujeme vyřadit z 2. AZÚR veškeré dílčí závěry a doporučení převzaté z procesu EIA, protože dokumentace EIA hodnotí záměr odlišný od záměru popsaného ve výroku 2. AZÚR. Není zřejmé, na základě jakých podkladů byly konstatovány vlivy na životní prostředí a vlivy na zdraví. V návrhu AZUR i VVÚR chybí pro záměr D300 v předkládané podobě jakékoliv podkladové studie, např. hluková, ze kterých by bylo zřejmé, na čem se zakládá hodnocení záměru. Při posuzování hlukového zatížení vychází pořizovatel a zpracovatel VVURÚ (SEA) ze zcela zastaralých a nepoužitelných podkladů pocházejících z období kolem roku 2006. Upozorňujeme, že reálná situace v provozu na dráhách i používaná technika je v roce 2016 zcela odlišná od stavu v roce 2005-2006. Výše uvedené podklady jsou proto nepoužitelné, vyhodnocení VVURÚ provedené na jejich podkladě je zatíženo zcela zásadními chybami v uváděných podkladech.

Vyhodnocení připomínky:

Firma Frank Bold advokáti, s. r. o. uvádí: „Zcela nekonceptně byla v předstihu před projednáním záměru v rámci ZUR a ÚP zpracována, projednána a schválena dokumentace EIA na záměr rozšíření letiště v Ruzyni o paralelní dráhu ...“. Je ale zcela opomíjen obecně uznávaný (i judikáty soudů) fakt, že je nevhodné zaměňovat procesy SEA a EIA na straně jedné a procesy územního plánování na straně druhé. Ty jsou ovládány principem vzájemné hierarchizace, kdežto procesy posuzování SEA a EIA nikoliv. Ty jsou ovládány principem nezávislého posouzení dle podmínek a kontextu dané úrovně podrobnosti a v čase jsou na sobě nezávislé. V rozsudku Městského soudu v Praze č. j. 9A 208/2015 - 292 ze dne 12. 2. 2016 v kauze letiště Praha/Ruzyně v 1. aktualizaci ZÚR hl. m. Prahy se k této připomínce uvádí: „Předně je třeba uvést, že stanovisko EIA je v první řadě podkladem pro územní řízení, v němž se také rozhoduje o umístění stavby na přesně určené pozemky a námitky, směřující proti procesu posuzování vlivů na životní prostředí - EIA, mohou být přezkoumány správním soudem pouze v souvislosti s žalobou proti územnímu rozhodnutí (rozsudek NSS ze dne 1. 6. 2011, č. j. 1 As 6/2011-347).“

Bylo by od zpracovatele krajně neprofesionální, kdyby v souvislosti se záměrem na výstavbu nové paralelní dráhy neposoudil relevantní (hlavně s ohledem na § 36 odst. 3 SZ) části vyhodnocení EIA. V subkap. 6.1. SOUHRNNÉ HODNOCENÍ VLIVU PLOCH A KORIDORŮ NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ je podrobně posouzen záměr plochy rozvoje letiště Praha/Ruzyně (na str. 180 – 186). Toto posouzení je vč. prodloužení stávající dráhy; např. na str. 182 v souvislosti s hlukem se uvádí: „Součástí záměru D300 je též rozšíření plochy letiště v prostoru u prahu THR 06 stávající hlavní dráhy RWY 06/24 (severozápadní část záměru). Toto rozšíření je vyvolané záměrem letiště na prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24 o 285 m ve směru 24 na požadovanou celkovou délku dráhy 4000 m. V souvislosti s rozšířením nedojde k rozšíření schváleného ochranného hlukového pásma letiště, vlivy této části

záměru na akustickou situaci okolní zástavby (ve smyslu navýšení hluku z leteckého provozu vlivem záměru) se nepředpokládají. “

K připomínce pořizovatel dále uvádí výroky výše uvedeného rozsudku, které se vztahují ke znění připomínky a kterými se řídil:

„V obecné rovině soud ve shodě s odpůrcem dodává, že proces Posuzování vlivů na životní prostředí („EIA“), stejně jako proces, jehož výsledkem je Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, resp. SEA, probíhá mimo působnost orgánů územního plánování, které nemohou bránit investorovi pořídit proces EIA před procesem SEA, jež je ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona součástí ZÚR. Jedná se o proces složitý a zdoluhavý, ovlivněný legislativními úpravami, neboť předchozí stavební zákon (zákon č. 50/1976 Sb.) požadavek na posouzení EIA neobsahoval. Nový stavební zákon (zákon č. 183/2006) s účinností od 1. 1. 2007 ukládá povinnost pořídit ZÚR, včetně SEA.

Stanovisko EIA nebylo převzato do AZÚR bez ohledu na zastaralé podklady, bez prověření, bez předchozího projednání, zadání jakýchkoli parametrů a omezení dopadu na okolí, jak uvádějí navrhovatelé v replice k vyjádření odpůrce, ale pro účely aktualizace ZÚR bylo pořízeno VVURÚ ve všech posuzovaných složkách životního prostředí v rozsahu ploch záměru OOP, tedy koncepčně dle ZÚR, nikoli jako izolované posouzení vlivu od sebe umístěných záměrů a toto VVURÚ bylo doplněno dle požadavků Ministerstva životního prostředí, které k němu později vydalo souhlasné stanovisko při splnění podmínek zde uvedených (ze dne 2. 8. 2013, č. j. 54485/NVL/13).

Za situace, kdy v době zpracování AZÚR stanovisko EIA existovalo, odpůrce je právem, s ohledem na citlivost záměru a předpokládané četné připomínky veřejnosti, převzal do VVURÚ. K tomu soud opětovně zdůrazňuje, že proces EIA a SEA jsou procesy nezávislé, probíhající mimo působnost orgánu územního plánování a oprávněného investora. Pokud tedy AZÚR převzala stanoviska z dosavadních procesů posuzování, nezakládá to její nezákonnost.

Pokud navrhovatelé namítali, že odpůrce nevymezil záměr na základě objektivních potřeb, jedná se o obecné tvrzení, spočívající v bližší neopodstatněné nedůvěře vůči údajům poskytnutým provozovatelem letiště beztoho, že by bylo uvedeno, jaký odhad vývoje provozu pro rok 2020 považují navrhovatelé za správný a které údaje jsou podle nich zastaralé a nepodložené. Soud přisvědčuje odpůrci, že zpracovatel AZÚR musel vycházet z údajů poskytnutých letištěm, neboť ty se netýkaly jen prostého počtu přepravovaných osob a tomu odpovídajícímu počtu letadel, ale možností současné letecké techniky přepravit určité množství osob za určitý čas, možností dráhového systému odbavit v rámci zachování bezpečnosti letecké dopravy hodinový a denní počet letadel a to i v rámci špičkových hodin. Takové údaje musí zpracovávat specialista na leteckou dopravu, znalý možností řízení letového provozu na Letišti Ruzyně. Byť byly údaje převzaty od letiště, zpracovatel je sám hodnotil z hlediska relevance a věrohodnosti. Jiný postup by znamenal tyto údaje nepřebírat, nehodnotit je. Pak by ale v AZÚR v tomto rozsahu nebylo dostatek podkladů. Nezávislé posouzení údajů předložených provozovatelem letiště přitom neznamená, že by vstupní data musela být opatřena rovněž nezávislým subjektem. K tomu soud zdůrazňuje, že navrhovatelé nijak nedokládají, že by poskytnutá data byla nesprávná, nepravdivá, či jinak nehodnověrná.

Námítky navrhovatelů na vady v procesu posuzování EIA, v důsledku čehož neměly být převzaty do AZÚR, soud znovu odmítá z důvodů shora uvedených a pro úplnost opětovně uvádí, že nesprávnosti procesu EIA mohli navrhovatelé uplatňovat v jeho průběhu. Nadále tak mohou učinit až v rámci výstupů nižších nástrojů územně plánovací dokumentace, nikoli však na úrovni ZÚR, neboť stanovisko EIA nelze na této úrovni přezkoumávat. “

VVURÚ, resp. Vyhodnocení SEA nepřebírá závěry a doporučení z dokumentace EIA, nýbrž z vydaného 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 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, v platném znění

(„ZOPV“) neobsahuje institut závaznosti závěrů (opatření) SEA pro navazující proces EIA.

Dokumentace EIA je financovaná a předkládána oznamovatelem. Naproti tomu Stanovisko EIA vydalo MŽP ČR jako příslušný orgán dle § 21 ZOPV na základě Dokumentace EIA (která je však pouze jedním z podkladů), Posudku EIA, který je zpracován nezávislou autorizovanou osobou (§ 19 citovaného zákona), připomínek dotčených orgánů státní správy, samosprávných celků a 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 byla vrácena k rozsáhlému dopracování (trvalo 2 roky), že v rámci Posudku byly provedeny nové výpočty vlivů na lidské zdraví, autorizovaný oponentní posudek studie zdravotních rizik atd. Výsledné Stanovisko MŽP podle názoru zpracovatele VVÚRÚ 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 VVÚRÚ relevantní a dostatečná k ochraně obyvatel v řešeném území i v delším časovém horizontu, a to z následujících důvodů:

- 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 12 cca 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, předpoklad (či obava) z vyššího než předpokládaného počtu odbavených cestujících a intenzity leteckého provozu v pozdějším časovém horizontu (21,2 mil. cestujících resp. 274 tis. pohybů letadel), uvažovaných v EIA, není reálný. Naopak, současná data nasvědčují spíše tomu, že uvedené počty (a tedy i zátěž území) budou výrazně pod hranicí uvažovanou v procesu EIA.

Jak již bylo uvedeno k připomínce č. 1, rozšíření stávající hlavní přistávací dráhy RWY 06/24 nemá žádnou souvislost s počtem pohybů letadel, resp. jejich výhledového navýšení nad rámec deklarovaných hodnot, nicméně v rámci Vyhodnocení SEA jsou její vlivy posuzovány společně s novou paralelní RWY 06/24L jako součást vymezené plochy VPS D300.

Připomínka k použití zastaralé prognózy by za normálních podmínek měla určitou relevanci, nikoli však v daném případě. Otázka použití prognózních dat z roku 2006 byla řešitelem posouzena se závěrem, že data jsou použitelná, a to z důvodu nepředpokládaného poklesu objemu přepravy, k němuž došlo v období kolem roku 2010. Díky tomu v současnosti objem přepravy stále „zaostává“ za tehdejší prognózou a použití dat z EIA je tak spíše na straně bezpečnosti. Např. v EIA bylo k roku 2016 uvažováno s 17,7 mil. odbavených cestujících, skutečný stav je 13 mil.

Připomínka:

4. Nepřezkoumání a neplnění úkolů z Politiky územního rozvoje

Ústavní soud ve svém usnesení čj. Pl. ÚS 5/10 ze dne 2. 11. 2010: „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.“ Rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 Ao 3/2009 – 75 ze dne 18. 11. 2009 konstatuje: „Závaznost v *Politice* obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznámá 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 zejména potřebnost a účelnost vymezených záměrů.

Dne 15. 4. 2015 Vláda ČR na svém zasedání schválila Aktualizaci č. 1 *Politiky územního rozvoje* České republiky. Podle tiskového sdělení Ministerstva pro místní rozvoj jsou nejvíce aktualizací *Politiky územního rozvoje* České republiky dotčené rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, zejména z důvodu zohlednění nových skutečností a dokumentů, např. Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020, Dopravních sektorových strategií a nově přijatých dokumentů EU. Doposud platná *Politika územního rozvoje* České republiky 2008 přestává v měněných částech platit a začíná platit *Politika územního rozvoje* České republiky, ve znění Aktualizace č. 1. AZÚR v rozporu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona neobsahuje přezkoumání souladu s aktuálně platným zněním *Politiky územního rozvoje*, ve znění aktualizace č. 1. Např. chybí posouzení souladu s novými čl. 14a, 16a, 20a, 24a, měněnými čl. 17, 23, 25 a 29. Např. čl. 40 PUR v platném znění stanoví novou Metropolitní rozvojovou oblast Prahy, přičemž jsou PUR stanoveny tyto úkoly pro územní plánování:

- a) Pořídít územní studie řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury.
- b) Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje.
- c) Pořídít územní studie řešící problémy suburbanizace, zejména nekoncepční rozvoj.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, Hlavní město Praha, Středočeský kraj

Tyto úkoly nejsou splněny, přičemž pro 2. AZÚR jsou podstatné všechny tři uvedené úkoly, viz také připomínka 5.

Vyhodnocení připomínky:

Z hlediska potřebnosti a účelnosti vymezených záměrů obsahuje Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK kap. 2 KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ se subkap. 2.3 ZDŮVODNĚNÍ VPS ZAŘAZENÝCH DO 2. AKTUALIZACE ZÚR SK, kde jsou podrobně rozebrány důvody vymezení.

Návrh 2. Akt ZÚR SK je pořizován podle § 42 odst. 6 SZ, takže 2. Akt ZÚR SK nemůže reflektovat všechny články Akt č. 1 PÚR, na rozdíl od komplexní aktualizace ZÚR SK na základě Zprávy o uplatňování ZÚR SK. Navíc není zřejmé, jak by záměry řešené v 2. Akt ZÚR SK mohly ovlivňovat nové záměry stanovené v Akt č. 1 PÚR – např. uváděný nový koridor R48, který je vymezen Bělotín – Frýdek-Místek – Č. Těšín – hranice ČR/Polsko (-Krakow), či plocha pro vnitrozemské přístavy, či vypuštění plynovodu Gazela, který ani nezasahoval na území Středočeského kraje!?

Připomínka navíc obsahuje zjevně nepravdivé tvrzení, že: „AZÚR v rozporu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona neobsahuje přezkoumání souladu s aktuálně platným zněním *Politiky územního rozvoje*, ve znění aktualizace č. 1. Např. zcela chybí posouzení souladu s novými čl. 14a, 16a, 20a, 24a, měněnými

čl. 17, 23, 25 a 29.“ Subkap. 11. 1. PŘEZKOUMÁNÍ SOULADU S PÚR ČR Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK obsahuje i přezkoumání SOULADU S PRIORITAMI PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1, kde je přezkoumáván vztah i k novým a měněným článkům (viz str. 80 – 88 Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK) a v komentáři ke každému relevantnímu článku jsou rozebírány i všechny záměry 2. Akt ZÚR SK. Letišti Praha/Ruzyně je věnován navíc samostatný odstavec (viz str. 88).

Úkoly stanovené v 1. Akt PÚR 2. Akt ZÚR SK naplňuje. V žádném případě nepřebírá záměry bez dalšího hodnocení jejich dopadů a zvažování možných variant (pokud takové existují). Ve stanovisku MMR ze dne 27. 4. 2015 (č. j. MMR 12029/2015-81) se uvádí: „*Ministerstvo konstatuje, že návrh 1. aktualizace ZÚR SK na území řešeném touto aktualizací, není v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1.*“ a dále: „*Vzhledem ke skutečnosti, že usnesením vlády ČR č. 276 ze dne 15. 4. 2015 byla schválena Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky, posoudilo ministerstvo soulad návrhu 1. aktualizace ZÚR SK s Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1, zveřejněné na stránkách ministerstva <http://www.mmr.cz>.*“

U úkolů pro územní plánování stanovené v čl. 40 Akt č. 1 PÚR se předpokládá, že budou plněny průběžně. Není to tedy tak, že teprve na základě zpracování uvedených studií (navíc nutně pořizovaných MMR) by se mohlo přistoupit ke zpracování aktualizací ZÚR SK. Navíc studie řešící vztahy, vazby, podmínky apod. mezi Prahou a Středočeským krajem již MMR pořizuje. Koordinace mezi Prahou a Středočeským krajem při přípravě různých materiálů probíhá, což dokumentuje i zpracování návrhu 2. Akt ZÚR SK a vyjádření hl. m. Prahy (viz str. 6 tohoto Vyhodnocení).

Poznámka

Obsah např. této připomínky, který je mj. velmi úsměvný, vyvolává dojem, že firma Frank Bold advokáti s. r. o. byla vedena pouze snahou o maximalizaci textu bez ohledu na obsah.

Připomínka:

5. Chybějící koordinace s hlavním městem Prahou

V rámci aktualizace ZUR Prahy byl schválen záměr na rozšíření letiště o paralelní dráhu, jak předpokládá PÚR ČR. Středočeský kraj se nad rámec požadavků PÚR rozhodl akceptovat záměr – přání provozovatele letiště prodloužit navíc i původní dráhu, která zjevně dále navýší kapacitní možnosti dráhového systému i letecké dopravy. Oba územní celky mají v současné době odlišné představy o způsobu a rozsahu rozšíření letiště. Město Praha v příslušné ZÚR navrhuje pouze paralelní dráhu, jejíž vlivy provozu zasahují do Středočeského kraje, ale tyto vlivy v sousedním Středočeském kraji nikdy nehodnotila a tvrdí, že byla posouzena maximálně možná kapacita dráhového systému v souladu se schválenou dokumentací EIA. Středočeský kraj na svém území oproti Praze rozšiřuje záměr o prodloužení původní dráhy, zejména pro potřeby velkokapacitních letadel, jejíž provozní vlivy zasahují i na území Prahy. Maximální kapacita drah, provoz i hluková zátěž a její rozložení v okolí letiště se ale tímto prodloužením zjevně musí změnit – jiné dráhy, jiná letadla. Zpracovatelé návrhu 2. AZÚR bez příslušných podkladů ale ve výroku i ve VVURÚ používají podklady z dokumentace EIA pro stav bez prodloužení dráhy. Rozdílný je také přístup k vymezení území dotčeného hlukem. Zatímco Praha v ZÚR definuje oblast SL/1 dotčenou provozem letiště s rezervou 5 dB oproti limitu a bez uvedení limitních izofon, 2. AZÚR pro svůj záměr D300 místo vymezení oblasti uvádí bez příslušných podkladů pouze údajné limitní izofony a stávající (?) ochranné pásmo. Dotčené obce jsou v 2. AZÚR uvedeny ty, které jsou zasaženy limitními izofonami nebo hranicí OHP. Vymezení území dotčeného záměrem D300 považujeme za nedostatečné a to i na území města Prahy a to s ohledem na použití vypočtených izofon s významnou nepřesností výpočtu. Vzhledem ke zjevnému nesouladu požadujeme uvést záměr na rozšíření letiště do souladu se ZÚR Prahy, aby alespoň odpovídal dokumentaci EIA a tedy i řadu let projednávanému rozsahu záměru, nebo požadujeme zpracovat nové podklady pro hodnocení hlukové zátěže na okolí letiště se zahrnutím prodloužení původní dráhy, aby byl zjevný

dopad takového rozšíření na obyvatele. Návrh 2.AZÚR se také v podstatě nezabývá existujícím letištěm Vodochody, jeho případným rozvojem a dopady na okolí, přestože je rovněž zpracována konkrétní dokumentace EIA. Realizace letiště s kapacitou cca 3 mil cestujících, což je velmi podstatná změna proti současnému stavu, nepochybně může významně ovlivnit okolí letiště, územní plánování obcí, silniční dopravu v okolí a také případnou potřebu rozšíření kapacit na letišti v Ruzyni včetně rozložení provozu na jeho drahách. Záměr není posuzován a zpracován do 2.AZÚR samostatně ani není řešeno jeho spolupůsobení s letištěm v Ruzyni. Není také nadále 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 v obou případech jedná o dopravní stavby v obydlených územích a záměry nejsou v 2. AZÚR řádně vymezeny, požadujeme upřesnění požadavků na leteckou přepravu v regionu Prahy a následné řádné posouzení možností dlouhodobého využití stávajících kapacit pro leteckou přepravu.

Vyhodnocení připomínky:

Mj. k otázce koordinace mezi Prahou a Středočeským krajem se vyjádřil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016, v němž uvádí: „*Středočeský kraj byl v procesu pořizování AZÚR podle § 37 odst. 2 (resp. 3) a podle § 39 odst. 2 stavebního zákona subjektem oprávněným k návrhu AZÚR podávat připomínky, jimiž mohl do procesu přijímání AZÚR ve smyslu koordinace zasáhnout. Navrhovatelé nenamítají, že by takové připomínky Středočeský kraj vznesl, natož že by se s nimi odpůrce řádně nevypořádal. V tomto ohledu je tak námitka navrhovatelů nedůvodná. Ve shodě s odpůrcem lze též konstatovat, že skutečnost, že část zásad územního rozvoje sousedního kraje, která logickou návaznost koridorů SOKP zaručovala, byla v rámci soudního přezkumu zrušena, nemá vliv na zákonnost zásad odpůrce. Zrušení zásad předjímá postup jejich opětovného projednání, přičemž samotný akt zrušení - rozsudek soudu - nemůže předjímá výsledek takového projednání. Tato skutečnost nemůže bránit odpůrci, aby v procesu přijímání vlastních ZÚR pokračoval.*“

Hl. m. Praha, Odbor územního rozvoje se vyjádřil ve svém podání ke společnému jednání dne 4. 1. 2016 č. j. MHMP 10541/2016 takto: „*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 uvedené návrhové dokumentaci nemáme žádné připomínky.*“

Hl. m. Praha, Odbor územního rozvoje se vyjádřil ve svém podání k veřejnému projednání dne 2. 12. 2016 č. j. MHMP 2160357/2016 takto: „*V návaznosti na Váš dopis, č. j. 154991/2016/KUSK ze dne 25. 10. 2016 a v návaznosti na konání veřejného projednání dne 29. 10. 2016 k návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a vyhodnocení vlivu této aktualizace na udržitelný rozvoj území, Vám sdělujeme v souladu s § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon), že k uvedené návrhové dokumentaci nemáme žádné připomínky.*

Dále Vám k dané problematice sdělujeme, že bylo rozhodnuto o Aktualizaci č. 2 ZÚR hl. m. Prahy, která se týká železniční trati Praha - Bystřice u Benešova/Benešov. Koridor této trati bude na území hl. m. Prahy vymezen jako územní rezerva na základě aktuálních podkladů Ministerstva dopravy.“

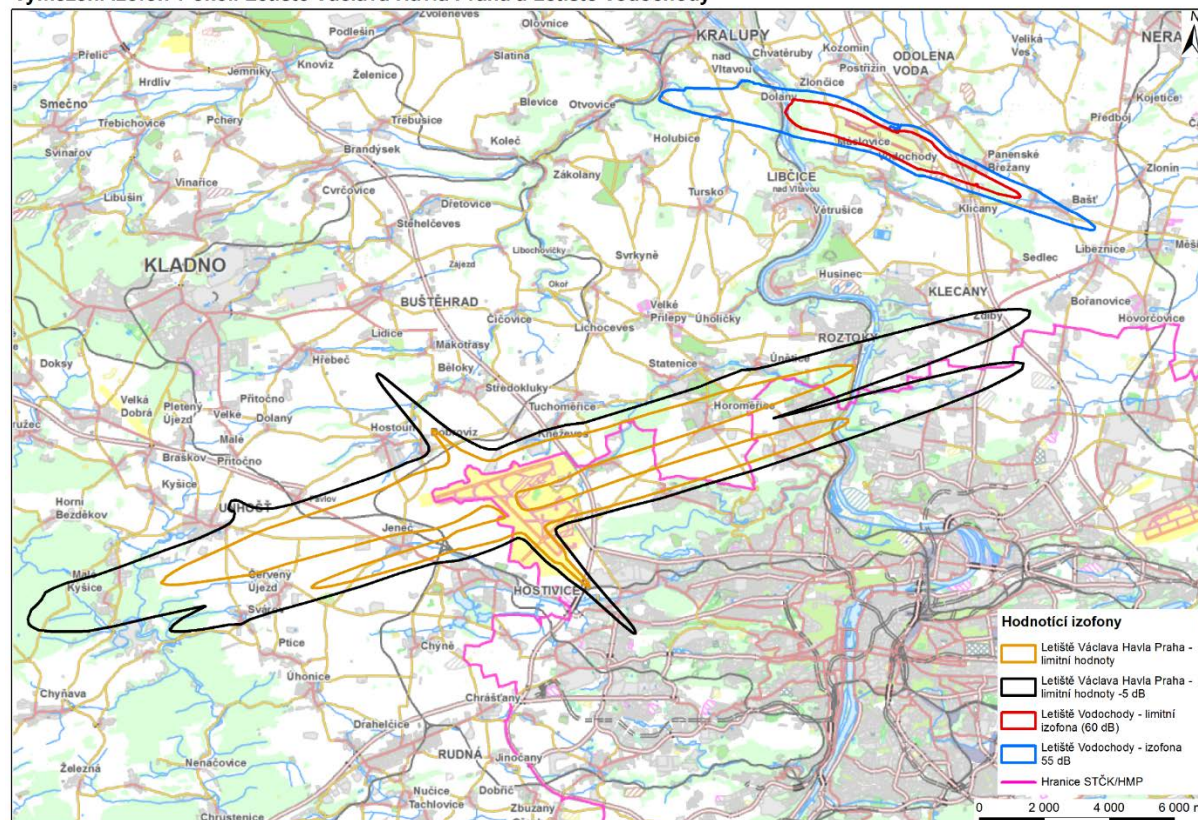
Zpracovatelé 2. Akt ZÚR SK (a rovněž zpracovatelé VVURÚ) průběžně konzultovali řešení s Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy (dále jen „IPR“) a tyto konzultace probíhaly i mezi pořizovatelem a Prahou (IPRem i Magistrátem hl. m. Prahy).

Věcně tato připomínka jen opakuje argumenty z předchozích připomínek, kde na ně bylo odpovídajícím způsobem reagováno, takže jen stručná rekapitulace:

- prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24 není vyvoláno potřebou navýšení kapacity letiště nad rámec deklarovaných hodnot. Naopak jde o podmiňující záměr nutný k jejich dosažení.

- rozdíly mezi vymezením specifické oblasti SL/1 v A-ZÚR hl. m. Prahy a „limitní izofonou“, prezentovanou v grafické části SEA dokumentace (výkres A.I.) vyplývá ze zcela odlišného přístupu k vymezení. V porovnání se ZÚR hl. m. Prahy, je přístup 2A-ZÚR SK k vymezení dotčených obcí mnohem striktnější na straně bezpečnosti, neboť zahrnuje i území, kde se předpokládá překročení hlukového limitu z letecké dopravy i v denní době (L_{Aeq} 60 dB).
- případné působení kumulativních a synergických vlivů rozšíření letiště Praha/Ruzyně a letiště Vodochody je posouzeno v subkap. 6.2.2. Vyhodnocení SEA s tímto závěrem: *„Kumulativní působení hluku z Letiště Václava Havla Praha po realizaci záměru D300 a hluku z rozšířeného letiště Vodochody. V tomto případě je nutno uvažovat nejen nadlimitními izofonami, ale též s kumulací hluku na podlimitních úrovních – tj. s potenciálním rizikem překročení limitu v případě společného působení obou záměrů i na plochách, kde je již hluk z jednoho či druhého záměru podlimitní. Vzhledem ke způsobu sčítání akustického tlaku je možné s jistotou konstatovat, že nedojde-li k průmětu na úrovni izofon s pětidecibelovou rezervou vůči limitu, pak v žádné části území nebude překročen limit ani při společném působení obou záměrů. Toto vyhodnocení je vzhledem k odlišnému rozsahu hodnocené oblasti provedeno na podkladě grafického vymezení limitních izofon včetně zmíněné rezervy -5dB. Z výkresu je patrné, že k překryvu izofon „limit - 5dB“ nedochází. Společné působení obou letišť se tedy neprojeví zvýšením rozsahu území s překročením limitu pro hluk z letecké dopravy.“*

Vymezení izofon v okolí Letiště Václava Havla Praha a Letiště Vodochody



K zahrnutí rozvoje letiště Vodochody do 2. Akt ZÚR SK nebyl věcný ani formální důvod. S jeho rozvojem není spojen požadavek na vymezení plochy nebo koridoru nadmístního významu. 2. Akt ZÚR SK je pořizována podle ust. § 42 odst. 6 SZ a obsahují výhradně plochy a koridory, jejichž vymezení v původních ZÚR SK (2011) bylo rozhodnutím příslušných soudů zrušeno.

Připomínka:

6. Nesouhlas s odůvodněním záměru

Odůvodnění je v některých bodech nadále nepřesné, nedostatečné a zavádějící, nesouhlasíme zejména s následujícími argumenty v odůvodnění záměru: a) zdůrazňovaný přínos realizace D300 k omezení provozu na dráze 12/30 je sporný, provoz je zde již nyní závazně omezen v ÚPD i ve smluvních vztazích provozovatele letiště. Další možnosti omezení provozu na dráze 12/30 nad současný stav jsou omezené, při nevhodných povětrnostních podmínkách se bude na této dráze přistávat a startovat i nadále, limitní izofony ani OHP ve směru 12/30 se neruší, i ve VVURÚ je avizována limitní izofona, b) nerozlišuje se obtěžování hlukem a zvýšená zdravotní rizika při dlouhodobém působení nadlimitního hluku ve vztahu k počtu dotčených obyvatel, c) rozšířením letiště a tedy

rozšířením provozu nelze snížit celkovou hlukovou zátěž pro okolí letiště proti současnému stavu. Je to zřejmé i z limitních izofon ve VVURÚ i z návrhu na rozšíření ochranných hlukových pásem letiště bez prodloužení dráhy (dokumentace EIA), d) návrh na rozšíření letiště vychází z předpokládaného nedostatku přepravních kapacit, rozvoj letiště ve Vodochodech není zvažován, nejsou ani uváděny žádné konkrétní dlouhodobé požadavky na leteckou přepravu v ČR nebo v okolí Prahy, e) opakované změny dráhového systému včetně navrhovaného rušení drah svědčí o celkově nevhodné poloze letiště na území hlavního města pro neomezený rozvoj letiště nebo o absenci a dlouhodobě nevhodném územním plánování rozvoje letišť a jejich okolí, f) jako důvod je uváděn i vysoký počet pohybů, kromě jiného vlivem charterových a nízkonákladových letů, ale zamýšlený záměr ve Vodochodech zaměřený právě na tyto lety není brán v úvahu, 2. AZÚR navrhuje umístění dvou rozsáhlých dopravních záměrů (silniční okruh a paralelní RWY) s negativními vlivy v jednom obydleném území, což by mělo být objektivně odůvodněné a přijatelné pouze v případě, že jiné řešení než koncentrace různých druhů dopravy v jenom území prokazatelně neexistuje. Požadujeme řádné odůvodnění záměru na základě komplexních a aktuálních podkladů.

Vyhodnocení připomínky:

Ad a) Firma Frank Bold advokáti, s. r. o. uvádí: „...*provoz je zde již nyní závazně omezen v ÚPD...*“, což je nesmysl, protože jakákoliv ÚPD nemůže závazně určovat provoz na jakékoliv dopravní stavbě. Podle firmy Frank Bold advokáti, s. r. o. by tak obdobně mohla ÚPD závazně určovat přípustný počet vozidel např. na záměru dálnice D3, což je krajně absurdní. Už z názvu „ÚPD“ je patrné, že se řeší územní problematika s legislativně daným rámcem a obsahem. Je pravda, že při nevhodných povětrnostních podmínkách bude dráha 12/30 využívána, ale při údržbě, opravách apod. nebude po realizaci paralelní dráhy již nutné tuto dráhu používat.

Ad b), c) Ze všech podkladů vyplývá, že výstavbou paralelní dráhy dojde k výraznému snížení počtu obyvatel zasažených negativními vlivy, což potvrdilo i VVURÚ.

Ad d) Nedostatek přepravních kapacit vychází ze sledovaného dlouhodobého vývoje. Vliv ostatních letišť v rámci ČR byl zohledněn a hlavně byl zohledněn při koncipování PÚR, kde byl tento záměr specifikován.

Ad e), f) Změny dráhového systému reagují právě na dlouhodobý vývoj letecké dopravy.

V připomínce je opakována argumentace, která již byla obsahem i předchozích jednotlivých připomínek, které byly jednotlivě podrobně vyhodnoceny.

Připomínka:

7. 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 zejména následující připomínky: a) není vymezen dlouhodobý rozvoj a potřeby letecké dopravy v regionu Prahy se zohledněním všech letišť v regionu, z kterého by vyplynuly odůvodněné a konkrétní požadavky na letiště v Praze-Ruzyni, a nelze tedy provést řádné vyhodnocení tohoto dlouhodobého záměru, b) VVURÚ přebírá závěry a doporučení z dokumentace EIA, zpracované na jiný rozsah záměru, pro krátkodobý časový horizont, v dokumentaci EIA navíc není hodnocen vliv prodloužení stávající dráhy, c) 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 přiměřené odpovědnosti obcí za rozvoj dopravy je v tomto případě zjevně porušen, protože v návrhu 2. AZÚR je do jednoho obydleného území nadále umisťována paralelní dráha mezinárodního letiště v Praze-Ruzyni a transevropská komunikace. Umístění paralelní dráhy a prodloužení stávající dráhy i dle provedeného nesprávného

hodnocení znamená pro okolní území prokazatelné, trvalé a po dobu provozu letiště neodstranitelné překročení hygienických limitů pro ochranu zdraví a budoucí navrhované ochranné hlukové pásmo kolem letiště na této skutečnosti nic nemění. d) synergické a kumulativní působení nebylo v případě záměrů SOKP a D300 správně vyhodnoceno, protože uvedené limitní izofony zjevně neodpovídají záměru na rozšíření letiště, předkládanému v 2.AZÚR.

