

## Příloha č. 8

# Vypořádání připomínek podaných k návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

### Použité zkratky :

AO	.....	aglomerační okruh	PUPFL	.....	pozemky určené k plnění funkcí lesa
ČBÚ, OBÚ	.....	Český báňský úřad, Obvodní báňský úřad	PÚR 2008	.....	Politika územního rozvoje České republiky 2008
ČOV	.....	čistírna odpadních vod	ŘSD	.....	Ředitelství silnic a dálnic
DO	.....	dotčený orgán	řú	.....	řešené území
DP	.....	dobývací prostor	SVP, RP	.....	směrný vodohospodářský plán, regulační plán
EIA (SEA)	.....	posuzování vlivů stavby (koncepce) na životní prostředí	SOKP	.....	silniční okruh kolem Prahy
EU	.....	Evropská unie	SZ	.....	stavební zákon
EVL	.....	evropsky významná lokalita systému Natura 2000	TŽK	.....	tranzitní železniční koridor
CHKO	.....	chráněná krajinná oblast	ÚAP	.....	územně analytické podklady
CHLÚ	.....	chráněné ložiskové území	ÚP VÚC, ÚP	.....	územní plán velkého územního celku
k.ú.	.....	katastrální území	ÚP VÚC PR	.....	územní plán velkého územního celku Pražského regionu
LAPV	.....	lokality pro akumulaci povrchových vod	ÚPD, ÚP	.....	územně plánovací dokumentace, územní plán
MD	.....	Ministerstvo dopravy	ÚR, DÚR	.....	územní rozhodnutí, dokumentace k ÚR
MMR	.....	Ministerstvo pro místní rozvoj	URÚ	.....	udržitelný rozvoj území
MO	.....	Ministerstvo obrany	ÚSES	.....	územní systém ekologické stability
MZe	.....	Ministerstvo zemědělství	ÚTP	.....	územně technické podklady
MŽP	.....	Ministerstvo životního prostředí	var., subvar.	.....	varianty (-a), subvarianty (-a)
MCHÚ	.....	maloplošná chráněná území	VKP	.....	významný krajinný prvek
MPZ	.....	městská památková zóna	VPS, VPO	.....	veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšné opatření
MÚK	.....	mimoúrovňová křižovatka	VRT	.....	vysokorychlostní trať
NKP	.....	národní kulturní památka	VVURÚ	.....	vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území
NPP, NPR	.....	národní přírodní památka, přírodní památka, národní přírodní rezervace	VVN, VVTL	.....	velmi vysoké napětí, velmi vysokotlaký
NRBC, NRBK	.....	nadregionální biocentrum, nadregionální biokoridor	ZCHÚ	.....	zvláště chráněné(á) území
OP	.....	ochranné pásmo či ochranná pásma	ZK	.....	Zastupitelstvo Středočeského kraje
POP	.....	plán oblasti povodí	ZPF	.....	zemědělský půdní fond
PP, PR	.....	přírodní památka, přírodní rezervace	ZÚR	.....	Zásady územního rozvoje Středočeského kraje
PRVKSK	.....	Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Středočeského kraje	ŽP	.....	životní prostředí

**1. připomínka:**

Tímto dopisem chci vyjádřit svůj zásadní nesouhlas prosadit Vesteckou dálniční spojku do takzvaných Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Nechci dýchat místo vzduchu výfukové zplodiny z desetitisíců aut, a to včetně kamionů, a nechci poslouchat hluk z této komunikace, který by neustával ani v noci. Nechci dopustit zničení území, kde se svými rodinami žijeme, oblasti s dosud zachovalou přírodou.

**Odůvodnění připomínky:**

Dokumentace neposuzuje dostatečně vliv dopravy plynoucí z funkce Vestecké spojky jako spojnice dálnic. Neposuzuje možnost pokračování Vestecké spojky kolem Milíčovského lesa v trase původního dálničního okruhu JVK. Neposuzuje dostatečně vliv dopravy z plánované komerční zóny v Průhonicích a už vůbec nepočítá s dopravou z dalších možných staveb. Je přitom velmi reálné, že všechny volné pozemky kolem Vestecké spojky i jejího pokračování kolem Křeslic a Petrovic by byly zastavěny komerčními objekty, administrativními komplexy a sídlišti. Není dostatečně posouzen vliv záměru na chráněná území (Milíčovský les a rybníky, Hrnčířské louky, Průhonický park, přírodní park Botič-Milíčov).

**Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

ZÚR nenavrhují pokračování Vestecké spojky severovýchodně dálnice D1, dále je pro radiální vztah využívána stávající D1. V územním plánu hlavního města Prahy žádné pokračování Vestecké spojky není.

ZÚR žádné komerční zóny nenavrhují.

Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1 a k území Milíčovského lesa a rybníkům se nepřibližuje.

Koridor pro stavbu byl posouzen ve „Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA při zpracování ZÚR. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí budou součástí dokumentací EIA a DÚR.

V závěrech hodnocení SEA je uvedeno:

Při vymezování koridoru v navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu záměru na ŽP (EIA/SEA) věnovat pozornost zejména:

- Minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí;
- Zajištění propustnosti silničního tělesa v místě křížení s regionálním biokoridorem;
- Minimalizaci rozsahu záboru ZPF.

V kapitole 7 (projektová opatření) je dále uvedeno:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší), je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v procesu EIA. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí jsou součástí dokumentace EIA.

**Amesbury - R1 Chrášťany s.r.o., Na Radostí 399 155 21 Praha 5 – Zličín, č.j. 088497/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

nesouhlas s koordinovaným návrhem trasy VVN obcemi Chrášťany a Jinočany

**Odůvodnění připomínky:**

Pozemky 399/1, 399/32, 34 jsou již zastavěny. Věřím, že se jedná pouze o nedopatření a ten, kdo návrh vypracoval nevěděl, že dotčené pozemky v Chrášťanech tak v Jinočanech jsou již plně zastavěny.

**Vypořádání připomínky:**

ZÚR zpřesňují koridor E10 (převzatý z PÚR 2008) pro vedení VVN 400 kV TR Výškov – TR Řeporyje jako koridor pro veřejně prospěšnou stavbu E01. Záměr byl standardně vyhodnocen „Vyhodnocením vlivů na udržitelný rozvoj území“ včetně SEA a NATURA. Byly posuzovány tři varianty, z nichž tato byla vybrána jako celkově nejvhodnější i podle vyjádření DO. Dle dohody s MPO i investorem (závěr z jednání dne 19. 8. 2011) bude šířka koridoru předmětného vedení v úseku jižně Červeného Újezdu po hranice Prahy zúžena na 200 m. Tím nebude zasahovat zastavěné území obcí i územními plány stanovené zastavitelné plochy obcí Chrášťany a Jinočany.

**PhDr. Roman Andres, Vrchotovy Janovice 22, 257 63, č.j. 087038/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

Požaduji, aby byly priority ZÚR uvedeny do souladu, tzn. aby nebyly ve vzájemném rozporu. Nesouhlasím s upřednostňováním dopravy, výstavby a cestovního ruchu na úkor příznivého ŽP, resp. stability krajiny a krajinného rázu a šetrného využívání přírodních zdrojů. K tomu navrhuji posoudit ekologickou stabilitu území některým např. stanovením koeficientu ekologické stability nebo lépe výpočtem ekologické stopy.

Priority ZÚR si protirečí.

(01) ... Vytvářet podmínky pro vyvážený rozvoj Středočeského kraje, založený na zajištění příznivého životního prostředí, stabilním hospodářském rozvoji a udržení sociální soudržnosti obyvatel kraje..."

a

(04) Posilovat význam ostatních center osídlení... a Vytvářet podmínky pro zlepšení spolupráce blízkých měst Lysá nad Labem a Milovice...

a

(07) e) uplatnění mimoprodukční funkce zemědělství... doplnění krajinných prvků zvyšujících ekologickou stabilitu krajiny a eliminující erozní poškození...

a

(06) Vytvářet podmínky pro péči o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty na území kraje... zejména:

- a) zachování a obnovu rozmanitosti kulturní krajiny a posílení její stability;
- b) ochranu pozitivních znaků krajinného rázu;
- c) zachování a citlivé doplnění výrazu sídel, s cílem nenarušovat cenné městské i venkovské urbanistické struktury a architektonické i přírodní dominanty nevhodnou zástavbou a omezit fragmentaci krajiny;
- e) vytváření podmínek pro šetrné využívání přírodních zdrojů.

je v rozporu s

(05) a) dálnice D3 v koridoru Jesenice - Jílové u Prahy - Neveklov - hranice Jihočeského kraje (Tábor)...

(07) c) intenzivnější rozvoj aktivit cestovního ruchu, turistiky a rekreace - vytvářet podmínky k vyššímu využívání existujícího potenciálu, zejména v oblastech poznávací a kongresové turistiky, cykloturistiky, vodní turistiky, rekreace ve vazbě na vodní plochy ve středním Povltaví, krátkodobá rekreace vč. komerčních forem, zejména v rozvojové oblasti Praha

f) ...umožnit intenzivnější rekreační a turistické využívání území.

#### **Vypořádání připomínky:**

Priorita č.(01) ... Vytvářet podmínky pro vyvážený rozvoj Středočeského kraje, založený na zajištění příznivého životního prostředí, stabilním hospodářském rozvoji a udržení sociální soudržnosti obyvatel kraje..." stanovuje základní přístup k ZÚR Středočeského kraje, respektive k zásadám stanoveným pro využívání území kraje. Jedná se o princip udržitelného rozvoje, který znamená vyvážený rozvoj z hlediska všech tří pilířů udržitelného rozvoje – pilíře životního prostředí, pilíře ekonomického a sociálního. Dále uváděné priority se týkají dílčích složek udržitelného rozvoje – to znamená, že některé vyjadřují potřebu například péče o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty na území kraje, jiné například potřebu zajistit podmínky pro ekonomický rozvoj výstavbou dopravního systému, nebo podmínky pro rekreaci obyvatel. Význam ZÚR spočívá v tom, že tyto protichůdné potřeby koordinují. Minimalizují případné negativní vlivy staveb dopravní a technické infrastruktury na životní prostředí (viz Vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj včetně SEA a NATURA).

ZÚR stanovují priority jak v obecné, tak i v konkrétní rovině. Právě v konkrétní rovině v některých územích může být odstranění dopravního deficitu prioritní úkolem, v jiném je prioritní zachování či obnova kvalitního přírodního prostředí.

Koeficient ekologické stability je údaj, se kterým ZÚR pracují a promítá se například do vymezení oblastí se shodným krajinným typem a do cílových charakteristik krajiny.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Pojetí územního rozvoje v ZÚR je v rozporu s legislativními požadavky deformováno a degradováno na převážnou výstavbu silnic a komerční aktivity (masová turistika aj.)

#### **Vypořádání připomínky:**

ZÚR jsou zpracovány v souladu s požadavky legislativy, která sleduje stanovení zásad využití území z mnoha různých hledisek. Konkrétní návrhy nadmístního významu jak z oblasti opatření v krajině, tak dopravní a technické infrastruktury se promítají do vymezení ploch a koridorů. Na území kraje vymezují ZÚR rozvojové a specifické oblasti a osy, ve kterých stanovují odpovídající zásady pro jejich využití.

Dále ZÚR navrhuje například upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území, v souladu s Evropskou úmluvou o krajinném vymezení cílových charakteristik krajiny, vymezení územního systému ekologické stability, koridorové vazby zeleně v krajině apod.

Odůvodnění připomínky:

2.2.6. Rozvojová osa OS6 Praha - Benešov - České Budějovice

ad (30)

„...posílení střediskové funkce Votic...” nelze spatřovat v suburbanizaci města, v současné nekontrolované výstavbě samostatně stojících rodinných domů, výstavbě supermarketů aj. Pozitivní usměrňování územního rozvoje lze uskutečnit především zkvalitněním činnosti stavebního úřadu ve Voticích (odstranění dosud tolerovaných černých staveb, ale především kvalifikovanými rozhodnutími, která budou hájit veřejný zájem proti vůli investorů).

**Vypořádání připomínky:**

Votice jsou nejslabším centrem ORP, přičemž jejich obslužná funkce v jižní části kraje je nezastupitelná. Z toho důvodu ZÚR podporují rozvoj obytné funkce (ale i ekonomických aktivit) pro vlastní podporu tohoto území zejména v jádrovém sídle.

Odůvodnění připomínky:

2.3.6. Rozvojová oblast OBk6 Benešov

ad (49)

„...a) urychlit přestavbu silniční sítě v prostoru města Benešova (I/3, II/112), vč. propojení na II/106 v prostoru Chlístova s vazbou na budoucí václavickou spojku....”

Toto je irelevantní požadavek v době, kdy není jasné, zda Václavická spojka vůbec bude existovat.

„...d) rozvíjet cestovní ruch ve vazbě na areál Konopiště...” je problematické v případě, že je nutné (50) "...respektovat požadavky na ochranu kulturních a civilizačních hodnot, zejména národní kulturní památky - Benešov, zámek Konopiště d) respektovat požadavky na ochranu a upřesnit vymezení skladebných částí ÚSES...d.1) regionálních biocenter 947 Konopiště”.

**Vypořádání připomínky:**

Václavická spojka je součástí dopravní koncepce ZÚR, bude umožňovat připojení Benešova na budoucí trasu D3. Stávající silnice I/3 v prostoru Benešova neodpovídá parametrům silnice I. třídy a v úseku Benešova je nezbytné ji na tyto parametry upravit, včetně doplnění mimoúrovňových křižovatek. I po realizaci D3 bude tato trasa významnou páteří komunikací rozvojové oblasti OBk6 Benešov.

Rozvoj cestovního ruchu nemusí a nesmí být v rozporu s požadavky na ochranu kulturních a civilizačních hodnot, zejména národní kulturní památky zámek Konopiště, ani s vymezením územního systému ekologické stability. Právě územní plánování včetně dokumentace ZÚR vytváří podmínky pro koordinaci využití území v souladu s principy trvale udržitelného rozvoje.

#### Odůvodnění připomínky:

V grafické příloze ZÚR jsou zavádějící vyznačení trasy uvažované stavby dálnice D3. Přestože je problematika aktuálně podrobněji řešena (viz EIA k tomuto záměru), v ZÚR je prezentována v zastaralé podobě odporující požadavkům legislativy (chybí východní koridor aj.)

#### Vypořádání připomínky:

ZÚR přebírají trasu dálnice D3 ze schváleného ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov. O výběru koridoru pro dálnici D3 ve variantě stabilizované rozhodla vláda ČR na svém zasedání dne 14. 12. 2005 při řešení rozporu (dle § 136 dříve platného SZ) mezi Středočeským krajem a MŽP v rámci pořizování ÚP VÚC okresu Benešov (usnesením č. 1643/2005).

Tuto trasu, tzv. stabilizovanou, navrhlo a dlouhodobě (od poloviny 70. let) sleduje Ředitelství silnic a dálnic ČR. Varianta Zenkl - Vyhnálek vznikla v gesci MŽP v r. 2001 a mj. potvrdila průchod dálnice dolním Posázavím v trase varianty stabilizované. Varianta Promika, jejíž vznik iniciovaly několik obcí a občanská sdružení nesouhlasící s variantou stabilizovanou, v podstatě využívá stávající silnici I/3 s odbočením u Senohrab ve dvou subvariantách se samostatným zaústěním na silniční okruh kolem Prahy. Posouzení variant bylo projednáno i za účasti obcí a veřejnosti z okresů Praha-východ a Praha-západ. V rámci pořizování uvedených ÚP VÚC byly koridory nadstandardně posouzeny a vyhodnoceny podle řady parametrů s rozdílným významem vliv jednotlivých variant na životní prostředí, vč. vlivu bariérového efektu jednotlivých variant dálnice na migraci volně žijících živočichů a vlivu na ekologicky stabilní části krajiny s vyšší hodnotou krajinného rázu. Varianty trasy dálnice D3 byly posouzeny rovněž z hledisek dopravně inženýrských a dopravně technických.

Ze závěrů posouzení SEA ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vyplývá, že z komplexního vyhodnocení vlivů na životní prostředí, je jako nejvhodnější hodnocena varianta stabilizovaná. Je nutné zdůraznit, že bylo třeba vyhodnotit varianty i z ostatních hledisek – environmentálních, dopravně urbanistických a sociálně ekonomických - ne pouze z hlediska ochrany přírody a krajiny tak, aby se řešení co nejvíce přibližovalo zásadám trvale udržitelného rozvoje.

EIA je jedním z materiálů pro rozhodování o konkrétním projektovém řešení, nikoliv pro strategické rozhodování. ZÚR pracují s hodnocením SEA, případně NATURA, které je součástí Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Podrobnost vyhodnocení odpovídá podrobnosti řešení ZÚR (například měřítko 1: 100 000).

#### Poznámka:

*V září 2011 byl dokončen Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., zpracovatel posudku: Ing. Josef Tomášek, CSc. Mníšek pod Brdy. Předmětem posudku je dokumentace vlivu záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí. Na str.90 v kap. Závěr se uvádí: „Návrhy v obou koridorech vycházejí v koncovém podrobném hodnocení velmi podobně a je podstatné, které hledisko bude zvoleno jako převažující. Přesto považujeme za průkazné, že z hlediska celkových vlivů na životní prostředí je západní koridor mírně vhodnější.“ Lze proto konstatovat, že ani nejnovější podrobné poznatky ohledně vlivů D3 na životní prostředí nezpochybnilly správnost původní volby západní varianty.*

#### Odůvodnění připomínky:

Ad (204) není jasné, na základě jaké metodiky bylo v návrhu použita (vytvořena?) typologie krajin (cit. níže)

S - krajina sídelní;

U - krajina příměstská;

R - krajina rekreační;

krajina s komparativními předpoklady zemědělské produkce:

O - krajina polní

C - krajina chmelařská

V - krajina vinařská

W - krajina vodárenská;

N - krajina relativně vyvážená;

H - krajina zvýšených hodnot;

P - krajina přírodní;

S navrženou klasifikací krajiny a od ní se odvíjejícího hodnocení území v grafické příloze nelze z odborného pohledu krajinného rázu, ani ekologické stability krajiny souhlasit. Pro porovnání viz odborný posudek „Hodnocení vlivu dálnice D3 na krajinný ráz" v rámci nedávno zveřejněné EIA (Sklenička, PRAHA 2010).

#### **Vypořádání připomínky:**

Metodická východiska a vymezení krajinných typů, které jsou popsány v závěrečné zprávě výzkumného úkolu VaV/640/01/03 (Biosféra) MŽP ČR „Typologie české krajiny“ (LÖW & spol., s r.o. Brno, 2005), byly využity jako jeden ze vstupních podkladů pro tematickou oblast „Ochrana přírody a krajiny“ při zpracování Územně analytických podkladů Středočeského kraje (2008). Rámcové krajinné typy, v závislosti na jejich vzácnosti a výjimečnosti byly promítnuty do „Výkresu hodnot“, „Výkresu limitů“ a „Problémového výkresu“.

Individuální členění uspořádání krajiny na úrovni kraje, z hlediska kompozičně přírodního (krajinná kompozice je dána vždy především georeliéfem a celou řadou dalších přírodních vlastností a způsobů jejich ekonomického využívání člověkem v minulosti) představuje oborový podklad v oblasti ochrany přírody a krajiny. Její zpracování přesahuje standardní náplň prací na návrhu ZÚR.

Grafická část zásad územního rozvoje má obsahovat „Výkres oblastí se shodným krajinným typem“. Pojem oblasti shodného krajinného typu není jednoznačně vymezen či specifikován v legislativě ani v odborné literatuře apod.. V souvislosti s tím, že v textové části návrhu ZÚR mají být vymezeny cílové charakteristiky krajiny lze oprávněně předpokládat, že oblasti shodného krajinného typu mají vyjadřovat cílové charakteristiky krajiny. Další faktor, který ovlivnil vymezení oblastí shodného krajinného typu souvisí s tím, že ZÚR patří do kategorie územně plánovací dokumentace. Proces územního plánování má konkrétní výstupy ve formě územních rozhodnutí. V těch se rozhoduje, v souladu s dotčenými územně plánovací dokumentacemi, zda a za jakých podmínek lze přistoupit ke změně v území. Nejedná se tedy jen o pasivní ochranu území, která limituje či zcela vylučuje změny území, ale i o aktivní přístup, který na základě zvýšených potenciálů a hodnot území plní cíle a úkoly územního plánování (viz §18 a §19 SZ). Návrh ZÚR na základě těchto faktorů vymezil na území kraje devět oblastí shodného krajinného typu a navrhl jim cílové charakteristiky. Jejich charakteristika je uvedena v textové části návrhu ZÚR v kapitole 6 „Vymezení cílových charakteristik krajiny“ a podrobnější informace o způsobu jejich vymezení obsahuje text „Odůvodnění“ v kapitole 4.7 „Cílové charakteristiky krajiny“.

#### **Odůvodnění připomínky:**

V hodnocení kumulativního synergického vlivu na ŽP je záměr D016 (obchvat Olbramovic) chybně označován jako bezproblémový. Při tom úzce doprovází vodní tok blízko ústí do přírodní rezervace Podhrázský rybník a rovněž vede v hodnotné krajině. Požaduji opravu této chyby v hodnocení.

**Vypořádání připomínky:**

V hodnocení koridoru D016 jsou tyto potenciálně negativní vlivy uvedeny. V příloze 2.1. Komentář SEA uvedeno: Při vymezování koridoru v navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu záměru na ŽP (EIA) věnovat pozornost: minimalizaci vlivu na vodní plchy, ochraně kvality povrchových a podzemních vod a ochraně přírodních a krajinných hodnot.....

**2. připomínka:**

Nesouhlas s koridorem pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice – Jílové – Mezno – požadují nahradit koridorem stavby D3 varianta východní nebo variantou nulovou

**Odůvodnění připomínky:**

Rozpor s ustanovením § 187 odst. 2 SZ

Podle ustanovení § 187 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. krajský úřad prověří ÚP VÚC z hlediska aktuálnosti jednotlivých záměrů a splnění kritérií jejich nadmístního významu. Záměry vyhovující uvedeným hlediskům převezme bez věcné změny do návrhu ZÚR projednaných s DO. Záměr Koridor pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice - Jílové - Mezno byl převzat bez projednávání a vyhodnocení vlivů na životní prostředí z ÚP VÚC PR.

U uvedeného záměru je postup podle ustanovení § 187 odst. 2 SZ nezákonný, neboť není splněna podmínka aktuálnosti. Záměr koridoru dálnice D3 doznal od konce roku 2006 (nabytí účinnosti ÚP VÚC PR) významných změn: 1. došlo ke změně obou variant záměru dálnice D3 ve Středočeském kraji, včetně stanovení celé řady nových subvariant záměru. Východní varianta (dříve Promika) byla celá přepracována, a to jak trasováním, tak změnou zařazení z rychlostní komunikace na dálnici; 2. došlo k vyhlášení EVL Dolní Sázava a EVL Minartice; 3. došlo k masivní výstavbě objektů k bydlení a změnám ÚPD obcí, která umožňuje výstavbu objektů k bydlení a výstavbu komerčních objektů a skladovacích ploch v blízkosti koridoru dálnice 03. Z tohoto důvodu je třeba nově vyhodnotit limity navrhovaného funkčního využití koridoru stavby D005, zejména z hlediska emisí hlukové zátěže, znečištění ovzduší, zásahu do krajiny a krajinného rázu, zásahu do vlastnických práv dotčených obyvatel a z hlediska dopravní potřeby záměru.

Především je třeba posoudit a vyhodnotit obě aktualizované a podstatně upravené varianty záměru stavby dálnice D3 ve Středočeském kraji, včetně jejich nově stanovených subvariant. Požadujeme proto, aby koridor pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice - Jílové - Mezno byl posouzen včetně projednání s dotčenými orgány a dotčenými osobami ve standardním procesu tvorby územně plánovací dokumentace.

**Vypořádání připomínky:**

Varianty byly posouzeny v rámci zpracování dokumentací ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov. O variantě bylo rozhodnuto vládou dne 14. 12. 2005 při řešení rozporu (dle § 136 stavebního zákona) mezi Středočeským krajem a MŽP v rámci pořizování ÚP VÚC okresu Benešov (usnesením č.1643/2005).

Tuto trasu, tzv. stabilizovanou, navrhlo a dlouhodobě (od poloviny 70. let) sleduje Ředitelství silnic a dálnic ČR. Varianta Zenkl - Vyhnálek vznikla v gesci MŽP v r. 2001 a mj. potvrdila průchod dálnice dolním Posázavím v trase varianty stabilizované. Varianta Promika, jejíž vznik iniciovaly obce a občanská sdružení nesouhlasící s variantou stabilizovanou, v podstatě využívá stávající silnici I/3 s odbočením u Senohrab ve dvou subvariantách se samostatným zaústěním na

silniční okruh kolem Prahy. Posouzení variant bylo projednáno i za účasti obcí a veřejnosti z okresů Praha-východ a Praha-západ.

Byl posouzen a vyhodnocen podle řady parametrů s rozdílným významem vliv jednotlivých variant na životní prostředí, vč. vlivu bariérového efektu jednotlivých variant dálnice na migraci volně žijících živočichů a vlivu na ekologicky stabilní části krajiny s vyšší hodnotou krajinného rázu. Varianty trasy dálnice D3 byly posouzeny rovněž z hledisek dopravně inženýrských a dopravně technických.

Ze závěrů posouzení SEA ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vyplývá, že z komplexního vyhodnocení vlivů na životní prostředí, je jako nejvhodnější hodnocena varianta stabilizovaná. Je nutné zdůraznit, že bylo třeba vyhodnotit varianty i z ostatních hledisek – environmentálních, dopravně urbanistických a sociálně ekonomických - ne pouze z hlediska ochrany přírody a krajiny tak, aby se řešení co nejvíce přibližovalo zásadám trvale udržitelného rozvoje.

*Poznámka:*

*V září 2011 byl dokončen Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., zpracovatel posudku: Ing. Josef Tomášek, CSc. Mníšek pod Brdy. Předmětem posudku je dokumentace vlivu záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí. Na str.90 v kap. Závěr se uvádí: „Návrhy v obou koridorech vycházejí v koncovém podrobném hodnocení velmi podobně a je podstatné, které hledisko bude zvoleno jako převažující. Přesto považujeme za průkazné, že z hlediska celkového vlivu na životní prostředí je západní koridor mírně vhodnější.“ Lze proto konstatovat, že ani nejnovější poznatky ohledně vlivů D3 na životní prostředí nezpochybňují správnost původní volby západní varianty.*

**Odůvodnění připomínky:**

Rozpor s článkem 3 odst. 2 a článkem 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES

Podle článku 3 odst. 2 směrnice č. 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na ŽP (dále je „směrnice SEA“) se mají posuzovat mimo jiné všechny plány a programy, které se připravují v odvětvích dopravy a územního plánování, pokud stanoví rámec pro budoucí schválení záměrů uvedených v příloze směrnice 85/337/EHS.

Směrnice SEA požaduje posouzení celého plánu, neumožňuje nějakou část vyjmout a neposoudit. Směrnice obsahuje přechodné ustanovení pouze ve vztahu k plánům, u nichž byl první formální akt uskutečněn před 21. červencem 2004. O takový program se ale v případě návrhu ZÚR Středočeského kraje nejedná. Jestliže podstatné infrastrukturní projekty nebyly zahrnuty do zprávy (dokumentace) a nebyly posouzeny, jedná se postup v rozporu se směrnicí.

Podle článku 5 odst. 1 směrnice SEA musí být součástí posouzení plánů a programů dle článku 3 též posouzení „rozumných náhradních řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu“. Žádné variantní řešení koridoru D005 však vyhodnocení SEA neobsahuje. Za takové rozumné náhradní řešení je třeba považovat kromě východní varianty kondoru D3 též variantu nulovou (s využitím realizace záměrů D013 až D016 a D007).

**Vypořádání připomínky:**

Nelze souhlasit s tvrzením připomínky, že se jedná o rozpor s článkem 3 odst. 2 a článkem 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES, protože dokumentace Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se zabývá celkovým rozvojem kraje i s tím souvisejícími navrženými záměry, které posuzuje z hlediska všech tří pilířů udržitelného rozvoje.

Dokumentace SEA obsahuje posouzení všech záměrů vymezených ZÚR Středočeského kraje.

Hodnocení vlivů na životní prostředí je metodicky založeno na hodnocení celého obsahu ZÚR ve stejné míře podrobnosti, dané měřítkem tiskových výstupů výkresové části (měřítko 1:100 000). Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky ŽP ve všech případech vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Míra podrobnosti hodnocení včetně kvantifikace jejich rozsahu a významnosti odpovídá míře podrobnosti, v jaké je konkrétní jev (záměr / požadavek) v rámci ZÚR definován nebo vymezen.

Návrhové části ZÚR bez územního průmětu (priority ÚP, požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území) jsou ve vztahu ke složkám životního prostředí posuzovány formou extrapolace předpokládaných vlivů. Návrhové části ZÚR s konkrétním územním průmětem ve výkresové části (koridory a plochy nadmístního významu) jsou (s výjimkou vlivů na ovzduší) posuzovány především na základě své prostorové superpozice vůči průmětům environmentálních limitů zobrazitelných měřítku ZÚR.

Varianty byly posouzeny v rámci zpracování dokumentací ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov. O variantě bylo rozhodnuto vládou dne 14. 12. 2005 při řešení rozporu (dle § 136 stavebního zákona) mezi Středočeským krajem a MŽP v rámci pořizování ÚP VÚC okresu Benešov (usnesením č. 1643/2005).

ZÚR Středočeského kraje přebírá (ve smyslu ust. §187, odst. 2 SZ) bez věcné změny vymezení koridoru pro výstavbu dálnice D3 dle schválených ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov.

Kapacitní propojení Prahy s jižní částí republiky v ose Praha (se samostatným vstupem na území hlavního města) – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště (st. hranice) je sledováno jako součást celostátní koncepce rozvoje dopravních sítí cca od 1. poloviny 70. let. Variantní řešení koridoru dálnice D3 na území Středočeského kraje bylo z hlediska vlivů na životní prostředí posouzeno v rámci územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okresu Benešov<sup>1</sup>

Požadavek variantního řešení tohoto propojení na území Středočeského kraje uplatnilo MŽP v rámci projednávání konceptů územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov. Na jednání se zástupci pořizovatele obou ÚPD<sup>2</sup> dne 22.10. 2001 na MŽP došlo k dohodě, že v obou územních plánech budou prověřena alternativní řešení vyplývající ze studií, které byly na objednávku MŽP, resp. občanských sdružení zpracovány až po dokončení obou konceptů ÚP VÚC:

- Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru;<sup>3</sup>
- Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část koncept návrhu<sup>4</sup>

Zároveň na tomto jednání MŽP potvrdilo, že do procesu stabilizace koridoru již nevnese žádné další varianty. Tento závěr MŽP potvrdilo ve svém stanovisku ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov (čj. 2439b/OPVŽP/01AM ze dne 27.9. 2001) a následně ve stanovisku ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu (čj. 710b/OPVŽP/02MS ze dne 27.5. 2002).

<sup>1</sup> Varianty dálnice D3 na území VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov – dopracovaná verze (Atelier T-plan s.r.o., 04/2003)

<sup>2</sup> Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Středočeského kraje

<sup>3</sup> Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS, s.r.o. České Budějovice

<sup>4</sup> Atelier PROMIKA, 04/2002

Na podkladě stanovisek MŽP ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu a ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov byly pro posouzení vybrány tyto varianty:

- varianta „stabilizovaná“ = koridor D3 dle dlouhodobé přípravy ŘSD ČR a dle konceptů ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov;
- varianta „Zenkl – Vyhnálek“ = dle studie Ing. Zenkla a RNDr. Vyhnálka<sup>5</sup> včetně dílčích subvariant „Drachkovské“ a „Chvojenské“ v úseku Benešov - Bystřice a západní a východní u Miličína;
- varianta „PROMIKA“ = dle studie Atelieru Promika<sup>6</sup> včetně dílčích subvariant Říčanské spojky, obchvatu Benešova a úseku Olbramovice - Miličín;
- varianta „nulová“ = stávající dvoupruhová silnice I/3 s pouze s dílčí sledovanou přestavbou (tj. neúplné MÚK v úseku Mirošovice – Benešov na úplné, rozšíření silnice v prostoru Benešova na kategorii S 11,5, obchvat Olbramovic v kategorii S 11,5).

Z výsledků hodnocení vyplynulo, že varianta stabilizovaná představuje (v porovnání se současným stavem) nejlepší řešení ve vztahu k ochraně obyvatelstva a obytné zástavby před negativními vlivy dopravy (imisní zátěž ovzduší, hluková zátěž) a to jak z hlediska vlastního vedení koridoru, tak z hlediska snížení dopravní (a tedy i hlukové a emisní) zátěže na navazující silniční síti. Jako nejšetnější je klasifikována též z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody a ochrany kulturně historických hodnot území. Vedení koridoru ve zcela nové stopě má za následek relativně (v porovnání s ostatními variantami, které více či méně využívají koridor stávající silnice I/3) největší dopady na zájmy ochrany přírody a krajiny. S výjimkou ovlivnění krajinného rázu a zásahu do lesních porostů však nejsou tyto vlivy hodnoceny jako závažné. Problémovým úsekem této varianty je průchod krajinářsky hodnotným a rekreačně silně využívaným územím západně od Jílového u Prahy se zásahem do chatové zástavby v prostoru Kamenná Vrata a Luka p. Medníkem a průchod výhradním ložiskem cihlářské suroviny Dolní Jirčany.

Na základě těchto závěrů byla varianta „stabilizovaná“ zpracována do návrhu obou ÚPD VÚC, které byly po projednání následně schváleny zastupitelstvem Středočeského kraje.

Odůvodnění připomínky:

Rozpor s ustanovením § 19 odst. 2 SZ a směrnicí SEA

Podle ustanovení § 19 odstavec 2 SZ je úkolem územního plánování vyhodnocení vlivů ZÚR na vyvážený vztah územních podmínek pro příznivé ŽP, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území (dále jen "vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území"); jeho součástí je posouzení vlivů na životní prostředí (tzv. SEA) a posouzení vlivů na EVL nebo ptačí oblast (tzv. naturové hodnocení), pokud orgán ochrany přírody svým stanoviskem takový vliv nevyloučil.

Vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR Středočeského kraje neobsahuje posouzení vlivů záměru D005 dálnice D3 na Evropsky významnou lokalitu (EVL) Dolní Sázava, CZ0213068, jehož hlavním předmětem ochrany jsou hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*) a velevrub tupý (*Unio crassus*), v jeho části přemostění Sázavy (v obou variantách). Při délce mostu přes 1000 m ve výšce 110 m, v těžko přístupném prostředí lze očekávat významný negativní vliv výstavby takového mostu na předmět ochrany EVL Dolní Sázava. Ostatně, Krajský úřad Středočeského kraje ve stanovisku EIA záměru dálnice D3

<sup>5</sup> Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru (Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS s.r.o. České Budějovice, 07/2001)

<sup>6</sup> Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část koncept návrhu (Atelier PROMIKA, 04/2002)

nevyločil významný vliv a požaduje podrobnější informace o „podobě mostního tělesa a způsobu jeho výstavby“. Stejně tak není posouzen vliv záměru D005 na EVL Minartice, přestože toto EVL leží ve velmi těsné blízkosti koridoru D3. Toto posouzení však chybí, v Hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti na str. 22 je u koridoru D005 uveden otazník. Tento způsob „posouzení“ směrnice SEA neumožňuje.

#### **Vypořádání připomínky:**

K rozporu s ustanovením § 19 odst. 2 SZ nedošlo. Vliv koridoru pro dálnici D3 na EVL byl autorizovanou osobou posouzen, jak v ZÚR (viz např. str. 22 „Hodnocení vlivů koncepce na EVL a PO“), tak již v ÚP VÚC okresu Benešov. Skutečnost, že během pořizování ZÚR Středočeského kraje probíhá proces EIA o vlivu stavby dálnice D3 na životní prostředí – v mnohem větší podrobnosti, se subvariantami a se srovnávací „východní“ variantou nezakládá povinnost pořizovateli ZÚR, aby tento proces prováděl souběžně s mnohem méně podrobnými nástroji. Bylo zpracováno vyhodnocení SEA, takže např. argumentovat zjišťováním informací „o podobě mostního tělesa a způsobu jeho výstavby“ je zcela irelevantní. Domníváme se, že výsledek procesu EIA může sloužit jako podnět pro případnou změnu koridoru v rámci aktualizace ZÚR.

V rámci vyhodnocení vlivů ZÚR na trvale udržitelný rozvoj bylo provedeno vyhodnocení vlivů na EVL a PO. Během tohoto hodnocení nebylo zjištěno, že by záměr D005 v koncepci měl významně negativní vlivy na EVL ani PO. Byl konstatován pouze tzv. „možný negativní vliv“, který nevylučuje, že v podrobnějším měřítku významný vliv konstatován být může. Přemostění Sázavy je technicky realizovatelné tak, aby nedošlo k vlivům na hořavku a velevruba. Také vlivy na EVL Minartice není možné hodnotit jako významně negativní – šířka koridoru 600 m umožňuje lokalizaci bez vlivů, problém migrace kuněk je technicky řešitelný.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Absence vyhodnocení vlivů z hlediska jejich lokalizace

Vyhodnocení SEA koridoru pro umístění stavby D005 nepostihuje vlivy na ŽP s ohledem na jejich lokalizaci. Je zřejmé, že právě u záměrů liniových staveb se vlivy v jednotlivých částech území mohou lišit. Někde mohou být pozitivní, jinde negativní a různá bude i míra závažnosti vlivů. Pokud jde o koridor pro umístění stavby D005, ten je hodnocen jako jeden koridor, přičemž se jedná kapacitní silniční tah, který v některých úsecích prochází industriálně urbanizovaným územím (napojení na SOKP), nezastavěným územím, zastavěným územím s velmi blízkou obytnou rezidenční zástavbou (Libeř, Jílové u Prahy atd.), nebo územím s přírodním parkem (PP Střed Čech a lokalitou soustavy Natura 2000 (EVL Dolní Sázava a EVL Minartice). Jednotlivé části koridoru mají specifické vlivy a předložené tabulkové hodnocení toto vůbec nerespektuje. Hodnocení příslušného atributu celého koridoru je tak provedeno pouze jedním číslem či údajem. Hodnocení je tak naprosto paušální, hrubě zavádějící, bez konkrétní vypovídací hodnoty.

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení SEA je zpracováno v měřítku ZÚR (1:100.000), identifikace potenciálních vlivů na sledované složky životního prostředí byla zpracována nad mapovým podkladem zpracovaným v měřítku 1:50 000. Hodnocení bylo provedeno v souladu se zákonem č.183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, dle metodiky obecně používané pro hodnocení obdobných koncepčních materiálů.

Tabelární hodnocení je vztaženo k celému koridoru, lokalizace popsanych vlivů je uvedena pouze v případě, kdy lze tyto vlivy v měřítku zpracování lokalizovat.

<p>Hodnocení SEA je hodnocením koncepce.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů</p> <p>Vyhodnocení SEA koridoru pro umístění stavby D0005 dálnice D3 Jesenice-Jílové-Mezno neobsahuje vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, které tento záměr bude mít ve spojení s jinými záměry, což odporuje zákonu EIA, směrnici EP a Rady 2001/42/ES (směrnice SEA) a stavebnímu zákonu. Je zcela zásadní synergický a kumulativní efekt s dalšími kapacitními dopravními stavbami, zejména Silničním okruhem kolem Prahy, IV. Železničním koridorem (D204 a D205) a koridory pro umístění stavby D013 až D016 (silnice I/3). Tyto informace o kumulativních a synergických vlivech však v SEA k ZÚR vyhodnoceny nejsou, což odporuje zákonu EIA, směrnici EP a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“) a stavebnímu zákonu, Povinnost posouzení vyplývá z ustanovení § 2 zákona EIA, bodu f), přílohy č. I. směrnice SEA a z bodu 5 přílohy ke stavebnímu zákonu.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Poddolované území a CHLÚ v Jílovém u Prahy, archeologické naleziště zlatohorního revíru</p> <p>Oblast kolem Jílového u Prahy je charakteristická svým poddolováním a častými propady starých důlních děl. Mnohé štoly na Jílovsku ani nejsou zaneseny v mapách. V plánované trase dálnice rovněž leží chráněné ložiskové území zlata, které je podřízeno režimu horního zákona. Vedením dálnice touto oblastí hrozí vážné riziko propadu poddolovaného území. Soudní znalec v oboru staveb na poddolovaném území Ing. František Polášek v roce 1996 zpracoval znalecký posudek poddolovaného území v trase dálnice D3 – citace: „tento úsek trasy dálnice nelze pro stavbu použít.“ Oblast je zařazena mezi tzv. „poklesové kotliny“, nelze vyloučit ani způsobení mimořádné události náhlého propadu. Ve vyhodnocení SEA zcela chybí jakékoliv návrhy opatření na zmírnění vlivů realizace záměru na tyto aspekty.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Hodnocení SEA upozorňuje na průchod koridoru chráněným ložiskovým územím (CHLÚ) a poddolovaným územím (viz příloha č. 2.1). Příslušné opatření stanovené zpracovatelem SEA je uvedeno v kapitole 7 (Vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do stanovených dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území, zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace objemu zásob vázaných v ochranném pilíři stavby). Technická opatření proti negativním vlivům starých důlních děl jsou známá. Navrhnou a použijí se až na základě inženýrsko-geologických průzkumů přímo v místě stavby. Není to úkolem ZÚR v měřítku 1:100 000.</p>

Odůvodnění připomínky:

Střet záměru s výhradním ložiskem cihlářské hlíny v Dolních Jirčanech a absence jeho vyhodnocení

Koridor pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice – Jílové – Mezno prochází největším ložiskem cihlářské hlíny v České republice. Průchod dálnice přes ložisko cihlářské hlíny bude znamenat podstatné zvýšení nákladů na realizaci investice a další negativní ekonomické důsledky ve formě znehodnocení části ložiska vysoce kvalitní cihlářské hlíny. Důsledkem bude buď znemožnění těžby na části ložiska, přes které dálnice povede, nebo finančně a časově náročný přesun cihlářské hlíny. Kromě zvýšených finančních nákladů nastanou i potíže právního charakteru se statusem chráněného ložiskového území podle předpisů horního práva. To může vyvolat další časovou prodlevu v realizaci koridoru D005. Zároveň tento střet s významným veřejným zájmem na nerostném bohatství ČR není ve Vyhodnocení SEA dostatečným způsobem posouzen. Zejména není řešeno umístění mezideponie cihlářské a jak bude zabezpečena ochrana takto vytěžené suroviny před vysoušením, které by znamenalo její naprosté znehodnocení. Chybí též posouzení možnosti realizace mezideponie s ohledem na platné a účinné nařízení obce Psáry č. 5/2006 o stavební uzávěře. Článek 3 tohoto nařízení významným způsobem omezuje ukládání cihlářských hlín na mezideponii. V tuto chvíli není znám ani celkový objem suroviny nutné k přetížení na mezideponii.

**Vypořádání připomínky:**

Hodnocení SEA upozorňuje na průchod koridoru výhradním ložiskem cihlářské suroviny a CHLÚ (viz příloha č. 2.1). Příslušné opatření stanovené zpracovatelem SEA je uvedeno v kapitole 7 (Vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do stanovených dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území, zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace objemu zásob vázaných v ochranném pilíři stavby). Varianta stabilizovaná byla vybrána i se znalostí rozsahu tohoto ložiska. Ložisko cihlářských hlín je tak obrovské, že dobývání může být omezeno stavbou dálnice až ve velmi vzdáleném časovém horizontu. Je proto předčasné v ZÚR řešit, zda se mají hromady hlíny zvlhčovat, či jak mají být vysoké. Je reálná možnost odpisu zásob pod pilířem stavby. Podmínkou by pak bylo zajištění přístupu k další části ložiska za dálnicí.

Odůvodnění připomínky:

Koridor je veden extrémně náročným terénem

Oblast Posázaví, přes kterou je koridor D005 dálnice D3 veden, má výrazně členitý terén. Především se to týká hlubokého údolí řeky Sázavy, které by vyžadovalo přemostění o délce více jak 1 kilometr ve výšce přes 100 metrů. Dalším mostem s délkou přes 1 km je most přes Zahořanský potok. Tato trasa také předvídá množství dlouhých tunelů pro prostoupení složitým terénem. Celkově je tato trasa vedená v členitém terénu finančně mnohem nákladnější než její alternativní varianta tzv. „východní“. Kromě zbytečného předražení je tato technicky obtížná varianta bezpochyby i časově náročnější.

**Vypořádání připomínky:**

Varianta byla komplexně prověřena včetně technického řešení a vybrána jako nejvýhodnější.

Odůvodnění připomínky:

Rozpor se zájmem na rozvoji turistického a přírodního potenciálu oblastí

Koridor D005 Dálnice 03 je veden esteticky a přírodně cenným územím, které se vyznačuje minimálními zásahy do krajiny a jejích ekostabilizačních

funkcí. V oblasti je vyhlášen přírodní park Střed Čech. Vedení dálnice D3 oblastí Dolního Posázaví a Neveklovska by poškodilo ráz krajiny a její turistickou atraktivitu. Dolní Posázaví je nejbližší rekreační oblastí na jih od Prahy. Tato oblast ekonomicky těží z přírodně orientovaného turismu. Výstavba dálnice a s ní související infrastruktury bude mít negativní vliv na zachování a rozvoj přírodně orientované turistiky této oblasti.

**Vypořádání připomínky:**

Jako každá obdobná stavba, bude dálnice skutečně znamenat zásah do krajiny. Veškerá zpracovávaná dokumentace od ZÚR až po DÚR a dokumentaci EIA navrhuje stavbu pokud možno co nejcitlivěji k hodnotám krajinného rázu i k přírodním hodnotám. Z těchto dokumentací vyplývá řada opatření k minimalizaci veškerých negativních vlivů.