Vyhodnocení připomínky:

V subkap. 2.3.5. Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK (viz str. 22) 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 v bodu 14. je formulován článek (132) (viz str. 7), 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 plocha pro vzletové a přiblížovací prostory – prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24), veřejně prospěšná stavba D300.“

Uvedená VPS je tedy situována na dvou plochách, jedna je pro novou paralelní dráhu RWY 06R/24L a jedna je pro rozšíření vzletových a přiblížovacích prostorů. Tyto dva cíle, které mají být realizovány v rámci rozšíření dráhového systému, jsou popsány a zdůvodněny v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK, v subkap. 2.3.5.

V Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK se na str. 23 a 24 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 křidel předznamenávají vyšší nároky na délku RWY.“

Pokud tedy v PÚR a následně i v 1. Akt PÚR je v čl. 131 vymezen rozvoj Letiště Praha Ruzyně, nutně muselo proběhnout i vyhodnocení a porovnání budoucího rozvoje s ohledem na ostatní relevantní letiště v ČR. Pořizovatel se navíc domnívá, že podle § 39 odst. 3 stavebního zákona, který uvádí: „*Ke stanoviskům, námitkám a připomínkám ve věcech, o kterých bylo rozhodnuto při schválení politiky územního rozvoje, se nepřihlíží.*“, uvozuje důvodnost navrhovaného záměru rozšíření letiště Praha/Ruzyně, protože napadený záměr je obsahem PÚR. Záměr rozšíření Letiště Praha Ruzyně je územně determinován, tzn. musejí to být navazující plochy na stávající letiště. Pokud je tedy takovýto záměr obsahem PÚR, znamená to, že již bylo rozhodnuto na „nejvyšší“ úrovni a ZÚR SK záměr musejí respektovat tzv. beze zbytku. Proto jakékoliv úvahy na zpochybňování tohoto záměru jsou z hlediska obsahu PÚR irelevantní.

V připomínce je opakována argumentace, která již byla obsahem i předchozích jednotlivých připomínek, které byly jednotlivě podrobně vyhodnoceny.

Připomínka:

8. K jednotlivým částem VVURÚ uvádíme následující připomínky:

8.a Kap. 1.1: Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů

- není přesné tvrzení, že prodloužením dráhy nedojde ke změně schváleného OHP, prodloužení původní dráhy nebylo nikdy posuzováno z hlediska hlukové zátěže, tvrzení je zcela neodůvodněné, změny současného schváleného OHP předpokládá i výkres A.I.

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka je nepřesná. Subkap. 1.1. Vyhodnocení SEA neobsahuje výsledek posouzení (akustického výpočtu), ale pouze stručné shrnutí obsahu návrhové části 2. Akt ZÚR SK a neobsahuje informaci, že „...*prodloužením dráhy nedojde ke změně schváleného OHP*“. Ve vztahu k ploše VPS D300 je v této subkap. citován úkol pro územní plánování, stanovený návrhem 2. Akt ZÚR SK: „*územní rozvoj obcí... ...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*, vyvolaným stávajícím provozem letiště i jeho navrženým rozvojem.“

Účelem zákresu územního průmětu limitní izofony 50dB „po rozšíření letiště“ do výkresu A.I. Vyhodnocení SEA bylo vymezit (v měřítku podrobnosti ZÚR) rozsah území s předpokladem nadlimitní hlukové zátěže, mj. též jako podklad pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů (viz subkap. 6.2. textové části Vyhodnocení SEA). Tyto izofony mají charakter podkladu, ze kterého může být případně odvozeno vymezení nového OHP. S ohledem na skutečnost, že OHP se stanovuje samostatným postupem podle zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, však nelze skutečný rozsah OHP v rámci návrhu 2. Akt ZÚR SK předjímat.

Z hlediska vlivů na ŽP, zejména hlukovou situaci v dotčeném území je třeba doplnit, že vliv prodloužení stávající hlavní přistávací dráhy (RWY 06/24)

skutečně nebyl **samostatně** hodnocen, neboť podle podkladů je důvodem prodloužení dráhy především realizace bezpečnostních opatření a vymezení prostoru pro technické prvky dráhy (osvětlení atd.). Prostorové parametry záměru jsou velmi omezené (prodloužení cca o 285 m). Vlivy na akustickou situaci a na obyvatelstvo v přilehlém území lze proto považovat za zanedbatelné. Prodloužení této dráhy tedy nemá žádný vztah k počtu pohybů letadel a není vyvoláno žádným dalším zvýšením kapacity letiště nad rámec údajů prezentovaných v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK a ve Vyhodnocení SEA, ergo – tento záměr je součástí rozvojových aktivit, podmiňujících zvýšení kapacity letiště na deklarovanou úroveň.

V subkap. 6.1. SOUHRNNÉ HODNOCENÍ VLIVU PLOCH A KORIDORŮ NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ je v měřítku podrobnosti ZÚR posouzen záměr plochy rozvoje letiště Praha/Ruzyně (na str. 180 – 186). Toto posouzení je vč. prodloužení stávající dráhy; např. na str. 182 se v souvislosti s hlukem uvádí: „*Součástí záměru D300 je též rozšíření plochy letiště v prostoru u prahu THR 06 stávající hlavní dráhy RWY 06/24 (severozápadní část záměru). Toto rozšíření je vyvolané záměrem letiště na prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24 o 285 m ve směru 24 na požadovanou celkovou délku dráhy 4000 m. V souvislosti s rozšířením nedojde k rozšíření schváleného ochranného hlukového pásma letiště, vlivy této části záměru na akustickou situaci okolní zástavby (ve smyslu navýšení hluku z leteckého provozu vlivem záměru) se nepředpokládají.*“

Z čistě procesního hlediska je případné samostatné posouzení prodloužení stávající dráhy RWY 06L/24R procesem EIA plně v souladu s platnou legislativou.

8.b Kap. 3.2 Obyvatelstvo, hluková zátěž, veřejné zdraví

- uvedeno nesprávné označení limitních hladin hluku, zaměnitelné s mezními hodnotami.

Vyhodnocení připomínky:

Zřejmě se jedná o připomínku k předchozí verzi Vyhodnocení SEA z r. 2015 pro společné jednání dle § 37 odst. 2 a 3 SZ. Tato chyba byla odstraněna v rámci úpravy pro veřejné projednání dle § 39 odst. 1 SZ. V textu, který byl předložen k veřejnému projednání, je uvedeno samostatně překročení mezní hodnoty dle směrnice END a překročení limitní úrovně hluku.

8.c

- nesouhlasíme s tvrzením, že bylo provedeno podrobnější vyhodnocení záměru D300, záměr s paralelní dráhou a prodloužením původní dráhy nebyl z hlediska hlukové zátěže posuzován v 2.AZUR ani v jiné úz. plán. dokumentaci.

Vyhodnocení připomínky:

viz Vyhodnocení připomínky 8.a.

8.d

- nesouhlasíme s tvrzením, že nejvhodnějším podkladem pro posouzení D300 jsou hlukové mapy z r. 2007 vytvořené na základě stavu provozu letiště v roce 2005, stav v roce 2005 je pro posuzování vlivů nového záměru nevhodný

Vyhodnocení připomínky:

Ve Vyhodnocení SEA se na str. 78 – 79 uvádí ke Strategickým hlukovým mapám (SHM): „*...jsou vytvářeny na základě ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a snižování hluku ve venkovním prostředí (Environmental Noise Directive – END). Tato směrnice byla v roce 2006*

implementována do naší legislativy pomocí novely zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a vyhláškou č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování. V České republice jsou mapy zpracovány pro aglomerace Prahy, Brna a Ostravy, pro letiště Praha/Ruzyně, pro hlavní silnice ...“ a dále se uvádí: „Publikované mapy byly vytvořeny v roce 2007 na podkladě dat z roku 2005. V současné době probíhá II. etapa mapování na podkladě dat z r. 2010, tato data však zatím nebyla na portálu zveřejněna.“

SHM byly použity pouze jako jeden z podkladů pro popis současné situace v dotčeném území. O tom svědčí i jejich uvedení v subkap. 3.2., která je součástí popisné, resp. analytické části Vyhodnocení SEA ve smyslu přílohy SZ a „Metodického doporučení vyhodnocení vlivů PÚR a ZÚR na životní prostředí“ (Věstník MŽP ČR, 02/2015). Vlastní posouzení plochy VPS D300 je provedeno na základě prognózovaného stavu hlukové zátěže po realizaci záměru a na základě vydaného Stanoviska MŽP dle § 10 ZOPV č. j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011.

8.e

- u D300 je v 2. AZÚR sice uveden stav hlukové zátěže v roce 2005 dle mezních ukazatelů a hranice OHP stanovené v letech 1999 -2004, o stavu po realizaci záměru není v kap. 3.2 uvedeno nic

Vyhodnocení připomínky:

Je naprosto logické, že „o stavu po realizaci záměru není v subkap. 3.2 uvedeno nic“, protože subkap. 3.2. je součástí kap. 3. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLY UPLATNĚNY ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE. To tedy znamená, že se uvádí **současný stav a vývoj bez uskutečnění záměru**, jak je každému zřejmé z názvu kapitoly.

Předpokládaný stav hlukové zátěže po provedení záměru v ploše D300 je vyhodnocen v kap. 6. textové části Vyhodnocení SEA (viz str. 180 – 184).

8.f

- u obr. zájmové plochy D300 není uveden rok stavu zakreslené hlukové zátěže, zájmové území není vyznačeno celé, uvedený ukazatel neodpovídá limitním ukazatelům hluku dle NV 272/2011 Sb.,

Vyhodnocení připomínky:

Každý obrázek má svůj specifický kód, aby byla umožněna rychlá orientace. Z připomínky není zřejmé, ke kterému obrázku ji podatel vztahuje. Pokud jsou myšleny Obr. 3.29 (na str. 87) a Obr. 3.30 (na str. 88) tak zájmové území je vyznačeno celé; na str. 87 v odstavci *Hluk z letecké dopravy v oblasti záměru D300* se uvádí: „Pro vyhodnocení úrovně akustické zátěže v okolí Letiště Václava Havla Praha jsou nejvhodnějším podkladem strategické hlukové mapy, zpracované přímo pro toto letiště, jejichž výstupy jsou prezentovány na obrázcích 29 a 30. **Mapy zobrazují situaci v roce 2005.** Pro úplnost jsou v tomto případě uvedeny hodnoty jak pro noční hluk, tak i pro ukazatele den-večer-noc.“ Jedná se o drobný „technický“ nedostatek, který bude v rámci „čistopisu“ Vyhodnocení SEA odstraněn. Celá subkap. 3.2. je součástí popisné a analytické části dokumentace SEA ve smyslu „Metodického doporučení k vyhodnocení vlivů PÚR a ZÚR na životní prostředí“ (Věstník MŽP ČR, 02/2015) a nemá zásadní vazbu na vlastní posouzení. Obrázky v této subkap. mají pouze ilustrativně dokumentovat současný stav hlukové zátěže dotčeného území.

8.g Kap. 5.1.2. Současné problémy ŽP tab. 5.1. SWOT

- u hodnocení záměru D006 se popisuje hrozba pro okolní obce v podobě záměru na rozšíření letiště ve Vodochodech, je zde např. uváděno znehodnocení nemovitostí, stavební uzávěra, výrazné zhoršení kvality bydlení; uvedené hodnocení a popis jsou zcela nevyvážené v porovnání s hodnocením letiště v Ruzyni. V Praze-Ruzyni se dle dokumentace EIA předpokládá minimálně cca 8-9 x větší letecký provoz než ve Vodochodech a pokud jsou správně uvedeny hrozby pro okolí Vodochod, jaké jsou asi reálné hrozby pro obce okolí letiště Praha-Ruzyně?

Vyhodnocení připomínky:

Není jasné, z čeho podatelka, resp. firma Frank Bold advokáti, s. r. o. odvodila, že „...*minimálně cca 8-9 x větší letecký provoz než ve Vodochodech*...“.

Tab. 5.1. má přesný název „*Rozbor SWOT analýz **ORP***“, takže je uváděn výběr z hrozeb, které určitým, víceméně subjektivním způsobem vnímá zpracovatel ÚAP pro správní obvod ORP Brandýsa n. L. – St. Boleslavi, tj. bez vlastního rozborového a hodnotícího komentáře zpracovatele Vyhodnocení SEA. Co se týče uváděných hrozeb pro záměr rozšíření letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda, je „komentář“ vlastně specifikován pořizovatelem u jednotlivých připomínek, které se týkají nesouhlasů se záměrem MÚK Odolena Voda vypracovaných rovněž firmou Frank Bold advokáti, s. r. o. (viz dále vyhodnocení připomínek Akrmannové Jany, Na Zdolnici 317, 250 70 Odolena Voda, č. j. 179000/2016/KUSK). Pokud by byl uskutečněn záměr na rozšíření provozu letiště ve Vodochodech, znamenalo by to zvýšení provozu v podstatě z 0 (v r. 2007 1.600 pohybů letadel za rok výhledově 35 000 pohybů letadel za rok, což je podstatný rozdíl než u zvýšení provozu u letiště Praha-Ruzyně – v dokumentaci EIA bylo uvažováno s odbavením cca 21,2 mil. cestujících v r. 2020. Současný vývoj však za prognózou značně zaostává (v EIA bylo k roku 2015 uvažováno s 16,8 mil. odbavených cestujících, skutečný stav je 12 cca mil).

Předmětná subkap. Vyhodnocení SEA má za cíl popsat současné problémy a jevy ŽP, které mohou být uplatněním návrhu 2. Akt ZÚR SK ovlivněny. Logicky proto vychází z rozboru stavu složek ŽP zpracovaného v rámci „rozboru udržitelného rozvoje území“ ve smyslu § 4 odst. 1 písm. b) Vyhl. Metoda SWOT analýzy je určena zejména pro vstupní strukturování (roztřídění) dané problematiky na podkladě shromážděných informací a nelze ji v žádném případě zaměňovat s výsledky posouzení, získanými v procesu SEA, příp. EIA.

8.h Kap. 5.2.3. Povrchové a podzemní vody

- není dostatečně posouzen vliv na vodní toky po podstatném rozšíření zpevněných ploch letiště (paralelní dráha, prodloužení, pojezdové plochy, atp.), není řešena únosnost Únětického a Kopaninského potoka pro další zátěž biologickou, chemickou, zvýšení průtoků, atp.

Vyhodnocení připomínky:

V textové výrokové části jsou nejen stanoveny **obecné** požadavky na využití všech ploch a koridorů řešených v 2. Akt ZÚR SK („*využívání recipientů vyhovujících pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující zasakování srážkových vod s ohledem na jejich množství a jakost*“ – viz bod 21. textové výrokové části – str. 9), ale i **konkrétní** požadavky na využití přímo plochy rozvoje letiště Praha/Ruzyně (*odvádění srážkových vod řešit v rámci kanalizačního systému Letiště Praha/Ruzyně a vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření k vyloučení znečištění příslušné části povodí Únětického a Kopaninského potoka; vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření k ochraně příslušné části povodí Zákolanského potoka z důvodu ochrany stanoviště chráněného druhu raka kamenáče s ohledem na riziko kumulativních a synergických vlivů spojených s případným vymezením nových rozvojových ploch pro aktivity navazující na rozšíření kapacity letiště Praha/Ruzyně* – viz bod 16. textové výrokové části - str. 8). Z tohoto výčtu je patrné, že daná problematika byla v rámci Vyhodnocení SEA posouzena komplexně a zcela adekvátně měřítku podrobnosti ZÚR. Navrhovaná opatření jsou v souladu s bodem 11 přílohy SZ formulována jako požadavky na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace vlivů na ŽP.

Problematika, kterou uvádí podatelka, byla podrobně řešena v rámci procesu EIA, který byl uzavřen vydáním souhlasného stanovisku MŽP dle § 10 ZOPV č. j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011. Zde se na str. 7 uvádí: „Z hlediska posouzení vlivů na vodu a vodní hospodářství je zřejmé, že již realizovanými a do doby realizace záměru plánovanými opatřeními v systému čištění odpadních vod v areálech KV a ČOV SEVER a JIH provoz na paralelní dráze z hlediska vzniku nových srážkových vod nebude znamenat kvantitativní, respektive kvalitativní ovlivnění nejbližších vodotečí Kopaninského a Únětického potoka.“ Rozšíření stávající dráhy 06L/24R bylo z těchto hledisek prověřeno se závěrem, že s ohledem na omezený rozsah zpevněných ploch (v porovnání s novou paralelní dráhou 06R/24L) a identickým způsobem řešení nezávadného zneškodnění znečištěných srážkových vod, zůstává citovaný závěr procesu EIA v platnosti.

8.i

- není posouzen vliv současného odvodnění letiště a SOKP např. do Únětického potoka

Vyhodnocení připomínky:

Subkap. 5.2.3. *Povrchové a podzemní vody* je součástí subkap. 5.2. SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DLE SLEDOVANÝCH SLOŽEK ŽP, takže není jasné, proč by měl být posuzován „*vliv současného odvodnění letiště a SOKP např. do Únětického potoka*“, když v této subkap. není posuzován žádný vzájemný vliv jednotlivých záměrů řešených v 2. Akt ZÚR SK.

Vlivy VPS D300 - PLOCHA ROZVOJE LETIŠTĚ PRAHA/RUZYNĚ na povrchové a podzemní vody jsou specifikovány v subkap. 6.1. *SOUHRNNÉ HODNOCENÍ VLIVU PLOCH A KORIDORŮ NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ* (viz str. 184 – 185). Případné vzájemné spolupůsobení záměrů řešených v 2. Akt ZÚR SK pak obsahuje subkap. 6.2.2. *Výsledky vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů*.

V textové výrokové části jsou nejen stanoveny **obecné** požadavky na využití všech ploch a koridorů řešených v 2. Akt ZÚR SK („*využívání recipientů vyhovujících pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující zasakování srážkových vod s ohledem na jejich množství a jakost*“ – viz bod 21. textové výrokové části – str. 9), ale i **konkrétní** požadavky na využití přímo plochy rozvoje letiště Praha/Ruzyně (*odvádění srážkových vod řešit v rámci kanalizačního systému Letiště Praha/Ruzyně a vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření k vyloučení znečištění příslušné části povodí Únětického a Kopaninského potoka; vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření k ochraně příslušné části povodí Zákolanského potoka z důvodu ochrany stanoviště chráněného druhu raka kamenáče s ohledem na riziko kumulativních a synergických vlivů spojených s případným vymezením nových rozvojových ploch pro aktivity navazující na rozšíření kapacity letiště Praha/Ruzyně* – viz bod 16. textové výrokové části - str. 8).

V případě letiště Praha/Ruzyně obdrželi projektant i zpracovatel Vyhodnocení SEA od nositele záměru jednoznačnou informaci, že srážkové vody ze stávajících i o plánovaných zpevněných ploch budou odváděny přes stávající ČOV, které budou za tímto účelem rozšířeny, do příslušných recipientů. U SOKP, pro který návrh 2. Akt ZÚR SK vymezuje pouze koridory, nelze v tomto měřítku podrobnosti pro konkrétní recipienty stanovit. To je možné až na podkladě konkrétního technického řešení stavby, zejména při znalosti podélných a příčných sklonů silničního tělesa. Z uvedeného jednoznačně vyplývá, že tato podrobnost náleží až navazujícím fázím územní a projektové přípravy záměru a s ohledem na ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nepřísluší ZÚR tuto problematiku řešit a posuzovat v rozsahu, jaký požaduje podatelka.

8.j Kap. 6.1 Souhrnné hodnocení ploch a koridorů

- stanovisko EIA, stejně jako dokumentace EIA a uváděná opatření, se vztahují ke zcela konkrétnímu a velmi přesně popsanému záměru, ale bez

prodloužení stávající dráhy,

Vyhodnocení připomínky:

Je zcela opomíjen obecně uznávaný (i judikáty soudů) fakt, že je nevhodné zaměňovat procesy SEA a EIA na straně jedné a procesy územního plánování na straně druhé. Ty jsou ovládány principem vzájemné hierarchizace, kdežto procesy posuzování SEA a EIA nikoliv. Ty jsou ovládány principem nezávislého posouzení dle podmínek a kontextu dané úrovně podrobnosti a v čase na sobě jsou nezávislé. V rozsudku Městského soudu v Praze 9A 208/2015 - 292 ze dne 12. 2. 2016 v kauze letiště Praha/Ruzyně v 1. aktualizaci ZÚR hl. m. Prahy se k této připomínce uvádí: „*Předně je třeba uvést, že stanovisko EIA je v prvé řadě podkladem pro územní řízení, v němž se také rozhoduje o umístění stavby na přesně určené pozemky a námitky, směřující proti procesu posuzování vlivů na životní prostředí - EIA, mohou být přezkoumány správním soudem pouze v souvislosti s žalobou proti územnímu rozhodnutí (rozsudek NSS ze dne 1. 6. 2011, č. j. 1 As 6/2011-347).*“

Bylo by od zpracovatele krajně neprofesionální, kdyby v souvislosti se záměrem na výstavbu nové paralelní dráhy nevzal relevantní (hlavně s ohledem na § 36 odst. 3 SZ) části vyhodnocení EIA v úvahu. V subkap. 6.1. SOUHRNNÉ HODNOCENÍ VLIVU PLOCH A KORIDORŮ NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ je v měřítku podrobnosti ZÚR posouzen záměr plochy rozvoje letiště Praha/Ruzyně (na str. 180 – 186). Toto posouzení je vč. prodloužení stávající dráhy; např. na str. 182 v souvislosti s hlukem se uvádí: „*Součástí záměru D300 je též rozšíření plochy letiště v prostoru u prahu THR 06 stávající hlavní dráhy RWY 06/24 (severozápadní část záměru). Toto rozšíření je vyvolané záměrem letiště na prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24 o 285 m ve směru 24 na požadovanou celkovou délku dráhy 4000 m. V souvislosti s rozšířením nedojde k rozšíření schváleného ochranného hlukového pásma letiště, vlivy této části záměru na akustickou situaci okolní zástavby (ve smyslu navýšení hluku z leteckého provozu vlivem záměru) se nepředpokládají.*“

Viz níže – Vyhodnocení připomínky 8. k.

8.k

- prodloužení stávající dráhy nebylo v dokumentaci EIA ani ve stanovisku uvedeno, dokumentace včetně akustické studie, posuzování vlivů na zdraví, rozptylové studie, posuzování vlivů na půdu, vodní toky atd. nepředpokládala, neposuzovala ani nepopisovala prodloužení původní dráhy zahrnující např. zvětšení zpevněných ploch, změny v provozu a s tím související dopady na okolí

Vyhodnocení připomínky:

viz Vyhodnocení připomínky 8.j.

Z hlediska vlivů na ŽP, zejména hlukovou situaci v dotčeném území je třeba doplnit, že vliv prodloužení stávající hlavní přistávací dráhy (RWY 06/24) skutečně nebyl samostatně hodnocen, neboť podle dostupných podkladů je důvodem prodloužení dráhy především realizace bezpečnostních opatření a vymezení prostoru pro technické prvky dráhy (osvětlení atd.). Prostorové parametry záměru jsou velmi omezené (prodloužení cca o 285 m). Vlivy na akustickou situaci a na obyvatelstvo v přilehlém území lze proto považovat za zanedbatelné. Prodloužení této dráhy tedy nemá žádný vztah k počtu pohybů letadel a není vyvoláno žádným dalším zvýšením kapacity letiště nad rámec údajů prezentovaných v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK a ve Vyhodnocení SEA, ergo – tento záměr je součástí rozvojových aktivit, podmiňujících zvýšení kapacity letiště na deklarovanou úroveň.

Proces pořizování ZÚR a proces EIA mají odlišnou zákonnou úpravu. Zatímco v rámci procesu EIA je nutné doložit soulad posuzovaného záměru s územně

plánovací dokumentací, nejsou závěry procesu EIA pro ÚPD právně závazné. Důvodem je zejména širší a komplexnější prověřování veřejného zájmu na umístění konkrétních staveb v území (viz § 18 a 19 stavebního zákona). Z čistě procesního hlediska je případné samostatné posouzení prodloužení stávající dráhy RWY 06L/24R procesem EIA plně v souladu s platnou legislativou.

8.l

- převzetí neidentifikovatelných limitních izofon naznačených ve výkresu A.I z akustické studie pro plošně a zjevně i provozně prokazatelně odlišný záměr je nesprávné

Vyhodnocení připomínky:

viz Vyhodnocení připomínky 8.a.

Podklad pro zákres limitních izofon ve výkresu A.I. poskytl Český Aeroholding a.s., jako poskytovatel údajů o území ve smyslu § 27 odst. 3 SZ. Tvrzení podatelky, že vlivy vymezení plochy VPS D300 v návrhu 2. Akt ZÚR SK na ŽP jsou zásadně odlišné od vlivů záměru, pro který bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP, resp. že v procesu EIA byl posuzován jiný záměr, neobstojí. Předmětná část plochy VPS D300 pro vzletové a přiblížovací prostory, která zahrnuje prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24, souvisí především s realizací bezpečnostních opatření a vymezení prostoru pro technické prvky dráhy (osvětlení atd.). Prostorové parametry záměru jsou velmi omezené (prodloužení cca o 285 m). Prodloužení této dráhy tedy nemá žádný vztah k počtu pohybů letadel a není vyvoláno žádným dalším zvýšením kapacity letiště nad rámec údajů prezentovaných v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK. Vlivy na akustickou situaci a na obyvatelstvo v přilehlém území lze proto považovat za zanedbatelné.

8.m

- konstatování, že nárůstem zpevněných ploch by „mohlo“ dojít k vlivu na odtokové poměry, je s ohledem na rozsah a charakter nových zpevněných ploch nepřesné a zlehčující.

Vyhodnocení připomínky:

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.

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.*“

Citovaná věta je úvodní výchozí úvahou zpracovatele Vyhodnocení SEA, kterou však podatelka vytrhává z kontextu. V dalším textu je jednoznačně popsáno, jakým způsobem budou zachyt a zneškodňování znečištěných dešťových vod řešeny. Z těchto informací se pak odvíjí odborný odhad významnosti tohoto vlivu. V podrobnosti měřítko ZÚR formuluje Vyhodnocení SEA návrh opatření pro minimalizaci zjištěných vlivů ve formě požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech. Je zcela logické, že tato opatření musí být s ohledem na vydání ZÚR formou OOP ve smyslu §§ 171 – 174 správního řádu, uplatnitelná výhradně nástroji územního plánování. Tím není dotčena možnost, resp. povinnost stanovit a realizovat další opatření, v rámci postupů

vyplývající zvláštních předpisů (zejm. zák. č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů).

8.n

- opakovaně se uvádí, že prodloužení původní dráhy neovlivní rozsah schváleného OHP, toto tvrzení je nepodložené – nebyla předložena příslušná hluková studie, a také nesprávné, protože je schváleno pouze původní OHP z let kolem roku 2000, které jednoznačně nebude dodrženo

Vyhodnocení připomínky:

Tvrzení podatelky je nesprávné. Ve vydaném souhlasném stanovisku MŽP dle § 10 ZOPV č. j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011 se v podmínce č. 6 zcela jednoznačně uvádí, že nové OHP je třeba: „... navrhnout tak, aby velikost plochy ohraničené limitní izofonou nebyla větší než velikost ohraničené hranicí stávajícího OHP.“ Z toho lze dovodit, že změna průběhu hranice OHP v závislosti na územní průmětu limitní izofony je přípustná, za předpokladu dodržení výše uvedené podmínky. Splnění této podmínky bude předmětem kontroly v rámci postupů podle zvláštního předpisu, kterým bude nové OHP vyhlašováno. S ohledem na rozsah svého zákonného zmocnění proto ZÚR nemůže, resp. nesmí tyto věci předjímat.

V procesu tvorby a pořizování ZÚR (ani ve vyhodnocení 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.

Z hlediska vlivů na ŽP, zejména hlukovou situaci v dotčeném území je třeba doplnit, že vliv prodloužení stávající hlavní přistávací dráhy (RWY 06/24) skutečně nebyl samostatně hodnocen, neboť podle dostupných podkladů je důvodem prodloužení dráhy především realizace bezpečnostních opatření a vymezení prostoru pro technické prvky dráhy (osvětlení atd.). Prostorové parametry záměru jsou velmi omezené (prodloužení cca o 285 m). Vlivy na akustickou situaci a na obyvatelstvo v přilehlém území lze proto považovat za zanedbatelné. Prodloužení této dráhy tedy nemá žádný vztah k počtu pohybů letadel a není vyvoláno žádným dalším zvýšením kapacity letiště nad rámec údajů prezentovaných v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK a ve Vyhodnocení SEA, ergo – tento záměr je součástí rozvojových aktivit, podmiňujících zvýšení kapacity letiště na deklarovanou úroveň.

8.o

- citovaná dokumentace EIA předpokládala snížení provozu na původní dráze, nikoliv její prodloužení o cca 300m a zjevné rozšíření území zasaženého hlukem v jejím okolí, jak vyplývá z údajné limitní izofony kolem původní dráhy na výkrese A.I. Snížení provozu a hluku na původní dráze bylo dokonce prezentováno jako podstatný přínos paralelní dráhy

Vyhodnocení připomínky:

Podatelka se v této připomínce mýlí. Podmínkou vydaného souhlasného stanoviska MŽP ČR dle § 10 ZOPV ze dne 26. 10. 2011 je zásadní omezení provozu na stávající RWY 12/30, resp. její využití pouze v mimořádných, konkrétně specifikovaných případech. Omezení provozu na stávající dráze 06L/24R není uvažováno s ohledem na stanovenou podmínku, že nová paralelní dráha 06R/24L bude uzavřena pro noční provoz.

Z hlediska vlivů na ŽP, zejména hlukovou situaci v dotčeném území je třeba doplnit, že vliv prodloužení stávající hlavní přistávací dráhy (RWY 06/24) skutečně nebyl samostatně hodnocen, neboť podle dostupných podkladů je důvodem prodloužení dráhy především realizace bezpečnostních opatření a

vymezení prostoru pro technické prvky dráhy (osvětlení atd.). Prostorové parametry záměru jsou velmi omezené (prodloužení cca o 285 m). Vlivy na akustickou situaci a na obyvatelstvo v přilehlém území lze proto považovat za zanedbatelné. Prodloužení této dráhy tedy nemá žádný vztah k počtu pohybů letadel a není vyvoláno žádným dalším zvýšením kapacity letiště nad rámec údajů prezentovaných v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK a ve Vyhodnocení SEA, ergo – tento záměr je součástí rozvojových aktivit, podmiňujících zvýšení kapacity letiště na deklarovanou úroveň.

8.p Kap. 6.2. Hodnocení kumulativních a synergických vlivů

Nejsou naplněny deklarované teze pro hodnocení kumulativních a synergických jevů:

- nebyl zjištěn současný stav území, údaje o hlukové situaci bez realizace záměru jsou z roku 2005.

Vyhodnocení připomínky:

Není zřejmé, co jsou „deklarované teze pro hodnocení kumulativních a synergických jevů“.

Zpracovatel Vyhodnocení SEA využil pro posouzení všechny dostupné relevantní podklady a je přesvědčen o jejich dostatečnosti a úplnosti z hlediska validity prezentovaných závěrů.

Informace o současném stavu složek životního prostředí jsou pouze jedním ze vstupů do procesu posouzení vlivů na ŽP. Z tohoto hlediska je podstatnější predikce (v daném případě) akustické situace v době dokončení a zprovoznění stavby, pro kterou jsou daná plocha nebo koridor vymezeny včetně zohlednění vlivu dokončení a provozu dalších staveb v plochách a koridorech vymezených v platných ZÚR SK jako podkladu pro posouzení kumulativních a synergických vlivů. Tyto požadavky jsou v podrobnosti odpovídající měřítku ZÚR naplněny v kap. 6 textové části Vyhodnocení SEA. Vlastní posouzení plochy VPS D300 je provedeno na základě prognózovaného stavu hlukové zátěže po realizaci záměru při zohlednění podmínek vydaného Stanoviska MŽP dle § 10 ZOPV č. j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011.

Z hlediska vlivů na ŽP, zejména hlukovou situaci v dotčeném území je třeba doplnit, že vliv prodloužení stávající hlavní přistávací dráhy (RWY 06/24) skutečně nebyl samostatně hodnocen, neboť podle dostupných podkladů je důvodem prodloužení dráhy především realizace bezpečnostních opatření a vymezení prostoru pro technické prvky dráhy (osvětlení atd.). Prostorové parametry záměru jsou velmi omezené (prodloužení cca o 285 m). Vlivy na akustickou situaci a na obyvatelstvo v přilehlém území lze proto považovat za zanedbatelné. Prodloužení této dráhy tedy nemá žádný vztah k počtu pohybů letadel a není vyvoláno žádným dalším zvýšením kapacity letiště nad rámec údajů prezentovaných v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK a ve Vyhodnocení SEA, ergo – tento záměr je součástí rozvojových aktivit, podmiňujících zvýšení kapacity letiště na deklarovanou úroveň.