Z hlediska dostupnosti rekreačně cenných území, bude její přínos ve zlepšení dopravních vazeb Jílovska a Neveklovska ve vztahu k Praze a zlepšení dostupnosti rekreačního potenciálu Dolního Posázaví a zejména východní části Středního Povltaví a Sedlčanska.

**Odůvodnění připomínky:**

Hluková zátěž

Existující hluková studie, která je součástí dokumentace EIA pro záměr dálnice D3, prokazuje překračování závazných hlukových limitů u koridoru D005 dálnice D3 ve venkovním chráněném prostoru staveb stanovených nařízením vlády č. 148/2006 Sb., a to i v případě realizace protihlukových stěn.

**Vypořádání připomínky:**

Trasa je vedena z velké části vedena v dostatečné vzdálenosti od sídel, tak aby vliv na osídlení byl minimalizován. Z tohoto hlediska je tato varianta výrazně výhodnější než ostatní posuzované. V rámci následné dokumentace (DÚR) budou navržena taková technická opatření, která vyloučí případné překračování závazných hlukových limitů.

**Odůvodnění připomínky:**

Imisní zátěž

Z dostupných rozptylových studií k dokumentaci EIA pro záměr dálnice D3 je patrné, že může docházet k překračování denních imisních limitů pro prachové částice PM 10, zejména v místech zaústění portálů tunelů.

**Vypořádání připomínky:**

Případné překračování denních imisních limitů pro prachové částice PM 10 bude sledováno příslušnými orgány hygieny, které budou navrhopat potřebná opatření. V rámci technického řešení budou vytvořeny podmínky pro minimalizaci tohoto negativního jevu. Vzhledem k relativně malému kontaktu s osídlením bude i tento vliv omezen na minimální počet obyvatel.

**Odůvodnění připomínky:**

Zásah do chráněných vodních zdrojů

Koridor D005 podstatným způsobem negativně ovlivní chráněné vodní zdroje k odběru pitné vody, zejména v oblasti Neveklovska. V dokumentaci EIA k

záměru dálnice D3 Středočeská je předpokládán negativní vliv záměru na hydrogeologické poměry.

#### **Vypořádání připomínky:**

V rámci následné dokumentace (DÚR) budou navržena taková technická opatření, která vyloučí nebo omezí případné negativní vlivy na chráněné vodní zdroje.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **Zásah do zemědělského půdního fondu**

Podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, aby ochrana ZPF byla při územně plánovací činnosti prováděná podle zvláštních předpisů 6) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti ÚPD a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany ZPF a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na ZPF, 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 ZPF (dále jen „vyhláška ZPF“), podle níž zpracovatelé ÚPD již při zpracování konceptů řešení postupují v souladu s požadavky, které byly uplatněny příslušnými orgány ochrany ZPF 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 vyhodnocení SEA k záměru D005, který má negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

#### **Vypořádání připomínky:**

Tento koridor stejně jako ostatní byl standardně vyhodnocen při zpracování ZÚR. V rámci ÚP VÚC okres Benešov byl koridor porovnáván s ostatními variantami i z hlediska záboru půdního fondu.

Zpracovatelé SEA konstatují mírně negativní vliv na ochranu ZPF (viz příloha 2.1). Realizace záměru bude spojena se zábořem půd průměrné a podprůměrné kvality. Dokumentace SEA je hodnocením koncepce a neuvádí konkrétní údaje o rozsahu záboru ZPF. Tyto údaje jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **Zdůvodnění dopravní potřeby, multikriteriální hodnocení záměru**

Přestože se záměr koridoru dálnice D3 přes Dolní Posázaví a Neveklovsko připravuje již několik desetiletí, nikdy nedošlo k reálnému zhodnocení ekonomického přínosu uvedené stavby v poměru k nákladům. Vzhledem k významným střetům se zájmy na ochranu nerostného bohatství, ochranu ZPF a PUPFL, ochranu krajinného rázu a prostupnosti krajiny je toto vyhodnocení nejen vyžadováno zákonem (§ 19 odst. 2 stavebního zákona), ale je též věcně potřebné a logické, zejména ve vztahu k nedostatku finančních prostředků státu a odsouvání termínů harmonogramu výstavby, i časové hledisko a

návaznost na jiné dopravní stavby, které jsou schopny převzít severozápadní dopravní toky (R4, rekonstruovaná I/3, IV. železniční koridor), je třeba do tohoto multikriteriálního hodnocení zahrnout.

### Vypořádání připomínky:

Varianty byly posuzovány komplexně a to několikrát v rámci územně plánovacích a studijních prací. ZÚR potom převzaly výslednou nejvýhodnější variantu (odsouhlasenou vládou ČR v roce 2005). Krajský úřad jako pořizovatel ZÚR musí respektovat úkoly uložené v Politice územního rozvoje 2008 přijaté usnesením vlády č. 929 ze dne 20.7.2009. Zde je v bodech 80 a 98 uloženo vymezit koridor pro dálnici D3 a zajistit jeho územní ochranu. O „dopravní potřebnosti“ tohoto dopravního spojení svědčí i to, že bylo součástí koncepcí Ministerstva dopravy přijatých vládou ČR, ať už to byl Generální plán dopravní infrastruktury (GEPARDI), nebo Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR a je rovněž součástí Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury.

Shrnující poznámky k Vypořádání připomínky:

*ZÚR Středočeského kraje přebírá (ve smyslu ust. §187, odst. 2 SZ) bez věcné změny vymezení koridoru pro výstavbu dálnice D3 dle schválených ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov.*

*Kapacitní propojení Prahy s jižní částí republiky v ose Praha (se samostatným vstupem na území hlavního města) – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště (st. hranice) je sledováno jako součást celostátní koncepce rozvoje dopravních sítí cca od 1. poloviny 70. let. Variantní řešení koridoru dálnice D3 na území Středočeského kraje bylo z hlediska vlivů na životní prostředí posouzeno v rámci územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okresu Benešov<sup>7</sup>*

*Požadavek variantního řešení tohoto propojení na území Středočeského kraje uplatnilo MŽP v rámci projednávání konceptů územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov. Na jednání se zástupci pořizovatele obou ÚPD<sup>8</sup> dne 22.10. 2001 na MŽP došlo k dohodě, že v obou územních plánech budou prověřena alternativní řešení vyplývající ze studií, které byly na objednávku MŽP, resp. občanských sdružení zpracovány až po dokončení obou konceptů ÚP VÚC:*

- *Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru;*<sup>9</sup>
- *Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část konceptu návrhu*<sup>10</sup>

*Zároveň na tomto jednání MŽP potvrdilo, že do procesu stabilizace koridoru již nevnese žádné další varianty. Tento závěr MŽP potvrdilo ve svém stanovisku ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov (čj. 2439b/OPVŽP/01AM ze dne 27.9. 2001) a následně ve stanovisku ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu (čj. 710b/OPVŽP/02MS ze dne 27.5. 2002).*

*Na podkladě stanovisek MŽP ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu a ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov byly pro posouzení vybrány tyto varianty:*

- *varianta „stabilizovaná“ = koridor D3 dle dlouhodobé přípravy ŘSD ČR a dle konceptů ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov;*
- *varianta „Zenkl – Vyhnálek“ = dle studie Ing. Zenkla a RNDr. Vyhnálka<sup>11</sup> včetně dílčích subvariant „Drachkovské“ a „Chvojenské“ v úseku*

<sup>7</sup> Varianty dálnice D3 na území VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov – dopracovaná verze (Atelier T-plan s.r.o., 04/2003)

<sup>8</sup> Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Středočeského kraje

<sup>9</sup> Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS, s.r.o. České Budějovice

<sup>10</sup> Atelier PROMIKA, 04/2002

*Benešov - Bystřice a západní a východní u Miličína;*

- *varianta „PROMIKA“ = dle studie Atelieru Promika<sup>12</sup> včetně dílčích subvariant Říčanské spojky, obchvatu Benešova a úseku Olbramovice - Miličín;*
- *varianta „nulová“ = stávající dvoupruhová silnice I/3 s pouze s dílčí sledovanou přestavbou (tj. neúplné MÚK v úseku Mirošovice – Benešov na úplné, rozšíření silnice v prostoru Benešova na kategorii S 11,5, obchvat Olbramovic v kategorii S 11,5).*

*Z výsledků hodnocení vyplynulo, že varianta stabilizovaná představuje (v porovnání se současným stavem) nejlepší řešení ve vztahu k ochraně obyvatelstva a obytné zástavby před negativními vlivy dopravy (imisní zátěž ovzduší, hluková zátěž) a to jak z hlediska vlastního vedení koridoru, tak z hlediska snížení dopravní (a tedy i hlukové a emisní) zátěže na navazující silniční síti. Jako nejšetrnější je klasifikována též z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody a ochrany kulturně historických hodnot území. Vedení koridoru ve zcela nové stopě má za následek relativně (v porovnání s ostatními variantami, které více či méně využívají koridor stávající silnice I/3) největší dopady na zájmy ochrany přírody a krajiny. S výjimkou ovlivnění krajinného rázu a zásahu do lesních porostů však nejsou tyto vlivy hodnoceny jako závažné. Problémovým úsekem této varianty je průchod krajinářsky hodnotným a rekreačně silně využívaným územím západně od Jílového u Prahy se zásahem do chatové zástavby v prostoru Kamenná Vrata a Luka p. Medníkem a průchod výhradním ložiskem cihlářské suroviny Dolní Jirčany.*

*Na základě těchto závěrů byla varianta „stabilizovaná“ zapracována do návrhu obou ÚPD VÚC, které byly po projednání následně schváleny zastupitelstvem Středočeského kraje.*

**AQUA INCORRUPTA o.s., V Horce 175 252 28 Černošice, č.j. 083138/2011/KUSK, č.j. 065410/2011/KUSK, 083140/2011/KUSK 083141/2011/KUSK, 083326/2011/KUSK**

1. připomínka:

I přes skutečnost, že navržené Zásady územního rozvoje toto řešení neobsahují, podáváme tímto připomínku směřující k vypuštění tunelového řešení dopravy v katastru města Černošice na komunikaci II/115 a vyzýváme k zahájení projektových prací, které povedou ke komplexnímu řešení dopravní obslužnosti v celém dotčeném území ve spolupráci s okolními obcemi.

Odůvodnění připomínky:

Realizace výstavby plánovaných tunelů by znamenala stržení podzemních vod, nejenom v domovních studních, ale i ve vrtech zásobujících městskou vodárnu; ohrožení vodních zdrojů města s pravděpodobným nárůstem ceny vody.

**Vypořádání připomínky:**

Územní rezerva pro tunelový úsek přeložky silnice II/115, která byla zakreslena v ÚP VÚC PR na území města Černošice, nebude do ZÚR Středočeského kraje zařazena. Koncepce dopravy ZÚR obdobně jako ÚP VÚC Pražského regionu sleduje nové napojení západní části Dolního Poberouní na Pražský

<sup>11</sup> Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru (Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS s.r.o. České Budějovice, 07/2001)

<sup>12</sup> Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část koncept návrhu (Atelier PROMIKA, 04/2002)

okruh do stávající MÚK Jinočany a Jinočanskou radiálou ke stanici metra B Stodůlky.
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Realizace výstavby plánovaných tunelů by představovala vysokou finanční náročnost a extrémně nákladné řešení. Příklad pražského tunelu Blanka: cca 12 km a 2 tubusy - 35 mld. Kč; tunel v Černošicích 6 km a 1 tubus - (35/24x6) představuje 8,5 mld. Kč; do propočtu nejsou zahrnuty náklady se zařízením staveniště a zábory u obou portálů. V porovnání s výnosem z vládou plánovaného dodatečného výběru navýšeného DPH (cca 50 mld. Kč) jsme při plánované stavbě tunelu na jedné pětině.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Lze souhlasit s tím, že se jedná o záměr velice finančně náročný jak z hlediska výstavby, tak z hlediska provozních nákladů na silnici II. třídy. ZÚR tunelové řešení dopravy v katastru města Černošice na komunikaci II/115 nenavrhují.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Realizace výstavby plánovaných tunelů znamená velmi sporný přínos pro dopravní obslužnost samotného města Černošce.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR tunelové řešení dopravy v katastru města Černošice na komunikaci II/115 nenavrhují.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Pro region Dolní Berounka, jehož územím je údolí řeky v klínu mezi dálnicemi na Plzeň - Strakonice se nabízí zcela jistě možnost jednoduššího napojení obcí k jedné či druhé přepravní tepně a tím také rozložení dopravní zátěže rovnoměrně na celou oblast. Prostředky se budou vynakládat do budování paralelní nákladnější mezičasy, která nemá jasné vyústění. Pokud budou mezitrasou obsluhovány vesnice kolem Osova, stáhne se i doprava z okolí Koněprus, pro které byl Beroun dosud spádovou oblastí. Dále by s vysokou pravděpodobností vzniklo už za portálem tunelu velké parkoviště regionu.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR navrhuje novou trasu silnice II/116 v úseku Řevnice – Jinočany, kde se napojí na SOKP.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Realizace výstavby plánovaných tunelů neznámá odstranění exhalací z území města. Tyto se jen přemístí do výdechů tunelu. Výdech je svislý v průměru 3 metry široký tubus, s únikovými schodišti a strojovny. Zařízení potřebují elektřinu a tuto je potřeba přivést. Výdechy budou umístěny buď ve volné přírodě, nebo černošické zástavbě.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR tunelové řešení dopravy v katastru města Černošice na komunikaci II/115 nenavrhují.</p>

<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Realizace výstavby plánovaných tunelů znamená přímé ohrožení vlastních staveb a nemovitostí v důsledku stavby. Lze očekávat snížení ceny nemovitostí přilehlých k tunelu. Vzniknou statické problémy (vliv kompenzačních injektáží) a dále majitelé budou muset strpět zavětrování - tj. ocelové zajištění objektu.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR tunelové řešení dopravy v katastru města Černošice na komunikaci II/115 nenavrhují.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Pravděpodobnost nízkých přírůstků dřevní hmoty v souvislosti s narušením vodního režimu, případně usychání lesa v CHKO (podobně jako se událo v oblasti Praha – Točná).</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR tunelové řešení dopravy v katastru města Černošice na komunikaci II/115 nenavrhují.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Realizace výstavby plánovaných tunelů může v souvislosti s dalšími logicky propojenými developerskými aktivitami znamenat ztráty na zemědělském půdním fondu.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR tunelové řešení dopravy v katastru města Černošice na komunikaci II/115 nenavrhují.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Realizace výstavby plánovaných tunelů může v rámci celkového dopravního řešení přinést vznik dopravního trychtýře před Černošicemi.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR tunelové řešení dopravy v katastru města Černošice na komunikaci II/115 nenavrhují.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Realizace výstavby plánovaných tunelů znamená při určení trasy tunelu, že všechny pozemky nad touto trasou budou v režimu vyvlastnění.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR tunelové řešení dopravy v katastru města Černošice na komunikaci II/115 nenavrhují.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p>

Přes uznávanou námitku, že na stavbu zřejmě nebude v krátkodobých a střednědobých horizontech dostatek finančních prostředků, lze předpokládat, že ve směru platného územního plánu města Černošic budou probíhat projektové práce a územní rozhodování s černošickými tunely spojené a i v budoucnu se budou vynakládat značné finanční zdroje za průzkumy a posudky abychom zjistili, že ÚP města Černošice stojí na nereálných předpokladech.

Současně toto řešení komplikuje řešení obchvatu Černošic mimo katastr obce v územním plánu nadřazeného celku.

#### **Vypořádání připomínky:**

ZÚR tunelové řešení dopravy v katastru města Černošice na komunikaci II/115 nenavrhují.

#### **Ateliér pro životní prostředí, o. s., Ve svahu I, 147 00 Praha 5, č.j. 098503/2011/KUSK**

##### **1. připomínka**

S předloženým návrhem ZÚR Středočeského kraje - a tím i s jeho vyhodnocením na udržitelný rozvoj území - zásadně nelze souhlasit, protože základem návrhu ZÚR je zastaralé řešení ÚP VÚC Metropolitní region a poté Pražský region v jeho klíčové složce - v řešení dopravy, které tak podstatným způsobem znehodnocuje hlavní úkoly územního plánování v této oblasti. Zákon neukládá využít dosavadní územní plány, ale vycházet z komplexního zjištění stavu v řešeném území.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Pořizovatel a zpracovatel ZÚR nevzali v úvahu novou dopravní situaci, která nastala již po vstupu ČR do EU a po otevření hranic dle Schengenské dohody. Modelové výpočty budoucího dopravního zatížení dokládají, že PO - silnice R1 bude přetížen a pro udržení jeho provozuschopnosti proto bude nutné odklánět dopravu na souběžnou kapacitní komunikaci - severní segment tzv. AO mezi dálnicí D5 a Říčany resp. silnicí I/2, AO proto musí mít v celém severním segmentu spojitou trasu vedenou v dostatečné vzdálenosti od sídel, s možností následného rozšiřování na velkokapacitní profil, se všemi křižovatkami mimoúrovňovými a s kapacitními a mnohočetnými propojeními s PO. Jako zcela nevyhovující se proto jeví návrh peáže AO po radiále R7, umístění jeho trasy v úseku Kostelec n. L. - dálnice D11 včetně jeho nedostatečného či nevyhovujícího propojení s PO a dokonce chybějící přímá vazba na důležitou radiálu R10.

#### **Vypořádání připomínky:**

Dopravní koncepce je technicky ověřována modelovými zatíženími. Řešení navržené v ZÚR z těchto modelů vychází. ZÚR berou v úvahu cílové uspořádání sídelní struktury i dopravního systému, který navrhují i s potřebnými rezervami. Vzhledem k významným deficitům v dopravní síti, může v některých obdobích výstavby dopravního systému docházet k přetěžování některých úseků.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Pořizovatel a zpracovatel ZÚR ignorují potřebu (severního) obchvatu silnice I/2 mimo intravilán Říčan, ten je zároveň vhodné řešit tak, aby vytvořil i dostatečně kapacitní východní propojení mezi AO a PO. Další důležité plynulé propojení mezi AO a PO ve vztahu k severnímu segmentu PO může vytvořit přeložka silnice II/610 mimo Dřevčice vedená do MÚK Přezletice.

**Vypořádání připomínky:**

Severní obchvat Říčan silnice I/2 byl několikrát prověřován, původně uvažovaný koridor byl z části již zastavěn a vedení silnice přes kompaktní lesní celky je nepřijatelné. ZÚR navrhuje převedení zátěže z prostoru Mukařov, Kostelec nad Černými lesy na D1. Silnice I/2 nepřenáší meziregionální vazby, které v koncepci saturuje severně ležící silnice I/12, která je pro tuto funkci v návrhu ZÚR navržena k přestavbě, zejména úsek Běchovice – Úvaly navržený v kapacitním profilu.

**Odůvodnění připomínky:**

Pořizovatel a zpracovatel ZÚR nevzali v úvahu novou dopravní koncepci VRT u klíčového úseku sítě v ČR - trasy Praha - Brno, který se týká celého jejího průběhu územím Středočeského kraje. Návrh obsažený v ZÚR byl již před lety (logicky) odmítnut krajem Vysočina, protože nepřinášel významné zlepšení jeho dopravní obsluhy. Kromě toho by toto řešení vyžadovalo úvrat' v hlavním tranzitním vztahu přes Prahu (Drážďany ~ Brno ~ Vídeň/Bratislava) a neumožňovalo výstavbu po dostatečně efektivních etapách. Proto je již několik let sledováno odlišné řešení s využitím úseku nové trati IV. TŽK Praha Zahradní Město ~ Benešov, jehož první etapa (úseky P. Zahr. Město - Otice (-Strančice) a mezi Benešovem a Havl. Brodem) odlehčí od dálkové dopravy ve prospěch příměstské jak traťový úsek Praha - Poříčany, tak Praha - Strančice. Návrh technického řešení byl odevzdán již v červnu 2010 a není důvod, aby nebyl zahrnut v ZÚR (alespoň jako varianta, pokud by zatím ještě nebylo možné vypustit dosavadní návrh nevýhodné trasy Praha - Brno kolem Mochova) a zařazen jako prioritní úsek. Kromě toho neodpovídá skutečnosti tvrzení na str. 38 odůvodnění, že „PÚR 2008 není s evropskou koncepcí vysokorychlostních tratí kompatibilní“, ale ve vztahu k ZÚR Středočeského kraje je pravdou pravý opak.

**Vypořádání připomínky:**

Koncepci VRT nelze v současné době považovat za stabilizovanou, ZÚR navrhuje nové vstupní úseky hlavních tratí do železničního uzlu Praha, do kterých mohou být zaústěné případné trasy VRT.

**Odůvodnění připomínky:**

Návrh ZÚR je zatížen dlouhodobě jednostranným pojetím problematiky středočeského úseku dálnice D3 jeho zpracovatelem - ve prospěch co nejdražšího řešení (vyhovujícího projekčním a stavebním firmám) a developerů nové zástavby v širokém pásu území kolem dálnice, které by bylo zhodnoceno vložením nového dopravního koridoru do dosud zachovalé přírodní krajiny v dolním Posázaví, na Neveklovsku a Sedlčansku. Veřejným zájmem je však řešení s co nejmenšími investičními a provozními náklady a co největším přínosem pro uživatele této dopravní stavby. To splňuje trasa D3 vedená ve stávajícím urbanizovaném kondoru (tj. v koridoru stávající silnice I/3 kolem Benešova), původně prosazovaná jen odpůrci trasy „stabilizované“, jak je zdůrazněno v odůvodnění (v tendenčním textu na str. 37), ale následně uplatněná resortem životního prostředí jako tzv. východní varianta, o jejíž existenci je zpracovatel ZÚR informován již od r. 2009. Pro zlepšení regionálních vazeb dolního Posázaví s Prahou je výhodnější než dálnice řešení s modernizací stávající sítě včetně nezbytných přeložek. Kromě toho je návrh vedení středočeského úseku D3 v novém koridoru dle ZÚR v rozporu se státní politikou životního prostředí, která požaduje při modernizaci silniční sítě využívat především stávající silnice, popř. jejich koridory a omezit tím fragmentaci krajiny novými trasami. V současné době probíhá ve vztahu k variantám středočeského úseku D3 v koridoru západním (původně tzv. „stabilizovaná“ trasa je již překonána novým náročnějším řešením) a východním proces projektové EIA a bude-li prokázána průchodnost trasy D3 východním koridorem (tj. nebude-li vyloučena v závěrečném stanovisku MŽP), není důvod, aby nebyla obsažena v návrhu ZÚR.

**Vypořádání připomínky:**

Varianty byly posouzeny v rámci zpracování dokumentací ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov. O variantě bylo rozhodnuto vládou dne 14. 12. 2005 při řešení rozporu (dle § 136 stavebního zákona) mezi Středočeským krajem a MŽP v rámci pořizování ÚP VÚC okresu Benešov (usnesením č.1643/2005).

Tuto trasu, tzv. stabilizovanou, navrhlo a dlouhodobě (od poloviny 70. let) sleduje Ředitelství silnic a dálnic ČR. Varianta Zenkl - Vyhánělek vznikla v gesci MŽP v r. 2001 a mj. potvrdila průchod dálnice dolním Posázavím v trase varianty stabilizované. Varianta Promika, jejíž vznik iniciovaly obce a občanská sdružení nesouhlasící s variantou stabilizovanou, v podstatě využívá stávající silnici I/3 s odbočením u Senohrab ve dvou subvariantách se samostatným zaústěním na silniční okruh kolem Prahy. Posouzení variant bylo projednáno i za účasti obcí a veřejnosti z okresů Praha-východ a Praha-západ.

Byl posouzen a vyhodnocen podle řady parametrů s rozdílným významem vliv jednotlivých variant na životní prostředí, vč. vlivu bariérového efektu jednotlivých variant dálnice na migraci volně žijících živočichů a vlivu na ekologicky stabilní části krajiny s vyšší hodnotou krajinného rázu. Varianty trasy dálnice D3 byly posouzeny rovněž z hledisek dopravně inženýrských a dopravně technických.

Ze závěrů posouzení SEA ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vyplývá, že z komplexního vyhodnocení vlivů na životní prostředí, je jako nejvhodnější hodnocena varianta stabilizovaná. Je nutné zdůraznit, že bylo třeba vyhodnotit varianty i z ostatních hledisek – environmentálních, dopravně urbanistických a sociálně ekonomických - ne pouze z hlediska ochrany přírody a krajiny tak, aby se řešení co nejvíce přibližovalo zásadám trvale udržitelného rozvoje.

ZÚR nenavrhují v koridoru dálnice D3 rozvoj ekonomických aktivit regionálního nebo vyššího významu. Ekonomické aktivity jsou směřovány do stávajících území větších měst, zejména do území přestavbových.

**Poznámka:**

*V září 2011 byl dokončen Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., zpracovatel posudku: Ing. Josef Tomášek, CSc. Mníšek pod Brdy. Předmětem posudku je dokumentace vlivu záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí. Na str.90 v kap. Závěr se uvádí: „Návrhy v obou koridorech vycházejí v koncovém podrobném hodnocení velmi podobně a je podstatné, které hledisko bude zvoleno jako převažující. Přesto považujeme za průkazné, že z hlediska celkových vlivů na životní prostředí je západní koridor mírně vhodnější.“ Lze proto konstatovat, že ani nejnovější poznatky ohledně vlivů D3 na životní prostředí nezpochybňují správnost původní volby západní varianty.*

**Odůvodnění připomínky:**

Na rozdíl od návrhu ZÚR má ve skutečnosti mnohem větší prioritu než např. přeložka silnice I/16 kolem Slaného (či řada přeložek silnic II. třídy) urychlená dostavba PO, tj. i v jeho severovýchodním segmentu.

**Vypořádání připomínky:**

Dokončovaná Vysočanská radiála společně s kapacitní ulicí Kbelskou umožní propojení v severovýchodním segmentu Prahy ještě před dokončením SOKP v tomto úseku. Proto tento úsek není zařazen mezi priority na rozdíl od ostatních úseků SOKP.

Současná trasa I/16 ve Slaném prochází centrem města a městskou památkovou zónou.

#### Odůvodnění připomínky:

Předložený návrh vůbec neobsahuje řešení hromadné dopravy v návaznosti na území hl.m.Prahy, ačkoli právě tento - pro udržitelný vývoj řešeného území důležitý prvek - byl nedostatečně řešen již v ÚP VÚC Pražského regionu. To je nyní jedním z podstatných důvodů tristní dopravní situace v okrajovém území hl. m. Prahy a navazujícím území Středočeského kraje i dalšího nepříznivého vývoje této situace v dalších letech. Není pravda, že (dle str. 58 odůvodnění) „tato problematika nemůže být řešena v ZÚR“, ale ZÚR musí pro řešení této problematiky vytvořit potřebné předpoklady v území, aby bylo možné následné konkrétní řešení v potřebných koridorech. V ZÚR je sice řeč o koridorech pro tzv. MetroBus či na jihu Prahy o „pokračování (trasy D) do příměstského území“, ale v seznamu VPS tyto důležité položky chybějí. Chybí i napojení Brandýsa n. L. lehkou kolejovou dopravou, jak je tento moderní a ekologický dopravní prvek uvažován v ZÚR hl. m. Prahy.

#### Vypořádání připomínky:

Problematika řešení hromadné dopravy bude v textové části ZÚR doplněna. Kap. 4.1.2.4 bude doplněna v bodě 152 a) o „hromadnou dopravu autobusovou“. V současné době již existuje autobusové spojení Jesenice – nádraží Smíchov (metro), využívající jižní části SOKP. V ÚP Jesenice (změna č.2) je samostatný koridor pro METROBUS navržen včetně přestupního terminálu pro autobusy i IAD (což zajišťuje územní ochranu koridoru), v sousedním Vestci tento koridor v územním plánu zatím nebyl stabilizován. Vzhledem k postoji Hl.m. Prahy by METROBUS měl být sledován na terminál trasy D (Depo Písnice). Vzhledem k času realizace nelze vyloučit i případné pokračování této trasy do Jesenice. Koridor charakteru VPS může být po dosažení shody mezi dotčenými obcemi a Hlavním městem Prahou doplněn do aktualizace ZÚR. Vymezení odstavných parkovišť v územních plánech obcí je uvažováno v ZÚR nejen v návaznosti na kolejovou hromadnou dopravu, ale i na autobusovou hromadnou dopravu svedenou do dopravních koridorů. ZÚR preferují rozvoj příměstské železniční dopravy před individuální automobilovou dopravou. Návrhem nových vstupů hlavních tratí umožňuje stávající úseky železničních tratí přednostně využít pro tento systém příměstské a regionální dopravy.

**Anna Balcarová, Na vyhlídce 219, Horoušánky 250 82, č.j. 098273 /2011/KUSK**

#### 1. připomínka:

Připomínky směřují proti návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a to zejména proti části související a týkající se řešení trasy přeložky silnice č. II/101 tzv. trasy přivaděče k dálnici D11 (dále označováno jako „přivaděč“). Připomínky směřují proti navrhované variantě, která mění zásadním způsobem původní návrh trasy přivaděče z roku 1974 a platný územní plán obce Horoušany.

#### Odůvodnění připomínky:

V odůvodnění se opíráme o odborné vyjádření projektanta ÚPO Horoušany, příloha k námitce obce Horoušany proti umístění silnice II/101 do prostoru mezi Horoušany a Horoušánky; námitka je podávána proti návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje“:

Umístění silnice č. II/101 dle návrhu ZÚR Středočeského kraje v prostoru mezi Horoušany a Horoušánky považují za velmi nevhodné. Lze důvodně předpokládat, že silnice významným způsobem zhorší životní podmínky v obci, a to především v místní části Horoušánky. Značná část obytného území bude zatížena nadměrným hlukem a vibracemi, a emisemi z provozu na předmětné komunikaci.

Výkresová část návrhu ZÚR Středočeského kraje nerespektuje rozsah zastavěného území a zastavitelných ploch Horoušan. Oproti vyznačenému rozsahu

zástavby, tak, jak je v dokumentaci ZÚR na území obce Horoušany zakreslena, jsou plochy obytných území na území obce mnohem rozsáhlejší. Na velké části se nachází již realizovaná zástavba; v části území, která přiléhá do bezprostřední blízkosti navrhované komunikace II/101, byla v nedávné době realizována nejintenzivnější forma zástavby Horoušan - řadové rodinné bydlení. V této lokalitě má v nejbližší době vyrůst 100 nových rodinných domů. Rovinatá část území v celém prostoru mezi sídly Horoušanky a Horoušany nedává možnost jakkoliv včlenit těleso navrhované silnice II/101 do krajiny způsobem, který by eliminoval negativní dopady na osídlené plochy obce. Navrhovaná silnice vytvoří novou bariéru v území, zhoršující jeho prostupnost jak pro obyvatele, tak pro živočichy (protíná lokální biokoridor ÚSES). Na krajinném rázu se negativně projeví trasa silnice dále dotčením významných krajinných prvků - údolní nivy Horoušanského potoka i lesních porostů.

Nepříjemný je i předpokládaný dopad na místní vodní zdroje v části západně od Horoušan silnice prochází těsně u zdrojů pitné vody a ochranná pásma vodních zdrojů protíná prakticky jejich středem. Celý severozápadní sektor území obce spadá do chráněného ložiskového území nerostných surovin - žáruvzdorných jílu, z čehož vyplývá nemožnost vymezovat zde jakékoli nové zastavitelné plochy.

Území obce Horoušany jako celek je velmi zatíženo ochrannými pásmy nadřazených sítí technického vybavení: prostorem mezi oběma sídly obce prochází hlavní tah tranzitního plynovodu Transgas a ropovodu Družba (provozovatel Mero). V jiné části obce trvá územní ochrana pro v současné době nepoužívaný produktovod. Pro rozvoj obce Horoušany jsou zásadním limitujícím faktorem zejména trasy Transgasu a ropovodu v prostoru mezi oběma místními částmi obce. Tyto sítě mají velmi široká ochranná a bezpečnostní pásma, což odpovídá jejich významu jako hlavní trasy Východ - západ v rámci celé ČR. Již v době zpracovávání ÚPO Horoušany byla vedena rozsáhlá jednání s provozovateli těchto inženýrských sítí s cílem alespoň částečně uvolnit limity vyplývající z existujících ochranných a bezpečnostních pásem (která znamenají spolu s dalšími omezujícími limity na území obce prakticky stavební uzávěru), avšak s velmi mizivými výsledky.

Ochranná a bezpečnostní pásma VTL plynovodu Transgas a ropovodu prakticky znemožňují umístění navrhované komunikace II/101 do středu nezastavěného prostoru mezi Horoušany a Horoušankou, z čehož vyplývá, že trasa Komunikace by se těsně přiblížila k zastavěným a zastavitelným plochám některého ze sídel (podle výkresové části ZÚR se trasa silnice II/101 přibližuje k Horoušankám).

Z výše uvedených důvodů je patrné, že trasování komunikace II/101 do prostoru mezi oběma sídly obce je zcela nevhodné.

Jako občané obce Horoušany velmi pozorně sledujeme snahu Středočeského kraje změnit původní navrhovanou trasu přivaděče oproti návrhu z roku 1974. OS Chraňme Panskou zahradu má zato, že obě v poslední době posuzované varianty změny trasy přivaděče, které se odlišují od původního návrhu vedení trasy přes Staré Horoušany, nejsou realizovatelné a nejsou vhodné, a to z následujících důvodů :

- dojde k narušení vlastnických práv (hrozí možné vyvlastnění)
- k ohrožení a znehodnocení vynaložených investic, ke snížení likvidity nemovitosti
- znehodnocení stávajícího životního prostředí v předmětné lokalitě a to nenávratně
- ohrožení existence a zachování stávající fauny a flóry v předmětné lokalitě.

Samozřejmě zásah do předmětné lokality bude mít i významný negativní dopad na život v odlehlých lokalitách.

Jako občané obce Horoušany jsme měli za to, že zvítězí zdravý rozum a Středočeský kraj ustoupí od varianty vedení přeložky přes tuto významnou lokalitu, kdy jedna z uvažovaných variant znamená krom všeho níže uvedeného mimo jiné i nutné bourání stávající zástavby. Avšak nikoliv.

Současné namítáme, že Středočeský kraj, používá pro stávající varianty návrhů na vedení trasy přeložky špatné a zavádějící podklady, kdy minimálně vycházejí z mylného platného územního plánu obce Horoušany. Dnes již zastavěná území označuje jako pole. Avšak plochy obytných území na území obce jsou mnohem rozsáhlejší. Část území, která přiléhá do bezprostřední blízkosti vedení navrhované trasy, prošla v poslední době významnou výstavbou řadových domů, která se v nejbližší době rozroste o dalších cca 100 rodinných domů. Patrně mylné podklady, ze kterých Středočeský kraj čerpal, jsou i

důvodu pro jinak nepochopitelný návrh vedení trasy přivaděče.

Uvádíme souhrn připomínek, pro které, dle našeho názoru, není možné realizovat vedení trasy přivaděče tak, jak je navrhováno v Zásadách územního rozvoje, proti kterým tyto připomínky směřují. Podle našeho názoru si nenechá! Středočeský kraj zpracovat další významná posouzení pro případnou realizaci navrhované varianty vedení trasy přivaděče, jako jsou zejména měření dokládající to, že budou dodrženy veškeré hygienické normy a limity (hluk, vibrace). Dle našeho názoru nelze hygienické limity splnit zejména ve vztahu k přilehlé stávající nové a budoucí plánované zástavby, která je v souladu s územním plánem obce.

Případnou realizaci výstavby navrhovaných tras přivaděče v lokalitě mezi Horoušany a Horoušánky může dojít a s největší pravděpodobností dojde k:

- a) narušení vlastnických práv (hrozí možné vyvlastnění),
- b) nutnosti demolice stávající zástavby,
- c) ohrožení a znehodnocení vynaložených investic, neboť v naprosté většině všichni stávající majitelé dotčených pozemků investovali do svého vlastnictví právě s tím, že trasa přivaděče měla být plánována dle návrhu z roku 1974 tj. přes lokalitu Starých Horoušan, několik kilometrů od lokality „Za Panskou zahradou“.

Všichni obyvatelé „Starých Horoušan“, kteří koupili své nemovitosti v blízkosti původně plánované varianty z roku 1974, měli možnost se rozhodnout, zda dobrovolně chtějí žít vedle takové komunikace a koupit tak tyto nemovitosti za přiměřeně sníženou cenu. Obyvatelé lokality „Za Panskou zahradou“ nakoupili své nemovitosti za plné tržní ceny, které nebyly žádnou lakovou stavbou znehodnoceny, a to za platnosti územního plánu, který takovou komunikaci plánoval ve zcela odlehlé lokalitě. V tuto chvíli všem těmto vlastníkům hrozí nejen znehodnocení jejich investic, totální nelikvidita nemovitosti, ale i další finanční náklady spojené se snížením hodnoty nemovitostí např. od financujících hypotéčních ústavů. Obyvatelé lokality „Za Panskou zahradou“ nemají žádnou volbu a jsou tímto novým navrhovaným řešením přeložky poškozeni přímými i nepřímými finančními dopady. V této souvislosti jako občané obce Horoušany vyjadřujeme znepokojení nad tím, že Středočeský kraj navrhuje takto zásadní změnu územního plánu, která má za následek tak fatální dopady do života jejích obyvatel a zde své aktivity, vychovat zde své děti, podporovat kulturní a společenský život a rozvoj obce, a to vše na základě schváleného územního plánu, tedy dokumentu, který by měl určovat další rozvoj lokalit a umožnit tak občanům a podnikatelům plánovat své aktivity a investice. Je s podivem, že instituce, která takový dokument formy obecné povahy, podle správního řádu, vydává, jeho podstatu a platnost sama nectí.

- d) znehodnocení stávajícího životního prostředí v předmětné lokalitě a to nenávratně, navíc plánovaná trasa přivaděče prolíná lokální biokoridor ÚSES, bude narušen krajinný ráz údolní novy Horoušanského potoka a lesních porostů,

- e) horší využitelnosti dané lokality, neboť přivaděč lokalitu rozdělí a bude působit jako bariéra volnému pohybu a přístupu,

- f) znehodnocení zdroje pitné vody a ochranných pásem vodních zdrojů, které navrhovaná varianta protíná,

- g) naprostému přetížení dané lokality infrastrukturou, kdy dané území je již nyní zatíženo vedením trasy Transgasu a ropovodu, která navíc dle názoru OS Chraňme Panskou zahradu vylučují výstavbu přivaděče i po technické stránce.

- h) současně se nemůžeme nepozastavit nad tím, že bez jakékoli technické změny obou předmětných variant přeložky, počínaje rokem 2008 dodnes, došlo k tak zásadní změně poměru finančních nákladů mezi variantami právě v neprospěch původně zakreslené varianty z roku 1974, tak jak je nám dnes Středočeským krajem předkládáno.

Varianta	Původní cena variant vč. DPH/2008	Nová cena variant vč. DPH/2011
Varianta „A(1)“ západní	393,9 mil. Kč vč. DPH	668 mil. Kč bez DPH
Varianta „B(3)“ východní	489,9 mil Kč vč.DPH	648 mil. Kč bez DPH

Nelze se zbavit dojmu, že tato změna cen a poměrů nemá žádné opodstatnění a je vytvořená zcela účelově.

Občané obce Horoušany žádají, aby se Středočeský kraj zabýval všemi námitkami a připomínkami shora uvedenými a aby ustoupil od dalších kroků vedoucích k realizaci navrhované výstavby přivaděče v lokalitě „Za panskou zahradou“ tj. mezi Horoušanami a Horoušánkami. Navrhovaná trasa vedení přivaděče není realizovatelná.

### **Vypořádání připomínky:**

Na základě požadavků obcí Horoušany, Jirny a města Úvaly na změnu trasování silnice II/101 zakotvené ve schváleném ÚP VÚC Pražského regionu (vedoucí v bezprostřední blízkosti nové zástavby v Horoušánkách) pořídil Odbor dopravy KÚ Středočeského kraje vyhledávací studii „II/101, přeložka“ (zpracovanou firmou Pontex spol. s r.o. v prosinci 2008), v níž byla ověřena v podrobném měřítku (hlavně 1:5 000) možnost variantního vedení silnice východně od části obce Horoušanky a navrženo trasování (byly navrženy dvě varianty, které se liší jen nepatrně). Již v průběhu pořizování studie bylo ze strany dotčených obcí (a vzniklých občanských sdružení) opakovaně a důrazně požadováno vedení ve variantách východních. Studie také porovnávala stávající variantu (z ÚP VÚC Pražského regionu) s nově navrhovanými z různých hledisek jak environmentálních, tak stavebně technických a nákladových. Závěrem vyhodnocení bylo, že obě varianty jsou možné, obě jsou rovnoměrně zatíženy výhodami a nevýhodami s malou preferencí východních variant. Dotčené 3 obce jednoznačně vyjádřily podporu východní variantě.

Ve zpracovaném návrhu ZÚR byla silnice II/101 uvažována variantně (západní D064a vers. východní D064b). Obě varianty byly standardně vyhodnoceny z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území včetně SEA a vyhodnocení NATURA. Takto byla dokumentace předložena dotčeným orgánům v rámci společného jednání a projednání vyhodnocení (dle § 37 odst. 2 a 4 SZ).

Dotčené orgány (hlavně MŽP a KHS) jednoznačně preferovaly var. východní. Obě varianty byly standardně vyhodnoceny z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území včetně SEA a vyhodnocení NATURA.

Posouzení variant, zpracované v průběhu pořizování ZÚR:

Varianta D064a je vedena od dálnice D11 východně od obce Jirny a dále prostorem mezi Novými Jirny a Horoušánkami, kde se v krátkém úseku přimyká k současné trase, od které se opět odklání a pokračuje do uvažované mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/12. Ve variantním řešení D064b je trasa silnice vedena východně od Horoušánek. Trasa bude řešena jako dvoupruh. Náklady na výstavbu jsou u obou variantách srovnatelné.

Základní rozdíl obou variant je možnost etapové výstavby u základní varianty D064a, a to v první etapě od dálnice D11 po napojení na současnou trasu severně od Úval. Navazující úsek je možné vybudovat až v časově delším odstupu, protože tento úsek je v podstatě dlouhodobě využitelný. Zároveň řešení dle varianty D064a umožní dobré napojení zástavby Nových Jiren a Horoušánek bez zvýšení dopravního zatížení navazujících komunikací. Při variantním řešení je toto území napojeno prostřednictvím silnice II/10164 mezi Horoušánkami a Horoušany, což znamená zvýšení dopravního zatížení na průjezdu Horoušánkami. Zároveň s tím zůstane větší část dopravní zátěže od Úval severním směrem ve stávající trase silnice II/101. Varianta D064b časově váže na realizaci nové trasy silnice I/12 včetně obchvatu Úval.

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant z hlediska jejich vlivu na životní prostředí (dále ŽP) a předpokládaných vlivů na obyvatelstvo doporučilo vyhodnocení SEA preferovat jako variantu výslednou – variantu „východní“ D064b. Tato varianta je hodnocena příznivěji z hlediska vlivu na obyvatelstvo, ovzduší, přírodu a krajinu a z hlediska vlivu na horninové prostředí. Toto rozhodnutí bylo v té době podpořeno skutečností, že varianta D064a je vedena v blízkosti Klánovického lesa, který plní funkci rekreačního zázemí okolních sídel. Vložení nové liniové stavby do tohoto prostoru by znamenalo další fragmentaci území, snížení faktoru pohody v dotčeném území a narušení vazeb okolních sídel vůči Klánovickému lesu.

**Mgr. Hana Bartoníčková, K roklím 501, Horoměřice 252 62, č.j. 086863/2011/KUSK**

1. připomínka: (pozn.: připomínky se týkají části 4. „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PUR a vymezení ploch a koridorů krajského významu“, bod 4.1.1.4 „Letecká doprava“ k záměrům uvedeným v bodech (132) - (134), dotčené území: k.ú. Horoměřice)

Požadujeme dopracovat ZÚR v souladu se zadáním ZÚR schválených usnesením zastupitelstva č. 38-26/2008/ZK a respektovat v ZÚR připomínky a požadavky k zadání a návrhu ZÚR.

Odůvodnění připomínky:

nebyly stanoveny podmínky pro využití ploch a koridorů nadmístního významu, nebyly popsány a vyhodnoceny zjištěné a předpokládané vlivy na ŽP, zejména neodstranitelná hluková zátěž v obydlených územích překračující hygienické limity

**Vypořádání připomínky:**

ZÚR stanovují v odst.133 pro územní plánování – v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, rozvoj obcí navrhovat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru.

ZÚR navrhuje v odst. 134 na základě doporučení SEA prostorová či projektová specifická opatření v případě plochy (VPS D300) pro rozvoj letiště Praha - Ruzyně - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby dotčených sídel na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.

Záměr byl převzat bez věcné změny do návrhu zásad územního rozvoje projednaných s dotčenými orgány.