Ve Vyhodnocení SEA se na str. 78 – 79 uvádí ke Strategickým hlukovým mapám (SHM): „...jsou vytvářeny na základě ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a snižování hluku ve venkovním prostředí (Environmental Noise Directive – END). Tato směrnice byla v roce 2006 implementována do naší legislativy pomocí novely zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a vyhláškou č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování. V České republice jsou mapy zpracovávány pro aglomerace Prahy, Brna a Ostravy, pro letiště Praha/Ruzyně, pro hlavní silnice ...“ a dále se uvádí: „Publikované mapy byly vytvořeny v roce 2007 na podkladě dat z roku 2005. V současné době probíhá II. etapa mapování na podkladě dat z r. 2010, tato data však zatím nebyla na portálu zveřejněna.“

8.q

- skutkový stav po rozšíření letiště o paralelní dráhu a s prodloužením stávající dráhy není z hlediska hlukové situace popsán a vymezen

Vyhodnocení připomínky:

V subkap. 6.1. SOUHRNNÉ HODNOCENÍ VLIVU PLOCH A KORIDORŮ NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ je v měřítku podrobnosti ZÚR posouzen záměr plochy rozvoje letiště Praha/Ruzyně (na str. 180 – 186). Toto posouzení je vč. prodloužení stávající dráhy; např. na str. 182 v souvislosti s hlukem se uvádí: „*Součástí záměru D300 je též rozšíření plochy letiště v prostoru u prahu THR 06 stávající hlavní dráhy RWY 06/24 (severozápadní část záměru). Toto rozšíření je vyvolané záměrem letiště na prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24 o 285 m ve směru 24 na požadovanou celkovou délku dráhy 4000 m. V souvislosti s rozšířením nedojde k rozšíření schváleného ochranného hlukového pásma letiště, vlivy této části záměru na akustickou situaci okolní zástavby (ve smyslu navýšení hluku z leteckého provozu vlivem záměru) se nepředpokládají.*“

8.r

- varianty nejsou hodnoceny, potřebnost dvou letišť v okolí Prahy nebo rozdělení provozu mezi letiště není vůbec řešeno, není definována ani celková přepravní kapacita v oblasti Prahy během příštích 5, 10, 15-ti let. Vlivem předchozích nedostatků nelze tedy ani správně vymezit lokality dotčené těmito vlivy, posuzovat vlivy a navrhovat monitoring

Vyhodnocení připomínky:

Vymezení plochy pro rozvoj letiště bylo provedeno na základě požadavků předaných zástupci firmy Český Aeroholding a.s. 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 subkap. 2.3.5 VPS D300: plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně.

V PÚR a následně i v 1. Akt PÚR je v čl. 131 vymezen rozvoj Letiště Praha Ruzyně, nutně muselo proběhnout i vyhodnocení a porovnání budoucího rozvoje s ohledem na ostatní relevantní letiště v ČR. Pořizovatel se navíc domnívá, že podle § 39 odst. 3 SZ, který uvádí: „*Ke stanoviskům, námitkám a připomínkám ve věcech, o kterých bylo rozhodnuto při schválení politiky územního rozvoje, se nepřihlíží.*“, uvozuje důvodnost navrhovaného záměru rozšíření Letiště Praha Ruzyně, protože napadený záměr je obsahem PÚR. Záměr rozšíření Letiště Praha Ruzyně je územně determinován, tzn. musejí to být navazující plochy na stávající letiště. Pokud je tedy takovýto záměr obsahem PÚR, znamená to, že již bylo rozhodnuto na „nejvyšší“ úrovni a ZÚR SK záměr musejí respektovat tzv. beze zbytku. Proto jakékoliv úvahy na zpochybňování tohoto záměru jsou z hlediska obsahu PÚR irelevantní.

Požadovaný rozbor nemůže být předmětem obsahu ZÚR, ale oborových celostátních dokumentací, resp. koncepcí, z nichž mohou být přebírány relevantní územní závěry. ZÚR nemohou tyto dokumentace suplovat nejen vzhledem k legislativně danému obsahu, ale i k rozsahu problematiky a nákladům na zpracování.

Oba záměry na rozšíření provozu na letiště Praha-Ruzyně i letiště Vodochody byly posouzeny samostatným procesem EIA, uzavřeným vydáním souhlasného stanoviska MŽP dle § 10 ZOPV. V obou případech bylo posouzení provedeno na základě vstupních údajů o předpokládaných výhledových intenzitách leteckého provozu. Vzhledem k tomu, že obě letiště jsou provozována nezávislými komerčními subjekty a orientují se na odlišné cílové skupiny klientů (uživatelů letiště) není možné na úrovni státních orgánů centrálně rozhodovat o potřebnosti či nepotřebnosti druhého letiště.

Kumulativní a synergické vlivy na akustickou situaci dotčeného území jsou v rámci Vyhodnocení SEA posouzeny (viz subkap. 6.2. textové části Vyhodnocení

SEA) se závěrem, že k nadlimitní hlukové zátěži některé části území, která by byla vyvolána provozem obou letišť, nebude docházet.

8.s

- limitní izofony kolem letiště naznačené ve VVURŮ a použité pro hodnocení synergie jsou zjevně zpracovány pro rozšíření letiště ale bez prodloužení původní dráhy, tedy pro jiný záměr než je navrhován v 2. AZÚR

Vyhodnocení připomínky:

V subkap. 6.1. SOUHRNNÉ HODNOCENÍ VLIVU PLOCH A KORIDORŮ NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ je v měřítku podrobnosti ZÚR posouzen záměr plochy rozvoje letiště Praha/Ruzyně (na str. 180 – 186). Toto posouzení je vč. prodloužení stávající dráhy; např. na str. 182 v souvislosti s hlukem se uvádí: „Součástí záměru D300 je též rozšíření plochy letiště v prostoru u prahu THR 06 stávající hlavní dráhy RWY 06/24 (severozápadní část záměru). Toto rozšíření je vyvolané záměrem letiště na prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24 o 285 m ve směru 24 na požadovanou celkovou délku dráhy 4000 m. V souvislosti s rozšířením nedojde k rozšíření schváleného ochranného hlukového pásma letiště, vlivy této části záměru na akustickou situaci okolní zástavby (ve smyslu navýšení hluku z leteckého provozu vlivem záměru) se nepředpokládají.“

Podklad pro zakres limitních izofon ve výkresu A.I. poskytl Český Aeroholding a.s., jako poskytovatel údajů o území ve smyslu § 27 odst. 3 stavebního zákona. Tvrzení podatele, že vlivy vymezení plochy VPS D300 v návrhu 2. Akt ZÚR SK na ŽP jsou zásadně odlišné od vlivů záměru, pro který bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP, resp. že v procesu EIA byl posuzován jiný záměr, neobstojí. Předmětná část plochy VPS D300 pro vzletové a přiblížovací prostory, která zahrnuje prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06L/24R, souvisí především s realizací bezpečnostních opatření a vymezení prostoru pro technické prvky dráhy (osvětlení atd.). Prostorové parametry záměru jsou velmi omezené (prodloužení cca o 285 m). Prodloužení této dráhy tedy nemá žádný vztah k počtu pohybů letadel a není vyvoláno žádným dalším zvýšením kapacity letiště nad rámec údajů prezentovaných v odůvodnění 2. Akt ZÚR SK. Vlivy na akustickou situaci a na obyvatelstvo v přilehlém území lze proto považovat za zanedbatelné.

8.t

- není uveden zdroj pro vyznačení limitních hlukových izofon, území zasažené nadlimitním hlukem se dle uvedených obrázků zvětšuje v okolí původní dráhy, kde by se logicky mělo po snížení nočního provozu a přenesení větší část denního provozu zmenšovat.

Vyhodnocení připomínky:

Podklad pro zakres limitních izofon ve výkresu A.I. poskytl Český Aeroholding a.s., jako poskytovatel údajů o území ve smyslu § 27 odst. 3 SZ.

Není úplně jasné, kterou „původní dráhu“ má podatel na mysli. Celá koncepce rozšíření letiště Praha/Ruzyně je založena na útlumu leteckého provozu na stávající dráze 12/30, která zasahuje do hustě obydlených částí severozápadního segmentu území hlavního města. Pokud jde o stávající dráhu s označením 06L/24R je rozšíření limitní izofony logickým důsledkem jejího „výhradního využívání pro vzlety a přistání letadel v noci“. V souladu s podmínkou č. 52 souhlasného stanoviska MŽP dle §10i ZOPV (č. j. 6816/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011) má být noční provoz na nové „paralelní dráze“ s označením 06R/24L vyloučen s výjimkou případů, kdy bude stávající dráha 06L/24R pro letecký provoz uzavřena.

8.u

- izofony nejsou označeny, není ani zřejmé, jak bylo naloženo s nepřesností výpočtu naznačených izofon z hlediska zajištění ochrany veřejného zdraví,

zda se jedná o denní nebo noční hluk, apod.

Vyhodnocení připomínky:

Předmětná limitní izofona má charakter obalové křivky zahrnující všechna území s předpokladem překročení platných hlukových limitů pro leteckou dopravu v noci (L_{Aeq} 50dB) a logicky svým rozsahem plně překrývá území s předpokládaným překročením hlukového limitu ve dne (L_{Aeq} 60dB). Proto není ani uvedeno, zda se jedná o denní nebo noční hluk. Pokud jde o nepřesnosti a nejistoty výpočtu, lze důvodně předpokládat, že jejich vliv na změnu rozsahu dotčeného území je v měřítku zpracování zanedbatelný. V rámci Vyhodnocení SEA je s celým takto vymezeným územím pracováno jako s územím, kde existuje potenciální riziko překročení hlukových limitů, mj. též jako podklad pro posouzení kumulativních a synergických vlivů ve spojení s ostatními plochami a koridory nadmístního významu, vymezenými v ZÚR SK. Skutečný rozsah území „překročením hlukových limitů“ bude přirozeně menší.

8.v Kap. 12.4. Shrnutí hodnocení výsledků

- uvedeno nesprávné hodnocení hlukové situace provedené bez znalosti současného stavu, hluková situace pro současný stav (po roce 2012 a dále) není uvedena, VVURÚ pracuje a srovnává záměr se stavem roku 2005, který je označen jako nejvhodnější podklad

Vyhodnocení připomínky:

Zpracovatel VVURÚ pro posouzení využil dostupné relevantní podklady a je přesvědčen o jejich dostatečnosti a úplnosti z hlediska validity prezentovaných závěrů.

Ve Vyhodnocení SEA se na str. 78 – 79 uvádí ke Strategickým hlukovým mapám (SHM): „...jsou vytvářeny na základě ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a snižování hluku ve venkovním prostředí (Environmental Noise Directive – END). Tato směrnice byla v roce 2006 implementována do naší legislativy pomocí novely zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a vyhláškou č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování. V České republice jsou mapy zpracovány pro aglomerace Prahy, Brna a Ostravy, pro letiště Praha/Ruzyně, pro hlavní silnice ...“ a dále se uvádí: „Publikované mapy byly vytvořeny v roce 2007 na podkladě dat z roku 2005. V současné době probíhá II. etapa mapování na podkladě dat z r. 2010, tato data však zatím nebyla na portálu zveřejněna.“

Informace o současném stavu složek ŽP jsou pouze jedním ze vstupů do procesu posouzení vlivů na ŽP. Z tohoto hlediska je podstatnější predikce (v daném případě) akustické situace v době dokončení a zprovoznění stavby, pro kterou jsou daná plocha nebo koridor vymezeny včetně zohlednění vlivu dokončení a provozu dalších staveb v plochách a koridorech vymezených v platných ZÚR SK jako podkladu pro posouzení kumulativních a synergických vlivů. Tyto požadavky jsou v podrobnosti odpovídající měřítku ZÚR naplněny v kap. 6 textové části Vyhodnocení SEA. Vlastní posouzení plochy VPS D300 je provedeno na základě prognózovaného stavu hlukové zátěže po realizaci záměru při zohlednění podmínek vydaného Stanoviska MŽP dle § 10i ZOPV, č. j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011.

8.w

- tvrzení, že při současném stavu na letišti zasahuje noční izofona hustě obydlená území Prahy je nesprávné a ryze účelové, protože nad centrální Prahou je provoz možný pouze za výjimečných provozních stavů, limitní izofona pro noční hluk v okolí dráhy 12/30 nezasahuje hustě obydlená území Prahy, pravidelný dlouhodobý noční provoz s největšími dopady na zdraví na této dráze neexistuje

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka je zavádějící. Vyhodnocení SEA se v textu nezmiňuje o leteckém provozu nad centrální částí Prahy, ale o tom, že provoz dráhy 12/30 zasahuje do hustě obydlené území v severozápadním segmentu města. Tento údaj je ve shodě se skutečností.

8.x

- hodnocení záměru je výrazně ovlivněno záměnou současného stavu za evidentně nerealizovatelnou variantu navrhovanou právě v dokumentaci EIA, spočívající v nereálném návrhu na přenesení provozu nad Prahu po roce 2020, Hodnocení je neobjektivní a provedené na základě nedostatečných a neaktuálních podkladů

Vyhodnocení připomínky:

Jedná se o ničím nepodložené a mylné názory podatelky, resp. firmy Frank Bold advokáti, s. r. o., které používají odpůrci navrženého rozvoje letiště Praha/Ruzyně (viz též vyhodnocení výše uvedených připomínek Městské části Praha – Dolní Chabry). Zpracovatel VVURÚ pro posouzení využil dostupné relevantní podklady a je přesvědčen o jejich dostatečnosti a úplnosti z hlediska validity prezentovaných závěrů.

Obsah připomínky je zmatečný. Není zřejmé, co je myšleno „...záměnou současného stavu za evidentně nerealizovanou variantu navrhovanou v dokumentaci EIA“ ? Tvzení o „...přenesení provozu nad Prahu po r. 2020...“ je zcela mylné. Posuzovaný záměr má jako jeden z hlavních cílů zásadní omezení provozu nad hustě osídlenými částmi Prahy v severozápadním segmentu jejího území.

8.y Kap. 12.5 Porovnání variant řešení

- byla zcela opominuta varianta rozvoje již existujícího letiště ve Vodochodech, přestože zde bylo provedeno posuzování vlivů (EIA) stejně jako v případě letiště Praha/Ruzyně a předpokládá se zahájení mezinárodní přepravy. Letiště ve Vodochodech je pouze okrajově zmiňováno v souvislosti s jinými záměry.

Vyhodnocení připomínky:

Vymezení plochy pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně bylo provedeno na základě požadavků předaných zástupci firmy Český Aerohodiny a.s. 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 subkap. 2.3.5 VPS D300: plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně.

Případné působení kumulativních a synergických vlivů rozšíření letiště Praha – Ruzyně a letiště Vodochody je posouzeno v subkap. 6.2.2. Vyhodnocení SEA s tímto závěrem: „Kumulativní působení hluku z Letiště Václava Havla Praha po realizaci záměru D300 a hluku z rozšířeného letiště Vodochody. V tomto případě je nutno uvažovat nejen nadlimitními izofonami, ale též s kumulací hluku na podlimitních úrovních – tj. s potenciálním rizikem překročení limitu v případě společného působení obou záměrů i na plochách, kde je již hluk z jednoho či druhého záměru podlimitní. Vzhledem ke způsobu sčítání akustického tlaku je možné s jistotou konstatovat, že nedojde-li k průmětu na úrovni izofon s pětidecibelovou rezervou vůči limitu, pak v žádné části území nebude překročen limit ani při společném působení obou záměrů. Toto vyhodnocení je vzhledem k odlišnému rozsahu hodnocené oblasti provedeno na podkladě grafického vymezení limitních izofon včetně zmíněné rezervy -5dB. Z výkresu je patrné, že k překryvu izofon „limit - 5dB“ nedochází. Společné působení obou letišť se tedy neprojeví zvýšením rozsahu území s překročením limitu pro hluk z letecké dopravy.“

K zahrnutí rozvoje letiště Vodochody do 2. Akt ZÚR SK nebyl věcný ani formální důvod. S jeho rozvojem není spojen požadavek na vymezení plochy nebo koridoru nadmístního významu. 2. Akt ZÚR SK je pořizována podle ust. § 42 odst. 6 SZ a obsahují výhradně plochy a koridory, jejichž vymezení v původních ZÚR SK (2011) bylo rozhodnutím příslušných soudů zrušeno (viz též 5. připomínka Městské části Praha – Dolní Chabry, podklad zpracovaný firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.).

8.z Příloha 2 k VVURÚ

Vzhledem k tomu, že příloha 2 VVURÚ je výtahem ze stanoviska MŽP, č. j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011 k dokumentaci EIA, která se vztahuje k odlišnému rozsahu záměru na rozšíření letiště v Ruzyni a navíc vychází ze stavu území v roce 2006, nelze tuto přílohu využít jako podklad pro hodnocení vlivů záměru předkládaného v 2.AZÚR a pro přijímání úkolů a opatření omezujících rozvoj okolních obcí.

Uvedená garance generálního ředitele v příloze 2 se rovněž vztahuje k jiné podobě záměru, než který je předkládán v 2. AZÚR, a proto je ve vztahu k projednávanému záměru D300 zjevně nezávazná.

S ohledem na výše uvedené nedostatky požadujeme ve vztahu k záměru D300 přepracování VVURÚ podle aktuálních podkladů tak, aby byl hodnocen celý rozsah záměru na rozšíření letiště navrhovaný v 2.AZÚR, tedy včetně prodloužení původní dráhy pro velkokapacitní letadla.

Vyhodnocení připomínky:

Zmiňovaná Příloha 2 je informativní (výtah ze stanoviska MŽP a rovněž tak i garance generálního ředitele).

Bylo by od zpracovatele krajně neprofesionální, kdyby v souvislosti se záměrem na výstavbu nové paralelní dráhy nevzal relevantní (hlavně s ohledem na § 36 odst. 3 SZ) části vyhodnocení EIA v úvahu. V subkap. 6.1. SOUHRNNÉ HODNOCENÍ VLIVU PLOCH A KORIDORŮ NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ je podrobně posouzen záměr plochy rozvoje letiště Praha/Ruzyně (na str. 180 – 186). Toto posouzení je vč. prodloužení stávající dráhy; např. na str. 182 v souvislosti s hlukem se uvádí: „*Součástí záměru D300 je též rozšíření plochy letiště v prostoru u prahu THR 06 stávající hlavní dráhy RWY 06/24 (severozápadní část záměru). Toto rozšíření je vyvolané záměrem letiště na prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24 o 285 m ve směru 24 na požadovanou celkovou délku dráhy 4000 m. V souvislosti s rozšířením nedojde k rozšíření schváleného ochranného hlukového pásma letiště, vlivy této části záměru na akustickou situaci okolní zástavby (ve smyslu navýšení hluku z leteckého provozu vlivem záměru) se nepředpokládají.*“

S ohledem na výše uvedené vyhodnocení připomínek není žádný relevantní důvod ve vztahu k záměru VPS D300 na přepracování VVURÚ, protože zpracovatel pro posouzení využil dostupné relevantní podklady a je přesvědčen o jejich dostatečnosti a úplnosti z hlediska validity prezentovaných závěrů a protože byl hodnocen celý rozsah záměru na rozšíření letiště navrhovaný v 2. Akt ZÚR SK, tedy včetně prodloužení původní dráhy.

Předmětná část plochy VPS D300 pro vzletové a přiblížovací prostory, která zahrnuje prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24, souvisí především s realizací bezpečnostních opatření a vymezení prostoru pro technické prvky dráhy (osvětlení atd.). Prostorové parametry záměru jsou velmi omezené (prodloužení cca o 285 m). Prodloužení této dráhy tedy nemá žádný vztah k počtu pohybů letadel a není vyvoláno žádným dalším zvýšením kapacity letiště nad rámec údajů prezentovaných v odůvodnění 2A-ZÚR SK. Vlivy na akustickou situaci a na obyvatelstvo v přilehlém území lze proto považovat za zanedbatelné.

Městská část **Praha - Křeslice**, Štychova 2/34, 104 00 Praha 114, č. j. 179889/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016

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

Připomínka:

Nesouhlasíme s 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.

Vyhodnocení připomínky:

Koridor VPS D054 bude v návrhu 2. Akt ZÚR SK ponechán z důvodů uvedených v rámci vyhodnocení 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. Obecně - zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR

Návrh AZUR je již druhou aktualizací původních Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Textově se jedná o úpravy a doplnění původního textu ZUR Středočeského kraje, ve znění již dříve schválené 1. Aktualizace.

Text tak působí zmatečně a nesrozumitelně. Je velmi složité se v něm vyznat, a to nejen pro laickou veřejnost, což v žádném případě nepřispívá k plnění účelu tohoto zásadního dokumentu územního rozvoje kraje.

Vyhodnocení připomínky:

Zpracovatel a pořizovatel při řešení 2. Akt ZÚR SK pouze reagují na judikáty soudů, které požadují naprosto pregnantní vyjadřování, hlavně co se týče výrokové části 2. Akt ZÚR SK. Proto bylo použito jako vzor poslední znění Legislativních pravidel vlády (schválených usnesením vlády ze dne 19. 3. 1998 č. 188 změněná dalšími usneseními vlády).

Při koncipování výrokové části 2. Akt ZÚR SK se velmi obtížně vkládají, mění, příp. zrušují články z původních ZÚR SK, tak aby výroková část 2. Akt ZÚR SK byla co nejpresnější, konzistentní a zároveň co možná nejméně napadnutelná žalobními návrhy. Všechny změny článků jsou pak analyzovány v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK.

Po vydání 2. Akt ZÚR SK pořizovatel zajistí pro lepší orientaci v dokumentu vyhotovení ZÚR SK zahrnující právní stav po vydání 2. Akt ZÚR SK a toto vyhotovení opatří záznamem o účinnosti (viz § 42 odst. 4 SZ).

Připomínka:

2. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky

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). 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 nezaplatitelná 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". Stavba na tyto logické důsledky však není koncipována, a s ohledem na blízkost zástavby ani nemůže být.

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.

Vyhodnocení připomínky:

Posouzení potřeby je obsaženo v subkap. 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 „Vestecé spojky“ do jiného kapacitního radiálního tahu, a to na dálnici D1. Význam „Vestecé 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 „Vestecé spojky“ nedotýká. Vestecá spojka by po dokončení SOKP neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy, která je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

Představa uvedená v připomínce, že by se Vestecá spojka stala „souběžným, paralelním vedením dálnic vedle SOKP“ je důsledkem naprostého nepochopení funkcí jednotlivých silničních staveb. Také další teze připomínky, že Vestecá 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.

Středočeský kraj dlouhodobě záměr na výstavbu Vestecé spojky podporuje:

- byl schválen ÚP VÚC Pražského regionu, z něhož byl koridor Vestecé spojky převzat bez věcné změny (dle § 187 odst. 2) do ZÚR SK, které schválilo Zastupitelstvo Středočeského kraje (v r. 2011);
- po zrušení koridoru soudy (v r. 2013) rozhodla Rada Středočeského kraje dne 6. 3. 2013 usn. č. 038-09/2013/RK ochránit území formou stavební uzávěry do doby vydání aktualizace ZÚR SK (s obnovenou kodifikací záměru) dle § 97 odst. 2 SZ a dne 2. 12. bylo v tomto smyslu vydáno OOP „Územní opatření o stavební uzávěře pro koridor Vestecé spojky“;
- Zastupitelstvo Středočeského kraje rozhodlo o pořízení této 2. Akt ZÚR SK ve dnech 23. a 27. 6. 2014 usn. č. 54-12/2014/ZK.

Připomínka:

3. Neurčité vymezení koridorů, nepřímá aktualizace

Koridor pro umístění stavby D054 (Vestecá spojka) je zahrnut mezi koridory veřejně prospěšné dopravní infrastruktury. To je sice v souladu s ustanovení § 170 StavZ ale toto vymezení je neproste nedostatečné z hlediska určitosti. Bod 17. AZUR (čl. 138 písm. b) stanoví cit:

„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 Vestecá spojka) se vymezuje v proměnné šířce od 80 m do 180 m“.

Výkres veřejně prospěšných staveb a opatření pak obsahuje pouze modrou linku jednotné šíře bez bližšího upřesnění šíře koridoru. Není tedy zřejmé, jak bude posuzováno naplnění ustanovení § 4 zákona o vyvlastnění, které stanoví „Vyvlastnění lze provést jen v takovém rozsahu, který je nezbytný k dosažení účelu vyvlastnění stanoveného zvláštním zákonem.“

Z grafické části AZUR (výkres I2 – koridory) pak sice je seznatelná v textové části proměnlivá šíře obou koridorů, nelze však z výkresu v měřítku 1:100 000 v

žádném případě zjistit (lokalizovat), jaká konkrétní šíře koridoru má v určitém konkrétním místě „na trase“ být. Tato skutečnost zakládá **neurčitost a nepřezkoumatelnost AZUR**.

Návrh AZUR též nepřímou aktualizuje vymezení koridoru Václavické spojky, který byl novelizován již v 1. AZUR a není předmětem 2. AZUR.

Vyhodnocení připomínky:

I z této námitky je patrné, že podatel zcela nepochopil význam, obsah a hierarchii územně plánovací dokumentace, resp. proces její tvorby a pořizování. Již z názvu OOP – Zásady územního rozvoje – a měřítko zpracování je patrná velká míra obecnosti a do jisté míry tedy neurčitosti, tzn. že popis různých stávajících či navrhovaných skutečností odpovídá měřítku zpracování. Obdobně je tomu u PÚR, v níž jsou pouze vyjmenovávány jednotlivé záměry s důvody vymezení a příp. stanoveny úkoly pro územní plánování. Teprve ZÚR záměry z PÚR konkretizují v příslušném měřítku zpracování (obdobný je vztah ZÚR a územního plánu).

2. Akt ZÚR SK určuje šířku předmětného koridoru Vestecké spojky v proměnné šířce od 80 m do 180 m, což je obsah bodu 17. výrokové části 2. Akt ZÚR SK, který upravuje článek (138) textové části ZÚR SK a ta koresponduje s grafickou částí 2. Akt ZÚR SK - výkresem I.2. Plochy a koridory nadmístního významu, v němž je koridor znázorněn v měřítku zpracování 2. Akt ZÚR SK 1 : 100 000.

Výkres I.4. VPS a opatření pak pouze znázorňuje, které stavby určuje 2. Akt ZÚR SK jako veřejně prospěšné a tento výkres koresponduje s tabulkou, v níž jsou jednotlivé VPS specifikovány [viz body 23. – 28. výrokové části 2. Akt ZÚR SK, které upravují čl. (230) původních ZÚR SK]. Takže logicky je tento výkres (VPS) pouze informativní a pro „dotčení pozemků“ je rozhodující výkres I.2. Plochy a koridory nadmístního významu (samozřejmě vzhledem k měřítku zpracování). Pro vyloučení se pak používá dokumentace v mnohem podrobnějším měřítku a v jiných řízeních, než je pořizování ZÚR.

V bodu 17. výrokové části 2. Akt ZÚR SK byl článek (138) 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 písm. b) týká, ve snaze vyloučit jakékoliv nejasnosti, bylo u obou staveb v písm. b) doplněno označení dotčeného koridoru. Při ponechání pouhého označení Václavická a Vestecká spojka se objevila možnost záměny. Při 1. aktualizaci ZÚR SK, byl v tomto písm. 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:

4. Návrh AZUR 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).

2. AZUR 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 popíšu a vyhodnotí zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad Územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje."*

Vyhodnocení připomínky:

Výběr variant byl ukončen při zpracování a následném schválení (2006) ÚP VÚC Pražského regionu. ÚP příslušných obcí počítají dlouhodobě se záměrem Vestecké spojky (v 90. letech minulého století), která byla mj. zakotvena ve stále platném Územního pánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (schválen 1999). Vzhledem k vysoké urbanizaci území na jižním okraji Prahy nemá (a neměla) stávající trasa Vestecké spojky variantu.

Obecně k posuzování variant:

Pořizovatel k argumentaci o invariantnosti uvádí, že požadavek zákona na variabilitu záměrů není mandatorní a je omezen na situace, kde variabilita má smysl. Obecný požadavek ustanovení § 36 odst. 1 SZ nelze rozhodně vykládat tak, že všechny záměry, které v zásadách jsou, musí mít vedle nulové varianty (nepřijetí záměru) minimálně dvě další aktivní varianty. Skutečnost, že území Prahy a jeho bezprostředního okolí je několik set let osídleno a stále intenzivně poslední století dosídlováno, vede k tomu, že mnoho záměrů má pouze jediné možné řešení a konkuruje mu tak pouze neřešení. MŽP a další DO mohly ve svých stanoviscích v rámci společného jednání (podle § 37 odst. 2 SZ) rozporovat skutečnost, že záměr je koncipován v 2. Akt ZÚR SK v jedné aktivní variantě.

Soudní orgány se postavily k této problematice jednoznačně; pořizovatel uvádí pouze teze z rozsudku Městského soudu v Praze (č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016): *„Tento návrhový bod se týká patrně nejzásadnější výhrady navrhovatelů, a to je absence předložení návrhu AZÚR ve variantním řešení. K této námitce je třeba předně zásadně přisvědčit odpůrci v tom, že ani z navrhovatelů odkazovaných ustanovení právních předpisů, ani z judikatury nelze dovodit nutnost zpracování návrhu ZÚR (resp. AZÚR) ve variantách, a to ani obecně, ani v konkrétním posuzovaném případě.*

Ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona, na něž navrhovatelé poukazují, toliko stanoví, že pokud návrh ZÚR obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě projednání návrhu a VVURÚ zastupitelstvo kraje nejvhodnější varianty. Již z dikce tohoto ustanovení (je uvozeno slovem „pokud“) je tedy zřejmé, že stavební zákon počítá s tím, a to spíše jako s obvyklým případem, že návrh ZÚR bude předkládán jako invariantní.

Pokud jde o navrhovatelů zmiňovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. ledna 2011, č. j. 7 Ao 7/2010 – 133, ani z něj nelze dovodit principiální nutnost, aby návrh AZÚR byl, pokud jde o vedení SOKP, předložen ve variantách.

Je-li tedy námitka vedena v té rovině, že AZÚR trpí nezákonností proto, že její návrh byl předložen jako invariantní, nelze tuto námitku považovat za důvodnou, neboť navrhovatelé nepřednesli argumentaci, jež by takový závěr odůvodňovala.“

K tomuto použitému identickému bodu (invariantnost návrhu) NSS uvádí v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017, který se týkal zamítnutí kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů právě do rozsudku Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy: *„Také u tohoto bodu Nejvyšší správní soud konstatuje, že vznesenou námitku již velmi podrobně vypořádal městský soud v napadeném rozsudku. Jeho závěry jsou logické, opřené o relevantní ustanovení právních předpisů a judikaturu a mají oporu ve spise (resp. v AZÚR, VVURÚ a souvisejících podkladech). Nejvyšší správní soud se s nimi ztotožňuje a odkazuje na ně.“* a dále: *„Pouze pro úplnost lze znovu zopakovat, že zpracovatel ZÚR či jejich aktualizace nemá obecně povinnost zpracovat různé varianty řešení (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, nebo ze dne 12. 5. 2016, č. j. 6 As 174/2015 - 72). Jiný závěr nelze vyvodit ani z judikatury zdejšího soudu citované stěžovateli v kasační stížnosti, z níž vyplývá pouze to, že je-li návrh ÚPD schvalován*

jako invariantní, je nezbytné to dostatečně a přesvědčivě odůvodnit.“ a konečně: „**Opětovně je třeba připomenout, že soudy ve správním soudnictví nemají pravomoc nahrazovat vůli pořizovatele ÚPD, na místě je naopak zdrženlivost vůči zásahům do práva na samosprávu.**“

Připomínka:

5. 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, s ohledem na jejich umístění na území hl. m. Prahy.

Zásadní problém spočívá v tom, že ani v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy však tyto části vymezeny a vyhodnoceny nejsou. Tyto klíčové části koridoru Vestecké spojky, u nichž se vliv koridoru Vestecké spojky kumuluje s vlivy existujících dopravních staveb (dálnice D1, silnice 3. třídy Kunratická - K Labeškám) a dalších záměrů vyvolávajících zvýšenou dopravní zátěž (viz např. záměr stavby Propojovací komunikace Formanská - EXIT 4 a administrativní a obytný soubor Praha - Újezd) nejsou vyhodnoceny v žádné územně plánovací dokumentaci, 2. AZUR není v tomto smyslu nikterak koordinována se ZUR hl.m. Prahy.

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.

Tvrzení z odůvodnění AZUR, že EXIT 4 není zakreslen v ZUR Praha z důvodů „metodických“, je nepravdivé a v rozporu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona. Podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) a i) je cit: *„plochou nadmístního, popřípadě republikového významu plocha, která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu, i) koridorem plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy.“*

Podle ustanovení § 36 odst. 1 první věta stavebního zákona cit: *„Zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití.“*

Křižovatka MUK EXIT 4 na samé hranici dvou krajů, křížící koridor republikového významu (dálnice D1) s koridorem krajského významu (Vestecská spojka), s očekávanými průjezdy na úrovni přesahující 100.000 vozidel denně, jednoznačně je koridorem nadmístního významu.