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha - Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Odůvodnění připomínky:

nebyly prověřeny možnosti využívání dalších letišť

- zásadní koncepční pochybení v návrhu ZÚR, pořizovatel nevyjasnil požadavky na rozsah letišť, jejich stávající i požadované budoucí kapacity, nezabýval se maximální možnou kapacitou s ohledem na únosnost území a zdraví obyvatel v okolí, v dalším stupni ÚPD již nelze řešit koncepční opatření,
- pořizovatel neřešil ani využití letišť, celkový požadavek kapacit je nadále neznámý, přestože jsou na území kraje reálné záměry na rozvoj letecké dopravy v dalších lokalitách,

**Vypořádání připomínky:**

ZÚR prověřily možnosti využívání dalších (zejména bývalých vojenských) letišť na území kraje včetně důsledků jejich případného rozvoje na osídlení a vazbu na ostatní systémy dopravní infrastruktury. Výsledkem posouzení je to, že žádná z ověřovaných lokalit neumožňovala rozvoj, který by nahradil

letiště Praha – Ruzyně.
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>nebyla prověřena aktuálnost záměru</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p><i>Poznámka:</i>  <i>PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.</i></p> <p>Záměr rozšíření letiště Ruzyně je v současné době stále aktuální, neboť se jedná o jediné významné mezinárodní letiště v České republice. Záměry rozšíření letiště neznamenaají jen možnost zvýšení jeho kapacity, ale současně sledují zvýšení bezpečnosti leteckého provozu a snížení souhrnných negativních vlivů na obyvatelstvo.</p>
<p>2. připomínka:</p> <p>Návrh ZÚR nesplnil požadavek uvedený ve schválené PÚR ČR z roku 2008, která ukládá úkol řešit dopady rozvoje letiště Praha-Ruzyně na územní rozvoj dotčených obcí. Požadujeme doplnit do ZÚR konkrétní a reálná řešení dopadů rozvoje letiště.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>nebyly vymezeny dopady rozšířeného provozu letiště, ze ZÚR není zřejmé, které obce budou dotčeny a jak</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Dopady provozu letiště ZÚR berou v úvahu stanovením opatření v územích dotčených obcí (úkoly pro územní plánování obcí). Konkrétní a reálná opatření budou navržena v rámci dokumentace EIA a DÚR.</p> <p>PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD) Letiště Praha Ruzyně. S ohledem na úkol pro územní plánování stanovený pod písm. a) v tomto čl. zní čl. 132 ZÚR: „ZÚR zpřesňují rozvoj Letiště Praha Ruzyně, který se projeví částečně na území Středočeského kraje rozšířením dráhového systému (vymezením plochy VPS D300).“</p> <p>V odst. (133) ZÚR stanovují pro územní plánování – „v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, zejména rozvoj obcí Jeneč, Hostivice a Horoměřice navrhopat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy) se nahradí formulací „ZÚR stanovují pro územní plánování – v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy v důsledku dostavby dráhového systému, zejména v obcích Jeneč, Hostivice a Horoměřice navrhopat rozvoj obcí tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy).“</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>výčet obcí uvedených v bodě (133) je zjevně nesprávný, dopady provozu letiště stávajícího i rozšířeného se dotknou mnohem většího počtu obcí na území</p>

kraje
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Dopady provozu letiště ZÚR berou v úvahu stanovením opatření v územích dotčených obcí (úkoly pro územní plánování obcí). Konkrétní a reálná opatření budou navržena v rámci dokumentace EIA a DÚR.</p> <p>PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD) Letiště Praha Ruzyně. S ohledem na úkol pro územní plánování stanovený pod písm. a) v tomto čl. zní čl. 132 ZÚR: „ZÚR zpřesňují rozvoj Letiště Praha Ruzyně, který se projeví částečně na území Středočeského kraje vymezením územní rezervy pro rozvoj letiště“.</p> <p>V odst. (133) ZÚR stanovují pro územní plánování – „v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, zejména rozvoj obcí Jeneč, Hostivice a Horoměřice navrhovat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy) se nahradí formulací „ZÚR stanovují pro územní plánování – v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy v důsledku dostavby dráhového systému, zejména v obcích Jeneč, Hostivice a Horoměřice navrhovat rozvoj obcí tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy).“</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>pro nejvíce dotčené obce ležící mezi paralelními drahami je stanovená podmínka „nerozšiřovat plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví směrem k letovému koridoru“ v bodě (133) zjevně neproveditelná, podmínka je zjevně nedostatečná i ve vztahu k ostatním obcím v okolí letiště</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Stanovená podmínka je nezbytná vzhledem k tomu, že zajištění letecké dopravy nemá na území Středočeského kraje jinou odpovídající variantu a letiště Ruzyně v tomto prostoru existuje již několik desítek let včetně současného dráhového systému. Není uvedeno a z textu připomínky nevyplývá, proč stanovená podmínka v bodě (133) je „zjevně neproveditelná“.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>není naprosto zřejmé, kolika obcím se podmínka uvedená v předchozím bodě dotýká, výčet obcí je neúplný, délka letových koridorů je pravděpodobně v řádu desítek kilometrů, navíc nejsou vyznačeny, podmínka je bez uvedení okruhu adresátů nesplnitelná a neurčitá, pro další stupně ÚPD nesmyslná, obce nemohou plánovat rozvoj.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Jedná se zejména o obce Jeneč, Hostivice a Horoměřice. Podkladem pro případnou úpravu problematiky v rámci aktualizace ZÚR budou vyhlášena nová ochranná hluková pásma.</p> <p>Stávající provoz letiště se dotýká i dalších obcí Kněževes, Dobrovíz, Tuchoměřice, Hostouň.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>prostorová opatření požadovaná v dalších stupních ÚPD jsou u tohoto typu záměru, zasahujícího i na území Prahy a na území mnoha obcí, realizovatelná</p>

zejména na stupni ZÚR, ale v návrhu nejsou uplatněna

#### **Vypořádání připomínky:**

Prostorová opatření je třeba uplatňovat a realizovat na úrovni ÚP obcí. ZÚR navrhuje příslušná opatření jen v podrobnosti, která odpovídá úrovni této dokumentace.

Dokumentace SEA navrhla prostorová opatření převzatá do ZÚR, které je třeba uplatňovat a realizovat na úrovni ÚP obcí. ZÚR navrhuje příslušná opatření jen v podrobnosti, která odpovídá úrovni této dokumentace. V ZÚR jsou stanovena tato opatření:

(134) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA prostorová či projektová specifická opatření v případě plochy pro rozvoj letiště (VPS D300) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby dotčených sídel na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.

(191) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA následující společná projektová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury:

a) vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou
- rozšiřování letišť
- železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou
- výstavba nových energetických zdrojů.

#### **Odůvodnění připomínky:**

projektová řešení jsou v případě nevymezení celorepublikového záměru na stupni PÚR nebo ZÚR omezena až znemožněna neznalostí zadání - rozsahu záměru, který má být realizován,

#### **Vypořádání připomínky:**

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

V době zpracování ZÚR se vycházelo z dostupných podkladů (například generel rozvoje letiště Praha – Ruzyně, dokumentace EIA). V této úrovni (dokumentace ZÚR) nelze kvantifikovat možné negativní důsledky leteckého provozu, neboť ty vyplývají z řady faktorů, včetně technologických a organizačních.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Požadavky ZÚR jsou zcela nevyvážené, omezující podmínky směřují k obcím, zatímco provoz letiště není žádným způsobem omezen ani vymezen.

**Vypořádání připomínky:**

Stanovené požadavky jsou nezbytné vzhledem k tomu, že zajištění letecké dopravy nemá na území Středočeského kraje jinou odpovídající variantu a letiště Ruzyně v tomto prostoru existuje již několik desítek let (uvedení do provozu 1937). Současný dráhový systém je z roku 1963.

**3. připomínka:**

Návrh ZÚR nesplňuje požadavky vymezené stavebním zákonem v § 36, odst. (3):

ZÚR v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Zpřesnění nebylo provedeno, požadujeme upřesnění a vymezení záměru, aby bylo možné posoudit dopady na rozvoj okolních obcí a zdraví obyvatel a rozhodnout o přijatelnosti záměru v daném území.

**Odůvodnění připomínky:**

ZÚR zpřesňují záměr jednou větou v bodě (132), která rozšíření letiště žádným způsobem neupřesňuje, nejsou zde uvedeny podmínky ani rozsah provozu, délky drah, dotčená území, text v ZÚR nelze považovat za zpřesnění a rozvíjení PÚR 2008

**Vypořádání připomínky:**

Předmětem návrhu je pouze vymezení plochy VPS D300 a základní územní podmínky pro tuto VPS shrnutých do článků 132 - 134. V rámci podrobnosti odpovídající dokumentaci ZÚR budou v textu odůvodnění doplněny základní údaje o záměru.

**Odůvodnění připomínky:**

ve výkresové části jsou uvedeny pouze plochy pro leteckou dopravu, bez vyznačení oblastí dotčených hlukem

**Vypořádání připomínky:**

Nové ochranné pásmo odpovídající navrhovanému dráhovému systému není dosud vyhlášeno. Stávající hlukové pásmo bude do koordinačního výkresu doplněno.

**Odůvodnění připomínky:**

nebyla provedena koordinace záměru s Hl. m. Prahou zejména ve vztahu k dotčeným územím a parametry drah

**Vypořádání připomínky:***Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Rozsah plochy pro rozvoj letiště v ZÚR odpovídá záměrům jeho rozvoje a byl koordinován s hl.městem Prahou. Jen malá část rozvojové plochy je na území Středočeského kraje.

#### 4. připomínka:

Návrh ZÚR nesplňuje požadavky vymezené stavebním zákonem v § 187, odst. 2), rovněž bod m) zadání Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (schváleno zastupitelstvem pod č. Usnesení 38-26/2008/ZK) "Do ZÚR budou převzaty VPS ze „schválených ÚP VÚC, které splňují kritéria regionální významnosti a aktuálnosti" nebyl splněn. Součástí návrhu ZÚR je záměr na realizaci veřejně prospěšné stavby pod ozn. D300 na rozšíření letiště Praha Ruzyně, který je označen jako převzatý z ÚP VÚC Pražského regionu. Tento záměr není aktuální, v ZÚR nebylo provedeno prověření jeho aktuálnosti a nebyla provedena koordinace s Hl. m. Prahou. Vzhledem ke změnám v záměru i v území proti stavu v době přípravy a schvalování ÚP VÚC požadujeme zařadit záměr mezi záměry nově navrhované a provést řádné vymezení a posouzení jeho dopadů na okolí letiště včetně prověření koncepčních opatření ve vztahu k dalším letištím a odůvodnění nezbytných kapacit pro leteckou dopravu z hlediska potřeb CR.

#### Odůvodnění připomínky:

nebyla prověřena aktuálnost a rozsah záměru vymezeného v ÚP VÚC ve vztahu k současně navrhovaným parametrům drah a rozsahu ochranných pásem jasně vymezených v dokumentaci EIA.

#### Vypořádání připomínky:

##### *Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Záměr rozšíření letiště Ruzyně je v současné době stále aktuální (např. probíhá proces EIA k dokumentaci pro ÚR), neboť se jedná o jediné významné mezinárodní letiště v České republice. Záměry rozšíření letiště neznamenaají jen možnost zvýšení jeho kapacity, ale současně sledují zvýšení bezpečnosti leteckého provozu a snížení souhrnných negativních vlivů na obyvatelstvo. Rozsah plochy pro rozvoj letiště v ZÚR odpovídá záměrům jeho rozvoje a byl koordinován s hl.městem Prahou. V rámci pořízení ZÚR bylo provedeno Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně dokumentace SEA a vyhodnocení NATURA. Převzaté záměry ze schválených ÚP VÚC i záměry nové byly vyhodnocovány stejně.

#### Odůvodnění připomínky:

ZÚR v odůvodnění předpokládají prodloužení stávající dráhy VPD 06/24 o 385 m směrem na Jeneč, toto prodloužení dráhy západním směrem není u tohoto celorepublikového záměru uvedeno v PÚR a není ani uvedeno v projednávané dokumentaci EIA na rozšíření letiště z roku 2009

#### Vypořádání připomínky:

V ZÚR je v odůvodnění uvedena informace o prodloužení stávající dráhy VPD 06/24, která nebyla předmětem vyhodnocení EIA. Systémově nesouvisí s paralelní drahou. V kapitole 4.4.1.2. Plochy a koridory nadmístního významu bude prodloužení stávající dráhy opraveno na 4000m, místo původních 4100m.

#### Odůvodnění připomínky:

ZÚR v odůvodnění uvádějí u nové paralelní dráhy délku 3 200m, která je sice v souladu s údaji v ÚP VÚC, ale je ve zjevném rozporu s délkou uváděnou v

dokumentaci EIA z roku 2009, další údaje popisující rozšířené letiště ZÚR neobsahují
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Pro ZÚR je podstatná plocha (VPS D300) pro realizaci celého záměru. Přesné údaje o délkách mají orientační charakter a jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR. Uvedený údaj bude opraven tak, aby byl aktuální – na 3 550m.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Dopady záměru na rozšíření letiště jsou ve výkresové dokumentaci ÚP VÚC vymezeny ve formě limitů využití území, jsou vyznačena ochranná pásma a hlukové izofony; tyto limity nebyly převzaty a ZÚR nestanovily žádné limity.</p> <p>Limity uvedené v ÚP VÚC jsou navíc ve zjevném rozporu s projednávanou dokumentací EIA z roku 2009, jsou vymezeny patrně pro zcela jiný rozsah provozu a nelze je převzít bez vyjasnění zjevných rozporů mezi Středočeským krajem a Prahou, rozdíl v limitech území mezi ÚP VÚC, dokumentací EIA a např. konceptem ÚP Prahy je v řádu km.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhopat. Stávající hlukové pásmo bude do koordinačního výkresu doplněno.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Nové limity se provozovatel ani nepokusil stanovit, což je pochopitelné s ohledem na v textu ZÚR přímo konstatovanou neznalost budoucího provozu.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhopat. Stávající hlukové pásmo bude do koordinačního výkresu doplněno.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Neprovedení koordinace se ZÚR Hl. m. Prahy, ÚP a konceptem ÚP Hl. m. Prahy i s posuzovanou dokumentací EIA na rozšíření letiště (předkládanou provozovatelem letiště) je zcela zjevné z popisů záměru i z výkresové dokumentace (např. limity využití území)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p><i>Poznámka:</i>  PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.</p> <p>Rozsah plochy pro rozvoj letiště v ZÚR odpovídá záměrům jeho rozvoje a byl koordinován s hl.městem Prahou. V ZÚR budou zařazena v rámci</p>

aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhnout. Stávající hlukové pásmo bude do koordinačního výkresu doplněno.

#### Odůvodnění připomínky:

Záměr D300 převzatý z ÚP VÚC neodpovídá aktuálnímu stavu území, platné ÚPD Hl. m. Prahy:

- v území potenciálně zasaženém hlukem (ze ZÚR nelze posoudit) se nalézá od roku 2009 oblast Natura 2000, potenciálně zasažená dalším záměrem D001,
- letiště Praha - Ruzyně není vymezeno v platných Zásadách územního rozvoje Hlavního města Prahy, tedy na úrovni ÚPD odpovídající řešení tras nadmístních celorepublikových záměrů, paralelní dráha není zahrnuta ani v platném ÚP Hl.m.Prahy,
- od doby zpracování ÚP VÚC došlo v okolních obcích k zásadnímu rozvoji obytné zástavby a to nejen v prostoru nové dráhy, ale i mezi dráhami a pod stávající dráhou, podmínky v území se podstatně změnily
- probíhají přípravy na zřízení mezinárodního letiště ve Vodochodech (projednává se dokumentace EIA), koncepční otázka Kolik drah a s jakou kapacitou v okolí Prahy ČR potřebuje a na co?, nebyla řešena v ZÚR ani v ÚP VÚC, jedná se o zjevně nedorozumění nové koncepční skutečnosti v území a v ÚPD,
- v souvislosti se záměrem D300 nebyl v ZÚR ani v ÚP VÚC zohledněn princip proporcionality zátěže jednotlivých obcí při řešení nadmístní mezinárodní přepravy v okolí Prahy - do jednoho území je současně umístována paralelní dráha mezinárodního letiště v Ruzyni s neomezeným provozem a tranzitní komunikace mezinárodního významu.

Nutno konstatovat přetrvávající chaos a nepořádek v ÚPD na všech stupních a obou krajích.

#### Vypořádání připomínky:

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Vyhodnocení vlivů na NATURA ZÚR obsahují.

Dokumenty se zpracovávají koordinovaně, avšak jejich harmonogram vydání je rozdílný.

Od doby schválení ÚP VÚC Pražského regionu (2006) měly být územní plány obcí upraveny do souladu s nadřazenou dokumentací.

ZÚR nenavrhují územní rozvoj areálu letiště Vodochody. Ani případný rozvoj letiště Vodochody nebude mít významný vliv na budoucí využití letiště Praha – Ruzyně.

U silniční dopravy je vliv hluku na obyvatelstvo řešen technickými opatřeními (tunelové úseky, či jiná opatření). Hluk z letiště se bude zmenšovat v souvislosti s vývojem nových technologií. Určitá kumulace využití území pro dopravní a technickou infrastrukturu je důsledkem mimořádného rozvojového potenciálu i atraktivity Prahy a příměstského prostoru. Udržitelný rozvoj území je posuzován nejen z hlediska přírodního prostředí, ale i ekonomického a sociálního.

#### 5. připomínka:

Nebylo provedeno řádné VVURÚ včetně vyhodnocení vlivů na ŽP a zdraví obyvatel, nebyly posouzeny zejména kumulativní vlivy plošné hlukové zátěže od leteckého provozu v území zatíženém dalšími dopravními stavbami.

#### Odůvodnění připomínky:

V příloze vyhodnocení vlivů na ŽP (VVŽP) č. 2.1.

- oblast zasaženou hlukem z letiště Praha - Ruzyně nelze ze ZÚR, VURÚ ani z VVŽP zjistit, toto území nebylo žádným způsobem lokalizováno a jedná se o hrubý nedostatek ZÚR vedoucí k nemožnosti posoudit synergické negativní vlivy s ostatními záměry (železnice, komunikace)
- tvrzení, že není překryv s oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší není ničím doloženo, oblast ovlivněná provozem není vyznačena ani popsána, a nelze tedy činit žádné závěry,
- dotčeno mnohem více obcí než je uvedeno v ZÚR, rozšíření provozu se dotkne zcela jednoznačně více obcí,
- kritérium počet dotčených obyvatel není správné, provoz se přesouvá do míst, kde je zdraví ohroženo, pořizovatel nečiní rozdíl mezi ohrožením zdraví a rušením, na stejnou úroveň klade celoroční provoz bez omezení nočních letů s jednoměsíčním provozem s omezeným nočním provozem a po zbytek roku jen v případě meteorologický důvodů a bezpečnosti provozu s vyloučením nočního provozu. Srovnání pouhých počtů obyvatel je vzhledem ke zdravotním rizikům zcela nepřijatelné, srovnávat rušení s ohrožením zdraví je zcela zavádějící,
- provoz na dráze 13/31 bude nadále pokračovat, pouze se omezí provoz v případě oprav drah, důkazem je OHP v okolí 13/31 beze změny (viz EIA).

#### Vypořádání připomínky:

V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA. Popsány byly vlivy na sledované složky životního prostředí, které lze v měřítku zpracování SEA identifikovat, a které lze v souvislosti s využitím vymezené plochy předpokládat.

Informace o oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší jsou převzaty z Věstníku MŽP ČR, kde jejich vymezení pravidelně aktualizováno. Konstatování se týká oblasti, ve které je plocha pro letiště vymezena.

Posouzení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno v kapitole 5.11, příloze číslo 3 a výkrese č.6 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA je hodnocením koncepčním, počet obyvatel ovlivněných využitím vymezené plochy pro leteckou dopravu musí být stanoven na úrovni zpracování dokumentace EIA ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů resp. dokumentace EIA.

#### Odůvodnění připomínky:

Nebylo provedeno posouzení kumulativních a synergických vlivů (okruh, letiště, železnice)

V části VVŽP 5.11 Hodnocení kumulativních vlivů na životní prostředí je uvedeno:

„Hodnocení SEA poskytuje příležitost pro hodnocení ekologických aspektů v širších souvislostech, umožňuje posouzení kumulativních a synergických vlivů... Hodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo provedeno na základě syntetického hodnocení záměrů předložených v ZÚR Stčk, vyhodnocení míry jejich vlivu na sledované složky životního prostředí a identifikace území, ve kterých je možné předpokládat působení těchto vlivů. Identifikované kumulativní a synergické vlivy jsou prezentovány v tabelárním přehledu v příloze 3 a graficky znázorněny ve výkrese č. 6.“

a dále

Působením kumulativních a synergických vlivů budou nejvýznamněji dotčena území, kde je navrhován větší počet záměrů. Obecně se jedná o území při hranici hlavního města Prahy a území v okolí významných sídelních center, které jsou i v současné době silně ovlivněna antropogenními vlivy a v důsledku realizace navrhovaných záměrů bude intenzita jejich působení ještě zesílena, případně oblasti, do kterých jsou umístěny záměry spojené s významnými vlivy.“ Následuje pouze komentář o vlivech záměrů na půdu, odtokové poměry, krajinný ráz, fragmentaci krajiny, ovzduší. Přes výše uvedená tvrzení je nutné konstatovat, že posouzení synergických a kumulativních jevů (SKJ) nebylo provedeno protože:

- v kapitole 5.11 není uveden žádný případ záměrů, které vyvolají SKJ, není signalizován žádný konkrétní problém související s SKJ,
- přímo v území, které zpracovatel obecně vymezil jako při hranici Prahy a uvedl, že zde bude intenzita působení vlivů zesílena, navrhuje ZÚR do stejného území umístit SOKP a současně rozšířit letiště s plošným neodstranitelným dopadem na okolí v rozsahu desítek km<sup>2</sup>. VVŽP, část 5.11 tento souběh záměrů neidentifikovaly, neupozornily na nebezpečí, nepožadovaly prostorová opatření, nevymezily rozsah takto devastovaného území,... –
- příloha č. 3 VVŽP neobsahuje přehled případů, kdy dochází k SKJ u navrhovaných, převzatých záměrů nebo stávajících staveb (nejedná se o tabulku s uvedením záměrů, u jejichž vlivů dochází v daném území ke spolupůsobení na konkrétní složku ŽP, ale o pouhý přehled jednotlivých záměrů s uvedením složek, které významným způsobem ovlivňují. Takto je to i prezentováno ve výkrese 6, viz dále, kde jsou vyznačeny pouze významné vlivy jednotlivých staveb na jednotlivé složky ŽP) v příloze 3 se nejedná o prezentaci SKJ,
- výkres č. 6 Podklad pro vyhodnocení SKJ obsahuje pouze výčet jednotlivých záměrů, na výkrese není vyznačen ani jediný případ, kdy dochází k SKJ, ve výkrese č. 6 se nejedná o prezentaci SKJ, ale v nejlepším případě o podklad pro provedení SKJ.

Nebylo provedeno posouzení synergických vlivů záměrů umístěvaných do téhož území (okruh, letiště, železnice), deklarované příležitosti, syntetika, aspekty a širší souvislosti při posuzování SKJ nebyly využity, kapitola 5.11 je ve smyslu posouzení SKJ zcela nedostatečná, požadujeme:

- stanovit a v rámci VVŽP posoudit kapacitu provozu letiště nebo stanovit únosné zatížení území v okolí letiště ve formě regulace provozu a to zejména z hlediska vlivů na zdraví;
- do závazné části ZÚR doplnit podmínku pro budoucí provoz letiště: „Ochranná hluková pásma letiště Praha – Ruzyně nerozšiřovat na stávající zastavěná území s obytnou funkcí obcí v okolí letiště.“

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru

k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

**Odůvodnění připomínky:**

V části 5.4.3 Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na ŽP není doporučeno žádné prostorové opatření ve vztahu k letišti Praha – Ruzyně. Vzhledem k charakteru dopadů záměru (neodstranitelný plošný hluk) je hlavním opatřením právě prostorové opatření spojené s regulací a uspořádáním provozu na základě únosnosti území. Ochranu před negativními vlivy je nutné u nově navrhovaných koridorů zajistit právě prostorovým opatřením. Navrhovaná projektová opatření jsou omezena pouze na obecné požadavky vyplývající z platných předpisů, projektová opatření neodstraní letecký hluk.

**Vypořádání připomínky:**

V kapitole 7 dokumentace SEA Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na ŽP uvedeno prostorové opatření pro záměr D300. „Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300) řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.“ V příloze 2.1. dále uvedeno: „Podmínkou realizace záměru je doložení ochrany veřejného zdraví nejpozději v procesu EIA a následně i v příslušných správních řízeních“.

**Odůvodnění připomínky:**

Popis navrhovaných opatření, část 7. VVŽP

V ZÚR nebyla využita ve VVŽP nebyla navrhována ani požadována koncepční opatření v rámci záměru D300, nebyla požadována ani žádná prostorová opatření v případě kontaktu s obydleným územím, chráněným územím či kumulace vlivů s jinými záměry. Otázku kumulace vlivů jednotlivých záměrů je možné řešit v případě plošné hlukové zátěže zejména koncepčním nebo prostorovým řešením na stupni ZÚR případně omezením rozsahu záměru. Toto nebylo provedeno,

Projektová opatření

V případě souběhu záměrů v jednom území jsou při absenci prověření koncepčních a prostorových opatření projektová opatření ve vztahu k D300 nedostatečná a to zejména v případě, že záměry nejsou navíc dostatečně vymezeny a posouzeny v ZÚR a procesy EIA probíhají odděleně v různých časových horizontech. ZÚR bez prověření únosnosti území vymezují záměry závazně pro další stupně ÚPD.

Projektová opatření specifická

U záměru D300 na rozšíření letiště v Praze Ruzyni doporučeno pouze v rámci projektového řešení a jeho posouzení procesem EIA navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže dotčených sídel. Vzhledem k tomu, že ZÚR rozvoj letiště a jeho provozu nevymezují ani neomezují a dopady provozu tedy nelze stanovit, je nutné konstatovat:

- kompenzační opatření, která by dle textu pořizovatele měla kompenzovat jevy, před kterými nelze ochránit, nejsou navržena a to ani v rámci dokumentace EIA,
- ochranná opatření nejsou specifikována, navíc nezajistí ochranu vnějších chráněných prostorů staveb před hlukem a v případě vnitřních prostor případná opatření (nová vzduchotěsná okna) snižují významně podmínky bydlení (omezeno větrání, fungují pouze při vzduchotěsném uzavření) a

<p>hluk pouze tlumí (maximálních hodnot kolem 80dB o cca 37 dB, tedy i při vzduchotěsném uzavření je hluk v noci v obytných místnostech přes 40 dB),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ochranná a kompenzační opatření žádným způsobem nelimitují maximální hladiny hluku ve stávajícím ani novém ochranném hlukovém pásmu, kde neplatí hlukové limity,</li> <li>- projektová opatření neřeší rozvoj okolních obcí na území dvou krajů, rozhodnutí o záměru D300 bez vymezení dopadů provozu na okolí a bez stanovení vyvážených podmínek pro provoz letiště a rozvoj obcí je nepřijatelné,</li> <li>- v části 10 VVŽP, netechnické shrnutí, v odstavci Obyvatelstvo chybí jakákoliv zmínka o hluku z letiště Praha - Ruzyně, který představuje trvalou neodstranitelnou zátěž území o rozloze min. 50 loai2, v části Letecká doprava uveden pouze požadavek „důsledně doložil ochranu zdraví“ (str. 194)</li> </ul>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V kapitole 7 dokumentace SEA <i>Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na ŽP</i> je uvedeno prostorové opatření pro záměr D300. „Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300) řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.“ V příloze 2.1. dále uvedeno: „Podmínkou realizace záměru je doložení ochrany veřejného zdraví nejpozději v procesu EIA a následně i v příslušných správních řízeních“.</p> <p>V měřítku zpracování SEA nelze navrhnout kompenzační opatření. Detail hodnocení odpovídá způsobu vymezení plochy pro leteckou dopravu v měřítku zpracování ZÚR. Konkrétní opatření budou stanovena v rámci posouzení záměru v procesu EIA v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. Ochrana zdraví obyvatelstva je zajišťována právními předpisy v oblasti ochrany veřejného zdraví. Je mimo kompetence zpracování ZÚR. Kapitola 10 dokumentace SEA obsahuje stručné shrnutí výsledků hodnocení netechnického charakteru.</p> <p><i>Poznámka:</i>  PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>záměr, který není řádně vymezen v Části 4.1.1.4., nelze kvalifikovaně posoudit z hlediska životního prostředí, zdraví obyvatel a rozvoje obcí, hodnocení vlivů na ŽP je vlivem absence jakéhokoliv vymezení provozu nesprávné, neobjektivní a nepřezkoumatelné</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Hodnocení SEA je hodnocení koncepce ZÚR zpracované v měřítku 1:100 000. Výsledky hodnocení odpovídají podrobnosti ZÚR. Detailní hodnocení musí být zpracováno v rámci posouzení záměru v procesu EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a následných etapách přípravy záměru.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>z ÚP VUC nebyly převzaty limity území (ochranná hygienická pásma) ani izofony vymezující hlukovou zátěž, chybí jakékoliv podklady pro vymezení</p>

limitů území
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Odvolávky na výkresovou dokumentaci ÚP VUC, v níž je vyznačeno území s hlukovou zátěží z letišť (vyjádřenou izofonou 60 dB), je irelevantní, protože tato součást ÚP VUC (tj. směrná část) již od 1. 1. 2007 neplatí (viz § 187 odst. 7).</p> <p>V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhovat. Stávající hlukové pásmo bude do koordinančního výkresu doplněno.</p>
<p>6. připomínka:</p> <p>Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) vychází při hodnocení záměru D 300 z nesprávného vyhodnocení vlivů na ŽP včetně vyhodnocení vlivů na oblasti Natura 2000, požadujeme přepracovat a odstranit věcné chyby.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>V části A 2. Letecká doprava</p> <p>Závěry v této části jsou nesprávné z následujících důvodů:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• argument snížení počtu obyvatel zasažených hlukem bez ohledu na výši hlukové zátěže v jednotlivých oblastech vede k nesprávným závěrům - snížení počtu osob rušených nebo obtěžovaných nemůže odůvodnit zvýšení počtu osob ohrožených na zdraví sedminásobně větší zátěží,</li> <li>• provoz z VPD 13/31 nebude převeden, pouze bude ještě více omezen (viz EIA),</li> <li>• opatření pomůže oblasti, kde je podstatně menší zdravotní riziko než v oblasti, kam je provoz přesouván,</li> <li>• rozsah přenesené a celkové zátěže v okolí nového dráhového systému není znám,</li> <li>• objem letecké přepravy není pořizovateli znám (viz konstatování str. 12 VVURÚ), pořizovatel zjevně neví, jaký záměr s neodstranitelnými vlivy na okolí do území umísťuje, současně neklade žádné podmínky ani omezení pro provoz, záměr je v předložené podobě zjevně neposouditelný v rámci VVURÚ i VVŽP,</li> <li>• předpoklad hodnocení, že VPD 13/31 bude po vybudování nové dráhy uzavřena, je zjevná nepravda (není v závazné části ZÚR, odporuje procesu EIA, konceptu UP, změně Z 939, ...)</li> </ul> <p>Hodnocení záměru vychází z nesprávných předpokladů a z nesprávného hodnocení zdravotních rizik a vzhledem k totální absenci vymezení letiště konstatované i v ZÚR je neposouditelný. Požadujeme přepracovat celé vyhodnocení záměru D 300 po jeho řádném vymezení</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Hodnocení SEA je hodnocení koncepce ZÚR zpracované v měřítku 1:100 000. Výsledky hodnocení odpovídají podrobnosti ZÚR. Detailní hodnocení musí být zpracováno v rámci posouzení záměru v procesu EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a následných etapách projektové</p>

přípravy záměru.
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Část A 3. Kumulativní a synergické vlivy na ŽP - text převzat z VVŽP, k této části platí výhrady uvedené v připomínce 5.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Část B Vyhodnocení vlivů ZÚR na oblasti Natura</p> <p>a) Záměr D300 rozvoj Letiště Ruzyně (rozšíření dráhového systému o paralelní VPD) je dle zpracovatele hodnocen jako „0“, tedy bez vlivu na EVL - Plocha nezasahuje území EVL ani PO. Vliv realizace záměru nemění významně intenzitu oproti stávajícímu stavu.</p> <p>b) V případě letiště ve Vodochodech, které je zařazeno pouze v úkolech ZÚR v příloze 1, u kterých je uvedeno „Většina úkolů není lokalizována, má pouze obecný charakter, nebylo tedy možné je hodnotit“ zpracovatel uvádí Zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území - Ověřit možnosti rozvoje letišť Aero Vodochody (11 h)</p> <p>Hodnocení je „?“ tedy případný mírný nebo významný vliv na EVL, konstatováno možné ovlivnění EVL Milovice - Mladá,</p> <p>Zpracovatel tedy tvrdí, že zřízení další paralelní dráhy v Ruzyni nad EVL situovanou přímo v ose drah ve vzdálenosti cca 9 km od prahu dráhy a s provozem 7x větším než ve Vodochodech bude mít nulový vliv na EVL, zatímco v případě Vodochod bude vliv mírný až významný na EVL v oblasti Milovice-Mladá, která je vzdálená 32 km od Vodochod, navíc mimo osu dráhy. Hodnocení vlivu leteckého provozu na oblasti Natura je zcela neobjektivní a nesprávné.</p> <p>Evidentně nesprávné je také to, že letiště ve Vodochodech je zařazeno v úkolech pro ověření a případně bez možnosti lokalizace, přestože fyzicky dráha existuje, existuje projekt mezinárodního letiště a probíhá stejně jako v Ruzyni a ve stejné fázi proces EIA. Neznalost lokalizace Vodochod ze strany zpracovatele by mohla vysvětlit nesprávné hodnocení vlivu na oblasti Natura, nicméně hodnocení je nepochybně nesprávné.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Hodnocení „0“ pro D300 (plocha rozvoje Letiště Praha Ruzyně) platí. Vliv letiště na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce a EVL Zákolanský potok byl během hodnocení zvažován. Vzhledem ke vzdálenosti (cca 7 km a cca 4,5 km) a charakteru předmětů ochrany (typy přírodních stanovišť, rak kamenáč), které nejsou citlivé na zvýšení hlukové zátěže, nebyly tyto lokality identifikovány jako dotčené. Také v EVL Obora Hvězda (ve vzdálenosti cca 3 km - předmět ochrany: vrkoč útlý), nemůže být předmět ochrany v důsledku provozu letiště dotčen.</p> <p>U úkolu „Ověřit možnosti rozvoje letišť Aero Vodochody (11 h)“ byl omylem uveden „?“, který platí pro odrážky nad tímto úkolem a pod ním. Správné</p>

hodnocení je také „0“. Vliv na EVL Milovice-Mladá je vzhledem k velké vzdálenosti vyloučen. Uvedený odstavec bude z návrhu ZÚR vypuštěn, protože není nenavrhován žádný územní rozvoj letiště Vodochody. Ve vyhodnocení SEA bude tedy příslušný odstavec rovněž vypuštěn.

Odůvodnění připomínky:

Část 3.1.Vliv ZÚR na stav a vývoj hygieny prostředí

- a) opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů - nebyla využita koncepční opatření v rámci ZÚR, nehledány varianty
- b) opatření pro vytváření podmínek pro ochranu obyvatelstva se přesouvají do projektových opatření a procesů EIA, kde nelze projekčně vyřešit problémy plošného hluku a synergií záměrů, opatření
- c) nesprávné hodnocení situace v okolí letiště Praha - Ruzyně, vycházející z nesprávných podkladů a předpokladů (dráha VPD 13/31 není pravidelně užívána již nyní, uzavřena nebude, není naprosto brán v úvahu rozdíl mezi rušením, obtěžováním a poškozováním zdraví, není brán v úvahu rozsah stávajícího provozu na jednotlivých dráhách a dopady na okolí - přesunem části provozu z nejméně postižené dráhy na paralelní dráhy s celoročním provozem se zvyšují rizika ohrožení zdraví).

**Vypořádání připomínky:**

V rámci zpracování dokumentace SEA byly posouzeny varianty dle ZÚR:

V měřítku zpracování ZÚR (1:100 000) nelze specifikovat opatření pro vytváření podmínek pro ochranu obyvatelstva. Tato opatření musí být stanovena v rámci zpracování projektové EIA v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb.,

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část- výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

Požadované detailnější řešení kumulace všech záměrů a její důsledky v ZUR SK, včetně navržení opatření, směřuje nad rámec podrobnosti, kterou umožňuje pro účel zásad územního rozvoje stavební zákon a předpisy související.

Odůvodnění připomínky:

V části 6.1 Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj dopravní infrastruktury, Letecká doprava

opakován nesprávný argument, že rozšíření letiště umožní „ukončení pravidelného provozu na stávající VPD 13/31“. Na dráze 13/31 není pravidelný provoz, viz AIP CR, Smlouva s MC Praha 6, EIA, ÚR na OHP, ... a provoz na této dráze bude ukončen.

**Vypořádání připomínky:**

Omezení provozu na této dráze bude významným přínosem pro zmenšení jejích negativních vlivů na obyvatelstvo jihozápadní části Prahy, byť provoz nelze označit za pravidelný a tato informace bude v dokumentaci opravena.

## 7. připomínka

Z návrhu ZÚR nelze zjistit, stanovit ani odhadnout obce a obyvatele dotčené řádným provozem rozšířeného letiště Praha-Ruzyně. Požadujeme vymezit území dotčená provozem letiště.

### Odůvodnění připomínky:

S realizací záměru, jak vyplývá i ze současného provozu letiště, je jednoznačně spojeno rozšíření území zasažené hlukem a tato potenciální další hluková zátěž je neodstranitelná technickými prostředky a je plošná. V ZÚR není vymezena z hlediska zasažené plochy, ani z hlediska intenzity hlukové zátěže. Z předkládaného návrhu ZÚR nelze dovodit území zasažená hlukem a počty osob ohrožených záměrem na rozšíření letiště. Obyvatelé v okolí nemají možnost ze ZÚR zjistit, že může být ohroženo jejich zdraví a majetek a podat připomínku nebo prostřednictvím zástupce veřejnosti námitku. Tento nedostatek ZÚR se z pohledu účasti veřejnosti, možnosti ochrany základních práv obyvatel a v neposlední řadě i z hlediska dotčených orgánů i podkladů pro rozhodování zastupitelů kraje, jeví jako zcela zásadní.

### Vypořádání připomínky:

V hlukovém pásmu letiště by neměly být navrhovány nové plochy vyžadující hygienickou ochranu (například bydlení). Vliv na stávající plochy dotčené hlukem musí být řešen kompenzacemi. Stávající hlukové pásmo Letiště Ruzyně bude do koordinačního výkresu doplněno.

V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA.

### Odůvodnění připomínky:

Rozsah území dotčeného nadlimitním hlukem nelze ze ZÚR, VVURÚ ani z VVŽP zjistit, toto území nebylo žádným způsobem lokalizováno a jedná se o hrubý nedostatek ZÚR vedoucí i k nemožnosti posoudit synergické negativní vlivy.

### Vypořádání připomínky:

V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA.

**František Barvinský, Žalmanova 1297, Praha 4, 14700,č.j. 098508/2011/KUSK**

## 1. připomínka:

Proti trase železničního tunelu Beroun- Praha.

Na základě níže uvedeného navrhuji změnu trasy situovanou ZÚR – I.2 Plochy a koridory nadmístního významu použít můj návrh (zákres doklad č. 1 – tmavě fialové značení trasy).

### Odůvodnění připomínky:

Navrhuji použít jižní trasu ve směru Beroun – Lištice – Záhrabská – Sedlec – Kozolupy – Kuchařík – Třebotov – Kulivá Hora – Pod Staňkovkou (podrobný popis v příloze dopisu s 10 přílohami).

Na základě podobného seznámení s navrhovanou trasou uplatňuji své připomínky a současně předávám návrhy na jejich řešení.

Jedná se o území, kterým má procházet železniční tunelová trasa Beroun-Praha (doklad č. 1). V souvislosti s problematikou vedení této trasy lze konstatovat, že po dosavadním vyhodnocování návrhů se z devíti posuzovaných variant (doklad č. 2) doporučují dvě. V jedné z nich, tj. v jižní variantě (doklad č. 3), má být využita stávající trať Praha-Radotín s portálem tunelu v prostoru Pod Staňkovkou, kterým bude následovat téměř 18 km dlouhý tunel, vedený do Berouna. Bylo zjištěno, že tato varianta je o 8 – 10 miliard levnější.

Vzhledem k tomu, že na základě UV č. 19074 vydaného Úřadem průmyslového vlastnictví (doklad č. 4), dokončuji podrobnější zpracování řešení navrhovaného Koordinovaného komplexu (KOOKOM) – Transevropská magistrála jih-sever, která je tvořena systémem tunelů se záměrem víceúčelového způsobu využití tras, uzpůsobených cíleně především pro dopravu, ale také pro odvod vod v době kalamitních povodní velkého rozsahu (doklad č. 5, 6 a 7) ve směru Praha – Ústí nad Labem – Drážďany – Lauenburg, považuji za účelné a vhodné původní trasu KOOKOMu prodloužit do Berouna (viz podání dopravního řešení na MD ČR č.j. 143-2009-520-OŽP/1) (doklad č. 8). Po projednání na odboru strategie se v současné době vyhodnocuje zahraničním odborem MD ČR.

Pro tento záměr jsem v řešení KOOKOM navrhl využít jižní tunelovou trasu (doklad č. 3) s tím, že bude zachován směr této trasy, tj. Beroun – Lištice – Záhrabská – Sedlec – Kozolupy – Kuchařík – Třebotov – Kulivá Hora s pokračováním dále pod zemí v prostoru Pod Staňkovkou s tím, že tunelová trasa bude dále vedena mimo Radotín (eliminují se tím připomínky občanů Radotína a Chuchle v souvislosti s hlukem a se zvýšenou frekvencí vlakových souprav).

Návazné dopravní řešení na území hlavního města Prahy je obsaženo v samostatném návrhu, který má stejný způsob využití s tím, že dojde ke zvětšení profilu tunelu od Smíchovského nádraží. V Berouně navrhuji zvýšit úroveň projektovaných protipovodňových hrází s tím, že v době kalamitních povodní budou pro odvod povodňových vod využity tunely.

Trasa KOOKOMu pokračuje dále Středočeským krajem ve směru Mělník – Horní Počápy a dále přes Drážďany do slapové oblasti Německa. Tento návrh je v souladu s PÚR ČR 2008 s důrazem na minimalizaci hluku a smogu (PÚR ČR 1/2, 2/2), na jejichž nárůst má největší vliv stále se zvyšující počet motorových vozidel, zvláště kamionů (v návrhu se uvažuje s jejich přepravou železnicí).

Pro železniční tunely je v návrhu použit tzv. „švýcarský typ“ s novou atypickou konstrukcí trakčního vedení s doporučenou sestavou používanou v Evropě, tj. sběrače délky 1600 mm (dle EN 50637). U rozšířeného profilu tunelu s využitím i pro osobní automobily byl zvolen typ „francouzský“. Z důvodu navrhovaného využití tunelů i pro odvod vod v případě kalamitních povodní se pro železniční trať navrhuje použít pevná jízdní dráha (PJD), tj. uložení kolejnic do železobetonové desky.

#### **Vypořádání připomínky:**

MD jako dotčený orgán na úseku dopravy trvá na ponechání VRT v úseku Beroun – hranice kraje v návrhu ZÚR (v kategorii územní rezerva). Záměr musí být v ZÚR ponechán s tím, že trasa VRT Praha – Beroun se přehodnocuje a výsledek bude zpracován do aktualizace ZÚR.

**1. připomínka:**

Vzhledem k tomu, že návrh ZÚR ve svých předpokladech a odkazech nereflexuje aktuální situaci, protože v něm navržené koridory SOKP v částech dosud nerealizovaných úseků nenavazují na koridory v ZÚR Prahy požadujeme v souladu s Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o řídicích zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T a v souladu s požadavky uvedenými v PÚR posouzení regionální varianty vedení koridoru SOKP (viz příloha s komentářem).

Území dotčené připomínkou: Všechna katastrální území Středočeského kraje dotčená koridorem veřejně prospěšných staveb: D001, D003 a D011.

**Odůvodnění připomínky:**

Návrh Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále ZÚR) obsahuje veřejně prospěšné stavby:

D001 Koridor silničního okruhu kolem Prahy; úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)

D003 Koridor silničního okruhu kolem Prahy; úsek D1 - Nupaky - Říčany - (Běchovice) (+1x MÚK)

D011 Koridor silničního okruhu kolem Prahy; úsek Březiněves (D8)-R10 (+1xMÚK)

jež mají být součástí chybějící části Silničního okruhu kolem Prahy (dále SOKP).

Výše uvedené koridory staveb jsou v ZÚR vymezeny v návaznosti na úseky SOKP, které byly v ZÚR hl. města Prahy zaneseny pod názvem:

Z/500 Pražský okruh (SOKP), úsek Březiněves - Horní Počernice

Z/502 Pražský okruh (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves

Z/503 Pražský okruh (SOKP), úsek Běchovice - D1

Koridory staveb Z/500, Z/502 a Z/503 byly ze ZÚR hl. města Prahy vymazány na základě rozsudků Nejvyššího správního soudu.

Koridor stavby Z/502 byl vymazána dne 20. 5. 2010 rozsudkem NSS č.j. 8Ao 2/2010 - 644 a koridory staveb Z/503 a Z/500 dne 27. 1. 2011 rozsudkem NSS č.j. 7 Ao 7/2010-133. Tyto části koridorů SOKP vedoucí po území hl. m. Prahy byly zrušeny z řady důvodů, mimo jiné pro nedostatečné posouzení vlivů plánovaného SOKP na jednotlivé složky životního prostředí, pro neposouzení kumulativních a synergických vlivů a pro neposouzení přivaděčů a mimoúrovňových křižovatek.