Vyhodnocení 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. Vestecská 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 Vestecskou 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 Vestecské 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 Vestecské spojky a dálnice D1) a křížení Vestecské 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 Vestecské 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. V bodu 20. výrokové části 2. Akt ZÚR SK bylo do článku (143) vloženo 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 lokalit Zdiměřice – Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy) a dále na jižním a východním okraji městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře),*
- *minimalizovat vlivy na odtokové poměry Vestecského potoka a Olšanského potoka při křížení záplavových území a na retenční nádrž Vestec,*
- *minimalizovat vlivy na předměty ochrany přírodní památky a RBC ÚSES Hrnčířské louky, zejména v období výstavby“.*

Vymezený koridor VPS D054 se dostává do blízkého kontaktu se západním okrajem obytné zástavby v lokalitách Zdiměřice – Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy) a s jižním a východním okrajem zástavby městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře), kde lze očekávat nárůst hlukové zátěže. Z tohoto důvodu je 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 Vestecského 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. 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.

V bodu 20. výrokové části 2. Akt ZÚR SK bylo do článku (143) vloženo 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 Zdiměřice – Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy) 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.“

Ze závěrů posouzení koridoru VPS D054 vyplynula rizika zhoršení kvality obytného prostředí v okrajových částech obytné zástavby v lokalitách Zdiměřice – Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy) a na jižním a východním okraji lokality Hrnčíře (městská část Praha – Šeberov). S odkazem na ust. § 43 odst. 3 SZ proto VVURÚ část A – vyhodnocení SEA pro tento koridor doporučuje zahrnout do návrhu 2. Akt ZÚR SK úkol pro územní plánování upřesnit vymezení koridoru v územních plánech uvedených obcí s cílem minimalizace vlivů (emise a hluk z dopravy) na existující obytnou zástavbu. Město Jesenice je zahrnuto záměrně, neboť ochrana zástavby v lokalitách Zdiměřice – Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy) bude pravděpodobně vyžadovat úpravu směrového řešení trasy již na území města Jesenice.

Koridor VPS 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 Drazdů (město Jesenice) vymezený koridor okrajově zasahuje drobnou enklávu hospodářského lesa. Vzhledem k nízké lesnatosti dotčeného území a vzájemné prostorové dispozici, která vytváří dobré předpoklady pro vymezení trasy komunikace v rámci koridoru bez zásahu do lesního porostu, navrhuje VVURÚ část A – vyhodnocení SEA zpracovat 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 úrovněné křižovatky.

Ve shodě s pořizovatelem 1. aktualizace ZÚR hl. m. Prahy v reakci na napadení těchto záměrů žalobou se dá použít vyjádření, které respektoval i Městský soud v Praze: „Odpůrce k tomuto bodu uvedl, že nadmístní význam je definován pro účely hlavního města Prahy v ust. § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona vágně, v praxi je tedy třeba hledat rozumnou hranici toho, co má být v zásadách a co již nikoliv, přičemž vodítkem by měla být podle odpůrce obecná dikce § 36 stavebního zákona.“ Pořizovatel 2. Akt ZÚR SK k tomuto vyjádření dodává, že je nutné u pojmu nadmístní význam rozlišovat dvě hierarchické úrovně –

horizontální/územní a vertikální/významovou. Např. navrhované oplocení areálu, které zasahuje území dvou obcí, není zjevně nadmístního významu; naopak silniční obchvat na silnici I. třídy, který je navrhován pouze na území jedné obce, je nadmístního významu. V tomto smyslu jsou řešeny i ZÚR SK (a 2. Akt ZÚR SK), kdy např. u koridorů dopravní infrastruktury jsou navrhovány záměry (či úpravy) na dálnicích, bývalých rychlostních komunikacích, silnicích I. třídy a jen vybraných silnicích II. třídy.

K otázce co je a není plocha či koridor nadmístního významu se vyjádřil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016, kde se uvádí: „Z výše citovaných ustanovení (§ 36 odst. 1 a 3; § 2 odst. 1 písm. h stavebního zákona - doplněno pořizovatelem) je zřejmé, že stanovení ploch nadmístního významu je teprve úkolem ZÚR. Není tedy tomu tak, že by principiálně existovala nějaká plocha splňující kritérium plochy nadmístního významu a ZÚR se měly pouze omezit na deklarování této vlastnosti. Pořizovatel je při jejich vymezení volný v tom směru, že pro účely ZÚR takové plochy teprve definuje, přičemž je v zásadě limitován toliko dvěma hledisky – tyto plochy musí splňovat definici ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona, tedy v případě hlavního města Prahy musí jít o plochy celoměstského významu, zároveň musí respektovat záповěď vymezenou v ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona, tedy nesmí dosáhnout podrobnosti, jež přísluší nižším úrovním územně plánovací dokumentace či rozhodování v území. Pokud tedy úvaha pořizovatele vtělená do odůvodnění ZÚR respektuje tyto základní limity, v zásadě se stanovení těchto ploch vymyká soudnímu přezkumu OOP, neboť již přesahuje limity stanovené v ustanovení § 101d odst. 2 s. ř. s. **V obecné rovině tedy soud není a nemůže být povolán k tomu, aby rozhodl na věcné úrovni polemiku o tom, zda nějaká plocha má být či nemá být zavzata do ZÚR jako plocha nadmístního významu.**

Připomínka:

6. 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, proveditelnosti, reálnost a účelnost koridoru Vestecké spojky (k tomu viz bod 2 této části).

Vyhodnocení připomínky:

Firma Frank Bold advokáti s. r. o. přehlédla dost podstatný detail: koridor D054 (Vestecká spojka) **nebyl obsahem PÚR a není obsahem ani 1. Akt PÚR**, takže veškeré meldování o „nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje“ je zcela irrelevantní a vyznívá velice absurdně. Je to další potvrzení názoru

pořizovatele o opakujícím se uvádění údajných rozporů jakýchkoli záměrů s čímkoli, které jsou zcela bezobsažné a nekonkrétní (viz Poznámka 1 na str. 4).

V subkap. 2.3. Zdůvodnění VPS zařazených do 2. Akt ZÚR SK je na str. 18 a 19 odůvodnění návrhu Vestecké spojky. Na str. 47 – 49 je zdůvodnění výrokové části, požadavků na využití koridoru a úkolů pro územní plánování.

Připomínka:

7. 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 úrovnovými 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). Respektive, že zda po realizaci záměru Vestecké spojky klesne stávající nadlimitní zatížení pod úroveň maximálních přípustných limitů. Posouzení pak nesmyslně „salámovým řešením“ deleguje na nejnižší jednotky výkonu veřejné správy, přičemž však není reálné dělat např. posouzení vlivů na veřejné zdraví v každé obci při přípravě územního plánu v odpovídající kvalitě a rozsahu s požadovanými reálnými výsledky předpokládaných opatření. Návrh AZUR vůbec nevyhodnocuje, zda záměr Vestecké spojky je i přes výše uvedená obecně formulovaná opatření realizovatelný, jeho zjevným cílem je prosadit koridor Vestecké spojky do příslušné ÚPD za každou cenu.

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).

Postup pořizovatele AZUR je též v **rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 StavZ**, zejména s cílem 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, zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti a prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.

Výše uvedené úzce souvisí s **identifikovaným překračováním závazných hygienických limitů hluku a imisních limitů znečištění ovzduší** (k tomu viz níže body 9 a 10). Již v současném stavu jsou v lokalitě plánovaného záměru Vestecké spojky překračovány závazné hygienické limity hluku a imisní limity ovzduší. Další navýšení již nadlimitní zátěže v důsledku realizace záměru je přitom nepřipustné (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31.1.2012, č.j. 1 As 135/2011 – 246).

Lze souhlasit s tvrzením pořizovatele, že překračování limitů samo o sobě nemůže vyjmout část území z územní regulace a neumožnit zde realizaci žádných nových záměrů. **Nové záměry v AZUR však nesmí být zjevně nerealizovatelné.** Nelze v této fázi věc vyřešit tím, že AZUR bude odkazovat na to, že dojde k prověřování (a případnému neschválení nové komunikace) až v následném procesu rozhodování v území, tj. v územním řízení. Stejně tak nelze „salámovým řešením“ přenést opatření do územních plánů obcí, **aniž by bylo prokázáno, že tato opatření vůbec mohou zajistit realizaci záměru při nyní definovaných limitech využití území.**

Podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona cit: „*Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území*“. **Tento zákonný požadavek jasně vyžaduje posoudit realizovatelnost navrhovaných staveb již v rámci v VVURÚ (SEA) k AZUR.**

Při překročení veřejnoprávních limitů využití území (zde hluk a ovzduší) musí být již na úrovni AZUR prokázáno, že definovanými opatřeními dojde i s očekávaným příspěvkem záměru (přesun dopravy i nově generovaná doprava po Vestecké spojnici, tj. další hluk a imise znečišťujících látek do ovzduší) k snížení nadlimitního stavu na limitní úroveň a tedy k nápravě stávajícího nezákonného stavu. Pouze za předpokladu, že se řádným posouzením kumulativních a synergických vlivů prokáže (při užití korektivu § 13 zákona č. 17/1992 Sb.), že navržená územně plánovací opatření povedou k podlimitnímu stavu, může být záměr Vestecké spojky považován za akceptovatelný.

K tomuto posouzení však v rámci návrhu AZUR nedošlo, viz níže body 8 až 10.

Schválením 2. AZUR by byl vytvořen předpoklad pro zatížení území lidskou činností nad míru únosného a přípustného zatížení a tím i k ohrožení požadavků ochrany veřejného zdraví a životního prostředí. Ačkoliv je hrozba těchto důsledků zřejmá, nejsou v rámci pořizování 2. AZUR navrhována prokazatelně efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit.

Vyhodnocení 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 např. v 1. Akt PÚR jsou stanoveny úkoly nejen pro řešení ZÚR, ale i pro řešení ÚP (příp. i pro rozhodování v území).

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

Navíc se v připomínce zaměřuje 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.

K připomínce, že „postup pořizovatele 2. Akt ZÚR SK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 SZ“:

postup zpracovatele 2. Akt ZÚR SK je v souladu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 SZ, zejména s cílem 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, zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti a prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání, což potvrzuje i Vyhodnocení SEA (viz např. str. 268 či Příloha č. 1 str. 14 – 17).

K připomínce, že „schválením 2. Akt ZÚR SK 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. Akt ZÚR SK navrhována prokazatelně efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit“:

jsou navrhována taková opatření, která odpovídají úrovni ZÚR. Vyhodnocení SEA nepotvrdilo, že by existoval takový významný negativní vliv, kvůli němuž by záměr nemohl být realizován. V subkap. 12.4. SHRUTÍ VÝSLEDKŮ HODNOCENÍ 2A-ZÚR SK je pro VPS D054 – propojení Vestec (II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecská spojka) uvedeno: „Pozitivním vlivem záměru tak bude odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu. Nejvýraznější bude ulehčení dopravní situace v okolí silnice II/603 (ulice Vídeňská) a dále pak na území městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčíře. Význam tohoto záměru je umožnit vyšší využívání SOKP pro vnitroměstské vazby a umožnit rozvedení cílové regionální dopravy z příměstského prostoru jižně od Prahy. Záměr tak přispěje ke zlepšení imisní situace v okolí silnice II/603, městské části Praha – Šeberov a její části Hrnčíře. Provoz Vestecské 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 Hrnčíře), je nutno očekávat zhoršení kvality ovzduší a nárůst hlukové zátěže. V místech přiblížení silnice k obytné zástavbě je třeba realizovat opatření k minimalizaci vlivů na obyvatele (vegetační úpravy, protihluková opatření, zajištění průchodnosti území). Krátkodobé lokální vlivy představují dočasný nárůst imisní a hlukové zátěže a zhoršení pohody bydlení v bezprostředním okolí stavby a podél přístupových tras při výstavbě záměru“.

V roce 2012 proběhly dvě posouzení EIA: 1. Exit 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice a 2. Vestecská spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603. 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.

Podatelka 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 ŽP, 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:

8. Zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a imisního zatížení

Při posuzování hlukového a imisního zatížení vychází pořizovatel a zpracovatel VVURÚ (SEA) ze zcela zastaralých a nepoužitelných podkladů. Hlukové posouzení činí na podkladě strategických hlukových map z roku 2007, která byla zpracována na základě údajů z roku 2005 (tj. více než 11 let nazpět!).

Posouzení stavu kvality ovzduší je zpracováno na základě údajů z let 2011 – 2013.

Dopravní podklady, která jsou klíčové jak pro posuzování vlivů na ovzduší a hlukovou situaci, jsou převzaty z celostátního sčítání dopravy v roce 2010, tj. na podkladě údajů z roku 2009.

K tomu důrazně upozorňujeme, že reálná situace v roce 2016 je zcela odlišná, a to především z důvodu realizace a zprovoznění jižního segmentu Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v roce 2010 a z důvodu dynamicky se rozvíjejícího regionu pražské suburbie. Vliv stavby jižního segmentu SOKP nebyl posouzen, jak vyplývá např. ze str. 64 SEA).

Výše uvedené podklady jsou proto nepoužitelné, vyhodnocení SEA provedené na jejich podkladě je zatíženo zcela zásadní nepřesností a nepřezkoumatelností.

Vyhodnocení připomínek:

viz též předchozí 7. připomínka *Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování*

Použité podklady jsou uváděny v rámci příslušných kap. Vyhodnocení SEA, ke kterým se vztahují. 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.

Vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK vychází z aktuálních podkladů oficiálních poskytovatelů (ČHMÚ, ŘSD ČR), které jsou v době zpracování k dispozici a na jejichž validitě zpracovatel trvá.

Není jasné, z čeho podatel dovozuje, že jižní (jihozápadní segment SOKP) nebyl zohledněn ve Vyhodnocení SEA, resp. proč by měl být v rámci Vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK samostatně posuzován. Z obr. 3.4. a 3.5. (str. 64 a 65 textové části) je jednoznačně patrné, že příslušný úsek SOKP je již v provozu a Vyhodnocení SEA s jeho příspěvkem k emisní a imisní situaci dotčeného území počítá. Tento vliv byl zohledněn v rámci posouzení kumulativních a synergických vlivů vymezeného koridoru D054 (Vestecká spojka), jak dokládá i mapové schéma na str. 201. V tomto případě Vyhodnocení SEA zohledňuje stávající zátěž území (tedy včetně příspěvků SOKP) formou vymezení území s překročením některého z platných imisních nebo hlukových limitů. K tomu byl pro stávající silnice použit výpočet izofon signalizujících překročení hlukových limitů u stávajících komunikací dle Celostátního sčítání dopravy 2010 (novější

nebylo k dispozici až do 03/2017), i tato data však jižní segment SOKP zahrnují, jak je patrné z jejich internetové prezentace – scitani2010.rsd.cz.

Vlastní posouzení koridoru D054 nebylo provedeno na základě podkladů uvedených podatelkou. V souladu s ust. § 10b odst. 3 zák. č. 100/2011 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů byly hlavním podkladem údaje z dokumentace EIA k této stavbě z 12/2011, která vychází z dopravně-inženýrských podkladů, zohledňujících jak vliv SOKP, tak automobilovou dopravu generovanou rozvojem pražské aglomerace. Zmínka vztahující se k posouzení na podkladě strategických hlukových map z roku 2007 je proto zcela irelevantní.

NSS uvádí v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017, který se týkal zamítnutí kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů právě do rozsudku Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy: „*Požadavek, aby obsahem odůvodnění ZÚR byly zcela konkrétní výpočty, schémata, kartogramy a seznamy vstupních dat, jak požadují stěžovatelé, shledává zdejší soud neopodstatněným.*“

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 křižení s dálnicí D1, se silnicí II/603 a silnicí III/0033 a oblasti Vestce, MČ Praha Šeberov, části Hrnčíře a Šeberov), přičemž tyto skutečnosti vyplývají zejména ze samotné SEA k AZUR (např. str. 82) a dále z Akustického posudku č.P50-10 ze dne 24. 1. 2011, zpracovaného Ing. Karlem Šnajdrem pro MČ Praha Šeberov. Zároveň významné přiblížení obytné zástavby a pozemků určených k bytové zástavbě ke koridoru Vestecké spojky (zejména v obcích Vestec, Jesenice a Průhonice a MČ Praha - Šeberov, části Šeberov a Hrnčíře) znamená, že stavba by neměla být realizována z hlediska překračování závazných limitů hluku ani při realizaci dostupných protihlukových opatření.

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 blízkých se hygienickým limitům nebo tyto hodnoty přesahující výrazné obtěžování obyvatel, spojené nejen s pocity 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.

Zároveň namítáme, že zatímco u záměru SOKP je stanovena podmínka vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření s rezervou 3 dB, u Vestecké spojky tato podmínka chybí (zde je požadováno dodržení limitů). Přitom zdůvodnění požadované rezervy 3 dB, tj. nejistota akustických studií (viz str. 35 odůvodnění AZUR) je plně platná i pro záměr Vestecké spojky. Namítáme proto bezdůvodné rozdílné řešení obdobného problému, což je v rozporu se základní zásadou činnosti správních orgánů dle § 2 odst. 4 správního řádu.

Vyhodnocení připomínky:

viz též předchozí 7. připomínka *Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování*

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 umisťování staveb v oblastech s aktuálně prokázanou nadlimitní zátěží se vyjádřil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku) citací z judikátu NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012, která popisuje rozdíl mezi aplikací imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku v rámci územního řízení a v rámci ZÚR se závěrem, že v případě ZÚR „...není možné, aby území, na němž jsou překračovány limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž

nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. Kromě toho vymezení plochy či koridoru, nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Pod „vymezením“ si lze představit závazné zanesení (zakreslení, popsání) plochy či koridoru v územně plánovací dokumentaci. Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku.

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 navrženým 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. 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 SZ, vymezující rámcový obsah vyhodnocení PÚR a ÚPD na ŽP (část A VVURÚ), provedená zák. č. 350/2012 Sb., konkrétně bodu 11., který Vyhodnocení 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 subkap. 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 subkap. 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.

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 prokazuje samotná SEA. Podle str. 153 dochází **k plošnému překračování imisních limitů pro prachové částice PM 10.**

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 nepochybně 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.

Vyhodnocení připomínky:

obdobné jako vyhodnocení předchozí 9. připomínky *Hluková zátěž* a předchozí 7. připomínka *Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování*

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 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 je vymezení Vestecké spojky se 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.

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.“

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. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje

Dne 15. 4. 2015 Vláda ČR na svém zasedání schválila Aktualizaci č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky. Podle tiskového sdělení Ministerstva pro místní rozvoj jsou nejvíce aktualizací Politiky územního rozvoje České republiky dotčené rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, zejména z důvodu zohlednění nových skutečností a dokumentů, např. Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020, Dopravních sektorových strategií a nově přijatých dokumentů EU (zejména Územní agenda EU 2020, revize transevropské dopravní sítě TEN-T a transevropská energetická síť TEN-E včetně projektů společného zájmu). Nově byly zařazeny rozvojové záměry dopravní infrastruktury (např. koridor pro rychlostní silnici R48, plochy pro vnitrozemské přístavy a veřejné terminály s vazbou na logistická centra) a rozvojové záměry technické infrastruktury (např. koridory pro dvojité vedení 400kV, zejména ve vazbě na spolehlivost přenosové soustavy, plochy pro podzemní zásobníky plynu, koridory pro nové plynovody a dálkovody, z důvodu zajištění energetické bezpečnosti). Některé rozvojové záměry byly vypuštěny z důvodu jejich realizace (např. plynovod Gazela), nebo z důvodu, že jejich význam byl vyhodnocen pouze jako krajský, nikoliv celorepublikový, nebo od jejich záměru bylo upuštěno.

Doposud platná Politika územního rozvoje České republiky 2008 přestává v měněných částech platit a začíná platit Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1.

AZUR v rozporu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona neobsahuje přezkoumání souladu s aktuálně platným zněním Politiky územního rozvoje, ve znění aktualizace č. 1. Např. zcela chybí posouzení souladu s novými čl. 14a, 16a, 20a, 24a, měněnými čl. 17, 23, 25 a 29.

Např. čl. 40 PUR v platném znění stanoví novou Metropolitní rozvojovou oblast Prahy, do které patří též koridor dálnice D3 (severní část, zejména napojení na SOKP), přičemž jsou PUR stanoveny tyto úkoly pro územní plánování:

- a) Pořídít územní studie řešící zejména vzájemně vazby veřejné infrastruktury.
- b) Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje.
- c) Pořídít územní studie řešící problémy suburbanizace, zejména nekoncepční rozvoj.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, Hlavní město Praha, Středočeský kraj

Tyto úkoly nejsou splněny, přičemž pro AZUR jsou podstatné všechny tři uvedené úkoly.

Vyhodnocení připomínky:

Úkoly stanovené v 1. Akt PÚR 2. Akt ZÚR SK naplňuje. V žádném případě nepřebírá záměry bez dalšího hodnocení jejich dopadů a zvažování možných variant (pokud takové existují). Ve stanovisku MMR ze dne 27. 4. 2015 (č. j. MMR 12029/2015-81) se uvádí: „*Ministerstvo konstatuje, že návrh 1. aktualizace ZÚR SK na území řešeném touto aktualizací, není v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1.*“ a dále: „*Vzhledem ke skutečnosti, že usnesením vlády ČR č. 276 ze dne 15. 4. 2015 byla schválena Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky, posoudilo ministerstvo soulad návrhu 1. aktualizace ZÚR SK s Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1, zveřejněné na stránkách ministerstva <http://www.mmr.cz>.*“

Návrh 2. Akt ZÚR SK je pořizován podle § 42 odst. 6, tzn. že 2. Akt ZÚR SK nemůže reflektovat všechny články Akt č. 1 PÚR, na rozdíl od komplexní aktualizace ZÚR SK na základě Zprávy o uplatňování ZÚR SK. Navíc není zřejmé, jak by záměry řešené v 2. Akt ZÚR SK mohly ovlivňovat nové záměry stanovené v Akt č. 1 PÚR – např. uváděný nový koridor R48, který je vymezen Bělotín – Frýdek-Místek – Č. Těšín – hranice ČR/Polsko (-Krakow), či plocha pro vnitrozemské přístavy, či vypuštění plynovodu Gazela, který ani nezasahoval na území Středočeského kraje !?

Připomínka navíc obsahuje zjevně nepravdivé tvrzení, že: „AZUR v rozporu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona neobsahuje přezkoumání souladu s

aktuálně platným zněním Politiky územního rozvoje, ve znění aktualizace č. 1. Např. zcela chybí posouzení souladu s novými čl. 14a, 16a, 20a, 24a, měněnými čl. 17, 23, 25 a 29.“ Subkap. 11. 1. PŘEZKOUMÁNÍ SOULADU S PÚR ČR Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK obsahuje i přezkoumání SOULADU S PRIORITAMI PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1, kde je přezkoumáván vztah i k novým a měněným článkům (viz str. 80 – 88 Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK).

U úkolů pro územní plánování stanovené v čl. 40 1. Akt PÚR se předpokládá, že budou plněny průběžně. Není to tedy tak, že teprve na základě zpracování uvedených studií (navíc nutně pořizovaných MMR) by se mohlo přistoupit ke zpracování aktualizací ZÚR SK. Navíc studie řešící vztahy, vazby, podmínky apod. mezi Prahou a Středočeským krajem již MMR pořizuje. Koordinace mezi Prahou a Středočeským krajem při přípravě různých materiálů probíhá, což dokumentuje i zpracování návrhu 2. Akt ZÚR SK a vyjádření hl. m. Prahy (viz str. 6 tohoto Vyhodnocení).

Poznámka

Obsah např. této připomínky, který je mj. velmi úsměvný, vyvolává dojem, že firma Frank Bold advokáti s. r. o. byla vedena pouze snahou o maximalizaci textu bez ohledu na obsah.

Firma Frank Bold advokáti s. r. o. přehlédla dost podstatný detail: koridor D054 (**Vestecská spojka**) **nebyl obsahem PÚR a není obsahem ani 1. Akt PÚR**, takže veškeré meldování o „nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje“ je zcela irelevantní a vyznívá velice absurdně. Je to další potvrzení názoru pořizovatele o opakujícím se uvádění údajných rozporů jakýchkoli záměrů s čímkoli, které jsou zcela bezobsažné a nekonkrétní (viz Poznámka 1 na str. 4).

V subkap. 2.3. Zdůvodnění VPS zařazených do 2. Akt ZÚR SK je na str. 18 a 19 odůvodnění návrhu Vestecské spojky. Na str. 47 – 49 je zdůvodnění výrokové části, požadavků na využití koridoru a úkolů pro územní plánování.

Připomínka:

12. Nerespektování zásadní připomínky Ministerstva vnitra ČR

Ke společnému jednání k návrhu AZUR vzneslo Ministerstvo vnitra ČR stanovisko - zásadní připomínku, která však nebyla respektována.

Podle stanoviska MV ČR ze dne 15. 12. 2015, č. j. MV - 165925-5/OSM - 2015 požaduje Min. vnitra vypuštění koridoru Vestecské spojky, neboť podle platných právních a technických předpisů nelze realizovat její připojení na dálnici D1.

Vyhodnocení této zásadní připomínky dotčeného orgánu veřejné správy formou zakotvení podmínky cit: „ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování: o příprava záměru Vestecské spojky pro územní řízení bude obsahovat optimalizované řešení napojení Vestecské spojky přes EXIT 4 na dálnici D1 ve vztahu ke stávajícím odpočívákům a vzdálenostem stávajících křižovatek," je v rozporu s ustanovením § 38 odst. 1 stavebního zákona, neboť ve vztahu k této zásadní připomínce dotčeného orgánu nedošlo k postupu řešení rozporu podle § 4 odst. 8 stavebního zákona.

Vyhodnocení připomínky:

MV ČR není DO na úseku dopravy, přesto s ním bylo řešení 2. Akt ZÚR SK dohodnuto.

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.

S ohledem na připomínku MV ČR 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 umísťovat a řešení bezpečnosti je otázkou konkretizace v územním řízení a stavebním povolení. V těchto fázích se DO uplatní jako garant bezpečnosti. Aplikovat normy při formulaci ZÚR nemá smysl. Jak ustanovení § 10 odst. 5, tak ustanovení § 16 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, odkazuje na prováděcí předpisy v souvislosti s vymezením technických podmínek, resp. obecných technických předpokladů na stavbu příslušné pozemní komunikace. Zejména v případě ustanovení § 16 zákona o pozemních komunikacích jde o odkaz, který se uplatní až ve fázi stavebního řízení, tedy ve fázi konkrétní realizace stavby. Jde tedy až o poslední fázi realizace konkrétní stavby, která v rozsahu ZÚR ani pojmově ještě nemůže být pojata. V této míře obecnosti nelze předjímat, zda, jak, v jaké míře a již vůbec ne v jaké konkrétní stavebně technické podobě tyto vymezované jevy skutečně budou realizovány.

S ohledem na připomínku MV ČR byl do znění výrokové části 2. Akt ZÚR SK doplněn úkol pro územní plánování: „*Příprava záměru Vestecké spojky pro územní řízení bude obsahovat optimalizované řešení napojení Vestecké spojky přes EXIT 4 na dálnici D1 ve vztahu ke stávajícím odpočívákům a vzdálenostem stávajících křižovatek.*“

Připomínka:

13. 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 byly použity zastaralé a nepoužitelné podklady (k tomu viz bod 8).

Zcela zásadním nedostatkem je, že chybí vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů s existující provozovanou stavbou nadmístního významu Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh), viz absence této stavby mezi stavbami vyjmenovanými na str. 64 VVURÚ.

Vyhodnocení kumulativních vlivů také neobsahuje způsoby monitoringu identifikovaných vlivů v budoucnu.

Vyhodnocení připomínky:

obdobné jako vyhodnocení předchozí 9. připomínky *Hluková zátěž* a předchozí 7. připomínka *Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování*

Použité podklady jsou uváděny v rámci příslušných kap. Vyhodnocení SEA, ke kterým se vztahují.

Vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK vychází z aktuálních podkladů oficiálních poskytovatelů (ČHMÚ, ŘSD ČR), které jsou v době zpracování k dispozici a na jejichž validitě zpracovatel trvá.

Není jasné, z čeho podatel dovozuje, že jižní (jihozápadní segment SOKP) nebyl zohledněn ve Vyhodnocení SEA, resp. proč by měl být v rámci Vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK samostatně posuzován. Z obr. 3.4. a 3.5. (str. 64 a 65 textové části) je jednoznačně patrné, že příslušný úsek SOKP je již v provozu a Vyhodnocení SEA s jeho příspěvkem k emisní a imisní situaci dotčeného území počítá. Tento vliv byl zohledněn v rámci posouzení kumulativních a synergických vlivů vymezeného koridoru D054 (Vestecská spojka), jak dokládá i mapové schéma na str. 201. V tomto případě Vyhodnocení SEA zohledňuje stávající zátěž území (tedy včetně příspěvků SOKP) formou vymezení území s překročením některého z platných imisních nebo hlukových limitů. K tomu byl pro stávající silnice použit výpočet izofon signalizujících překročení hlukových limitů u stávajících komunikací dle Celostátního sčítání dopravy 2010 (novější nebylo k dispozici až do 03/2017), i tato data však jižní segment SOKP zahrnují, jak je patrné z jejich internetové prezentace – scitani2010.rsd.cz.

Vlastní posouzení koridoru D054 nebylo provedeno na základě podkladů uvedených podatelkou. V souladu s ust. § 10b odst. 3 zák. č. 100/2011 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (ZOPV) byly hlavním podkladem údaje z dokumentace EIA k této stavbě z 12/2011, která vychází z dopravně-inženýrských podkladů, zohledňujících jak vliv SOKP, tak automobilovou dopravu generovanou rozvojem pražské aglomerace. Zmínka vztahující se k posouzení na podkladě strategických hlukových map z roku 2007 je proto zcela irelevantní.

Návrh ukazatelů pro monitoring vlivů uplatňování 2. Akt ZÚR SK na ŽP je obsahem kap. 10. *Návrh ukazatelů pro sledování vlivu 2. Akt ZÚR SK na ŽP* Vyhodnocení SEA, včetně popisu, jakým způsobem jsou požadavky § 10h ZOPV v rámci územního plánování naplňovány prostřednictvím ustanovení § 19, odst. 1, písm. a) a § 28 odst. 1 SZ na úrovni krajů a obcí s rozšířenou působností. V rámci této kap. jsou logicky navrhovány zejména indikátory sledující krajskou úroveň, přičemž návrh vychází především z existujících databází spravovaných jednak orgány územního plánování a dále zejména MŽP ČR a ostatními ústředními úřady prostřednictvím pověřených organizací. Tím samozřejmě není dotčena povinnost dotčených správních úřadů sledovat v rámci své působnosti podle zvláštních právních předpisů vlivy schválené koncepce na ŽP a veřejné zdraví podle ustanovení odst. 2, § 10h) ZOPV včetně oprávnění podat podnět ke změně koncepce, nelze-li nepředvídané závažné vlivy odvrátit nebo zmírnit jiným způsobem. V případě sledování a vyhodnocování kumulativních a synergických vlivů, resp. při interpretaci, zda zjištěný stav nebo nežádoucí vývoj konkrétní složky životního prostředí nebo části území má příčinu v působení více vlivů, Vyhodnocení SEA upozorňuje na nutnost zohlednění dalších indikátorů, zaměřených na sledování územních podmínek pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území.

NSS uvádí v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017, který se týkal zamítnutí kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů do rozsudku Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy: „*Nejvyšší správní soud připomíná, že posouzení kumulativních a synergických vlivů (Cumulative Environmental Assessment, tzv. CEA) je vysoce odbornou otázkou a ve vztahu ke konkrétním záměrům či koncepcím se jedná o činnost, do které správní soudy mohou zasahovat minimálně, a to pouze z hlediska, zda kompetentní správní orgán postupoval zákonem předepsaným způsobem (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010 - 133). Z rozsudku zdejšího soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, publ. pod č. 2698/2012 Sb. NSS), dále plyne: „Obsah tohoto hodnocení vyplývá z přílohy stavebního zákona a z přílohy I směrnice SEA a musí zahrnovat alespoň popis vhodné metodologie, zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny, identifikaci a popis možných kumulativních a synergických vlivů, posouzení těchto vlivů (zejména zhodnocení jejich předpokládaných dopadů na složky životního prostředí a učinění závěru, zda jsou dopady*

akceptovatelné, případně za jakých podmínek), vymezení kompenzačních opatření a stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů. [...] V souladu se zásadou minimalizace soudního zásahu soud přezkoumá, zda posouzení má uvedené náležitosti (zda bylo řádně provedeno), zda je srozumitelné a logicky konzistentní; samotnou odbornou obsahovou stránkou se však nezabývá.“.

Připomínka:

14. Kompenzační opatření

Co se týče navržených kompenzačních opatření, k tomu obecně viz výše pod bodem 7. K Vestecké spojce samotné pak uvádíme, že kompenzační opatření definované v SEA (str. 239) cit „Zajistit řešení napojení Vestecké spojky (D054) přes Exit 4 na dálnici D1“ nebylo zakotveno ve výroku návrhu AZUR. K problematice napojení Vestecké spojky na MUK EXIT 4 viz bod 5 této části připomínek.