Vzhledem k výše uvedené aktuální skutečnosti, že koridor nadmístního významu pro SOKP není v ZÚR hl. m. Prahy vymezen a v souladu se stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. uplatňujeme k návrhu ZÚR včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území následující připomínky k záměru č. (116) koridor SOKP, který je součástí systému transevropských dálnic TEN-T a IV. multimodálního koridoru Berlín - Praha - Istanbul a který je vymezen veřejně prospěšnými stavbami č. D001, D003, D011, (uveden v části 4. „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu", bod 4.1.1.1 „Silniční doprava"):

Dne 20. 7. 2009 byla vládním usnesením č. 929 schválena Politika územního rozvoje (dále PÚR), Podle § 31 odst. 4 stavebního zákona je PÚR závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území, PÚR ovšem mimo jiné přebírá požadavky na komunikace sítě TEN-T uvedené v Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. 7. 1996 č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, se změnami ze dne 29. dubna 2004 pod číslem 884/2004/ES, kde se specifikují požadavky na transevropské komunikace systému TEN-T, jehož součástí je i Pražský okruh (SOKP): např. bezpečnost a spolehlivost provozu, plynulost dopravy, vliv na

životní prostředí, zásadu umístování do tras, které musí míjet hlavní sídelní útvary, nevhodnost míšení tranzitní a vnitroměstské dopravy. Požadavky rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady na umístování hlavních komunikací silniční sítě TEN-T byly upřesněny v Corrigendu českého překladu Rozhodnutí č. 1692/96 Evropského parlamentu a Rady (viz Úřední věstník EU, L233/36 z 26. 8. 2006), kde je uvedeno na straně 367, čl. 9, odst. 1. druhá odrážka: „míjejí hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti" (ve smyslu míjení hlavních městských aglomerací - jak plyne z Návrhu corrigenda (Brusel, 16-01-2006 ENV.D.3/MN/kp D(2005) 26518).

Toto rozhodnutí se prostřednictvím odkazů v PÚR stalo závazným i pro procesy týkající se územního plánování.

Politika územního rozvoje stanoví mimo jiné tzv. republikové priority. V těch se uvádí:

#### „2.2 Republikové priority

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny Při umístování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006).

Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení."

Návrh koridoru SOKP v ZÚR a v ZÚR předpokládáné navazující úseky na území Prahy nejsou voleny tak, aby byly umístěny v dostatečném odstupu od obytné zástavby, aby míjely hlavní sídelní útvary.

Jak vyplývá z mapových podkladů, koridor navrhované trasy SOKP prochází přes území s obytnou zástavbou nebo v jejich těsné blízkosti (Horoměřice, Suchdol, Čimice, Dolní Chabry, Zdiby, Březiněves, Dáblice, Třeboradice, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Vinoř, Satalice, Černý most, Horní a Dolní Počernice, Běchovice, Dubeč).

#### **Vypořádání připomínky:**

Koridor SOPK je dlouhodobě sledován v územně plánovací dokumentaci pořizované krajem. V případě, že se přibližuje ke stávající zástavbě, jsou v úrovni projektu a dokumentace EIA navrhována příslušná opatření omezující negativní vliv stavby na okolí. Návrh těchto opatření není předmětem ZÚR.

Posouzení tzv. „regionální varianty“, není možné vzhledem k úrovni jejího zpracování. Regionální varianta neobsahuje komplexní řešení včetně propojovacích komunikací ke kompaktnímu území Prahy. Nelze ji proto srovnávat se současným vedením SOKP.

Územně plánovací dokumentace na území sousedních krajů (hlavního města Prahy a Středočeského kraje) je v různých fázích rozpracovanosti, přesto je třeba dlouhodobě sledované záměry respektovat v obou dokumentacích.

V intenzivně urbanizovaných územích, kterým je rozvojová oblast Praha, obdobně jako v jiných evropských metropolitních regionech prochází nadřazené trasy silniční sítě těmito územími, samozřejmě mimo souvisle zastavěná území měst. Příměstské území Prahy i její některé vnější části vykazují ve srovnání s jinými evropskými aglomeracemi výrazně menší hustotu zalidnění. Přiblížení trasy k některým částem osídlení se nedá při návrhu takové trasy vyhnout. V případě potřeby jsou v konkrétních lokalitách v úrovni DÚR navrhována (i na základě doporučení EIA) opatření k vyloučení nebo omezení

možných negativních důsledků záměrů.
<b>Jitka Bílá, Chotovická 1747, 182 00, Praha 8, Jan Pařík, Radomská 47, 181 00 Praha 8, Veronika Jadlovská, Dolní Žandov 97, 354 93, č.j. 098276/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Dana Binderová, Otakara Březiny 916, Úvaly, Peter Binder, Nám. Svobody 1572, Úvaly, č.j. 098308/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Lenka Bošková, Krčská 991/63 14000 Praha 4, č.j. 087338/2011/KUSK</b>
1. připomínka: <i>(pozn.: připomínky se týkají části 4. „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PUR a vymezení ploch a koridorů krajského významu“, bod 4.1.1.4 „Letecká doprava“ k záměrům uvedeným v bodech (132) (134), dotčené k.ú.: k.ú. Svárov u Unhoště v obci Svárov, LV 335)</i> Návrh ZÚR nesplňuje Zadání ZÚR, požadujeme dopracování ZÚR v souladu se Zadáním schváleným usnesením zastupitelstva č. 38-26/2008/ZK
Odůvodnění připomínky: nebyly stanoveny podmínky pro využití ploch a koridorů nadmístního významu, nebyly popsány a vyhodnoceny zjištěné a předpokládané vlivy na životní prostředí, zejména neodstranitelná hluková zátěž v obydlených územích překračující hygienické limity
<b>Vypořádání připomínky:</b>

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Z odůvodnění připomínky nevyplývá, v čem návrh ZÚR nesplňuje Zadání, v němž se konstatuje, že „Letiště Praha Ruzyně je jediným terminálem evropského významu na území ČR.“ a že „ZÚR prověří možnosti využívání dalších (zejména bývalých vojenských) letišť na území kraje“. Ovšem není tím myšleno to, že ZÚR budou hledat „náhradu“ za Letiště Praha Ruzyně.

Stanovení podmínek pro vymezené plochy koridorů je v textové části ZÚR v kapitole 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu.

Všechny nové i převzaté návrhy v ZÚR jsou standardně vyhodnoceny z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj (včetně SEA a vyhodnocení vlivů na NATURA).

ZÚR stanovují v odst.133 pro územní plánování – v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, rozvoj obcí navrhovat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru.

ZÚR navrhuje v odst. 134 na základě doporučení SEA prostorová či projektová specifická opatření v případě plochy pro rozvoj letiště (VPS D300) letiště Praha - Ruzyně - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby dotčených sídel na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.

Záměr byl převzat bez věcné změny do návrhu zásad územního rozvoje projednaných s dotčenými orgány.

**Odůvodnění připomínky:**

nebyly prověřeny možnosti využívání dalších letišť

**Vyhodnocení pořizovatele**

ZÚR prověřily možnosti využívání dalších (zejména bývalých vojenských) letišť na území kraje včetně důsledků jejich případného rozvoje na osídlení a vazbu na ostatní systémy dopravní infrastruktury. Výsledkem posouzení je to, že žádná z ověřovaných lokalit neumožňovala rozvoj, který by nahradil letiště Praha – Ruzyně.

**Odůvodnění připomínky:**

nebyla prověřena aktuálnost záměru

**Vypořádání připomínky:**

Záměr rozšíření letiště Ruzyně je v současné době stále aktuální (např. probíhá proces EIA k dokumentaci pro ÚR), neboť se jedná o jediné významné mezinárodní letiště v České republice. Záměry rozšíření letiště neznamenají jen možnost zvýšení jeho kapacity, ale současně sledují zvýšení bezpečnosti leteckého provozu a snížení souhrnných negativních vlivů na obyvatelstvo.

<p>2. připomínka:</p> <p>Návrh ZÚR nesplnil požadavek uvedený ve schválené PÚR ČR z roku 2008, která ukládá úkol řešit dopady rozvoje letiště Praha-Ruzyně na územní rozvoj dotčených obcí. Požadujeme doplnit do ZÚR konkrétní a reálná řešení dopadů rozvoje letiště.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>nebyly vymezeny dopady rozšířeného provozu letiště, ze ZÚR není zřejmé, které obce budou dotčeny a jak</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Dopady provozu letiště ZÚR berou v úvahu stanovením opatření v územích dotčených obcí (úkoly pro územní plánování obcí). Konkrétní a reálná opatření budou navržena v rámci dokumentace EIA a DÚR.</p> <p>PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD) Letiště Praha Ruzyně. S ohledem na úkol pro územní plánování stanovený pod písm. a) v tomto čl. zní čl. 132 ZÚR: „ZÚR zpřesňují rozvoj Letiště Praha Ruzyně, který se projeví částečně na území Středočeského kraje vymezením plochy pro rozvoj letiště (VPS D300)“.</p> <p>V odst. (133) ZÚR stanovují pro územní plánování – „v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, zejména rozvoj obcí Jeneč, Hostivice a Horoměřice navrhopat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy) se nahradí formulací „ZÚR stanovují pro územní plánování – v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy v důsledku dostavby dráhového systému, zejména v obcích Jeneč, Hostivice a Horoměřice navrhopat rozvoj obcí tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy).“</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>pro nejvíce dotčené obce ležící mezi paralelními drahami je stanovena podmínka „nerozšiřoval plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví směrem k letovému koridoru" v bodě (133) zjevně neproveditelná, podmínka je zjevně nedostatečná i ve vztahu k ostatním obcím v okolí letiště</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Stanovená podmínka je nezbytná vzhledem k tomu, že zajištění letecké dopravy nemá na území Středočeského kraje jinou odpovídající variantu a letiště Ruzyně v tomto prostoru existuje již několik desítek let včetně současného dráhového systému.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>výčet obcí uvedených v bodě (133) je zjevně nesprávný, dopady provozu letiště stávajícího i rozšířeného se dotknou mnohem většího počtu obcí na území kraje</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>prostorová opatření požadovaná v dalších stupních ÚPD jsou u tohoto typu záměru, zasahujícího i na území Prahy a na území mnoha obcí, realizovatelná zejména na stupni ZÚR, ale v návrhu nejsou uplatněna</p>

**Vypořádání připomínky:**

V kapitole 7 dokumentace SEA *Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na ŽP* uvedeno prostorové opatření pro záměr D300. „Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300) řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.“ V příloze 2.1. dále uvedeno: „Podmínkou realizace záměru je doložení ochrany veřejného zdraví nejpozději v procesu EIA a následně i v příslušných správních řízeních“.

V měřítku zpracování SEA nelze navrhnout kompenzační opatření. Detail hodnocení odpovídá způsobu vymezení plochy pro leteckou dopravu v měřítku zpracování ZÚR. Konkrétní opatření budou stanovena v rámci posouzení záměru v procesu EIA v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb.

Ochrana zdraví obyvatelstva je zajišťována právními předpisy v oblasti ochrany veřejného zdraví. Je mimo kompetence zpracování ZÚR.

Kapitola 10 dokumentace SEA obsahuje stručné shrnutí výsledků hodnocení netechnického charakteru.

**Odůvodnění připomínky:**

projektová řešení jsou v případě nevymezení celorepublikového záměru na stupni PÚR nebo ZÚR omezena až znemožněna neznalostí zadání - rozsahu záměru, který má být realizován

**Vypořádání připomínky:**

V době zpracování ZÚR se vycházelo z dostupných podkladů (například generel rozvoje letiště Praha – Ruzyně, dokumentace EIA). V této úrovni (dokumentace ZÚR) nelze kvantifikovat možné negativní důsledky leteckého provozu, neboť ty vyplývají z řady faktorů, včetně technologických a organizačních.

**Odůvodnění připomínky:**

Požadavky ZÚR jsou zcela nevyvážené, omezující podmínky směřují k obcím, zatímco provoz letiště není žádným způsobem omezen ani vymezen

**Vypořádání připomínky:**

Stanovené požadavky jsou nezbytné vzhledem k tomu, že zajištění letecké dopravy nemá na území Středočeského kraje jinou odpovídající variantu a letiště Ruzyně v tomto prostoru existuje již několik desítek let (uvedení do provozu 1937). Současný dráhový systém je z roku 1963.

**3. připomínka: :**

Návrh ZÚR nesplňuje požadavky vymezené stavebním zákonem v § 36, odst. (3): ZÚR v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Zpřesnění nebylo provedeno, požadujeme upřesnění a vymezení záměru, aby bylo možné posoudit dopady na rozvoj okolních obcí a zdraví obyvatel.

**Odůvodnění připomínky:**

ZÚR zpřesňují záměr jednou větou v bodě (132), která rozšíření letiště žádným způsobem neupřesňuje, nejsou zde uvedeny podmínky ani rozsah provozu, délky drah, dotčená území, text v ZÚR nelze považovat za zpřesnění a rozvíjení PÚR 2008

<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V rámci podrobnosti odpovídající dokumentaci ZÚR budou doplněny základní údaje o záměru.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>ve výkresové části jsou uvedeny pouze plochy pro leteckou dopravu, bez vyznačení oblastí dotčených hlukem</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Nové ochranné pásmo odpovídající navrhovanému dráhovému systému není dosud vyhlášeno.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>nebyla provedena koordinace záměru s Hl. m. Prahou zejména ve vztahu k dotčeným územím a parametry drah.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Rozsah plochy pro rozvoj letiště v ZÚR odpovídá záměrům jeho rozvoje a byl koordinován s hl.městem Prahou. Jen malá část rozvojové plochy je na území Středočeského kraje.</p>
<p>4. připomínka:</p> <p>Návrh ZÚR nesplňuje požadavky vymezené stavebním zákonem v § 187, odst. 2). Součástí návrhu ZÚR je záměr na realizaci veřejně prospěšné stavby pod ozn. D300 na rozšíření letiště Praha Ruzyně, který je označen jako převzatý z ÚP VÚC PR. U tohoto záměru nebylo provedeno prověření aktuálnosti a koordinace s hl. m. Prahou. Vzhledem ke změnám proti platnému ÚP VÚC požadujeme zařadit záměr mezi záměry nově navrhované a provést řádné posouzení jeho dopadů na okolí letiště.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Rozsah plochy pro rozvoj letiště v ZÚR odpovídá záměrům jeho rozvoje a byl koordinován s hl.městem Prahou. V rámci pořízení ZÚR bylo provedeno Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně dokumentace SEA a vyhodnocení NATURA. Převzaté záměry ze schválených ÚP VÚC i záměry nové byly vyhodnocovány stejně.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>nebyla prověřena aktuálnost a rozsah záměru vymezeného v ÚP VÚC ve vztahu k současně navrhovaným parametrům drah a rozsahu ochranných pásem jasně vymezených v dokumentaci EIA.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Aktuálnost záměru byla prověřena. V ZÚR budou zařazena nová ochranná pásma po jejich vyhlášení.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p>

<p>ZÚR v odůvodnění předpokládají prodloužení stávající dráhy VPD 06/24 o 385 m směrem na Jeneč, toto prodloužení dráhy západním směrem není u tohoto celorepublikového záměru uvedeno v PÚR a není ani uvedeno v projednávané dokumentaci EIA na rozšíření letiště z roku 2009.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V ZÚR je v odůvodnění uvedena informace o prodloužení stávající dráhy VPD 06/24, která nebyla předmětem vyhodnocení EIA. Systémově nesouvisí s paralelní drahou.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>ZÚR v odůvodnění uvádějí u nové paralelní dráhy délku 3 200m, která je sice v souladu s údaji v ÚP VÚC, ale je ve zjevném rozporu s délkou uváděnou v dokumentaci EIA z roku 2009, další údaje popisující rozšířené letiště ZÚR neobsahují</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Pro ZÚR je podstatná plocha pro rozvoj letiště (VPS D300) pro realizaci celého záměru. Přesné údaje o délkách mají orientační charakter a jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR. Uvedený údaj bude opraven tak, aby byl aktuální – na 3 550m.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>dopady záměru na rozšíření letiště jsou ve výkresové dokumentaci ÚP VUC vymezeny ve formě limitů využití území, jsou vyznačena ochranná pásma a hlukové izofony; tyto limity nebyly převzaty a ZÚR nestanovily žádné limity. Limity uvedené v ÚP VÚC jsou navíc ve zjevném rozporu s projednávanou dokumentací EIA z roku 2009 a převzít je bez vyjasnění rozporů mezi krajem a Prahou nelze</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhovat.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Neprovedení koordinace se ZÚR hl. m. Prahy, ÚP a konceptem ÚP hl. m. Prahy i s posuzovanou dokumentací EIA na rozšíření letiště (předkládanou provozovatelem letiště) je zcela zjevné z popisů záměru i z výkresové dokumentace (např. limity využití území)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhovat.</p>
<p>5. připomínka:</p> <p>Nebylo provedeno řádné VVURÚ včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel, nebyly posouzeny zejména kumulativní vlivy plošné hlukové zátěže od leteckého provozu v území zatíženém dalšími dopravními stavbami.</p>

<p>Požadujeme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stanovit a v rámci VVURÚ posoudit kapacitu provozu letiště nebo stanovit únosné zatížení území v okolí letiště ve formě regulace provozu a to zejména z hlediska vlivů na zdraví.</li> <li>- do závazné části ZÚR doplnit podmínku pro budoucí provoz letiště: „Ochranná hluková pásma letiště Praha - Ruzyně nerozšiřovat na stávající zastavěná území s obytnou funkcí obcí v okolí letiště.“</li> </ul>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Záměr, který není řádně vymezen v části 4.1.1.4., nelze kvalifikovaně posoudit z hlediska životního prostředí, zdraví obyvatel a rozvoje obcí.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR nestanovují kapacitu provozu letiště. Míra hlukové zátěže je závislá na objemu letecké přepravy, který není zpracovateli VVURÚ znám.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>hodnocení vlivů na životní prostředí je vlivem absence jakéhokoliv vymezení provozu nesprávné, neobjektivní a nepřezkoumatelné</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Posouzení vlivů konkrétního záměru na životní prostředí a zhodnocení řešení s nejmenším negativním vlivem je předmětem procesu EIA, v němž dotčené orgány uplatňují konkrétní požadavky a konkrétní podrobné podmínky pro realizaci záměrů prostřednictvím svých stanovisek a chrání tak veřejné zájmy podle zvláštních právních předpisů. Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydává příslušný úřad na základě dokumentace (k záměru), popřípadě oznámení, posudku a veřejného projednání podle § 9 odst.9 zákona EIA/SEA a vyjádření k nim uplatněných. Jedná se o postupy, které nemohou zásady územního rozvoje vztahovat na sebe resp. je nahrazovat. Je nutno také konstatovat, že výběr konkrétního výsledného řešení v rámci procesu EIA nelze předjímat v územně plánovací dokumentaci.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>s realizací záměru, jak vyplývá i ze současného provozu letiště, je jednoznačně spojeno rozšíření území zasažené hlukem; tato potenciální další hluková zátěž je neodstranitelná technickými prostředky, je plošná a v ZÚR není vymezena z hlediska zasažené plochy, ani z hlediska intenzity hlukové zátěže a z předkládaného návrhu ZÚR nelze jakkoliv dovodit území zasažená hlukem a počty osob ohrožených záměrem na rozšíření letiště</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Posouzení vlivů konkrétního záměru na životní prostředí a zhodnocení řešení s nejmenším negativním vlivem je předmětem procesu EIA, v němž dotčené orgány uplatňují konkrétní požadavky a konkrétní podrobné podmínky pro realizaci záměrů prostřednictvím svých stanovisek a chrání tak veřejné zájmy podle zvláštních právních předpisů. Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydává příslušný úřad na základě dokumentace (k záměru), popřípadě oznámení, posudku a veřejného projednání podle § 9 odst.9 zákona EIA/SEA a vyjádření k nim uplatněných. Jedná se o postupy, které nemohou zásady územního rozvoje vztahovat na sebe resp. je nahrazovat. Je nutno také konstatovat, že výběr konkrétního výsledného řešení v rámci</p>

procesu EIA nelze předjímat v územně plánovací dokumentaci.
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>z ÚP VÚC nebyly převzaly limity území (ochranná hygienická pásma) ani izofony vymezující hlukovou zátěž, chybí jakékoliv podklady pro vymezení limitů území</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Nové ochranné pásmo odpovídající navrhovanému dráhovému systému není dosud vyhlášeno. Stávající hlukové pásmo bude do koordinálního výkresu doplněno.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>vzhledem k rozdílům v parametrech dráhového systému oproti ÚP VÚC, nevymezení rozsahu provozu a charakteru letiště v ÚP VÚC i ZÚR, nelze tento záměr považovat vyhodnocený z hlediska zdraví obyvatel v rámci ÚP VÚC ani v současném návrhu ZÚR</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Pokud se jedná o uváděné rozdíly v délce paralelní dráhy, není to parametr, který by mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí. Delší dráha také neznamená automaticky vyšší kapacitu.</p> <p>ZÚR nestanovují kapacitu provozu letiště. Míra hlukové zátěže je závislá na objemu letecké přepravy, který není zpracovateli VVURU znám.</p> <p>V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA. Popsány byly vlivy na sledované složky životního prostředí, které lze v měřítku zpracování SEA identifikovat, a které lze v souvislosti s využitím vymezené plochy předpokládat.</p>
<b>Vladislav Brožek, Květoslava Brožková, Březová 19, Horoušany, č.j. 098344/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<b>ČEZ Elektrárna Mělník, Horní Počaply 255, 27703 , č.j. 084554/2011/KUSK</b>

1. připomínka:
uplatnit trasu nového vysokotlakého plynovodu (DN500, PN63) v souběhu s vedením 110 kV
Odůvodnění připomínky:
Pro zlepšení ekologické situace v oblasti Mělnicka připravujeme výstavbu vysokotlakého plynovodu do Elektrárny Mělník. Plynovod bude napojen z vysokotlakého plynovodu, v nové předávací stanici u obce Bechlín, v Severočeském kraji. Trasa plynovodu (DN 500, PN 63), kterou tímto uplatňujeme do ZÚR, vede v souběhu s vedením 110 kV směrem k Elektrárně Mělník, v lesním průseku vchází na území Středočeského kraje a pokračuje dále podél vedení 110 kV. Následně je vedena souběžně s tratí ČS (směrem jihovýchodním), kříží tuto trať a vstupuje do Elektrárny Mělník. Mapa je přílohou dopisu.
<b>Vypořádání připomínky:</b>
Novými požadavky na technickou infrastrukturu se může zabývat aktualizace ZÚR, v níž musí být potřeba a příp. trasování prověřeno. Tento požadavek na nové vedení VTL se měl uplatnit k zadání ZÚR. Zároveň pořizovatel konstatuje, že v rámci společného jednání i v rámci veřejného projednání žádný dotčený orgán (v tomto případě MPO), neuplatnil požadavek na vedení nového VTL plynovodu. Rovněž v ÚAP se záměr neobjevuje.
<b>Přemysl Dědic, Vodárenská 2715, 272 01 Kladno, č.j. 087492/2011/KUSK</b>
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky:
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b>
vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)
<b>Jaroslava Diasová, Kladenská 17 252 64 Velké Přílepy, č.j. 086332/2011/KUSK</b>
1. připomínka:
K projednávanému návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR) uplatňuji především jako dotčený vlastník pozemku p.č. 229 (dle PK) k.ú. Kamýk u Velkých Přílep dále uvedené připomínky a připomínky proti koridoru pro umístění stavby D057 - aglomerační okruh: úsek Tuchoměřice (R7) - Tursko.
Na základě uvedených připomínek a námitek žádám, aby koridor pro umístění stavby D057 byl vyjmut z projednávaných ZÚR. Dále uvádím, že nemíním prodávat pro výstavbu D057 žádnou část ze svých pozemků a v případě vyvlastnění se budu bránit všemi zákonnými prostředky.
Odůvodnění připomínky:

Veřejně prospěšná stavba (VPS) je převzata z územního plánu velkého územního celku Pražského regionu (ÚP VÚC PR), který byl schválen v roce 2006. Již při jeho projednávání jsem vznesla řadu námitek, které však nebyly akceptovány. Koridorem VPS tak Krajský úřad Středočeského kraje již od roku 2006 nepřiměřeně zasahuje do mé svobody podnikání - Zemědělský podnikatel v oboru rostlinná výroba. Dotčený pozemek p.č. 229 je jedním z pozemků, který obhospodařuji. Plánovaná stavba pozemek značně znehodnotí a ztíží jeho obdělávání. Od roku 2006 jsem tak nucena podnikat v nejistotě, neboť nevím, co se bude dít! Nemohu tak rozvíjet své hospodářství, nakupovat nové stroje, popř. si vzít úvěr či leasing. Vzhledem k tomu, že podnikám se svým synem, může pro něj realizace stavby znamenat existenční starosti.