Vyhodnocení připomínky:

viz též předchozí 7. připomínka *Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování*.

Pořizovatel neporozuměl připomínce, či lépe řečeno neporozuměl, co je mu vytýkáno, neboť:

1. na str. 239 ve Vyhodnocení SEA citovaná věta není;
2. ne všechna doporučení a opatření z vyhodnocení SEA se přebírají do výrokové části ZÚR;
3. v bodu 20. výrokové části 2. Akt ZÚR SK se pro koridor D054 (Vestecká spojka) stanovuje mj. úkol pro územní plánování: „*příprava záměru Vestecké spojky pro územní řízení bude obsahovat optimalizované řešení napojení Vestecké spojky přes EXIT 4 na dálnici D1 ve vztahu ke stávajícím odpočívákům a vzdálenostem stávajících křižovatek*“ (viz str. 9);
4. pokud je myšleno, že v dokumentaci **pro společné jednání** zmiňovaný úkol scházel, pořizovatel firmu Frank Bold advokáti, s. r. o. pouze odkazuje na § 38 odst. 1 ve vztahu k § 39 odst. 1 SZ.

Pořizovatel se ztotožňuje s replikou hl. m. Prahy, která vystupovala v roli odpůrce v kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů do rozsudku Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Odpůrce k návrhovému bodu 15. *Kompenzační opatření* kasační stížnosti uvedl: „*Podle odpůrce nestanoví právní předpisy přesný požadavek na míru kompenzačních opatření. Stanovisko MŽP ze dne 2. 8. 2013 nelze testovat v rámci soudního přezkumu, protože je testováno v proceduře společného jednání a následných jednání. V soudním přezkumu nelze nahrazovat vůli ministerstva vykonávat konkrétní podobu státní správy představou soudu o její ideální podobě. Otázka souladu se stanoviskem dotčeného orgánu má formální povahu, a pokud obě strany (pořizovatel a dotčený orgán) nespátřují nesoulad, nelze jej nahradit úvahou soudu.*“

NSS (v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017) k tomuto 15. bodu uvádí: „... uvedená relativně obecná opatření v sobě z povahy věci zahrnují dílčí možná řešení, jejichž rozpracování je svěřeno nižším stupňům ÚPD. V žádném případě nejde o relativizaci kompenzačních opatření.“ a dále pak: „*Povinnost soudu řádně odůvodnit rozhodnutí totiž nelze chápat tak, že musí být na každý argument strany podrobně reagováno (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 3. 2010, č. j. 5 Afs 25/2009 - 98, publ. pod č. 2070/2010 Sb. NSS). Z rozhodnutí městského soudu je zřejmý názor, že míra obecnosti formulace kompenzačních opatření odpovídá úrovni ZÚR, přičemž opatření mají být konkretizována a blíže závazně stanovena na úrovni nižší ÚPD.*“.

Připomínka:**15. 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 Hrnčír. V procesu EIA k záměru Vestecké spojky byl identifikován negativní vliv záměru na hydrogeologické poměry Přírodní památky Hrnčířské louky s její rybníční soustavou. Navržená kompenzační opatření považujeme za nedostatečná. Co se týče kompenzačních opatření, k tomu obecně viz výše pod bodem 7.

Vyhodnocení připomínky:

viz též předchozí 7. připomínka *Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování.*

Dostupné podklady využitě pro zpracování Vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK (ÚAP hl. m. Prahy, Hydroekologický informační systém², aktuální vodohospodářské mapy) nevidují v uvedeném území (MČ Praha – Šeberov na jihovýchodním okraji Hrnčír) chráněné vodní zdroje k odběru pitné vody. V případě zmiňovaného vodního zdroje se jedná o vodní zdroj zemědělské farmy Drazdy, nikoliv o zdroj využívaný pro veřejný vodovod. Nelze jej tedy považovat za jev nadmístního významu, který by měl být reflektován v měřítku ZÚR. Koridor pro Vesteckou spojku je v návrhu 2. Akt ZÚR SK vymezen po rozvodnici mezi povodím Kunratického potoka (kam náleží i uvedené prameniště) a povodím Botiče, což vytváří vhodné podmínky pro minimalizaci až vyloučení vlivů na hydrogeologické a odtokové poměry dotčeného území, zejména pramenné oblasti přírodní památky Hrnčířské louky. Tyto skutečnosti budou doplněny do subkap. 6.3. Vyhodnocení SEA (Přeshraniční vlivy).

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 Hrnčířské louky a může ovlivnit chráněný vodní zdroj na jihovýchodním okraji Hrnčír využívaný pro zásobování pitnou vodou. Z tohoto důvodu je nutné v dalších stupních projektové dokumentace provést podrobný hydrogeologický průzkum, na jehož základě budou specifikována detailní ochranná opatření. Daný požadavek je uveden v podmínkách tohoto stanoviska.“ V podmínce č. 31 citovaného stanoviska se uvádí: „V DÚR provést podrobný hydrogeologický průzkum zaměřený především na ovlivnění vodního zdroje farmy Drazdy a prameniště bezejmenného toku na východním okraji Hrnčír. V případě, že hydrogeologický průzkum prokáže, že dojde k negativnímu ovlivnění vodního zdroje či prameniště, investor zajistí adekvátní náhradu tohoto stávajícího vodního zdroje dle ustanovení § 29 odst. 2 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, resp. navrhnout konkrétní ochranná opatření tak, aby ke znehodnocení vodního zdroje či prameniště nedošlo.“ Se zřetelem k již výše opakovaně zmíněnému principu, který aplikoval Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016, že „.... je třeba zásadně rozlišovat mezi zásadami územního rozvoje jako koncepcí a územním řízením jako realizací konkrétního projektu, neboť každá z těchto fází má odlišné nástroje regulace a jinou míru podrobnosti.“ že konstatovat, že závěry posouzení vlivů koridoru VPS 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:

² www.heis.vuv.cz

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

Vestecká spojka je situována převážně na území Středočeského kraje, ale částečně je koridor vymezen i na území hl. m. Prahy. AZUR hl. m. Prahy nehodnotila vliv na životní prostředí a obyvatele pro území Středočeského kraje. V žádné územně plánovací dokumentaci proto nejsou vyhodnoceny komplexní vlivy koridorů na životní prostředí i obyvatele na území hl. m. Prahy i Středočeského kraje a není tedy zajištěna koordinace požadavku na využívání a prostorové uspořádání území, není řešena ani vazba na navazující dopravní síť.

Vyhodnocení připomínky:

Vlivy na obyvatele na území hl. m. Prahy v rámci Vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK byly vyhodnoceny zcela srovnatelně s vlivy na území Středočeského kraje. Textová část Vyhodnocení SEA v subkap. 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 Hrnčiče. Záměr tak přispěje ke zlepšení imisní situace v okolí silnice II/603, městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčiče. Provoz Vestecké spojky však bude mít i negativní vlivy, jelikož je záměr v jedné části veden v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Zdiměřice – Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy) a v okrajové zástavbě MČ Praha - Šeberov (část Hrnčiče), 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 (v subkap. 6.2.2, též v subkap. 6.3. textové části vyhodnocení SEA). S ohledem na skutečnost, že v rámci VVURÚ Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy (EKOLA Group, s.r.o. 10/2013) jsou recipročně posuzovány vlivy na přilehlé území Středočeského kraje, lze mít za prokázané, že vlivy předmětných koridorů na obyvatelstvo a ŽP území hl. m. Prahy a Středočeského kraje byly posouzeny komplexně.

Co se týče požadavku na koordinaci využívání území z hlediska širších (nadregionálních) vztahů, je toto obsahem Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK (viz kap. 3 str. 66 – 68 dle části II. bod 1.a) Přílohy č. 4 Vyh.).

Vestecká spojka je navrhována jako nedílná součást celého dopravního systému a návaznost na dopravní síť je samozřejmě vzata v 2. Akt ZÚR SK v úvahu - na území Středočeského kraje je to například křížení s ulicí K Šeberovu na území města Jesenice, anebo napojení rozsáhlých zastavitelných ploch na území obce Průhonice. Křížení s místní dopravní sítí požaduje 2. Akt ZÚR SK řešit úrovněmi křižovatkami (viz bod 20. výrokové části 2. Akt ZÚR SK upravující článek (143) – úkoly pro územní plánování, odrážka pátá na str. 9), což vytváří předpoklady pro příznivější začlenění do příměstské krajiny.

Připomínka:

17. 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 Vestecké spojky, který má negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

Vestecká spojka přitom dle SEA zasahuje z více než poloviny své rozlohy do půd nejprísnejší I. a II. třídy ochrany. V odůvodnění AZUR je též zmatečně na různých místech různým způsobem popisován rozsah zásahu Vestecké spojky do ZPF (někde je uváděno, že 55% ploch patří do I. a II. třídy ochrany, jinde zase, že zásah směřuje převážně do půd nižší třídy ochrany).

Vyhodnocení 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, kde je nutné požadavek na minimalizaci záborů ZPF I. a II. třídy ochrany uplatňovat při upřesňování vymezení posuzovaných ploch a koridorů a zejména při navazujícím rozhodování o území.

Záměr Vestecké spojky byl prověřován při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu a do ZÚR SK byl převzat bez věcné změny dle § 187 odst. 2 SZ. ÚP VÚC Pražského regionu a následně i ZÚR SK byly dohodnuty s dotčeným orgánem na úseku ochrany ZPF (tedy s MŽP), který tak vyjádřil souhlas s řešením i tohoto záměru (viz § 4 odst. 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů).

V bodu 21. výrokové části 2. Akt ZÚR SK byl za článek (191a) doplněn článek (191b), v němž se stanovují další požadavky na využití vymezených koridorů:

- *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.*

Výběr variant byl ukončen při zpracování a následném schválení (2006) ÚP VÚC Pražského regionu. ÚP příslušných obcí počítají dlouhodobě se záměrem Vestecké spojky (v 90. letech minulého století), která byla mj. zakotvena ve stále platném Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (schválen 1999). Vzhledem k vysoké urbanizaci území na jižním okraji Prahy nemá (a neměla) stávající trasa Vestecké spojky variantu.

Středočeský kraj dlouhodobě záměr na výstavbu Vestecké spojky podporuje:

- byl schválen ÚP VÚC Pražského regionu, z něhož byl koridor Vestecké spojky převzat bez věcné změny (dle § 187 odst. 2) do ZÚR SK, které schválilo Zastupitelstvo Středočeského kraje (v r. 2011);
- po zrušení koridoru soudy (v r. 2013) rozhodla Rada Středočeského kraje dne 6. 3. 2013 usn. č. 038-09/2013/RK ochránit území formou stavební uzávěry do doby vydání aktualizace ZÚR SK (s obnovenou kodifikací záměru) dle § 97 odst. 2 SZ a dne 2. 12. bylo v tomto smyslu vydáno OOP;

- Zastupitelstvo Středočeského kraje rozhodlo o pořízení této 2. Akt ZÚR SK ve dnech 23. a 27. 6. 2014 usn. č. 54-12/2014/ZK.

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.

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. V odůvodnění 2. Akt ZÚR SK v kap. 6 Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu se uvádí, že Vestecká spojka, která prochází urbanizovanou krajinou jižně od hl. m. Prahy, nemá z hlediska vyhledání výhodnější varianty pro zábor půdního fondu lepší řešení. Vybraný koridor přesto zasahuje **pouze cca 17 %** půd I. a II. třídy ochrany (viz např. Příloha č. 1 str. 15 Vyhodnocení SEA), převážně (cca 65 %) jsou dotčeny půdy IV. třídy ochrany. Bezprostřední blízkost hlavního města, resp. demograficko-ekonomický potenciál metropolitní rozvojové oblasti OB1 Praha a s ním spojená koncentrace rozvojových aktivit je zdrojem kumulativních vlivů, jejichž důsledkem je zvýšená dynamika úbytku ZPF ve většině obcí v okolí hl. m. Prahy. Na druhé straně by však absolutní ochrana ZPF v tomto území měla za důsledek zásadní omezení rozvojového potenciálu celé oblasti OB1 včetně hlavního města.

Pořizovatel v souvislosti se záborů ZPF připomíná, že v roce 2012 proběhla dvě posouzení EIA: 1. Exit 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice a 2. Vestecká spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603, kde se mj. posuzovalo i dotčení ZPF z hlediska tříd ochrany. U obou posouzení EIA již byla vydána **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.

Z výše uvedených důvodů (mj. uvedených i ve vyhodnocení 2. připomínky tohoto podání) má pořizovatel za to, že byl jasně prokázán obecný veřejný zájem na kodifikaci koridoru Vestecké spojky v ÚPD a dostatečně odůvodněno vypořádání se s poměřením tohoto obecného veřejného zájmu a veřejného zájmu na ochraně ZPF I. a II. třídy ochrany. Pořizovatel tak v souladu s § 39 odst. 4 SZ vyhodnotil výsledky projednání a zpracoval s ohledem na **veřejné zájmy** návrh rozhodnutí o námitkách a tento návrh vyhodnocení připomínek.

Poznámka

Přístup projektantů k návrhu řešení 2. Akt ZÚR SK, tedy i k řešení MÚK Odolena Voda, ve vztahu k ochraně ZPF, se kterým se ztotožňuje i pořizovatel, je obsažen v odstavci *Komentář zásad plošné ochrany ZPF* z kap. 6 Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK – str. 72 – 73. Ve zmiňovaném *Komentáři* je po jednotlivých odstavcích podrobně rozebrán § 4 zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů.

Městská část **Praha - Nebužice**, Nebušická 128, 164 00 Praha 619, č. j. 197668/2016/KUSK a č. j. 179669/2016/KUSK, obě doručena dne 6. 12. 2016

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

Přílohou doložena studie Návrh trasy regionální alternativy SOKP – 2015 zpracovaná pro Advokátní kancelář Dohnal & Bernard s.r.o. Ing. Milanem Strnadem (7 stran + 2 grafické přílohy).

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha 20

Připomínky:

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

Plné znění připomínek viz výše uvedené podání Městské části Praha 20

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. Obecně – zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR

5. Nesprávné Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

6. Rozpor se závazným stanoviskem EIA

7. Absence vymezení přivaděčů

8. Neurčité vymezení koridorů

9. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje

10. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje

11. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů

12. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování

13. Chybějící podkladové studie, zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a znečištění ovzduší

14. Hluková zátěž

15. Imisní zátěž

16. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů

17. Kompenzační opatření

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

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

20. Zásah do zemědělského půdního fondu

21. Nezhodnocení dopadů SOKP na bezpečnost silničního provozu

22. Posouzení vlivů na horninové prostředí
Vyhodnocení připomínek: totožné jako u výše uvedené Městské části Praha 20
Dále uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha – Dolní Chabry
Připomínky: Znění připomínek viz výše uvedené podání Městské části Praha – Dolní Chabry <ul style="list-style-type: none"> • 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), tedy k navrhovanému záměru D300 <ol style="list-style-type: none"> 1. Vymezení rozšíření letiště Praha/Ruzyně 2. Nevyvážené úkoly ukládané 2.AZÚR 3. Nesouhlas s převzetím podkladů, závěrů a opatření ze stanoviska MŽP, č. j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011 a z příslušné dokumentace EIA, neaktuálnost podkladů 4. Nepřezkoumání a neplnění úkolů z Politiky územního rozvoje 5. Chybějící koordinace s hlavním městem Prahou 6. Nesouhlas s odůvodněním záměru 7. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území <ul style="list-style-type: none"> • Připomínky k jednotlivým částem VVURÚ
Vyhodnocení připomínek: totožné jako u výše uvedené Městské části Praha – Dolní Chabry
Městská část Praha - Suchdol , Suchdolské náměstí 734/3, 165 00 Praha - Suchdol, č. j. 179995/2016/KUSK a č. j. 180000/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016
Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o. Přílohou doložena studie Návrh trasy regionální alternativy SOKP – 2015 zpracovaná pro Advokátní kancelář Dohnal & Bernard s.r.o. Ing. Milanem Strnadem (7 stran + 2 grafické přílohy).
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha 20
Připomínky: Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.

Plné znění připomínek viz výše uvedené podání Městské části Praha 20

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. Obecně – zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR
5. Nesprávné Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
6. Rozpor se závazným stanoviskem EIA
7. Absence vymezení přivaděčů
8. Neurčité vymezení koridorů
9. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje
10. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje
11. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů
12. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování
13. Chybějící podkladové studie, zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a znečištění ovzduší
14. Hluková zátěž
15. Imisní zátěž
16. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů
17. Kompenzační opatření
18. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
19. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000
20. Zásah do zemědělského půdního fondu
21. Nezhodnocení dopadů SOKP na bezpečnost silničního provozu
22. Posouzení vlivů na horninové prostředí

Vyhodnocení připomínek:

totožné jako u výše uvedené Městské části Praha 20

Dále uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha – Dolní Chabry

Připomínky:

Znění připomínek viz výše uvedené podání Městské části Praha – Dolní Chabry

- 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), tedy k navrhovanému záměru D300

1. Vymezení rozšíření letiště Praha/Ruzyně
2. Nevyvážené úkoly ukládané 2. AZÚR
3. Nesouhlas s převzetím podkladů, závěrů a opatření ze stanoviska MŽP, č. j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011 a z příslušné dokumentace EIA, neaktuálnost podkladů
4. Nepřezkoumání a neplnění úkolů z Politiky územního rozvoje
5. Chybějící koordinace s hlavním městem Prahou
6. Nesouhlas s odůvodněním záměru
7. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
 - Připomínky k jednotlivým částem VVURÚ

Vyhodnocení připomínek:

totožné jako u výše uvedené Městské části Praha – Dolní Chabry.

Akrmannová Jana, Na Zdolnici 317, 250 70 Odolena Voda, č. j. 179000/2016/KUSK doručeno dne 5. 12. 2016

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.

Vyhodnocení připomínky:

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.

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 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 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 a v textové části jsou některé takové vlivy konstatovány, nicméně vlivy těchto záměrů nejsou vůbec jakkoli hodnoceny (!), natož aby byly jakkoli hodnoceny synergické a kumulativní účinky těchto vlivů; zejména je však k tomuto nutno konstatovat, že uvedené není nikterak zohledněno a promítnuto do řešení 2A ZÚR (k tomuto viz též dále ad b).

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

Zcela zásadní (avšak v 2A ZÚR nijak nehodnocený a neřešený) bude zejména hluk emitovaný záměrem rozšíření Letiště Vodochody. Zatímco v současné době je letiště Vodochody využíváno převážně jen ke zkušebním, předváděcím a výcvikovým letům letadel z AERA Vodochody, počítá se s jeho zkapacitněním

(dostavba drah - dráhového pojezdového systému, výstavba nového terminálu a souvisejících staveb) a využitím, kromě všeobecného letectví, i pro nízkonákladové a charterové lety.

Je třeba připomenout, že - jak vyplývá z podkladů předložených v procesu posuzování záměru Letiště Vodochody na životní prostředí - by mělo v důsledku realizace tohoto záměru dojít na křižovatce MÚK D006 k pohybu více než 5.500 vozidel za 24 hodin; je třeba připomenout, že převážná část dopravy obsluhující dané letiště bude směřovat právě na dálnici D8 prostřednictvím MÚK D006 ! Je třeba připomenout, že očekávaný počet odbavených osob na tomto letišti bude cca 3.500.000 ročně (!), což znamená výrazný nárůst související osobní (případně i nákladní) dopravy. K tomuto je nutno též 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 131/2013-85, 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 vyhodnocení 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. 251): „V okolí plochy pro umístění plánované MÚK dochází vlivem provozu na dálnici D8 k překračování hodnot imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu a limitních hodnot hlukové zátěže,“; dále se uvádí, že vedle přínosů stavby" lze předpokládat určitý nárůst intenzit dopravy na území města a to zejména na komunikacích bezprostředně navazujících na navrhovanou MÚK (ulice Pražská, Vodolská, Břežanská). Ačkoliv v důsledku realizace záměru se nepředpokládá další zvyšování hlukové a emisní zátěže nad úroveň hygienických limitů, bude nově generovaná automobilová doprava na citovaných komunikacích zdrojem zvýšené prašnosti.“

Též je uvedeno (str. 204): "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 a Panenské Břežany na komunikacích ve směru k napojení na MÚK... Zástavba v západní a jižní části Panenských Břežan je potenciálně dotčena nadlimitním pásmem hluku z letecké dopravy v případě rozšíření letiště Vodochody a bude se zde tedy projevovat kumulativní působení hluku z tohoto záměru a hluku z navýšení dopravy vlivem nového napojení na dálnici D8, kdy pro část vozidel bude atraktivní trasa přes ulice K dálnici a Za dálnicí a dále po silnici II/608 k MÚK ...

V uvedené lokalitě dochází rovněž k překračování imisních limitů pro koncentrace benzo[a]pyrenu. Vlivem provozu záměru může v této oblasti docházet ke kumulaci stávající imisní zátěže s 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. 82; potvrzení doplněno), že dosahuje „v zájmovém území nejvyšší hodnoty Ln 85 dB a nachází se lokálně v jižní části zájmového území v přímém okolí dálnice D8. U zástavby dochází k překročení limitních hodnot pro starou zátěž v noci v okolí dálnice D8 na území obcí Klíčany, Panenské Břežany, Postřižín a města Odolena Voda.“.

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

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

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

Nelze přitom argumentovat tím, že konkrétní vlivy záměru budou posuzovány v navazujících stupních přípravy záměru (v územních plánech obcí či v územním řízení). Územní plány ani územní řízení již nemohou nic změnit na umístění MÚK D006 tam, kde ji situuje 2A ZÚR, tedy nemohou odstranit ani střety či nevhodnost situování záměru či případnou jeho kumulaci s jinými záměry, jež jsou založeny ZÚR.

Rozpor MÚK D006 s požadavky právních předpisů nelze nikterak překonat ani poukazem na to, že vybudování MÚK D006 se projeví zlepšením stavu na některých jiných místech, neboť nelze připustit, aby zlepšení stavu životního prostředí na jednom místě bylo "vykoupeno" zhoršením na místě jiném, navíc již nadlimitně zatíženém, a to zvláště za situace, kdy situování MÚK na dálnici D8 je možno učinit tak, aby tyto negativní vlivy na obytnou zástavbu nenastaly (nebo alespoň nikoli v takové míře).

Jestliže jsou tedy v území překročeny limity pro hluk a znečišťování ovzduší, nemohou ZÚR umožnit realizaci stavby, která tento stav ještě zhorší, neboť navýší zatížení životního prostředí v daném místě tím, že na komunikacích vedoucích na MÚK D006 (které vedou v bezprostřední blízkosti obytné zástavby, zejména v ulici Pražská) dojde k nárůstu dopravní zátěže.

Vyhodnocení 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 části „Vlivy na obyvatelstvo a hygienu prostředí (hluková zátěž)“. K posouzení kumulativních a synergických vlivů hluku a znečištění ovzduší je třeba uvést, že z obrázku v textu na str. 185 vyhodnocení SEA (subkap. 6.2.2.) je patrné, že všechny stávající zdroje zátěže, relevantní měřítko 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 sčítáním 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 projednání návrhu 2. Akt ZÚR SK vč. VVURÚ s DO. S ohledem na tyto nové skutečnosti **byl plánovaný rozvoj letiště Vodochody zohledněn v posouzení kumulativních a synergických vlivů** (viz str. 202 – 204 Vyhodnocení SEA).

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

Ve vyhodnocení předchozích připomínek, odkazujících na judikáty NSS a Městského soudu v Praze 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 (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 umístění staveb v území nadlimitně zatíženém hlukem nebo emisemi a také rozdíl v jejím řešení na úrovni ÚPD a v rámci rozhodování o území. Tento princip aplikoval i Městský soud v Praze ve výše citovaném rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku – citace viz výše).
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, proto není - s ohledem na ust. § 36 odst. 3 SZ - v měřítku podrobnosti ZÚR relevantní. S ohledem na bod 2. lze naopak důvodně předpokládat, že protihluková opatření realizovaná v důsledku MÚK Odolena Voda na předemětném úseku dálnice D8 budou znamenat zlepšení proti současnému stavu. Tento přístup potvrdil NSS 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 zejména v 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 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 Postržín a Kozomín) a z MÚK Zdiby (přes obci Klíčany). Realizací MÚK Odolena Voda tak díky snížení intenzity dopravy na komunikaci II/608 a zkrácení přepravní trasy k napojení na dálnici D8, dojde ke zlepšení imisní a akustické situace v obcích Postržín, Kozomín a Klíčany.

Dále nelze souhlasit s tezí, 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 prokázání 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.

Obecně:

Např. umístění MÚK Odolena Voda je situováno 1,5 km od zástavby obce Panenské Břežany, tzn. že vlastní MÚK nemůže mít jakýkoliv myslitelný negativní vliv ani na nejbližší zástavbu obce Panenské Břežany, tím méně na centrální část sídla (vzdálenou cca 2 km). Rovněž dopravní toky, které bude MÚK po

dostavbě generovat, **se nezmění**, protože poloha sídla není ani na jednom přivaděči a MÚK budou případně využívat pouze obyvatelé obce Panenské Břežany (postačuje pohled na výkresovou část dokumentace), takže fabulace obce Panenské Břežany o „zásadním narušením prostředí obce, jeho kvalitě a hodnotách, jakož i znemožnění dalšího rozvoje obce“; o porušení „zásady subsidiarity“; o „nesplnění požadavku proporcionality“; o „zavedení další dopravy do obce“; o „nesplnění ani požadavků § 18 SZ“ apod. jsou jednoznačně utilitární a nepravdivé (např. také teze o bezprostředním sousedství s městem Odolena Voda – vzdálenost mezi oběma sídly činí cca 1,5 km).

Nesouhlas s MÚK Odolena Voda je jednoznačně motivován odporem k uvažovanému rozvoji Letiště Vodochody. Jednou z logických podmínek pro rozvoj Letiště Vodochody – uvedeným ve stanovisku EIA - je právě realizace MÚK Odolena Voda. Uváděné stanovisko EIA ovšem nikterak s pořizováním 2. Akt ZÚR SK nesouvisí.

Tento názor pořizovatele podporuje také to, že při projednávání dokumentace ÚP VÚC Pražského regionu, kdy ještě neexistoval záměr na rozvoj Letiště Vodochody, nebyly k umístění MÚK Odolena Voda vzneseny žádné připomínky či námitky.

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 mezi křižovatkou vzdálenost (viz dále).

Vyhodnocení připomínky:

MÚK Odolena Voda VPS D006 je ve 2. Akt ZÚR SK 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 MUK.

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 MUK 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).

Obecně k posuzování variant:

Pořizovatel k argumentaci o invariantnosti uvádí, že požadavek zákona na variabilitu záměrů není mandatorní a je omezen na situace, kde variabilita má smysl. Obecný požadavek ustanovení § 36 odst. 1 SZ nelze rozhodně vykládat tak, že všechny záměry, které v zásadách jsou, musí mít vedle nulové varianty (nepřijetí záměru) minimálně dvě další aktivní varianty. Skutečnost, že území Prahy a jeho bezprostředního okolí je několik set let osídleno a stále intenzivně poslední století dosidlováno, vede k tomu, že mnoho záměrů má pouze jediné možné řešení a konkuruje mu tak pouze neřešení.

MŽP a další DO mohly ve svých stanoviscích v rámci společného jednání (podle § 37 odst. 2 SZ) rozporovat skutečnost, že záměr je koncipován v 2. Akt ZÚR SK v jedné aktivní variantě.

Soudní orgány se postavily k této problematice jednoznačně; pořizovatel uvádí pouze teze z rozsudku Městského soudu v Praze (č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016): „*Tento návrhový bod se týká patrně nejzásadnější výhrady navrhovatelů, a to je absence předložení návrhu AZÚR ve variantním řešení. K této námitce je třeba předně zásadně přisvědčit odpůrci v tom, že ani z navrhovatelů odkazovaných ustanovení právních předpisů, ani z judikatury nelze dovodit nutnost zpracování návrhu ZÚR (resp. AZÚR) ve variantách, a to ani obecně, ani v konkrétním posuzovaném případě.*

Ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona, na něž navrhovatelé poukazují, toliko stanoví, že pokud návrh ZÚR obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě projednání návrhu a VVURÚ zastupitelstvo kraje nejvhodnější varianty. Již z dikce tohoto ustanovení (je uvozeno slovem „pokud“) je tedy zřejmé, že stavební zákon počítá s tím, a to spíše jako s obvyklým případem, že návrh ZÚR bude předkládán jako invariantní.

Pokud jde o navrhovatelů zmiňovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. ledna 2011, č. j. 7 Ao 7/2010 – 133, ani z něj nelze dovodit principiální nutnost, aby návrh AZÚR byl, pokud jde o vedení SOKP, předložen ve variantách.

Je-li tedy námitka vedena v té rovině, že AZÚR trpí nezákonností proto, že její návrh byl předložen jako invariantní, nelze tuto námitku považovat za důvodnou, neboť navrhovatelé nepřednesli argumentaci, jež by takový závěr odůvodňovala.“

Osoba zúčastněná na řízení, kterou bylo ŘSD v kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů do rozsudku Městského soudu 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. ŘSD k návrhovému bodu 5. Invariantní návrh AZÚR uvádí: „Z VVURÚ jednoznačně vyplynulo, že oddálení SOKP dále od Prahy („aktivní varianta

- variantní řešení“) by vedlo k nežádoucímu vyššímu zatížení Městského okruhu uvnitř hl. města Prahy, k přetížení dalším komunikacím v silně urbanizovaném území ve vnitřní části Prahy, ke ztrátě významné části funkcí SOKP (např. rozvod vnější zdrojové a cílové dopravy, realizace některých vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi Prahy, omezení krizových situací v dopravě na stávající dopravní síti v centrální části Prahy, vytvoření podmínek pro rehabilitaci některých uličních prostorů a veřejných prostranství) a ke snížení atraktivity polohy vůči jádrovému městu. V AZÚR je upřednostněn zájem města jako celku, přitom jsou řešeny také lokální dopady. Jakkoliv se jeví z lokálního pohledu logické odmítnutí realizace nové dopravní infrastruktury z titulu ovlivnění standardů životních podmínek některých městských částí, z celoměstského měřítka jde o neudržitelný postup, který by v podstatě vedl k paralyzaci rozvoje a naplňování cílů města.“ Pořizovatel 2. Akt ZÚR SK se s tímto vyjádřením ztotožňuje.

K tomuto použitému identickému bodu (invariantnost návrhu) NSS uvádí v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017, který se týkal zamítnutí kasační stížnosti: „Také u tohoto bodu Nejvyšší správní soud konstatuje, že vnesenou námitku již velmi podrobně vypořádal městský soud v napadeném rozsudku. Jeho závěry jsou logické, opřené o relevantní ustanovení právních předpisů a judikaturu a mají oporu ve spise (resp. v AZÚR, VVURÚ a souvisejících podkladech). Nejvyšší správní soud se s nimi ztotožňuje a odkazuje na ně.“ a dále: „Pouze pro úplnost lze znovu zopakovat, že zpracovatel ZÚR či jejich aktualizace nemá obecně povinnost zpracovat různé varianty řešení (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, nebo ze dne 12. 5. 2016, č. j. 6 As 174/2015 - 72). Jiný závěr nelze vyvodit ani z judikatury zdejšího soudu citované stěžovateli v kasační stížnosti, z níž vyplývá pouze to, že je-li návrh ÚPD schvalován jako invariantní, je nezbytné to dostatečně a přesvědčivě odůvodnit.“ a konečně: „**Opětovně je třeba připomenout, že soudy ve správním soudnictví nemají pravomoc nahrazovat vůli pořizovatele ÚPD, na místě je naopak zdrženlivost vůči zásahům do práva na samosprávu.**“

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 (jak přímo vyplývá z odůvodnění 2A ZÚR, str. 17: „V navazujícím území dochází k výraznému rozvoji skladových a komerčních ploch ...“) o umožnění napojení zejména komerčních a skladových zón kolem dálnice D8.

V odůvodnění 2A ZÚR se též uvádí, že stavba není podmíněna rozvojem letiště Vodochody, to však nic nemění na tom, že v případě, že bude vybudováno letiště Vodochody, bude též dopravně obsluhováno zejména prostřednictvím MÚK D006.

Jedná se tedy o napojení na dálnici D8 primárně nikoli pro místní osobní dopravu, ale pro nákladní dopravu směřující ze vzdálenějších míst do komerčních a

skladových zón (a případně též na budoucí rozšířené letiště Vodochody).

Jestliže tedy má MÚK D006 sloužit zejména nákladní dopravě, a to nikoli místní, ale dálkové (a případně i obsluze letiště Vodochody, bude-li realizováno), potom je z hledisek uvedených v § 18 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. zcela nepřipustné „zatahovat“ tuto dopravu do bezprostřední blízkosti obytných území, resp. na silnice procházející přímo obytnými územími a centry přilehlých obcí.

Situování takovéto mimoúrovňové křižovatky do blízkosti obytné zástavby 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 nebudou jak křižovatka samotná, tak ani příjezdové trasy k ní v konfliktu s územím určeným pro bydlení a zástavbou center přilehlých obcí.

Jinými slovy trasy a na ně navazující napojení na dálnici mimoúrovňovými křižovatkami je nutno situovat do míst, která budou nadmístní dopravu odvádět mimo sídla, nikoli je naopak do sídel zavádět (např. tím, že bude vybudována mimoúrovňová křižovatka na dálnici na silnici směřující do obytné zástavby a procházející centry přilehlých obcí).

2A ZÚR 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, a to jak v místě samotném, tak i v okolních sídlech ležících na příjezdových trasách.

Je třeba připomenout, že cílem a úkolem územního plánování je odstraňovat střety v území, nikoli vytvářet nové. Situování MÚK D006 jde zcela v protikladu s uvedenými zásadami. MÚK D006 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 jinam, než tam, kde ji 2A ZÚR navrhuje.

Vyhodnocení 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.

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

V bodu 21. výrokové části 2. Akt ZÚR SK byl za článek (191a) doplněn článek (191b), v němž se stanovují další požadavky na využití vymezených koridorů:

- *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 1. Akt 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, v 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 bodu 21. výrokové části 2. Akt ZÚR SK byl za článek (191a) doplněn článek (191c), v němž se stanovují úkoly pro územní plánování:

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

- *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,*
- *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.

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.*

Pořizovatel si dovoluje rovněž odcitovat rozsudek Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 s námitkami o „*Nadměrné hlukové zátěži a*

její nesprávné vyhodnocování a Překračování imisních limitů znečištění ovzduší“. Městský soud v Praze se vyjádřil takto: „Jako úvodní bod k oběma návrhovým bodům předně soud musí zdůraznit, že relevantnost argumentace navrhovatelů překračováním hlukových a imisních limitů v území, v němž je koridor SOKP vymezován, je výrazně limitována. Jak Nejvyšší správní soud konstatoval v již zmíněném rozsudku ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011-526, „posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru Právě v této fázi je příslušný stavební úřad ve spolupráci s dotčenými orgány povinen vzít v potaz limity využití území, mezi něž patří i imisní limity znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, a nepřipustit umístění takové stavby, která by způsobila překročení těchto limitů v daném území [§ 90 písm. e) stavebního zákona z roku 2006, podle nějž musí být záměr žadatele o územní rozhodnutí v souladu „s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů“]. Územní řízení lze tedy označit za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Naproti tomu na úrovni zásad územního rozvoje je třeba k tomuto principu, jakož i k citovaným ustanovením zákona o ochraně ovzduší a zákona o ochraně veřejného zdraví, přistupovat odlišně. Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona z roku 2006) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. Kromě toho vymezení plochy či koridoru ... nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Pod „vymezením“ si lze představit závazné zanesení (zakreslení, popsání) plochy či koridoru v územně plánovací dokumentaci. Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA.

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. “

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

Irelevantnost vztahování závěrů strategického posouzení vlivů ZÚR na ŽP vyplývá z výše citovaných rozsudků Nejvyššího správního soudu a zejména Městského soudu v Praze č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 (str. 114 rozsudku). „Pokud jde o námitku, že navrhovaná opatření nejsou testována z tohoto 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.“

S návrhem 2. Akt ZÚR SK – tedy i s polohou MÚK Odolena Voda – vyjádřily souhlas všechny DO, vč. MŽP a MD (i ŘSD), což bylo pro pořizovatele relevantní.

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 lakovému 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).

Na výše uvedeném nic nemění ani v 2A ZÚR navrhované požadavky na využití vymezených ploch a koridorů, neboť ty se snaží řešit až škodlivé důsledky nevhodně zvoleného řešení (špatné situování MÚK D006), ačkoli úkolem územního plánování (a to zvláště na úrovni ZÚR) by mělo být předcházení toho, aby takové škodlivé důsledky (např. a zhoršení již v územní existujícího nadlimitního zatížení území) vůbec nastaly.

Navíc v případě MÚK D006 nelze ani některé z uložených úkolů územního plánování reálně naplnit, neboť 2A ZÚR situuje MÚK D006 na křížení dálnice D8 se silnicí III/0087, tj. jen těžko lze v územním plánu najít takové řešení, které by minimalizovalo vliv emisí a ní hlukové zátěže na kvalitu obytného prostředí.

Pro úplnost je třeba dodat, že 2A ZÚR navrhuje u MÚK D006 jako požadavky na využití plochy pro MÚK „*minimalizovat dopady výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu*“, ačkoli stavba vliv na kulturní dědictví nemá ani není situována do historické krajiny - naopak stěžejní střety navrhované stavby popsané výše jsou zcela nezohledněny!

Vzhledem 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.

Vyhodnocení připomínky:

viz vyhodnocení 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.

Vyhodnocení připomínky:

viz vyhodnocení 3. připomínky bod a).

Obecně k ČSN

V této souvislosti pořizovatel odkazuje na rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 v kauze SOKP v pražských ZÚR, ve kterém se uvádí: „*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 nezakresluje 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 rekonstruuji 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.“

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 mající 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 usn. 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 nejšetnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, tj. neomezuje své adresáty co nejméně (není dodržena zásada minimalizace zásahu) - sledovaného cíle (napojení průmyslové a obytné zástavby v daném regionu, případně i letiště Vodochody na dálnici D8) lze dosáhnout i situováním této mimoúrovňové křižovatky dále od obytné zástavby obce; k dosažení daného cíle není nezbytně narušovat obytné prostředí Dolínku,
- sledovaného cíle lze dosáhnout jiným prostředkem (navržený koridor není nejšetnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli; není dodržena zásada subsidiarity zásahu) - sledovaného cíle (napojení průmyslové a obytné zástavby v daném regionu, případně i letiště Vodochody 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 nejvyšší 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 (proporcionality), neboť především je cíle zásahu možno dosáhnout jinak.

Vyhodnocení připomínky:

viz vyhodnocení 3. připomínky bod a).

Rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 v kauze SOKP v pražských ZÚR, ve kterém se uvádí: „*Od soudního přezkumu opatření obecné povahy lze očekávat toliko přiměřený, zdrženlivý přístup, zaměřený zejména na hledisko zákonnosti procesu jeho pořizování, při respektování zásady vyjádřené v judikatuře Nejvyššího správního soudu (rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010-103, či ze dne 24. 10. 2007, č. j. 2 Ao 2/2007-73) nebo Ústavního soudu (nález ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11). Judikatura Nejvyššího správního soudu vychází z premisy, že rozhodnutí o zatížení určitého území je při zachování zásady poměrování soukromých a veřejných zájmů vždy politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy, a proto by ke zrušení územního plánovacího opatření měl soud přistoupit jen, pokud došlo k porušení zákona v nezanedbatelné*

miře, resp. v intenzitě, zpochybňující zákonnost posuzovaného řízení a opatření jako celku. Judikatura Ústavního soudu poukazuje na význam aktů místní samosprávné moci, do které lze zasahovat způsobem jen zcela nezbytným. “

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.

2A ZÚR přitom v zásadě potvrzuje, že uvedený požadavek PÚR není splněn. Jestliže je v SEA 2A ZÚR k této prioritě uvedeno, že „2. aktualizace ZUR Středočeského kraje svými řešenými částmi nemá přímý vliv na tuto prioritu“, potom je zřejmé, že tato priorita zohledněna v 2A ZÚR nebyla (ač 2A ZÚR má přímý vliv na tuto prioritu), a to ačkoli PÚR je pro zpracování ZÚR a jejich změn závazná. V daném případě totiž nepochybně dochází k situování stavby MÚK D006 do území, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví (k tomuto viz výše), tj. mělo by dojít k předejití zhoršení tohoto stavu, tj. k nerealizaci MÚK D006 (nebo k jejímu přesunu na místa, kde toto nenastane).

Dále odůvodnění 2A ZÚR k tomuto uvádí, že „2. aktualizace ZUR SK reaguje na nebezpečí překračování mezních hodnot imisních limitů několika opatřeními“ - PÚR přitom 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 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.

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, zklidňování průtahů a odstraňování dopravně závadných míst navrhovaná MÚK D006 nejenže neodstraňuje z hledisek ochrany zdraví a životního prostředí, bezpečnosti, urbanistických a dalších kritická místa, ale sama vytváří nový střet v území, tj. jde zcela v opačném směru, než je naplňování výše uvedených cílů strategických dokumentů.

Lze tedy shrnout, že vymezení MÚK D006 je v 2A ZÚR provedeno - zejména z hlediska udržení příznivého životního prostředí a ochrany veřejného zdraví,

jakož i z hledisek urbanistických a dopravních - v rozporu s § 18 odst. 1 a 2 i v rozporu s § 31 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., neboť vytváří nový střet v území, čímž jde zcela proti cílům územního plánování i PÚR; 2A ZÚR též nedodržuje požadavek proporcionality, zejména zásadu subsidiarity a minimalizace zásahu.

Vyhodnocení připomínky:

viz vyhodnocení 3. připomínky bod a).

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.

Článek 24a subkap. 2. 2. Akt č. 1 PÚR - Republikové priority zní přesně: „*Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu.*“ Podatelka záměrně neuvádí celé znění článku, jehož druhá část zní: „*Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.*“ Tato priorita se tedy týká pořizování a zpracování ÚP. Přesto však 2. Akt ZÚR SK není v rozporu s tímto článkem z důvodů uvedených ve vyhodnocení 3. připomínky bod a).

Ve smyslu § 37 odst. 8 SZ vysloveno MMR s 2. Akt ZÚR SK souhlas z hlediska souladu s 1. Akt PÚR stanoviskem ze dne 29. 8. 2016 (č. j. MMR 32 211/2016-81), z něhož pořizovatel cituje: „*Ministerstvo ve smyslu § 42 odst. 6 stavebního zákona na základě posouzení uvedených podkladů z hledisek uvedených v § 37 odst. 8 stavebního zákona, tj. z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje, vydává k návrhu 2. Aktualizace ZÚR následující stanovisko:*

Ministerstvo neshledalo v návrhu 2. Aktualizace ZÚR nedostatky z hledisek uvedených v § 37 odst. 8 stavebního zákona, které by bylo nutné z návrhu odstranit před zahájením řízení o návrhu 2. aktualizace ZÚR.“

Z hlediska širších územních vztahů, zejména územních vazeb mezi Středočeským krajem a kraji sousedícími (včetně hl. m. Prahy) je návrh 2. Aktualizace ZÚR v souladu se závaznou Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen „PÚR ČR“). Sousední kraje a hl. m. Praha neuplatnily k návrhu 2. Aktualizace ZÚR z hlediska koordinace širších územních vztahů žádné připomínky.

2. Akt ZÚR SK je v souladu mj. se Strategií udržitelného rozvoje i Strategií regionálního rozvoje z důvodů uvedených ve vyhodnocení 3. připomínky bod a). V subkap. 1. 2. (na str. 37 – 45) Vyhodnocení SEA je konfrontován návrh 2. Akt ZÚR SK s relevantními strategickými dokumenty a koncepcemi. Z vyhodnocení vyplývá soulad 2. Akt ZÚR SK s těmito dokumenty.

Pořizovatel si dovoluje jednu poznámku: z připomínky není zřejmé, jak se může záměr MÚK Odolena Voda dostat do „rozporu s Dopravní politikou ČR, mezi jejíž cíle patří zabezpečení kvalitnějšího řešení tranzitní dopravy obcemi“, když právě odvádí tranzitní dopravu na dálnici D8, tedy mimo obce.

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 ani k zohlednění v SEA zjištěných skutečností při návrhu řešení; MÚK D006 je navíc navržena do území již v současné době

<p>nadlimitně zatíženého (tj. do území, kde je překročena únosná míra zatížení území), což nemůže být přípustné,</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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),
<p>Vyhodnocení připomínky:</p> <p>totožné jako u výše uvedených připomínek, jež je tato shrnutím.</p> <p><i>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.</i></p>
<p>Benešová Iveta, Na Zdolnici 313, 250 70 Odolena Voda, č. j. 178990/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016</p>
<p>Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové</p>
<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 paní Akrmannové.</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>
<p>Vyhodnocení připomínky:</p> <p>totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové.</p>
<p>Dobeš Michal Bc. a Dobešová Jana, Na Zdolnici 311, 250 70 Odolena Voda, č. j. 179011/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016</p>
<p>Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové.</p>
<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>

Plné znění připomínek viz výše uvedené podání paní Akrmannové.

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).

Vyhodnocení připomínek:

totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové.

Doubek Martin, Na Zdolnici 328, 250 70 Odolena Voda, č. j. 179014/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové.

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 paní Akrmannové.

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).

Vyhodnocení připomínek:

totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové.

Dražanová Daniela, Pod Prodejnou 371/15, 182 00 Praha 8 - Ďáblice, č. j. 178987/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové.

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 paní Akrmannové.

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).

Vyhodnocení připomínky:

totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové.

Hálkov Dimitrij Ing., Dolany 91, 2748 01 Kralupy nad Vltavou, č. j. 181130/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016

Podatelem je vlastníkem pozemku parc. č. 206/25 a st. 118. / budovy čp. 91 v katastrálním území Dolany u Prahy, do něhož zasahuje/sousedí OHP vymezené v ZÚR.

1. připomínka:

Námítky jsou podávány vůči území vymezenému v aktualizaci ZÚR jako ochranné hlukové pásmo letiště PRAHA/Vodochody – zakreslení limitní izofony (60dB) (dále jen „**OHP vymezené v ZÚR**“), na jehož území se nacházejí nemovitosti podatele.

Podatel s OHP vymezeným v ZÚR v aktualizaci ZÚR nesouhlasí, neboť jím dochází k zásahu do jeho ústavně zaručeného vlastnického práva. Aktualizace ZÚR ve vztahu k dotčenému území OHP vymezeným v ZÚR byla provedena v rozporu s právními předpisy a není založena na relevantních podkladech. Podatel proto navrhuje, aby byl záměr - vymezení ochranného hlukového pásma letiště PRAHA/Vodochody z aktualizace ZÚR vypuštěn.

Vyhodnocení připomínky:

Podatel uvádí zjevná nepravdivá, nepřesná a utilitární tvrzení. Pořizovatel k těmto tvrzením uvádí:

1. Návrh 2. Akt ZÚR **žádné OHP „letiště PRAHA/Vodochody“ nenavrhuje** ani v textové, ani ve výkresové části dokumentace.

2. Vyhlásování jakýchkoli OHP se řídí jiným režimem, který je v podstatě na pořizování ÚPD nezávislý.

3. Podle platné legislativy VVURÚ není součástí ZÚR.

4. Protože platí bod 1., tedy že Návrh 2. Akt ZÚR **žádné OHP letiště PRAHA/Vodochody nenavrhuje**, nemůže platit v připomínce uváděné „*OHP vymezené v ZÚR je zásahem do vlastnického práva podatele*“, ani nemůže platit v připomínce dále uváděné „*OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno v rozporu s právními předpisy*“.

5. Pouze v dokumentaci VVURÚ – části Vyhodnocení SEA – v subkap. 6.2.2. *Výsledky vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů* je pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů MÚK Odolena Voda použita pro letiště Vodochody limitní izofona (60 dB), aby bylo možno vůbec vyhodnotit jeho vliv na hlukovou situaci (viz str. 203 Vyhodnocení SEA).

2. připomínka:

a) OHP vymezené v ZÚR je zásahem do vlastnického práva podatele

Podatelem je vlastníkem pozemku parc. č. 206/25 a st. 118. / budovy čp. 91 v katastrálním území Dolany u Prahy, do něhož zasahuje/sousedí OHP vymezené v ZÚR.

Dle OHP, které jako opatření obecné povahy vyhlásil Úřad pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“) dne 7. 11. 2016, na podatele dopadají omezení výstavby nových staveb na území OHP, ale i jakékoliv změny staveb stávajících a znehodnocení jeho nemovitého majetku. Novou výstavbu či změnu stávající lze realizovat pouze v případě souladu s ust. § 40 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, tedy pouze se souhlasem ÚCL. ÚCL souhlas udělí pouze v případě, že stavba nebude bránit leteckému provozu, ani ohrožovat jeho bezpečnost a zároveň nepůjde o objekt vyžadující ochranu před hlukem.

V důsledku omezení OHP (které bylo do aktualizace ZÚR přeneseno jako OHP vymezené v ZÚR) tak podatel bude omezen v realizaci nové stavby, či rekonstrukce stávající, neboť je více než pravděpodobné, že každá stavba sloužící k bydlení, nebo uvnitř které pracují lidé zcela jistě ochranu před hlukem, vyžaduje; tyto záměry tak ve skutečnosti nikdy nebudou podateli ze strany ÚCL povoleny případně pouze za podmínky nákladných protihlukových opatření. OHP znamená svou blízkostí i znehodnocení jeho stávajícího nemovitého majetku.

V důsledku vymezení OHP {které bylo do aktualizace ZÚR přeneseno jako OHP vymezené v ZÚR) tak dochází k omezení vlastnického práva, když omezení stávající a budoucí výstavby, potažmo změna užívání či odstranění stávající zástavby v jeho území je podstatou OHP, OHP tedy ve výsledku znamená nucené omezení vlastnického práva podatele. Podmínky nuceného omezení vlastnického práva však v tomto případě nejsou naplněny (veřejný zájem, na základě zákona a za náhradu). Pokud jde o veřejný zájem, je třeba připomenout, že ne každý kolektivní zájem je veřejným zájmem *de iure*, a je proto nutné, aby k omezení vlastnických práv docházelo jen po pečlivém zvážení základní podmínky, zda je omezení nutné ve veřejném zájmu (srov. Nález Ústavního soudu ze dne 28. 3. 1995, sp. zn. I. ÚS 198/95 nebo Nález Ústavního soudu ze dne 28. 6. 2005, sp. zn. Pl. ÚS 24/04 (327/2005 Sb.).

Vyhodnocení připomínky:

viz vyhodnocení 1. připomínky.

3. připomínka:

b) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno v rozporu s právními předpisy

O pořízení aktualizace ZÚR bylo rozhodnuto pro řešení pouze těchto 5 záměrů veřejně prospěšných staveb na území Středočeského kraje; silniční okruh kolem Prahy (SOKP) v severozápadním a severovýchodním sektoru, doplnění mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Odolena Voda na dálnici D8, koridor propojení Vestec (II/603) - Újezd (DI), tzv. Vestecká spojka, koridor železniční tratě č. 221: úsek Praha - Strančice a plocha rozvoje letiště Praha - Ruzyně.

Jak patrně, řešení záměru ochrany letiště PRAHA/Vodochody ochranným hlukovým pásmem nebylo předmětem zadání pro pořízení ZÚR, ani jeho aktualizace. OHP vymezené v ZÚR tak bylo do aktualizace ZÚR doplněno až před veřejným projednáním, a to jeho uvedením v dokumentaci vyhodnocení vlivu aktualizace ZÚR na udržitelný rozvoj území ze září 2016, v částí pojednávající o záměru D006 - doplnění MÚK Odolena voda: záměry s potenciálním vlivem na kvalitu ovzduší.

Pořizovatel aktualizace ZÚR tak nemohl dostát své povinnosti návrh ZÚR dostatečně projednat a nechat posoudit všemi dotčenými orgány, ministerstvy, sousedními kraji aj. ve smyslu ust. § 37 a n. stavebního zákona před tím, než byl návrh aktualizace ZÚR předložen k veřejnému projednání. Veřejnost se tak

sice mohla s dokumentací k návrhu aktualizace ZÚR seznámit od 27. 10. 2016 do 29. 11. 2016, avšak vzhledem k tomu, že OHP vymezené v ZÚR není v aktualizaci ZÚR nijak odůvodněno, nebylo posouzeno ve smyslu ust. § 39 odst. 1 stavebního zákona a podatel se s OHP vyhlášeným ÚCL mohl seznámit až od 22. 11. 2016, kdy nabylo účinnosti, byl podatel reálně na svém právu se seznámit se všemi podklady před veřejným projednáním aktualizace ZÚR dne 29. 11. 2015 zkrácen. Podatel tak z tohoto důvodu nemohl vyjádřit svůj názor na aktualizaci ZÚR již při veřejném projednání, ani reálně nemohl vznášet dotazy či připomínky a uplatnit všechna svá procesní práva, neboť až do okamžiku veřejného projednání (případně nejdříve dne 22. 11. 2016) o zanesení OHP do aktualizace ZÚR neměl všechny dostupné informace. Nyní je podatel odkázán na velmi krátkou a propadnou lhůtu 7 dnů pro vznesení námitek, což je s ohledem na rozsah aktualizace ZÚR a složitost problematiky zcela neadekvátní. Pořizovatel aktualizace ZÚR tak porušil procesní práva podatele mít možnost se seznámit se všemi podklady pro rozhodnutí a právo vyjádřit se k nim.

Nutno rovněž zdůraznit, že OHP bylo ÚCL Jako opatření obecné povahy vyhlášeno dne 7. 11. 2016 a nabylo účinnosti teprve 22. 11. 2016, tedy až po vyhotovení aktualizace ZÚR, resp. jeho návrhu k veřejnému projednání. Pořizovatel aktualizace ZÚR tak OHP vymezené v ZÚR do návrhu aktualizace ZÚR zjevně zanesl na základě neexistujícího podkladu. Tento postup je v rozporu i se samotným stanoviskem pořizovatele aktualizace ZÚR uvedeného v odůvodnění OHP vydaného ÚCL: „*Obsahem ZÚR jsou ochranná pásma již vyhlášená a nikoliv ochranná pásma navrhovaná, neboť tato jsou v ZÚR vymezována na základě pravomocných správních aktů (tj. rozhodnutí o stanovení ochranného pásma (§ 83 stavebního zákona) či opatření obecné povahy (viz § 37 odst. 3 písm. f) zákona č 49/1997 Sb., o civilním letectví a § 31 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví...), nebo ze zákona (např. zákona o pozemních komunikacích). [...] Krajský úřad závěrem konstatuje, že ochranná hluková pásma lze zakreslit do grafické části Odůvodnění ZÚR (tj. do výkresu II. 1. koordinační výkres a do výkresu II 4. koncepce dopravy) až po nabytí účinnosti příslušného správního aktu o jejich vyhlášení.*“

Pro zanesení OHP vymezeného v ZÚR do aktualizace ZÚR tedy chybělo jakékoliv rozhodnutí o potřebě řešení tohoto záměru v aktualizaci ZÚR, jakož i platné a účinné opatření obecné povahy, kterým by bylo OHP vyhlášeno před vyhotovením aktualizace ZÚR.

S ohledem na uvedené tak podatel namítá, že k zanesení OHP vymezeného v ZÚR do aktualizace ZÚR došlo zcela libovolně a mimoprávně. Pořizovatel aktualizace ZÚR tak ve vztahu k dotčenému území zcela flagrantně porušil zákonný proces přijímání změn zásad územního rozvoje stanovený stavebním zákonem.

Vyhodnocení připomínky:

viz vyhodnocení 1. připomínky.

Připomínka:

c) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno bez kvalifikovaného podkladu

OHP vymezené v ZÚR bylo zakresleno do grafické části aktualizace ZÚR bez jakéhokoliv relevantního podkladu, ani není doprovázeno žádným odůvodněním. Pořizovatel aktualizace nezdůvodnil ani územní rozsah OHP vymezeného v ZÚR a jeho polohu, ani omezení z OHP vymezeného v ZÚR vyplývající. Není tak zřejmý mechanismus, jakým došlo v aktualizaci ZÚR k určení přesného prostorového průběhu OHP vymezeného v ZÚR - izofony 60 dB, a proč zrovna izofony 50 dB jako hranice OHP vymezené v ZÚR, když rozdíl každého 1 dB v daném případě představuje posun izofony o stovky metrů, což znamená markantní nárůst omezovaných subjektů. OHP vymezené v ZÚR tak zřejmě nevychází ze skutečného hlukového měření na dotčeném území, ale je pouze teoretickým konstruktem. S ohledem na to však nelze mít za to, že OHP vymezené v ZÚR zahrnuje pouze území v míře nezbytně nutné. Určení prostorové polohy OHP vymezené v ZÚR je tedy zcela nepřezkoumatelné a nepřiměřené.

Jak již bylo uvedeno výše, pořizovatel při stanovení OHP vymezeného v ZÚR v aktualizaci ZÚR nemohl vycházet z OHP vyhlášeného ÚCL, neboť v době zanesení OHP vymezeného v ZÚR do aktualizace ZÚR OHP jako takové nebylo ani vyhlášeno, přesto podatel na tomto místě upozorňuje, že z podkladových materiálů OHP vyhlášeného ÚCL vyplývá, že stavby v okolí letiště PRAHA/Vodochody nejsou zasaženy hlukem nad zákonné limity a současná rezidenční výstavba nekoliduje s provozem letiště. Ani v OHP vyhlášeném ÚCL, ani v aktualizaci ZÚR tak nebyla relevantně zodpovězena otázka, zda je na vyhlášení ochranného hlukového pásma vůbec dán veřejný zájem.

Podatel s ohledem na výše uvedené nemůže proti aktualizaci ZÚR ve vztahu k OHP vymezenému v ZÚR brojit nad rámec výše uvedeného a uvádět kvalifikovanější námitky.

Vyhodnocení připomínky:

viz vyhodnocení 1. připomínky.

Hlasy Kozomína z. s., Kozomín 81, 277 45 Úžice u Kralup nad Vltavou, č. j. 180077/2016/KUSK, doručeno dne 7. 12. 2016

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.

Vyhodnocení připomínky:

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.

Podrobné vyhodnocení viz výše uvedené připomínky a vyhodnocení připomínek paní Akrmannové.

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. Ochranné hlukové pásmo (OHP) vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR doplněno až před veřejným projednáním.

a) Řešení záměru ochrany letiště PRAHA/Vodochody ochranným hlukovým pásmem nebylo předmětem zadání pro pořízení ZÚR, ani jeho aktualizace. OHP vymezené v ZÚR tak bylo do aktualizace ZÚR doplněno až před veřejným projednáním, a to jeho uvedením v dokumentaci vyhodnocení vlivu aktualizace ZÚR na udržitelný rozvoj území ze září 2016, v části pojednávající o záměru D006 - doplnění MÚK Odolena voda: záměry s potenciálním vlivem na kvalitu ovzduší.

Pořizovatel aktualizace ZÚR tak nemohl dostát své povinnosti návrh ZÚR dostatečně projednat a nechat posoudit všemi dotčenými orgány, ministerstvy, sousedními kraji aj. ve smyslu ust. § 37 a n. stavebního zákona před tím, než byl návrh aktualizace ZÚR předložen k veřejnému projednání. Veřejnost se tak sice mohla s dokumentací k návrhu aktualizace ZÚR seznámit od 27. 10. 2016 do 29. 11. 2016, avšak vzhledem k tomu, že OHP vymezené v ZÚR není v aktualizaci ZÚR nijak odůvodněno, nebylo posouzeno ve smyslu ust. § 39 odst. 1 stavebního zákona a podatel se s OHP vyhlášeným ÚCL mohl seznámit až od 22. 11. 2016, kdy nabylo účinnosti, byl podatel reálně na svém právu se seznámit se všemi podklady před veřejným projednáním aktualizace ZÚR dne 29. 11. 2015 zkrácen. Podatel tak z tohoto důvodu nemohl vyjádřit svůj názor na aktualizaci ZÚR již při veřejném projednání, ani reálně nemohl vznášet dotazy či připomínky a uplatnit všechna svá procesní práva, neboť až do okamžiku veřejného projednání (případně nejdříve dne 22. 11. 2016) o zanesení OHP do aktualizace ZÚR neměl všechny dostupné informace. Nyní je podatel odkázán na velmi krátkou a propadnou lhůtu 7 dnů pro vznesení námitek, což je s ohledem na rozsah aktualizace ZÚR a složitost problematiky zcela neadekvátní. Pořizovatel aktualizace ZÚR tak porušil procesní práva podatele mít možnost se seznámit se všemi podklady pro rozhodnutí a právo vyjádřit se k nim.

Nutno rovněž zdůraznit, že OHP bylo Úřadem pro civilní letectví (ÚCL) jako opatření obecné povahy vyhlášeno dne 7. 11. 2016 a nabylo účinnosti teprve 22. 11. 2016, tedy až po vyhotovení aktualizace ZÚR, resp. jeho návrhu k veřejnému projednání. Pořizovatel aktualizace ZÚR tak OHP vymezené v ZÚR do návrhu aktualizace ZÚR zjevně zanesl na základě neexistujícího podkladu. Tento postup je v rozporu i se samotným stanoviskem pořizovatele aktualizace ZÚR uvedeného v odůvodnění OHP vydaného ÚCL: „*Obsahem ZÚR jsou ochranná pásma již vyhlášená a nikoliv ochranná pásma navrhovaná, neboť tato jsou v ZÚR vymezována na základě pravomocných správních aktů (tj. rozhodnutí o stanovení ochranného pásma (§ 83 stavebního zákona) či opatření obecné povahy (viz § 37 odst. 3 písm. f) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a § 31 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví...) nebo ze zákona (např. zákona o pozemních komunikacích). [...] Krajský úřad závěrem konstatuje, že ochranná hluková pásma lze zakreslit do grafické části Odůvodnění ZÚR (tj. do výkresu II. 1. koordináční výkres a do výkresu II 4. koncepce dopravy) až po nabytí účinnosti příslušného správního aktu o jejich vyhlášení.*“

Vyhodnocení připomínky:

viz vyhodnocení 1. připomínky Ing. Hálkova Dimitrije.

podrobné vyhodnocení viz výše uvedené připomínky a vyhodnocení připomínek paní Akrmannové

b) 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 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.

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, (stanovisko MŽP ze dne 29. 10. 2013, č. j. 71411/ENV/13).
- COLAS CZ, a.s. – obalovna živichých směsí a kamenolom Čenkov, (http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC1900)
- 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 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 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 projevovat v daném místě!

Obalovny živichých 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 PM 10 i PM 2,5, jen emise NO_x by dle oznámení měly paradoxně klesnout.

V oznámení záměru COLAS CZ, a.s. – obalovna živichých směsí a kamenolom Čenkov se konstatuje, že v území je již dnes překračován limit pro

benz(a)pyren v pozadí, patrně kumulovanými vlivy dopravy z dálnice D8, blízkého letiště Aero Vodochody, z blízkosti osy VPD letiště Ruzyně při vzletech a přistáních letadel a také z chemických výrobn 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 uhlénoho 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 isolační vegetací, není dostatečná.

V oznámení záměru COLAS CZ, a.s. – obalovna živichých směsí a kamenolom Čenkov 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 těží 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.

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 těž připočíst pohyb letadel, který se předpokládá v počtu cca 100 letadel denně.

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.

V 2. Akt ZÚR je uvedeno „**Plné využití strategické průmyslové zóny Kozomín**“, synergické a kumulativní vlivy s tímto územím však nejsou řešeny a zohledněny.

A - Výroba tissue BOR Biotechnology Kozomín ve fázi územního řízení (http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC1856)

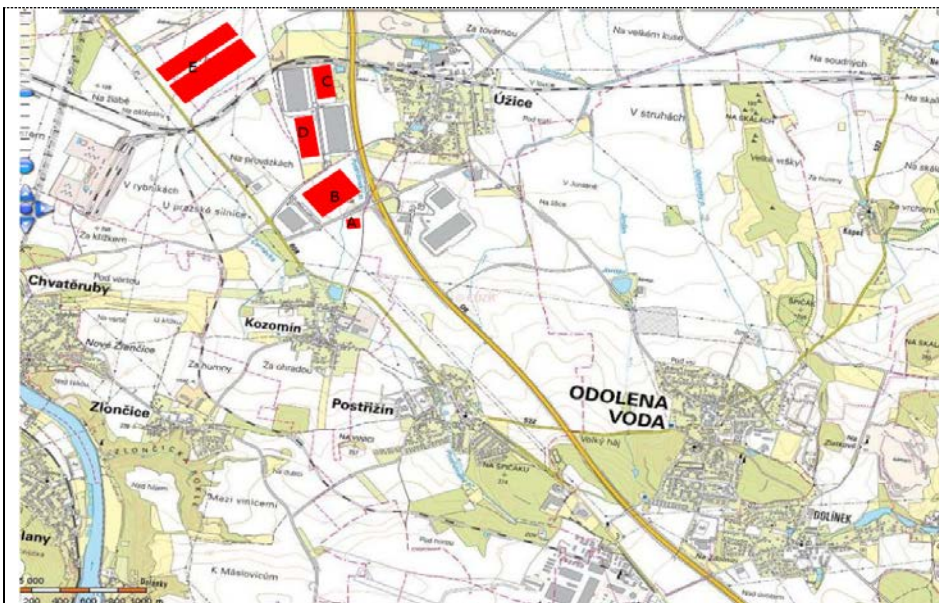
B - CTPark Prague North – Etapa II. – Hala D8.2 ve fázi územního řízení (http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC333)

C – Logistický park Úžice hala DC 3 ve fázi stavebního řízení (http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC381)

D - Logistický park Úžice hala DC 4 ve fázi územního řízení (http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2035)

E – Industriální park Úžice – sever ve fázi územního řízení (http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC942)

Realizací těchto záměrů dojde ke zvýšení denního pohybu vozidel o cca 5000 průjezdů na křižovatce komunikací II/608 a III/081. Tento stav není v 2. Akt ZÚR kumulativně posuzován, ani není řešeno dostatečné dimenzování kapacity této křižovatky tvaru T.



Mimo to není v 2. Akt ZÚR zohledněn zákaz vjezdu vozidel nad 12 tun na komunikaci II/608 od křížení se silnicí III/081 v Kozomíně až ke křížení silnic III/083 a II/608 v katastrálním území Klecany, Zdíbsko.

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 vyhodnocení 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)...“.

Vyhodnocení 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 subkap. 4. 2. jsou vymezena a popsána území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů na základě prostorové analýzy, tj. prostorové koncentrace záměrů, pro jejichž umístění vymezují ZÚR SK ve znění aktualizací č. 1 a č. 2 plochy nebo koridory a záměrů, sledovaných v rámci aktuálních ÚAP ORP Brandýs n. Labem, ORP Černošice a ORP Říčany. Tyto oblasti jsou, včetně ploch a koridorů vymezených ZÚR SK, graficky vymezeny ve výkresu A.VI. Kumulativní a synergické vlivy (1:100 000). Složková analýza vymezující oblasti s „limitní zátěží“ jednotlivých složek ŽP vychází z údajů obsažených v kap. 3., 4. a 5. vyhodnocení SEA. Schematicky jsou pak tyto oblasti zobrazeny ve „složkových boxech“ v rámci zmíněného výkresu A.VI. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je pak provedeno v rámci oddílu D. hodnotících tabulek jednotlivých ploch a koridorů posuzovaných v rámci vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK, kde jsou v rámci jednotlivých složek ŽP uvedeny ostatní plochy a koridory vymezené v ZÚR SK, které mohou být ve spojení s posuzovanou plochou nebo koridorem zdrojem kumulativních a synergických vlivů na danou složku. Kvalitativní charakteristika je vyjádřena stručným komentářem a kvantitativní hodnocení pak bodovým ohodnocením v 5-ti stupňové Likkertově škále v intervalu od -2 (významně negativní vliv) do +2 (významně pozitivní vliv). Verbální shrnutí kumulativních a synergických vlivů je pak obsahem subkap. 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 kap. 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.

NSS uvádí v rozsudku 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017, který se týkal zamítnutí kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů do rozsudku Městského soudu 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy: „*Nejvyšší správní soud připomíná, že posouzení kumulativních a synergických vlivů (Cumulative Environmental Assessment, tzv. CEA) je vysoce odbornou otázkou a ve vztahu ke konkrétním záměrům či koncepcím se jedná o činnost, do které správní soudy mohou zasahovat minimálně, a to pouze z hlediska, zda kompetentní správní orgán postupoval zákonem předepsaným způsobem (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010 - 133). Z rozsudku zdejšího soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, publ. pod č. 2698/2012 Sb. NSS), dále plyne: „Obsah tohoto hodnocení vyplývá z přílohy stavebního zákona a z přílohy I směrnice SEA a musí zahrnovat alespoň popis vhodné metodologie, zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny, identifikaci a popis možných kumulativních a*

synergických vlivů, posouzení těchto vlivů (zejména zhodnocení jejich předpokládaných dopadů na složky životního prostředí a učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné, případně za jakých podmínek), vymezení kompenzačních opatření a stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů. [...] V souladu se zásadou minimalizace soudního zásahu soud přezkoumá, zda posouzení má uvedené náležitosti (zda bylo řádně provedeno), zda je srozumitelné a logicky konzistentní; samotnou odbornou obsahovou stránkou se však nezabývá.“

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. Rozhodně 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 Baště) 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.“

I když se soud přiklonil k faktu, že u záměru D006 nevznikají kumulativní a synergické vlivy (a podmínky se v průběhu 3 let nezměnily), projektant Vyhodnocení SEA vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů zpracoval (viz dokumentace VVURÚ – části Vyhodnocení SEA – v subkap. 6.2.2. Výsledky vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – str. 202 – 204).

K posouzení kumulativních a synergických vlivů hluku a znečištění ovzduší je třeba uvést, že z obrázku v textu na str. 185 Vyhodnocení SEA (subkap. 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.

Plánovaný rozvoj letiště Vodochody byl zohledněn v posouzení kumulativních a synergických vlivů (viz str. 202 – 204 Vyhodnocení SEA).

Co se týče zmiňování rozvoje letiště Vodochody, je nutné uvést rozsudek Krajského soudu v Praze č. j. 50 A 1/2014-94, v němž je uvedeno: „*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.*“, a dále se uvádí: „*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.*“

Z rozsudku v totožné věci je jasné patrné, že meldování podatele o vlivech letiště Vodochody je utilitární a irelevantní.

Jak již bylo uvedeno, vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo zpracováno pro skutečnosti podrobností odpovídající měřítku ZÚR a myslitelné ovlivňující vzdálenosti. Do těchto skutečností rozhodně nemohou být zahrnuty: COLAS CZ, a.s. – obalovna živičných směsí a kamenolom Čenkov, „otevření“ průniku vlivů z dálnice D8 (v důsledku odstranění či zmírnění zářezu dosud působícího jako určitá bariéra realizací křižovatek větvi), řešení křižovatky komunikací II/608 a III/081, zákaz vjezdu vozidel nad 12 tun na komunikaci II/608, „Plné využití strategické průmyslové zóny Kozomín“ apod.

K posledně uvedené skutečnosti pořizovatel uvádí pouze dvě poznámky: s úspěchem lze pochybovat o tvrzení podatele, že: „*Realizací těchto záměrů dojde ke zvýšení denního pohybu vozidel o cca 5000 průjezdů na křižovatce komunikací II/608 a III/081. Tento stav není v 2. Akt ZÚR kumulativně posuzován...*“, protože by na vyjmenované a zakreslené záměry (5 skladových a výrobních areálů v zóně Úžice – Kozomín) v průměru připadalo 1 000 průjezdů denně... Navíc právě realizací MÚK Odolena Voda dojde k převedení dopravní zátěže ze silnice II/608 na dálnici D8, což podatel nechtěně a nepřímě potvrzuje. Nejbližší vzdálenost skladových a výrobních areálů v zóně Úžice – Kozomín (i ze zákresu podatele) činí cca 4,3 km.

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. 204): "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 dotčená obytná zástavba. Stejná situace bude i ve městě Odolena Voda a Panenské Břežany na komunikacích ve směru k napojení na MÚK... Zástavba v západní a jižní části Panenských Břežan je potenciálně dotčena nadlimitním pásmem hluku z letecké dopravy v případě rozšíření letiště Vodochody a bude se zde tedy projevovat kumulativní působení hluku z tohoto záměru a hluku z navýšení dopravy vlivem nového napojení na dálnici D8, kdy pro část vozidel bude atraktivní trasa přes ulice K dálnici a Za dálnici a dále po silnici II/608 k MÚK ...

V uvedené lokalitě dochází rovněž k překračování imisních limitů pro koncentrace benzo[a]pyrenu. Vlivem provozu záměru může v této oblasti docházet ke kumulaci stávající imisní zátěže s 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.

Vyhodnocení připomínky:

viz preambule 1 a 2 na str. 2 – 4.

Umístění záměru do území nadlimitně zatíženého hlukem a emisemi z dopravy

Ve vyhodnocení předchozích připomínek, odkazujících na judikáty Nejvyššího správního soudu a Městského soudu v Praze 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 (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 umístování staveb v území nadlimitně zatíženém hlukem nebo emisemi a také rozdíl v jejím řešení na úrovni ÚPD a v rámci rozhodování o území. Tento princip aplikoval i Městský soud v Praze ve výše citovaném rozsudku č. j. 10A 159/2015 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku – citace viz výše).
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. S ohledem na bod 2. 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 NSS 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 něž 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 něž 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 tezí, 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 pro posuzovanou plochu VPS 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.

Obecně:

Např. umístění MÚK Odolena Voda je situováno 1,5 km od zástavby obce Panenské Břežany, tzn. že vlastní MÚK nemůže mít jakýkoliv myslitelný negativní vliv ani na nejbližší zástavbu obce Panenské Břežany, tím méně na centrální část sídla (vzdálenou cca 2 km). Rovněž dopravní toky, které bude MÚK po dostavbě generovat, **se příliš nezmění**, protože poloha sídla není ani na jednom přívaděči a MÚK budou případně využívat pouze obyvatelé obce Panenské Břežany (postačuje pohled na výkresovou část dokumentace), takže fabulace obce Panenské Břežany o „zásadním narušení prostředí obce, jeho kvalitě a hodnotách, jakož i znemožnění dalšího rozvoje obce“; o porušení „zásady subsidiarity“; o „nesplnění požadavku proporcionality“; o „zavedení další dopravy do obce“; o „nesplnění ani požadavků § 18 SZ“ apod. jsou jednoznačně utilitární a nepravdivé.

Nesouhlas s MÚK Odolena Voda je jednoznačně motivován odporem k uvažovanému rozvoji Letiště Vodochody. Jednou z logických podmínek pro rozvoj Letiště Vodochody – uvedeným ve stanovisku EIA - je právě realizace MÚK Odolena Voda. Uváděné stanovisko EIA ovšem nikterak s pořizováním 2. Akt ZÚR SK nesouvisí.

Tento názor pořizovatele podporuje také to, že při projednávání dokumentace ÚP VÚC Pražského regionu, kdy ještě neexistoval záměr na rozvoj Letiště Vodochody, nebyly k umístění MÚK Odolena Voda vzneseny žádné připomínky či námitky.

Připomínka:

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

Totožné znění připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové

Vyhodnocení připomínky:

totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové

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 (jak přímo vyplývá z odůvodnění 2A ZÚR, str. 17: „*V navazujícím území dochází k výraznému rozvoji skladových a komerčních ploch...*“) o umožnění napojení zejména komerčních a skladových zón kolem dálnice D8. Připomínáme, že tyto negativní vlivy MÚK D006, a to navíc na území již nadlimitně zatíženém (!), jsou potvrzeny v SEA 2. Akt ZÚR SK (viz též citace výše).

V odůvodnění 2A ZÚR se též uvádí, že stavba není podmíněna rozvojem letiště Vodochody, to však nic nemění na tom, že v případě, že bude vybudováno letiště Vodochody, bude též dopravně obsluhováno zejména prostřednictvím MÚK D006.

Jedná se tedy o napojení na dálnici D8 primárně nikoli pro místní osobní dopravu, ale pro nákladní dopravu směřující ze vzdálenějších míst do komerčních a skladových zón (a případně též na budoucí rozšířené letiště Vodochody).

Jestliže tedy má MÚK D006 sloužit zejména nákladní dopravě, a to nikoli místní, ale dálkové (a případně i obsluze letiště Vodochody, bude-li realizováno), potom je z hledisek uvedených v § 18 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. zcela nepřipustné „zatahovat“ tuto dopravu do bezprostřední blízkosti obytných území, resp. na silnice procházející přímo obytnými územími a centry přilehlých obcí.

Situování takové 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 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).

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, a to jak v místě samotném, tak i v okolních sídlech ležících na příjezdových trasách.

Je třeba připomenout, že cílem a úkolem územního plánování je odstraňovat střety v území, nikoli vytvářet nové. Situování MÚK D006 jde zcela v protikladu s uvedenými zásadami. MÚK D006 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 jinam, než tam, kde ji 2A ZÚR navrhuje.

Vyhodnocení 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.

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

V bodu 21. výrokové části 2. Akt ZÚR SK byl za článek (191a) doplněn článek (191b), v němž se stanovují další požadavky na využití vymezených koridorů:

- *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. 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 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 1. Akt 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, v 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 bodu 21. výrokové části 2. Akt ZÚR SK byl za článek (191a) doplněn článek (191c), v němž se stanovují úkoly pro územní plánování:

- v *ÚP dotčených obcí upřesnit vymezení ploch dopravy (u silničních staveb včetně polohy mimoúrovňových křižovatek) s ohledem na:*
 - 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,
 - 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. 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 ÚP 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 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 bylo při umístění MÚK Odolena Voda v 2. Akt ZÚR SK postupováno velice zodpovědně s vědomím potřeby předcházet možným střetům v území, a byla navržena 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).

Totožné znění připomínky jako u výše uvedených připomínek 3., 3. a), 3 b) u paní Akrmannové.

Vyhodnocení připomínky:

totožné jako u výše uvedených připomínek 3., 3. a), 3 b) u paní Akrmannové.

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.

[5b] Na základě, kdy technické řešení není v souladu s některým z článků se závaznou dikcí technického předpisu, je třeba požádat o souhlas s odchylným řešením. Tento souhlas se vydává jen v případech, že je řešení technicky možné a přijatelné z hlediska bezpečnosti provozu.

V daném případě jsou v závazné ČSN 73 6102 uvedeny technické parametry různých druhů křižovatek a zásady jejich návrhů. Požadované vzdálenosti jsou uvedeny v platné ČSN 76 6101 Projektování silnic a dálnic – pro komunikace v intravilánu. Obecně jsou tyto vzdálenosti v ČSN navrženy jako nejmenší tak, aby byly optimální z hlediska bezpečnosti a plynulosti dopravy, obslužnosti území a ekonomiky staveb (viz tab. 11. 2. ČSN 73 6101).

Normová vzdálenost v daném případě je nejméně 4km, kterou je možné (bez ohledu s odchylným řešením) zkrátit za podmínek uvedených v ČSN až o 50%. Obec Odolena Voda podmínky ČSN nesplňuje, proto by vzdálenost měla být 4km a proto také bylo třeba požádat o souhlas s odchylným řešením pro vzdálenost křižovatek na D8.

ŘSD ČR vydává souhlasy s odchylným řešením v souladu s opatřením Ministerstva dopravy zaslaným dopisem č. j. 25951/94-230 z 30.12.1994 a pověřením zaslaným dopisem MD č. j. 17587/95-230 z 23. 2. 1995 pro celé území ČR a pro všechny kategorie komunikací. Vydaný souhlas nenahrazuje stavební povolení.

Na základě vyjádření [3] Ministerstva dopravy Ve věci připojení pozemní komunikace III/0087 na dálnici D8 č. j.: 703/2012-120-STSP/4 ze dne 19. 12. 2012 a na základě vyjádření [4] Ministerstva vnitra Ve věci k připojení silnice III/0087 na dálnici D8 č. j.: MV-132337-2/OBP-2012 ze dne 11. 12. 2012 vydalo ŘSD ČR – úsek kontroly a kvality staveb, samostatné odd. technické skupiny dne 5. 4. 2013 :

Souhlas s odchylným řešením č.15/2013 [5]

od čl. 11.2 a tabulky 21 ČSN 73 61101 Projektování silnic a dálnic, který stanovuje nejmenší vzdálenost křižovatek na dálnicích a rychlostních silnicích pro návrhovou rychlost 120km/h 4km.

Souhlas se vydal pro mimoúrovňovou křižovatku dálnice D8 se silnicí III/0087, kde bude vzdálenost od konce připojovacího pruhu k začátku odbočovacího pruhu následující mimoúrovňové křižovatky Úžice ve směru z Prahy 3020 m a směru opačném od konce připojovacího pruhu křižovatky Úžice k začátku odbočovacího pruhu nově navrhované křižovatky 2680 m.

Souhlas byl vydán bez dalších podmínek.

Odůvodnění: Souhlas se vydává vzhledem k tomu, že touto křižovatkou bude vhodně dopravně napojeno letiště Vodochody.

Odůvodnění Souhlasu s odchylným řešením č.15/2013 je v rozporu s odůvodněním zpracovatele v dokumentaci „Vyhodnocení vlivu 2.AZÚR Středočeského kraje“, kdy MÚK Odolena Voda v bodě „1.1.2. Popis koridorů a ploch vymezených 2A-ZÚR SK a zdůvodnění jejich vymezení“ na straně 28, kdy MÚK je odůvodněna pro **výrazný rozvoj skladových a komerčních ploch.**

Vyhodnocení připomínek:

viz vyhodnocení připomínky 3. a).

Obecně k ČSN

V této souvislosti pořizovatel odkazuje na rozsudek Městského soudu v Praze 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 v kauze SOKP v pražské ZÚR, ve kterém se uvádí: „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 rekonstruuji 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 umísťovat a řešení bezpečnosti je otázkou konkretizace v územním řízení a stavebním povolení. V těchto fázích se DO uplatní jako garant bezpečnosti. Aplikovat normy při formulaci ZÚR nemá smysl. Jak ustanovení § 10 odst. 5, tak ustanovení § 16 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, odkazuje na prováděcí předpisy v souvislosti s vymezením technických podmínek, resp. obecných technických předpokladů na stavbu příslušné pozemní komunikace. Zejména v případě ustanovení § 16 zákona o pozemních komunikacích jde o odkaz, který se uplatní až ve fázi stavebního řízení, tedy ve fázi konkrétní realizace stavby. Jde tedy až o poslední fázi realizace konkrétní stavby, která v rozsahu ZÚR ani pojmově ještě nemůže být pojata. V této míře obecnosti nelze předjímat, zda, jak, v jaké míře a již vůbec ne v jaké konkrétní stavebně technické podobě tyto vymezované jevy skutečně budou realizovány. “

Co se týče údajného rozporu v odůvodnění MÚK Odolena Voda – zásadní je textová část Odůvodnění návrhu 2. Akt ZÚR SK, kde se mj. v subkap. 2.3.2. pro VPS D006: MÚK Odolena Voda uvádí: „Nová MÚK je navrhována v místě křížení dálnice D8 a silnice III/0087. 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. Vzdálenost těchto křižovatek je poměrně velká a činí cca 10 km. To spolu přináší značné dopravní zatížení současné silnice II/608, která prochází zastavěným obytným územím obcí Kozomín, Postržín a Klíčany.

Situování křižovatky v tomto prostoru umožňuje i výrazné zlepšení napojení Odolena Vody na dálnici D8. MÚK leží na území města Odolena Voda. Územní plán města respektuje její vymezení v místě napojení na silnici III/0087. Z ÚAP nevyplývají žádné limity s výjimkou půdy 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 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 nepočítalo. MÚK Odolena Voda není podmíněna rozvojem letiště Vodochody. “

Z uvedeného plyne, že existuje celá řada objektivních důvodů pro umístění záměru MÚK Odolena Voda, která bude sloužit i pro případnou dopravu ze stávajícího Letiště Vodochody a pokud dojde k rozšíření jeho provozu, tak samozřejmě i pro něj.

Připomínka:

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

Totožné znění jako u výše uvedené připomínky 3. d) u paní Akrmannové

Vyhodnocení připomínky:

totožné jako u výše uvedené připomínky 3 d) u paní Akrmannové

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, zklidňování průtahů a odstraňování dopravně závadných míst navrhovaná MÚK D006 nejenže neodstraňuje z hledisek ochrany zdraví a životního prostředí, bezpečnosti, urbanistických a dalších kritická místa, ale sama vytváří nový střet v území, tj. jde zcela v opačném směru, než je naplňování výše uvedených cílů strategických dokumentů.

Vyhodnocení připomínky:

viz preambule 1 a 2 na str. 2 – 4,

Umístěním VPS D006 MÚK Odolena Voda nevznikne nový střet v území, a to z následujících důvodů. Cílem umístění této křižovatky je mj. 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.

Článek 24a subkap. 2. 2. Akt č. 1 PÚR - Republikové priority zní přesně: „*Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu.*“ Podatelka záměrně neuvádí celé znění článku, jehož druhá část zní: „*Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.*“ Tato priorita se tedy týká pořizování a zpracování ÚP. Přesto však 2. Akt ZÚR SK není v rozporu s tímto článkem z důvodů uvedených ve vyhodnocení 3. připomínky bod a).

Ve smyslu § 37 odst. 8 SZ vyslovoilo MMR s 2. Akt ZÚR SK souhlas z hlediska souladu s 1. Akt PÚR stanoviskem ze dne 29. 8. 2016 (č. j. MMR 32 211/2016-81), z něhož pořizovatel cituje: „*Ministerstvo ve smyslu § 42 odst. 6 stavebního zákona na základě posouzení uvedených podkladů z hledisek uvedených v § 37 odst. 8 stavebního zákona, tj. z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje, vydává k návrhu 2. Aktualizace ZÚR následující stanovisko:*

Ministerstvo neshledalo v návrhu 2. Aktualizace ZÚR nedostatky z hledisek uvedených v § 37 odst. 8 stavebního zákona, které by bylo nutné z návrhu odstranit před zahájením řízení o návrhu 2. aktualizace ZÚR.“

Z hlediska širších územních vztahů, zejména územních vazeb mezi Středočeským krajem a kraji sousedícími (včetně hl. m. Prahy) je návrh 2. Aktualizace ZÚR v souladu se závaznou Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen „PÚR ČR“). Sousední kraje a hl. m. Praha neuplatnily k návrhu 2. Aktualizace ZÚR z hlediska koordinace širších územních vztahů žádné připomínky.

2. Akt ZÚR SK je v souladu mj. se Strategií udržitelného rozvoje i Strategií regionálního rozvoje z důvodů uvedených ve vyhodnocení 3. připomínky bod a). V subkap. 1. 2. (na str. 37 – 45) Vyhodnocení SEA je konfrontován návrh 2. Akt ZÚR SK s relevantními strategickými dokumenty a koncepcemi. Z vyhodnocení vyplývá soulad 2. Akt ZÚR SK s těmito dokumenty.

Pořizovatel si dovoluje jednu poznámku: z připomínky není zřejmé, jak se může záměr MÚK Odolena Voda dostat do „rozporu s Dopravní politikou ČR, mezi jejíž cíle patří zabezpečení kvalitnějšího řešení tranzitní dopravy obcemi“, když právě odvádí tranzitní dopravu na dálnici D8, tedy mimo obce.

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 větev 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.

Vyhodnocení 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. Projektanti 2. Akt ZÚR SK jsou přesvědčeni, že lze navrhnout taková opatření k minimalizaci vlivu MÚK na ŽP a obyvatelstvo, která ochrání 200 m 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.

Pro vyhodnocení 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...“

Z rozsudku je jasné patrné, že meldování firmy Frank Bold advokáti s. r. o. o porušení rozhodnutí Rady je utilitární a irelevantní.

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.

Vyhodnocení připomínky:

Žádné porovnání variant či alternativ ve VVÚRÚ k záměru MÚK Odolena Voda zpracováno nebylo z toho důvodu, že žádné varianty či alternativy nebyly předmětem 2. Akt ZÚR SK. Návrh 2. Akt ZÚR SK je invariantní a porovnání s jinými variantami z hlediska záboru půdního fondu by nebylo smysluplné.

MÚK Odolena Voda je navrhována v místě křížení dálnice D8 a silnice III/0087. 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. Vzdálenost těchto křižovatek je poměrně velká a činí cca 10 km. To spolu přináší značné dopravní zatížení současné silnice II/608, která prochází zastavěným obytným územím obcí Kozomín, Postržín a Klíčany. Situování křižovatky v tomto prostoru umožňuje i výrazné zlepšení napojení Odolena Vody na dálnici D8.

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 dříve platného ÚP VÚC Pražského regionu, tzn. v době, kdy se s rozšířením letiště Vodochody vůbec nepočítalo. MÚK Odolena Voda není podmíněna rozvojem letiště Vodochody.

Územní plán města Odolena Voda respektuje vymezení MÚK v místě napojení na silnici III/0087. Z ÚAP nevyplývají žádné limity s výjimkou půdy II. třídy ochrany. Zábor je však minimální (viz kap. 6 *Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu* Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK – str. 68) - odhad záboru ZPF II. třídy ochrany je **1,1 ha**.

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, kde je nutné požadavek na minimalizaci záborů ZPF I. a II. třídy ochrany uplatňovat při upřesňování vymezení posuzovaných ploch a koridorů a zejména při navazujícím rozhodování o území.

V bodu 21. výrokové části 2. Akt ZÚR SK byl za článek (191a) doplněn článek (191b), v němž se stanovují další požadavky na využití vymezených koridorů:

- *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.*

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 dotčeným orgánem na úseku ochrany ZPF (tedy s MŽP), který tak vyjádřil souhlas s řešením i tohoto záměru (viz § 4 odst. 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů).

Pořizovatel připomíná, že proběhlo posouzení EIA na záměr *Letiště Vodochody* (viz https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP257) a bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP se záměrem ze dne 29. 10. 2013 č. j. 71411/ENV/13, mj. s podmínkou vybudování MÚK Odolena Voda (IO 01/2 – Napojení letiště na D8). Logicky se tedy se záměrem počítá, včetně záboru ZPF.

Z výše uvedených důvodů (mj. uvedených i ve vyhodnocení 1. - 3. připomínky tohoto podání) má pořizovatel za to, že byl jasně prokázán obecný veřejný zájem na kodifikaci MÚK Odolena Voda v ÚPD a dostatečně odůvodněno vypořádání se s poměřením tohoto obecného veřejného zájmu a veřejného zájmu na ochraně ZPF I. a II. třídy ochrany (jedná se o odhadovaný zábor **1,1 ha** pouze **II. třídy ochrany**). Pořizovatel tak v souladu s § 39 odst. 4 SZ vyhodnotil výsledky projednání a zpracoval s ohledem na **veřejné zájmy** návrh rozhodnutí o námitkách a tento návrh vyhodnocení připomínek.

Poznámka

Přístup projektantů k návrhu řešení 2. Akt ZÚR SK, tedy i k řešení MÚK Odolena Voda, ve vztahu k ochraně ZPF, se kterým se ztotožňuje i pořizovatel, je obsažen v odstavci *Komentář zásad plošné ochrany ZPF* z kap. 6 *Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu* Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK – str. 72 – 73. Ve zmiňovaném *Komentáři* je po jednotlivých odstavcích podrobně rozebrán § 4 zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů.

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, gravimetrii, magnetometrii, 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.

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.

Vyhodnocení připomínky:

uvedená problematika není předmětem řešení ZÚR a ani předmětem vyhodnocení SEA (viz preambule 1 a 2 na str. 2 – 4.).

Připomínka:

7. 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.

Vyhodnocení 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 Klíčany 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 (Klíčany, 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 letištem 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 MÚK 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:

8. Závěr

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.

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),

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.

Vyhodnocení připomínky:

V připomínce je opakována argumentace, která již byla obsahem i předchozích jednotlivých připomínek, které byly jednotlivě podrobně vyhodnoceny. Z těchto vyhodnocení vyplývá: lze tedy shrnout, že vymezení MÚK D006 bylo v 2. Akt ZÚR SK provedeno - zejména z hlediska udržení příznivého ŽP 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.

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.

Ilinský Andrej, Na Zdolnici 310, 250 70 Odolena Voda, č. j. 178996/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové

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 paní Akrmannové.

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

<p>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>
<p>Vyhodnocení připomínky:</p> <p>totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové</p>
<p>Jeřábek Vítězslav Doc. Ing. CSc., Nad Statkem 174, 149 00 Praha – Újezd u Průhonic, č. j. 179886/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016</p>
<p>Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zaslání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.</p>
<p>Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice</p>
<p>Připomínky:</p> <p>0. Nesouhlas s vymezením VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka</p> <p>1. Obecně - zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR</p> <p>2. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky</p> <p>3. Neurčité vymezení koridorů, nepřímá aktualizace</p> <p>4. Návrh AZUR je invariantní</p> <p>5. Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZÚR nenaplňuje cíle a úkoly územního plánování) - MÚK EXIT 4 není v ZÚR hl. m. Prahy</p> <p>6. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje</p> <p>7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování</p> <p>8. Zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a imisního zatížení</p> <p>9. Hluková zátěž</p> <p>10. Imisní zátěž</p> <p>11. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje</p> <p>12. Nerespektování zásadní připomínky Ministerstva vnitra ČR</p> <p>13. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů</p> <p>14. Kompenzační opatření</p> <p>15. Zásah do chráněných vodních zdrojů</p> <p>16. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy</p> <p>17. Zásah do zemědělského půdního fondu</p>
<p>Vyhodnocení připomínek:</p> <p>totožné jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice</p>

Jeřábková Olga , Nad Statkem 174, 149 00 Praha – Újezd u Průhonic, č. j. 179885/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016
Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice
Připomínky: 0. Nesouhlas s vymezením VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka 1. Obecně - zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR 2. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky 3. Neurčité vymezení koridorů, nepřímá aktualizace 4. Návrh AZUR je invariantní 5. Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZÚR nenaplňuje cíle a úkoly územního plánování) - MÚK EXIT 4 není v ZÚR hl. m. Prahy 6. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje 7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování 8. Zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a imisního zatížení 9. Hluková zátěž 10. Imisní zátěž 11. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje 12. Nerespektování zásadní připomínky Ministerstva vnitra ČR 13. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů 14. Kompenzační opatření 15. Zásah do chráněných vodních zdrojů 16. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy 17. Zásah do zemědělského půdního fondu
Vyhodnocení připomínek: totožné jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice
Klabeneš Miroslav , Lipenská 671, 149 Praha 4 - Šeberov, č. j. 179880/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016
Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice
Připomínky:

0. Nesouhlas s vymezením VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka
1. Obecně - zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR
2. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky
3. Neurčité vymezení koridorů, nepřímá aktualizace
4. Návrh AZUR je invariantní
5. Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZUR nenaplnuje cíle a úkoly územního plánování) - MÚK EXIT 4 není v ZUR hl. m. Prahy
6. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje
7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování
8. Zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a imisního zatížení
9. Hluková zátěž
10. Imisní zátěž
11. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje
12. Nerespektování zásadní připomínky Ministerstva vnitra ČR
13. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů
14. Kompenzační opatření
15. Zásah do chráněných vodních zdrojů
16. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
17. Zásah do zemědělského půdního fondu

Vyhodnocení připomínek:

totožné jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice

Korčák J., č. j. 179012/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové

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 paní Akrmannové.

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).
Vyhodnocení připomínky: totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové
Koubová Jana , 5. května 838/23, 140 00 Praha 4 - Nusle, č. j. 180082/2016/KUSK, doručeno dne 7. 12. 2016
Podatelem je vlastníkem pozemku parc. č. 166/14 / budovy čp. 26 v katastrálním území Pan. Břežany, do něhož zasahuje OHP vymezené v ZÚR.
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného Ing. Hálkova Dimitrije, č. j. 181130/2016/KUSK.
Připomínky: 0. Nesouhlas s ochranným hlukovým pásmem letiště PRAHA/Vodochody – zakreslení limitní izofony (60dB) a) OHP vymezené v ZÚR je zásahem do vlastnického práva podatele b) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno v rozporu s právními předpisy c) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno bez kvalifikovaného podkladu
Vyhodnocení připomínek: totožné jako u výše uvedeného Ing. Hálkova Dimitrije, č. j. 181130/2016/KUSK.
Levý Zdeněk Ing. , Engelova 940, 149 00 Praha 4 – Šeberov, čj. 179888/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016
Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice
Připomínky: 0. Nesouhlas s vymezením VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka 1. Obecně - zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR 2. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky 3. Neurčité vymezení koridorů, nepřímá aktualizace 4. Návrh AZUR je invariantní 5. Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZÚR nenaplňuje cíle a úkoly územního plánování) - MÚK EXIT 4 není v ZÚR hl. m. Prahy 6. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje 7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování 8. Zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a imisního zatížení 9. Hluková zátěž

10. Imisní zátěž 11. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje 12. Nerespektování zásadní připomínky Ministerstva vnitra ČR 13. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů 14. Kompenzační opatření 15. Zásah do chráněných vodních zdrojů 16. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy 17. Zásah do zemědělského půdního fondu
Vyhodnocení připomínek: totožné jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice
Lisák Miroslav , Ouholická 439/7, 181 00 Praha 8, č. j. 180083/2016/KUSK, doručeno dne 7. 12. 2016
Podatel je vlastníkem pozemku parc. č. 166/24, 166/59 / budovy č. ev. 39 v katastrálním území Panenské Břežany, do něhož zasahuje OHP vymezené v ZÚR.
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného Ing. Hálkova Dimitrije, č. j. 181130/2016/KUSK.
Připomínky: 0. Nesouhlas s ochranným hlukovým pásmem letiště PRAHA/Vodochody – zakreslení limitní izofony (60dB) a) OHP vymezené v ZÚR je zásahem do vlastnického práva podatele b) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno v rozporu s právními předpisy c) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno bez kvalifikovaného podkladu
Vyhodnocení připomínek: totožné jako u výše uvedeného Ing. Hálkova Dimitrije, č. j. 181130/2016/KUSK.
Lisáková Dita , K Dolínku 30, 250 70 Panenské Břežany, č. j. 180083/2016/KUSK, doručeno dne 7. 12. 2016
Podatel je vlastníkem pozemku parc. č. 166/16 / budovy č. ev. 30 v katastrálním území Panenské Břežany, do něhož zasahuje OHP vymezené v ZÚR.
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného Ing. Hálkova Dimitrije, č. j. 181130/2016/KUSK.
Připomínky: 0. Nesouhlas s ochranným hlukovým pásmem letiště PRAHA/Vodochody – zakreslení limitní izofony (60dB) a) OHP vymezené v ZÚR je zásahem do vlastnického práva podatele b) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno v rozporu s právními předpisy c) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno bez kvalifikovaného podkladu

<p>Vyhodnocení připomínek:</p> <p>totožné jako u výše uvedeného Ing. Hálkova Dimitrije, č. j. 181130/2016/KUSK.</p>
<p>Lisáková Miroslava, V Zahradách 39, 250 70 Panenské Břežany, č. j. 180082/2016/KUSK, doručeno dne 7. 12. 2016</p>
<p>Podatel je vlastníkem pozemku parc. č. 166/24, 166/59/budovy č. ev. 39 v katastrálním území Panenské Břežany, do něhož zasahuje OHP vymezené v ZÚR.</p>
<p>Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného Ing. Hálkova Dimitrije, č. j. 181130/2016/KUSK.</p>
<p>Připomínky:</p> <p>0. Nesouhlas s ochranným hlukovým pásmem letiště PRAHA/Vodochody – zakreslení limitní izofony (60dB)</p> <p>a) OHP vymezené v ZÚR je zásahem do vlastnického práva podatele</p> <p>b) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno v rozporu s právními předpisy</p> <p>c) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno bez kvalifikovaného podkladu</p>
<p>Vyhodnocení připomínek:</p> <p>totožné jako u výše uvedeného Ing. Hálkova Dimitrije, č. j. 181130/2016/KUSK.</p>
<p>Matt Marie, Na Pískách 131, 250 70 Panenské Břežany, č. j. 182051/2016/KUSK, doručeno dne 8. 12. 2016</p>
<p>Podatel je vlastníkem pozemku parc. č. 202/budovy čp. 131 v k. ú. pro Středočeský kraj, Praha 8 - Kobylisy, do něhož zasahuje OHP vymezené v ZÚR.</p>
<p>Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného Ing. Hálkova Dimitrije, č. j. 181130/2016/KUSK.</p>
<p>Připomínky:</p> <p>0. Nesouhlas s ochranným hlukovým pásmem letiště PRAHA/Vodochody – zakreslení limitní izofony (60dB)</p> <p>a) OHP vymezené v ZÚR je zásahem do vlastnického práva podatele</p> <p>b) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno v rozporu s právními předpisy</p> <p>c) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno bez kvalifikovaného podkladu</p>
<p>Vyhodnocení připomínek:</p> <p>totožné jako u výše uvedené uvedeného Ing. Hálkova Dimitrije, č. j. 181130/2016/KUSK.</p>
<p>Nedoma Jiří, Šípková 498, 250 70 Odolena Voda, č. j. 179013/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016</p>
<p>Připomínka:</p> <p>1. Na str. 18. textové části - odůvodnění VPS MÚK Odolena Voda, zařazené do 2. aktualizace ZÚR SK navrhuji doplnit <u>červeně vyznačený text</u>: MÚK leží <u>mimo zastavěné území města Odolena Voda v ochranném pásmu dálnice D8.</u></p>

Územní plán města respektuje její vymezení v místě napojení na silnici III/0087. Z ÚAP nevyplývají žádné limity s výjimkou půdy 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 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 nepočítalo. MÚK Odolena Voda není podmíněna rozvojem letiště Vodochody.

Odůvodnění: Upravený text jednoznačně vyvrací mylnou argumentaci, že se jedná o stavbu v zastavěném obytném území.

Vyhodnocení připomínky:

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.

Připomínka:

2. Na straně 66 odůvodnění textové části 2.AZÚR SK - VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH (NADREGIONÁLNÍCH) VZTAHŮ V ÚZEMÍ navrhuji

Z hlediska širších vztahů spočívá význam navržené MÚK u Odoleny Vody ve vytvoření jednoduššího napojení města Odolena Voda na cca 5. kilometru (dnes napojení z exitu 1 nebo 9). Nové propojení mezi silnicí II/608 a D8 bude mít význam i pro další rychle se rozvíjející sídla v suburbanizačním pásu severně od Prahy a pro komerční, výrobní, skladové a dopravní plochy na území obcí Klíčany, Panenské Břežany, Vodochody, Postřižín a Odolena Voda.

Odůvodnění: Jedná se o obce v této lokalitě, na jejichž území se v blízkosti silnice II/608 rovněž nachází výrobní a skladové plochy.

Vyhodnocení připomínky:

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.

Připomínka:

3. Tab. 5.1: Rozbor SWOT analýz ORP na str. 144 – VYHODNOCENÍ VLIVU 2. AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ – navrhuji aktualizaci textu, který by se týkal MÚK.

Současný chybný text SWOT analýzy na str. 144:

Realizací záměru rozšíření Letiště Vodochody by se výrazně zhoršila obytná kvalita prostředí (hluk, prašnost, nadměrná doprava) a rozšířením ochranného pásma by došlo ke znehodnocení nemovitostí (stavební uzávěra) a omezení rozvoje města (např. sportovní areál).

Realizaci MÚK na D11 by vedla k poškození životního prostředí, negativním dopadům na zdraví obyvatel (vzdálenost MÚK a obytné zástavby je příliš nízká pro realizaci účinných protihlukových opatření), došlo by k dopravním komplikacím (zvýšení průjezdné dopravy městem) a ke snížení cen nemovitostí; v místě záměru křižovatky se nachází archeologické památky. Realizací skladových a logistických staveb a výstavbou rodinných domů ve volné krajině dojde k narušení harmonického krajinného rázu a pozitivního obrazu sídla.

Odůvodnění:

Uvedený text hrozeb SWOT analýzy neodpovídá skutečnosti, týkající se stavby D006. Stavba MÚK není závislá na letišti Vodochody a v žádném případě by nebyl omezen rozvoj města. Právý opak je pravdou. Nezhodnotí stavby ve městě Odolena Voda a netýká se dálnice D11 a s ní souvisejícími hrozbami.

Vyhodnocení připomínky:

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.

Věřím, že zpracování mých připomínek sníží možnost napadání bodu VPS D006 při projednání v zastupitelstvu kraje, případně v dalším projednávání věci opět u soudu. Přeji mnoho úspěchů při dalším projednávání a zpracování aktualizace ZÚR a děkuji za spolupráci.

Ostřížek Luděk, Na Zdolnici 313, 250 70 Odolena Voda, č. j. 178994/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové

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 paní Akrmannové.

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).

Vyhodnocení připomínky:

totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové

Pospíchal František, Na Zdolnici 329, 250 70 Odolena Voda, č. j. 179006/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové

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 paní Akrmannové.

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).

Vyhodnocení připomínky:

totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové

Probst Petr Ing., Na Štěpařce 121, 250 73 Podolanka, č. j. 163372/2016/KUSK, doručeno dne 2. 11. 2016

1. připomínka:

Zpracovaná dokumentace mi svou formou a obsahem připomněly minulý režim. Předložené Zásady územního rozvoje mi v části automobilová doprava vůbec nepřipomínají současnou dobu. Stále jsou koncipovány podle totalitního způsobu uvažování.

Text pracuje se zastaralými údaji, velké části textu připomínají učební skripta plná teoretického výkladu. Neobsahuje žádné relevantní argumenty. Vše působí dojmem, že hlavní je nakupit velké množství textu, ve kterém se úspěšně ztratí, že neobsahuje žádnou koncepci a žádné rozumné argumenty.

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka neobsahuje konkrétní věcnou formulaci, takže konkrétně též nelze odpovědět. Údaje, se kterými pracuje 2. Akt ZÚR SK, jsou z hlediska geneze poslední, které byly v době zpracování k dispozici. Protože ZÚR mají podle právních předpisů formu OOP dle správního řádu, obsahují jednak strohou výrokovou část uspořádanou do článků, jednak Odůvodnění tohoto výroku. V rámci Odůvodnění jsou jednotlivé záměry vysvětleny (odůvodněny), a to s využitím relevantních argumentů. Např. v subkap. 2.3.1 Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) – VPS D001: úsek Ruzyně - Březiněves (+ 2x MÚK) a VPS D011: úsek Březiněves – D10 (+ 1x MÚK), v subkap. „Současný stav uspořádání silniční sítě v Metropolitní rozvojové oblasti Praha“ a „Odůvodnění navrhovaného řešení SOKP“ je koncepce dopravy v Metropolitní rozvojové oblasti Praha podrobně popsána jako radiálně okružní systém, jež se do této podoby stabilizoval po několik desítek let.

2. připomínka:

Není provedena žádná analýza časového vývoje dopravní situace. Ani současné situace, ani budoucí. Předložené grafy a mapy emisí a hluku, jsou neúplné a neaktuální. Dopravní zátěže jsou neaktuální.

Vyhodnocení připomínky:

viz 1. připomínka.

Údaje, se kterými pracuje 2. Akt ZÚR SK, jsou z hlediska geneze poslední, které byly v době zpracování k dispozici. Jedinými dostupnými údaji o dopravním zatížení jsou údaje celostátního sčítání dopravy prováděné v pravidelných pětiletých cyklech ŘSD Praha. Tyto údaje plně vypovídají o vývoji dopravní situace.

Vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK vychází z aktuálních podkladů oficiálních poskytovatelů (ČHMÚ, ŘSD ČR), které jsou v době zpracování k dispozici a na jejichž validitě zpracovatel trvá. Pro území hl. města Prahy byly převzaty údaje o intenzitách dopravy ze sčítání TSK z roku 2013. Pro území Středočeského kraje byly tyto hodnoty převzaty z Celostátního sčítání dopravy, provedeného v roce 2010 (nikoli 2009), přičemž k jejich zveřejnění došlo v roce 2012. Pro potřeby posouzení byly tyto hodnoty pomocí růstových koeficientů přepočteny na rok 2013. Opět se tedy jedná o nejnovější dostupná data dostupná v době zpracování.

3. připomínka:

V době předkládání Zásad je již téměř rok v provozu tunelový komplex Blanka. Tato zcela změněná výchozí dopravní situace není v dokumentaci nijak zohledněna!

Vyhodnocení připomínky:

Dopravní řešení je navrhováno jako ucelený a vyvážený systém, kde je zohledňován vliv jednotlivých staveb, které jsou součástí tohoto systému, a to jak již realizovaných, tak i navrhovaných, a to nejen na území Středočeského kraje.

Koncepce dopravy v Metropolitní rozvojové oblasti Praha se do podoby zakotvené v ZÚR SK a ZÚR hl. m. Prahy stabilizovala po několik desítek let. Tunelový komplex Blanka je součástí této koncepce.

Tunel Blanka nebyl v době zpracování ještě zprovozněn, a tudíž přirozeně nemůže být v popisu současného stavu uveden. K jeho zahrnutí do posouzení kumulativních a synergických vlivů by došlo v případě zjištění relevantní kumulace vlivů, která však neexistuje. MO naopak působí ve vztahu k přepravě kompetitivně vůči severní části SOKP, tzn. negativní kumulativní vliv by naopak měla neexistence severního segmentu MO.

4. připomínka:

Po realizaci (ne příliš vzdálené) dalších dopravních staveb (obchvat Slaného, propojky D11 a D7 a D1 a D11) se celková dopravní situace dále zcela změní. Nijak se s tím nepočítá!!!

Vyhodnocení připomínky:

Koncepce dopravy v Metropolitní rozvojové oblasti Praha se do podoby zakotvené v ZÚR SK a ZÚR hl. m. Prahy stabilizovala po několik desítek let, a to do podoby radiálně okružního systému. Proto se zohledňují všechny součásti tohoto systému, jak významu radiálního, tak i okružního, a to realizované i

plánované.

Z podání není zřejmé, jak by se např. obchvat Slaného mohl myslitelně promítnout do vyhodnocení záměru severního sektoru SOKP. Pokud je myšleno „propojkami D11 a D7 a D1 a D11“ navrhované trasování aglomeračního okruhu (převážně silnice II/101), tak právě záměr chybějící severní sektor SOKP je důležitou součástí komplexního dopravního řešení v Metropolitní rozvojové oblasti Praha.

2. Akt ZÚR SK je „součástí“ původních a dosud platných ZÚR SK, resp. komplexní dopravní řešení v Metropolitní rozvojové oblasti Praha je na území Středočeského kraje řešeno původními a dosud platnými ZÚR SK a rovněž 2. Akt ZÚR SK v součinnosti s ÚPD hl. m. Prahy.

5. připomínka k VVURÚ:

Zcela chybí rozbor dopravní situace podle druhů dopravy. Odlišná je situace u osobní dopravy, která má z velké části vazbu na Prahu. Zcela jiná je situace u tranzitní nákladní kamionové dopravy, kterou je potřeba odvést co nejdále od Prahy.

Vyhodnocení připomínky:

viz vyhodnocení předchozích připomínek.

Návrh dopravního systému vychází a přímo reaguje na vedení cílové a tranzitní dopravy a to jak osobní, tak i těžké nákladní dopravy. Potřebám těchto druhů dopravy pak odpovídá vedení jednotlivých tras.

6. připomínka k VVURÚ:

Předložená východní a severní trasa „Obchvatu kolem Prahy“ vůbec nenaplnuje význam tohoto slovního spojení. Jedná se de facto o obchvat v Praze. Jeho trasování zastavěným územím Prahy je zjevně zcela nesmyslné. Již roky existují alternativní řešení, která jsou šetrnější, jak k lidem, tak k přírodě. Zadání předkladatelů však stále sleduje ta samá řešení. Komu vyhovují, se mohou jen domýšlet. Díky tomuto zadání nemohou být a ani nejsou předloženy rozumné argumenty, které tato doba naléhavě potřebuje.

Vyhodnocení připomínky:

Jedná se o ničím nepodložené a mylné názory podatele, které používají odpůrci navrženého trasování a zároveň příznivci tzv. regionální varianty (např. výroky: „trasování zastavěným územím Prahy je zjevně zcela nesmyslné“ či „roky existují alternativní řešení, která jsou šetrnější, jak k lidem, tak k přírodě“).

Informativní porovnání variant je v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK (viz str. 13 – 15) a ve VVURÚ (viz str. 227 – 237).

Vyhodnocení této připomínky viz podrobné vyhodnocení připomínek (body 1 – 22) Městské části Praha 20.

7. připomínka k VVURÚ:

Doprava generuje hluk a emise, to je všem zřejmé a zdokumentované i předloženými grafy a mapami již existujících dopravních staveb. Je proto krajně nerozumné trasovat dálnici zastavěným územím (nehledě na to, že to odporuje zásadám trasování obvyklým v Evropě TEN-T). Aktuální příklad: Před pěti lety realizovaný úsek „obchvatu Prahy“, mezi D1 a D5, není kvůli hluku prakticky zkolaudovatelný. Kolik lidí v okolí nyní musí trpět kvůli v minulosti necitlivému

(situaci lépe vystihuje slovo brutálnímu) přístupu v plánování? Stejný průšvih potenciálně obsahují další navržené části „obchvatu Prahy“.

Vyhodnocení připomínky:

Jedná se o ničím nepodložené a mylné názory podatele, které používají odpůrci navrženého trasování a zároveň příznivci tzv. regionální varianty.

Informativní porovnání variant je v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK (viz str. 13 – 15) a ve VVURÚ (viz str. 227 – 237).

Vyhodnocení této připomínky viz podrobné vyhodnocení připomínek (body 1 – 22) Městské části Praha 20.

8. připomínka k VVURÚ:

Přesto Zásady předkládají stále stejné trasy, bezohledné k lidem i přírodě a se stejnými budoucími problémy. Doufám, že již žijeme pevně zakotveni v právním státě. Proto předpokládám, že budoucí (zbytečné) soudy zabrání realizaci těchto tras. O to víc mě mrzí, že ztrácíme společně čas a lidé zdraví.

Pokud by přece došlo k realizaci obchvatu v navržené trase, bude to ve velké části za cenu tunelového řešení, aby se eliminovaly negativní vlivy na lidi a přírodu. Kolik zbytečně vynaložených prostředků to bude?

Vyhodnocení připomínky:

Jedná se o ničím nepodložené a mylné názory podatele, které používají odpůrci navrženého trasování a zároveň příznivci tzv. regionální varianty.

Informativní porovnání variant je v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK (viz str. 13 – 15) a ve VVURÚ (viz str. 227 – 237).

Vyhodnocení této připomínky viz podrobné vyhodnocení připomínek (body 1 – 22) Městské části Praha 20.

9. připomínka k VVURÚ:

Často zaznívají v souvislosti s trasou obchvatu argumenty, že v této stopě je okruh plánován již desítky let. Není však právě tento fakt velmi pádným argumentem proti této trase? Za uplynulé desítky let se lidská sídla rozrostla. Dočetl jsem se, že trasa obchvatu, která prochází Suchdolem, je zakreslena od 30. let. Potom je tedy stará již téměř 90 let!!! Tehdy ale všude kolem Prahy byla pole!!! A my se nyní vážně tváříme, jak je tento argument důležitý. Opak je přece pravdou!

Vyhodnocení připomínky:

Jedná se o ničím nepodložené a mylné názory podatele, které používají odpůrci navrženého trasování a zároveň příznivci tzv. regionální varianty.

Informativní porovnání variant je v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK (viz str. 13 – 15) a ve VVURÚ (viz str. 227 – 237).

Vyhodnocení této připomínky viz podrobné vyhodnocení připomínek (body 1 – 22) Městské části Praha 20.

10. připomínka k VVURÚ:

Další častý (ale demagogický) argument je, že musíme rychle stavět (dokola stejné předkládané trasy), aby lidé, např. na Spořilově, už dále netrpěli. Tito lidé se bohužel stali rukojmími těch politických reprezentantů, kteří v uplynulých 25 letech sledovali pouze své nečitelné soukromé zájmy. To, že nyní budou nově

muset trpět další lidé, je asi opět nutné přehlédnout (v duchu komunistického hesla „Když se kácí les, létají třísky“).

Vyhodnocení připomínky:

Jedná se o ničím nepodložené a mylné názory podatele, které používají odpůrci navrženého trasování a zároveň příznivci tzv. regionální varianty.

Informativní porovnání variant je v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK (viz str. 13 – 15) a ve VVURÚ (viz str. 227 – 237).

Vyhodnocení této připomínky viz podrobné vyhodnocení připomínek (body 1 – 22) Městské části Praha 20.

11. připomínka k VVURÚ:

Hluk a emise z dopravy mají velmi závažný vliv na lidské zdraví, a proto jim nesmí být vystavováni zbytečně další lidé!!! Přístup předkládaných zásad tomu bohužel neodpovídá.

Od odboru územního rozvoje Středočeského kraje bych očekával více vizionářství, projeveného například tím, že Zásady budou obsahovat i další rozumné varianty dopravních tras. Pozitivním příkladem rychlého řešení rozumné dopravní stavby budiž propojka D7 a D11. Je zcela zřejmé, že díky zjevné výhodnosti řešení pro všechny, trvá potom vše, na naše poměry, relativně velmi rychle. Kéž by takových příkladů i díky osvěceným úředníkům Středočeského kraje, bylo více.

Vyhodnocení připomínky:

Jedná se o ničím nepodložené a mylné názory podatele, které používají odpůrci navrženého trasování a zároveň příznivci tzv. regionální varianty.

Informativní porovnání variant je v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK (viz str. 13 – 15) a ve VVURÚ (viz str. 227 – 237).

Vyhodnocení této připomínky viz podrobné vyhodnocení připomínek (body 1 – 22) Městské části Praha 20.

Procházka Petr, Nazaret 325/30, 28601 Čáslav-Nové Město, č. j. 178995/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové

Připomínky:

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

Plné znění připomínek viz výše uvedené podání paní Akrmannové.

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).

<p>Vyhodnocení připomínky:</p> <p>totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové</p>
<p>Region povodí Mratínského potoka, svazek obcí, Mělnická 43, 250 65 Líbeznice, č. j. 179846/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016</p>
<p>Připomínka:</p> <p>Členské obce dobrovolného svazku obcí Region povodí Mratínského potoka (Bašť, Kostelec nad Labem, Líbeznice, Měšice, Mratín, Nová Ves, Sedlec, Sluhy a Zlonín) zásadně nesouhlasí s návrhem trasy regionální alternativy SOKP z roku 2015, která vede v těsné blízkosti bytové zástavby na severní straně obce mezi obcí Mratínem a Novou Vsí a Kostelcem nad Labem.</p> <p>Zároveň vyjadřují nesouhlas s oponentními variantami regionální alternativy, které jsou prezentovány iniciativou Starostové pro okruh.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Trasa regionální alternativy SOKP vede v těsné blízkosti bytové zástavby na severní straně obce mezi obcí Mratínem a Novou Vsí a Kostelcem nad Labem a vážně by narušila prezentované klidové bydlení na severní straně obce. Navíc neřeší kapacitně problematickou dopravní situaci v radiálním spojení na Prahu.</p>
<p>Vyhodnocení připomínky:</p> <p>Připomínka je v souladu s návrhem řešení záměru SOKP v 2. Akt ZÚR SK.</p>
<p>Říha Karel, Zdiměřice 56 252 42 Jesenice, č. j. 179881/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016</p>
<p>Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.</p>
<p>Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice</p>
<p>Připomínky:</p> <ol style="list-style-type: none"> 0. Nesouhlas s vymezením VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka 1. Obecně - zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR 2. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky 3. Neurčité vymezení koridorů, nepřímá aktualizace 4. Návrh AZUR je invariantní 5. Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZUR nenaplňuje cíle a úkoly územního plánování) - MÚK EXIT 4 není v ZUR hl. m. Prahy 6. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje 7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování 8. Zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a imisního zatížení 9. Hluková zátěž 10. Imisní zátěž

11. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje
12. Nerespektování zásadní připomínky Ministerstva vnitra ČR
13. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů
14. Kompenzační opatření
15. Zásah do chráněných vodních zdrojů
16. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
17. Zásah do zemědělského půdního fondu

Vyhodnocení připomínek:

totožné jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice

Smejtková Andrea Ing. Ph. D., Bicanova 897, 252 62 Horoměřice, č. j. 179876/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016

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

K návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen 2. AZÚR) a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen VVURÚ), k navrhovanému záměru D300 na rozšíření letiště v Praze-Ruzyni výstavbou paralelní dráhy a prodloužením stávající dráhy (dále jen D300) a k záměru trasy VPS D001 - Silniční okruh kolem Prahy (dále jen „SOKP“) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK), zasílám následující připomínky a vyjádření.

Dále uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha – Dolní Chabry

Připomínky:

Znění připomínek viz výše uvedené podání Městské části Praha – Dolní Chabry

- 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), tedy k navrhovanému záměru D300
1. Vymezení rozšíření letiště Praha/Ruzyně
 2. Nevyvážené úkoly ukládané 2.AZÚR
 3. Nesouhlas s převzetím podkladů, závěrů a opatření ze stanoviska MŽP, č. j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011 a z příslušné dokumentace EIA, neaktuálnost podkladů
 4. Nepřezkoumání a neplnění úkolů z Politiky územního rozvoje
 5. Chybějící koordinace s hlavním městem Prahou
 6. Nesouhlas s odůvodněním záměru
 7. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
 - Připomínky k jednotlivým částem VVURÚ (k bodu týkající se subkap. 12.5. Porovnání variant řešení byla doplněna věta: Nebyla vyloučena ani zvážena a porovnána varianta přenesení letiště do jiného vhodného místa.)

Vyhodnocení připomínek:

totožné jako u výše uvedené Městské části Praha – Dolní Chabry
Dále uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha 20
<p>Připomínky:</p> <p>Plné znění připomínek viz výše uvedené podání Městské části Praha 20 (podáním paní Smejtkové byly některé připomínky doloženy v nekompletním znění, avšak obsahově jsou shodné; číslování připomínek se neshoduje, věcná shoda dle názvu připomínky).</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Nedostatečné zdůvodnění potřeby vybrané varianty 9. Návrh AZÚR je invariantní 10. Návrh regionální varianty 11. Nesprávné Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 12. Rozpor se závazným stanoviskem EIA 13. Absence vymezení přivaděčů 14. Neurčité vymezení koridorů 15. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje 16. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů 17. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování 18. Chybějící podkladové studie, zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a znečištění ovzduší 19. Hluková zátěž 20. Imisní zátěž 21. Kompenzační opatření 22. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy 23. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000 24. Nezhodnocení dopadů SOKP na bezpečnost silničního provozu <p>Vyhodnocení připomínek:</p> <p>totožné jako u výše uvedené Městské části Praha 20</p> <p>Připomínka:</p> <p>Na základě výše uvedeného nesouhlasím s textovým i grafickým vymezením záměru D001 - Silniční okruh kolem Prahy (dále jen „SOKP“) úsek Ruzyně – Březiněves. Nesouhlasím s vymezením záměru 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. AZÚR.</p> <p>Vyhodnocení připomínky:</p> <p>viz podrobné vyhodnocení připomínek Městské části Praha 20.</p>

Smola Aleš , Plečnikova 934, 149 00 Praha 4, č. j. 179882/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016
Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice
<p>Připomínky:</p> <ol style="list-style-type: none"> 0. Nesouhlas s vymezením VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka 1. Obecně - zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR 2. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky 3. Neurčité vymezení koridorů, nepřímá aktualizace 4. Návrh AZUR je invariantní 5. Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZÚR nenaplňuje cíle a úkoly územního plánování) - MÚK EXIT 4 není v ZÚR hl. m. Prahy 6. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje 7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování 8. Zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a imisního zatížení 9. Hluková zátěž 10. Imisní zátěž 11. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje 12. Nerespektování zásadní připomínky Ministerstva vnitra ČR 13. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů 14. Kompenzační opatření 15. Zásah do chráněných vodních zdrojů 16. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy 17. Zásah do zemědělského půdního fondu <p>Vyhodnocení připomínek:</p> <p>totožné jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice</p>
Šemnická Soňa , V Zahradách 24, 250 70 Panenské Břežany, č.j. 180082/2016/KUSK, doručeno dne 7. 12. 2016
Podatel je vlastníkem pozemku parc. č. 166/10/ budovy č. ev. 24 v katastrálním území Panenské Břežany, do něhož zasahuje OHP vymezené v ZÚR.
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného Ing. Hálkova Dimitrije, č. j. 181130/2016/KUSK.
<p>Připomínky:</p> <ol style="list-style-type: none"> 0. Nesouhlas s ochranným hlukovým pásmem letiště PRAHA/Vodochody – zakreslení limitní izofony (60dB)

- a) OHP vymezené v ZÚR je zásahem do vlastnického práva podatele
- b) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno v rozporu s právními předpisy
- c) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno bez kvalifikovaného podkladu

Vyhodnocení připomínek:

totožné jako u výše uvedeného Ing. Hálkova Dimitrije, č. j. 181130/2016/KUSK.

Šrámek Pavel Ing., Ke Statku 628, 252 43 Průhonice, č. j. 179887/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016

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

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice

Připomínky:

- 0. Nesouhlas s vymezením VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka
- 1. Obecně - zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR
- 2. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky
- 3. Neurčité vymezení koridorů, nepřímá aktualizace
- 4. Návrh AZUR je invariantní
- 5. Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZUR nenaplňuje cíle a úkoly územního plánování) - MÚK EXIT 4 není v ZUR hl. m. Prahy
- 6. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje
- 7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování
- 8. Zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a imisního zatížení
- 9. Hluková zátěž
- 10. Imisní zátěž
- 11. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje
- 12. Nerespektování zásadní připomínky Ministerstva vnitra ČR
- 13. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů
- 14. Kompenzační opatření
- 15. Zásah do chráněných vodních zdrojů
- 16. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy
- 17. Zásah do zemědělského půdního fondu

Vyhodnocení připomínek:

totožné jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice

Štarman Zdeněk Mgr., Za Zámkem 146, 250 70 Panenské Břežany, č. j. 180082/2016/KUSK, doručeno dne 7. 12. 2016
Podatel je vlastníkem pozemku parc. č. 238 / budovy čp. 146 v katastrálním území 717 550, do něhož zasahuje OHP vymezené v ZÚR.
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedeného Ing. Hálkova Dimitrije, č. j. 181130/2016/KUSK.
Připomínky: 0. Nesouhlas s ochranným hlukovým pásmem letiště PRAHA/Vodochody – zakreslení limitní izofony (60dB) a) OHP vymezené v ZÚR je zásahem do vlastnického práva podatele b) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno v rozporu s právními předpisy c) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno bez kvalifikovaného podkladu
Vyhodnocení připomínek: totožné jako u výše uvedeného Ing. Hálkova Dimitrije, č. j. 181130/2016/KUSK.
Šumná Petra a Šumný Tomáš, Na Zdolnci 326, 250 70 Odolena Voda, č. j. 178997/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové
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 paní Akrmannové.
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).
Vyhodnocení připomínek: totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové
Švecová Zuzana, Náměstí V. Hála 2, 250 70 Odolena Voda, č. j. 178998/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové

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 paní Akrmannové.

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).

Vyhodnocení připomínky:

totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové

Táborská Vendula, Nad Statkem 174, 149 00 Praha - Újezd u Průhonic, č. j. 179883/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016

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

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice

Připomínky:

0. Nesouhlas s vymezením VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka

1. Obecně - zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR

2. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky

3. Neurčité vymezení koridorů, nepřímá aktualizace

4. Návrh AZUR je invariantní

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

6. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje

7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování

8. Zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a imisního zatížení

9. Hluková zátěž

10. Imisní zátěž

11. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje

12. Nerespektování zásadní připomínky Ministerstva vnitra ČR

13. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů

14. Kompenzační opatření 15. Zásah do chráněných vodních zdrojů 16. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy 17. Zásah do zemědělského půdního fondu
Vyhodnocení připomínek: totožné jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice
Tesaříková Linda , Na Zdolnici 327, Dolínek, 25070 Odolena Voda, č. j. 179461/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové
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 paní Akrmannové. 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).
Vyhodnocení připomínky: totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové
Trefná Jana , U Zájezdku 260/2, 140 00 Praha 10 - Křeslice, č. j. 179879/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016
Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.
Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice
Připomínky: 0. Nesouhlas s vymezením VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka 1. Obecně - zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR 2. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky 3. Neurčité vymezení koridorů, nepřímá aktualizace

<p>4. Návrh AZUR je invariantní</p> <p>5. Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZUR nenaplnuje cíle a úkoly územního plánování) - MÚK EXIT 4 není v ZUR hl. m. Prahy</p> <p>6. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje</p> <p>7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování</p> <p>8. Zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a imisního zatížení</p> <p>9. Hluková zátěž</p> <p>10. Imisní zátěž</p> <p>11. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje</p> <p>12. Nerespektování zásadní připomínky Ministerstva vnitra ČR</p> <p>13. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů</p> <p>14. Kompenzační opatření</p> <p>15. Zásah do chráněných vodních zdrojů</p> <p>16. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy</p> <p>17. Zásah do zemědělského půdního fondu</p>
<p>Vyhodnocení připomínek:</p> <p>totožné jako u výše uvedené Městské části Praha - Křeslice</p>
<p>Vik Václav, K Roztokům 82/7, 165 00 Praha - Suchdol, č. j. 179872/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016</p>
<p>Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.</p>
<p>Připomínka:</p> <p>Záměr na rozšíření letiště v Ruzyni a zejména jeho následný provoz na původní dráze s navrhovaným prodloužením se dotýká oblasti Suchdola, kde bydlím a proto k navrhovanému záměru D300 na rozšíření letiště v Praze-Ruzyni výstavbou paralelní dráhy a prodloužením stávající dráhy (dále jen D300) zasílám následující připomínky a vyjádření.</p>
<p>Vyhodnocení připomínky:</p> <p>Vymezení plochy pro rozvoj letiště bylo provedeno na základě požadavků předaných zástupci firmy Český Aeroholding a.s. 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 subkap. 2.3.5 VPS D300: plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně.</p>
<p>Dále uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené Městské části Praha – Dolní Chabry</p>
<p>Připomínky:</p>

Znění připomínek viz výše uvedené podání Městské části Praha – Dolní Chabry (podáním pana Vika byly některé připomínky doloženy v nekompletním znění, avšak obsahově jsou shodné).

- 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), tedy k navrhovanému záměru D300.

1. Vymezení rozšíření letiště Praha/Ruzyně
 2. Nevyvážené úkoly ukládané 2.AZÚR
 3. Nesouhlas s převzetím podkladů, závěrů a opatření ze stanoviska MŽP, č. j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011 a z příslušné dokumentace EIA, neaktuálnost podkladů
 4. Nepřezkoumání a neplnění úkolů z Politiky územního rozvoje
 5. Chybějící koordinace s hlavním městem Prahou
 6. Nesouhlas s odůvodněním záměru
 7. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
- Připomínky k jednotlivým částem VVURÚ

Vyhodnocení připomínek:

totožné jako u výše uvedené Městské části Praha – Dolní Chabry.

Vrtiška Zdeněk, Pod Prodejnou 371/15, 182 00 Praha - Ďáblice, č. j. 178993/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové

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 paní Akrmannové.

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).

Vyhodnocení připomínek:

totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové

Železníkovi Kateřina a Václav, Na Zdolnici 309, Dolínek, 25070 Odolena Voda, č. j. 179010/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016

Uplatněny totožné připomínky jako u výše uvedené paní Akrmannové

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 paní Akrmannové.

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).

Vyhodnocení připomínky:

totožné jako u výše uvedené paní Akrmannové