Navržený koridor pro stavbu D057 znamená významný zásah do zemědělského půdního fondu. V celé své trase je situován do vysoce kvalitní zemědělské půdy. Zcela tak pošlapává zásady ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF) dané platným zákonem. Ten definuje ZPF jako základní přírodní bohatství naší země, nenahraditelný výrobní prostředek umožňující zemědělskou výrobu a jako jednu z hlavních složek životního prostředí.

Navržený koridor pro stavbu D057 rozděluje zcelené zemědělské pozemky s dobrou obdělávatelností na menší nepravidelné plochy, jejichž využití bude značně ztíženo. To odporuje zákonu na ochranu ZPF, který říká, že při umísťování liniových staveb se má co nejméně ztěžovat obhospodařování ZPF.

Realizace stavby D057 přinese svému okolí nárůst hluku, exhalací a prašnosti. To znamená nejen zhoršení podmínek na přilehlých zemědělských pozemcích (kontaminace půdy a plodin), ale dále narušení životního prostředí v severozápadní části obce Velké Přílepy.

Realizace stavby D057 by znamenala zásadní narušení krajinného rázu okolí obce Velké Přílepy, ale i dalších obcí v trase. Došlo by k fragmentaci krajiny komunikací s vysokým dopravním zatížením.

Zcela jistě by došlo ke snížení rekreační hodnoty dotčeného území, které není zatíženo žádnou větší dopravní stavbou a nachází se v něm řada hojně navštěvovaných turistických a cyklistických stezek. Toto území se táhne od severozápadního okraje Prahy směrem na Okoř, národní kulturní památku Budeč, unikátní údolí Zákolanského potoka a další. Návštěvníci by tak museli překonávat zatíženou komunikaci, což by snížilo atraktivitu území.

Pokud dojde k realizaci plánovaného dálničního okruhu Prahy v trase J tj. Ruzyně - Suchdol - Březiněves, jeví se výstavba D057 jako zbytečná. Bude to pouze zdvojení okruhu severozápadně od Prahy. Naopak může tato komunikace na sebe navázat značnou část dopravy, která by jinak musela využít dálniční okruh. D057 bude totiž propojovat D8, R7, R6 a D5 popř. ještě další. Bude to první nabízená varianta objezdu Prahy ze severu z dálnice D8. To může ve svém důsledku znamenat značné dopravní zatížení a nesmírnou zátěž pro přilehlé okolí.

#### **Vypořádání připomínky:**

Stavba byla převzata ze schválené dokumentace ÚP VÚC Pražského regionu (dle § 187 odst. 2). Jedná se o významné levobřežní spojení Kralup n. Vlt. s Prahou - náhrada současné silnice II/240, která prochází řadou sídel (Tursko, V. Přílepy, Statenice, Horoměřice) a Šáreckým údolím (Jenerálka).

Významným přínosem stavby je vyloučení průjezdné dopravy sídly a zlepšení dopravních vazeb.

Mimo spojení Kralup n. Vlt. - Praha je přínosem stavby též dopravní obsluha rozvojových obcí v tomto území, kde došlo v důsledku vysokého nárůstu obyvatel pochopitelně i k indukci dopravních vazeb.

Projekt (DÚR) řeší jak ochranu obyvatel před hlukem, tak vazby území přes novou trasu. Optimalizace vymezení pozemků je předmětem pozemkových úprav, které budou v souvislosti se stavbou trasy nezbytné.

**Odůvodnění připomínky:**

Návrh zásad územního rozvoje Středočeského kraje je z velké části tvořen plánováním výstavby nových komunikací pro silniční dopravu. Celá koncepce totiž vychází z vývoje za posledních 15 až 20 let, kdy se silně preferuje automobilová doprava materiálu, zboží a lidí. S tím je dále spojena výstavba logistických center, satelitních obydlí a dalších doprovodných jevů. Problém je v tom, že se vše plánuje v horizontu několika desetiletí za předpokladu levné a dostupné ropy. Jak ukazuje poslední vývoj, nemusí tomu tak vždy být. Už dnes existují prognózy o počínajícím nedostatku ropy v letech 2020 až 2030. Vzhledem k tomu, že neexistuje žádná srovnatelná náhrada, dá se předpokládat do budoucna omezování silniční dopravy. Tím by se stala řada komunikací nadbytečných až zbytečných. Toto však vůbec ZÚR nezohledňuje.

Je velmi špatné, že všechny tyto plánované stavby počítají se zábořem především kvalitní zemědělské půdy. Tímto postupem se nenávratně ničí ZPF a zbylý se fragmentuje na menší a menší celky. Masivní úbytek zemědělské půdy může v budoucnu znamenat pro obyvatele Prahy a Středočeského kraje vážný problém.

**Vypořádání připomínky:**

Návrh ZÚR Středočeského kraje je komplexní územně plánovací dokumentace zpracovaná v souladu s legislativními požadavky. Zahrnuje zejména následující návrhy:

- priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území,
- vymezení a zásady stanovené pro rozvojové oblasti a osy a specifické oblasti,
- podmínky koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území,
- vymezení cílových charakteristik krajiny (oblastí se shodným krajinným typem),
- vymezení ploch a koridorů,
- stanovení významového pořadí změn v území (stanovení priorit).

Z uvedeného je patrné, že návrh koridorů pro dopravní infrastrukturu je jen jednou z mnoha záležitostí, kterými se ZÚR zabývá.

Co se týče záborů půdního fondu, je snahou projektantů umísťovat nové stavby a opatření i s ohledem na dotčený půdní fond (viz kapitola Odůvodnění „Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu“). Plochy pro strategické rozvojové zóny ZÚR Středočeského kraje nenavrhují.

**Rudolf Dulbaba, Mánesova 86, Praha 2, č.j. 098233/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Odůvodnění připomínky:**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Ekologické občanské sdružení obce Braškov, ul. Rudé armády 161, 27351, Unhošť, č.j. 088142/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

Připomínkujeme severní obchvat obcí Braškov-Kyšice-Unhošť a žádáme, aby byl zahrnut do ZÚR

**Odůvodnění připomínky:**

Sdělením odboru dopravy a služeb magistrátu města Kladna čj. Od a S/485/08/28O z 16. 1. 2008 nám bylo sděleno, že obcí Kyšice byla provedena iniciativa ve věci úpravy UP VUC Pražský region - změna navrženého obchvatu obce Kyšice z jižního umístění na severní. Tato úprava by v souvislosti s dostavbou obchvatu obce Unhošť řešila jak trasy pro nákladní dopravu v zájmovém území, tak by necíleně vyřešila i dopravu ze společnosti Veseta a Stavimat v obci Braškov. Sdělením nám bylo zároveň doporučeno, abychom podpořili prosazení této změny.

Po zprovoznění chybějícího úseku R6 (prosinec 2008) bylo v Záznamu z jednání ve věci vedení silnice II/606 z 11.9.2008 (zapsali: ing.arch. M. Körner a RNDr. P. Štochl) zapsáno, že lze předpokládat výrazné změny ve využívání silnic nižších tříd v jejím okolí.

Komunikace II/118 prochází středem obce Braškov a není dimenzována pro těžkou dopravu a v těsné blízkosti stojí bytová zástavba. Po zprovoznění mostu přes R6 byla provedena pouze povrchová úprava skládající se z odfrézování starého živičného krytu a provedení vyrovnávky a nové obrusné vrstvy z ABS. Tato technologie byla zřejmě zvolena proto, že v územních plánech a při projednávání stavby R6 bylo občanům Braškova slíbeno podstatné omezení těžké dopravy po této komunikaci.

Vzhledem k tomu, že opak je pravdou a vzhledem ke stávající situaci a vyloučení těžké nákladní dopravy přes Unhošť zahrnula obec Braškov do projednávaného návrhu nového územního plánu severní obchvat obce Braškov.

Z výše uvedených důvodů tento severní obchvat obcí Braškov-Kyšice-Unhošť připomínkujeme a žádáme, aby byl do Zásad územního rozvoje Středočeského kraje zahrnut.

**Vypořádání připomínky:**

ZÚR neřeší v tomto prostoru žádné návrhy na silnicích II. a III. třídy, tranzitní přepravní vztahy zajišťuje dostatečně nová silnice R6.

Jižní obchvat Kyšic a severní obchvat Unhoště byly pro trasu tzv. doprovodné komunikace II/606, sledované v ÚP VÚC Pražského regionu; v ZÚR byly na žádost obcí vypouštěny. V případě dohody s obcí Malé Přítočno je možné uvažovat o propojení staré karlovarské silnice do MÚK Fialka komunikací vedenou souběžně (severně) s R6. Problematika úzce souvisí s vývojem území po přestavbě železniční trati Praha - Kladno. Do současných ZÚR tento záměr již nelze zařadit.

Ke změnám ve využívání silnic nižších tříd v souvislosti s dokončením úseku R6 Praha - Pavlov došlo, a to zejména na spojení Kladno - MÚK Velká Dobrá (silnice III/2385 byla rekonstruována). Zatížení na silnici II/118 (není napojena na R6) bylo v Braškově v letech 2005 a 2010 stejné (3793 a 3798 vozidel za 24 hodin). Tranzit na Beroun významně poklesl na 2773 voz./24 hod.

V ÚP Braškov (2011) severní obchvat Kyšic není. V ÚP Kyšic (2011) je jižní obchvat.

<b>Petr Fusek, Hájecká 46, 273 51 Unhošť, č.j. 087492/2011/KUSK</b>
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)
<b>Petr Galbavý, Družstevní 285, Čelákovice, č.j. 098002/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>David Hašek, Na Šmukýrce 915, Praha 5, č.j. 098338/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Jana Hladíková, Průběžná 35, Horoušánky, č.j. 097985/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

Odůvodnění připomínky:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Martin Hlaváč – Sdružení investorů ČOV Tuchoměřice, U Máří Magdalény 88, 164 00 Praha 6, č.j. 085903/2011/KUSK**

1. připomínka:

Strategické zóny připravované Středočeským krajem nejsou konkrétně vyjmenovány (pouze některé - zmiňované v bodě ad f Tuchlovice, Milovice)., takže zásady pro usměrňování rozvoje nelze v ÚP uplatňovat v případech jiných strategických zón vázaných na konkrétní místo jakým je konkrétně okolí letiště Ruzyně na území obce Tuchoměřice.

Odůvodnění připomínky:

Kromě dvou konkrétních příkladů vyžadují krajskou podporu „sledování“ zejména specifické strategické zóny, vázané na konkrétní místo.

Rozvoj letiště Ruzyně se v dokumentaci nemůže projevit pouze územním vymezením rozvoje ploch letiště ve výkrese 1.2 Plochy a

koridory nadmístního významu a realizací spojení s Prahou, ale i návrhem zóny pro rozvoj služeb letiště v pokračování ulice Aviatická na území obce Tuchoměřice. Zájem na rozvoji je rozhodně nadmístní a lze využít zásady ad k), l) jen částečně.

Kromě rozvoje strategické zóny se jedná i o rozvoj infrastruktury, kde je v ZÚR zmiňována pouze hromadná přeprava osob. Patří k ní ale také zejména čistírna odpadních vod pro tuto strategickou zónu a řešení odtoku dešťových vod ze stávajících a rozvojových ploch dráhového systému letiště. Rozvoj v tomto prostoru nemůže koordinovat sama malá obec proti magistrátu hl.m.Prahy jako její souměřitelný partner. Zejména oba limity paralyzují rozvoj rezidenčních obcí na Únětickém potoce nad únosnou míru, kde proti sobě při strategických jednáních stojí hl.m. Praha a proti ní malá obec nebo dokonce jen sdružení investorů.

Rozvoj letiště jako významné pracovní příležitosti a vznik kolejového napojení na Prahu je podnětem pro rozvoj rezidenční oblasti bydlení (zejména Lichoceves ale i Číčovice a Okoř) - jak je obsaženo v zásadě ad e); i) - ve vyjmenovaných zahrnutých obcích Rozvojové oblasti republikového významu po zpřesnění nejsou.

Návrh na řešení připomínky:

Zařadit do bodu f) str. 11 strategickou zónu letiště Ruzyně v Tuchoměřicích.

Zařadit do bodu h) str. 10 obec Lichoceves

V zájmu úpravy ZÚR zohledňující podané připomínky Sdružení Investorů ČOV Tuchoměřice (Ing. Martin Hlaváč, PRAGUE AIRPORT INDUSTRIAL PARK, s.r.o., GO com a.s., ECO GROUP s.r.o., BF INVEST s.r.o., CID Company s.r.o., MUT Tubes, s.r.o.) a s ohledem na to, že možnosti jak jim vyhovět nemusí být v textu námitek jednoznačně zřejmé, požadujeme jejich projednání s Krajským úřadem. Cílem je nalézt řešení, které nevyvolá

podstatné úpravy návrhu ZÚR a jejich opakované projednání dle § 39 (5) SZ.
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR nenavrhují strategické rozvojové zóny, protože rozhodující areály (Ovčáry, Úžice, Kozomín aj.) již byly z podstatné části realizovány. Zóny Milovice a Tuchlovice jsou nejvýznamnějšími brownfieldy Středočeského kraje, z tohoto důvodu jsou uvedeny jmenovitě.</p>
<b>Jan Hofman, Iveta Hofmanová, Do polí 273, Horoušany, č.j. 098329/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<b>Marie Hrabáková Blatenská 22,326 00 Plzeň, č.j. 090045/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p> <p>Vznáším zásadní nesouhlas s umístěním jakékoli drážní stavby na pozemcích 265/1 až 265/13 v KÚ Bavoryně.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Můj majetek byl již dotčen stavbou dálnice o železnice a zásadním způsobem tím znehodnocen. V platném územním plánu byl železniční koridor umístěn v okrajových částech v místech současného železničního koridoru, na jehož stavbu jsem také poskytla své pozemky. Navrženou nekoncepční stavbou dochází fakticky k likvidaci 1/3 obce a likvidaci mého majetku, přičemž v platném územním plánu je vysokorychlostní koridor již vytýčen. Považuji tento postup za svévoli krajských orgánů statní správy a hodlám se bránit soudní cestou v případě, že mé námitce nebude vyhověno.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>MD jako dotčený orgán na úseku dopravy trvá na ponechání VRT v návrhu ZÚR (v kategorii územní rezerva). Záměr tedy musí být v ZÚR ponechán s tím, že trasa VRT Praha – Beroun – Plzeň se přehodnocuje a výsledek bude zpracován do aktualizace ZÚR.</p> <p>MD v rámci společného jednání uplatnilo požadavek na úpravu VRT Praha – Beroun - Plzeň úseku Beroun - Stašov podle studie SUDOPu (září 2009).</p>
<b>Helena Hrachovinová, Horoušanky, č.j. 097974/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p>

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Ing. Ivana Hříbalová Lipová 146, 252 65 Holubice, Kozinec, č.j. 085506/2011/KUSK</b>
1. připomínka: Připomínám a namítám, aby kraj zvážil a schválil variantní řešení druhé etapy, zejména vedení přeložky II/240 mezi obcemi Libčicemi nad Vltavou a Turskem, jsem zásadně proti vedení silnice na katastrálním území Kozince.
Odůvodnění připomínky: Uzemní plán kraje počítá se spojnici / přivaděčem rychlostní silnice R7 a dálnice D8, což je hlavní dopravní tepna Praha - severní Čechy (Teplice) - Německo, tomu také odpovídají technické parametry komunikace o šířce 11,5 m. Tento přivaděč by výrazně uškodil životu občanů v obci Holubice Kozinec. Dále namítám a připomínám, že je stavba (resp. dokumentace k ní) nedostatečně zpracována, neboť zde nejsou řešeny základní otázky ochrany životního prostředí, zejména nejsou zohledněna stávající biocentra (les Ers) a biokoridory na území Holubice a Kozince. Část aglomeračního okruhu vedená po katastrálním území obce Holubice nerespektuje stávající biocentra a biokoridory směrem od Ersu k obci Holubice Kozinec a územní plán se s touto skutečností dostatečně nevypořádal. Navrhovaná trasa aglomeračního okruhu patří také k velmi finančně nákladným variantám (zejména je nutno podotknout plánovaný složitý most u obce Debrna) a její stavba se bude v budoucnu dále prodražovat. Naproti tomu vedení přeložky II/240 mezi obcemi Libčicemi nad Vltavou a Turskem by nevyžadovalo finančně nákladný a složitý most a tedy by šlo o ekonomicky výhodnější variantu. Rovněž dle mého názoru by obec Libčice nad Vltavou uvítala výše zmíněnou komunikaci ve své blízkosti. Připomínám a namítám, že Zásady územního rozvoje Středočeského kraje dále naprosto nerespektují rozsáhlou výstavbu v Holubicích - místní části Kozinec, kde žije podstatná část obyvatel obce a která se nachází v těsném sousedství navržené trasy aglomeračního okruhu. Občanům obce žijícím v této oblasti nová výstavba komunikace přinese citelné zatížení hlukem, prachem, imisemi apod. Z tohoto důvodu považuji výstavbu komunikace s nadregionálním významem (napojení R7 a D8) v těsné blízkosti zastavěného území obce Kozinec za nepřijatelné.
<b>Vypořádání připomínky:</b> Záměr byl převzat ze schváleného ÚP VÚC Pražského regionu dle § 187 odst. 2 SZ. V úseku silnice II/101 mezi radiálními trasami silnice R7 a dálnicí D8 (v ZÚR se jedná o VPS D057, D058, D059) bylo již dříve zpracováno více

variantních řešení (viz koncept ÚP VÚC Pražského regionu). Aglomerační okruh byl navrhován peáží v trase rychlostní silnice R7 až do MÚK Středokluky a odtud v trase dnešní silnice III. třídy s nutným jejím rozšířením na odpovídající parametry, s napojením na navrhovanou novou trasu silnice II/240. Po ní pak bude peážovat až k rozbočení silnic západně od Debrna a trasa přeložky silnice II/101 bude pokračovat k novému přemostění Vltavy jižně od Kralup nad Vltavou. Východně je pak přes stávající silnici II/608 připojena severně od Kozomína do křižovatky Úžice (D8). Varianta východně od Turska je problematická z důvodu komplikovaného a nákladného řešení vzhledem k terénu (mostní objekty přes příčná údolí), prodlužuje záměr, a tím snižuje dopravní účinnost. Trasa v návrhu ZÚR je navržena ve vzdálenosti několika set metrů od zástavby, nekoliduje s RBC Ers, neovlivňuje přírodní park Okolí Okeře a při průchodu terénní elevací dává možnost částečného zahloubení jako nejúčinnější obraně proti hluku. Pozemkové úpravy měly být vytvořeny tak, aby trasu aglomeračního okruhu respektovaly, protože v této stopě byl plánován již na začátku století (byl zanesen i v územním plánu obce a v ÚP VÚC Pražského regionu). Trasa je vedena rovněž v dostatečné vzdálenosti od vesnické památkové zóny Debrno. V úrovni ZÚR vzhledem k měřítku zpracování (1:100 000) a míře podrobnosti zkoumání odpovídající tomuto měřítku nelze navrhovat opatření (např. protihluková), která jsou charakteristická pro podrobnou dokumentaci (v tomto případě např. pro dokumentaci pro územní řízení, příp. EIA). Jedná se o podrobnosti nad rámec stanoveného obsahu ZÚR (viz Příl. č. 4 Vyhl.). Podmínky výstavby musí být tedy řešeny v podrobnější dokumentaci, v níž již musí být vyřešena uváděná problematika různými (hlavně stavebními) opatřeními.

**Marcela Hubená, Sluneční 130, Horoušánky, č.j. 097945/2011/KUSK**

1. připomínka:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

Odůvodnění připomínky:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Karel Hurtík, Jarmila Hurtíková, Podle Náhonu 3223, Praha 10, č.j. 098312/2011/KUSK**

1. připomínka:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

Odůvodnění připomínky:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Milan Chabera, Popovice č. 15, Brandýs.n.L-St. Boleslav, č.j. 098485/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

Rozpor mezi výkresy I.1 a I.3 – místní část Popovice není zahrnuta do plochy sídelní krajiny, I. 1 – rozvojová oblast republikové úrovně, I. 3 – krajina republikově vyvážená

**Odůvodnění připomínky:**

Obáváme se, že tento rozpor může v budoucnu negativně ovlivnit ÚP městské části Popovice umístěním nevhodných staveb do obytného území, např. sklady a výrobní objekty.

**Vypořádání připomínky:**

Zařazení do krajiny relativně vyvážené, i když je v rámci rozvojové oblasti OB1 Praha, znamená stanovení odlišných podmínek oproti krajině sídelní. ZÚR v odst. (219) stanovují tyto zásady pro plánování změn v území a rozhodování o nich:

dosažení relativně vyváženého poměru ekologicky labilních a stabilních ploch;

změny využití území nesmí narušit relativně vyváženou krajinu nebo zabránit dosažení vyváženého stavu.

Pro krajinu sídelní navrhuje ZÚR následující zásady:

ZÚR stanovují tyto zásady pro plánování změn v území a rozhodování o nich:

- vytvářet kvalitní obytný standard sídelní krajiny;

- změny využití území nesmí snižovat obytný standard krajiny sídlení a likvidovat či znehodnocovat její existující krajinářské hodnoty.

Z citovaných zásad vyplývá, že zařazení do krajiny sídelní nepředpokládá možnost umístění nevhodných staveb do obytného území.

**Zdena Chabarová, Popovice č. 15, Brandýs.n.L-St. Boleslav, č.j. 098483/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

Rozpor mezi výkresy I.1 a I.3 (opomenutí) – místní část Popovice není zahrnuta do plochy sídelní krajiny, I. 1 – rozvojová oblast republikové úrovně, I. 3 – krajina republikově vyvážená

**Odůvodnění připomínky:**

Obávám se, že tento rozpor a opomenutí části Brandýsa n. Labem může v budoucnu negativně ovlivnit řešení 1. územního plánu pro městskou část Popovice, umístěním nevhodných staveb do obytného území – průmyslové objekty – gigantické sklady – zemědělská velkovýroba – průmysl.

**Vypořádání připomínky:**

Zařazení do krajiny relativně vyvážené, i když je v rámci rozvojové oblasti OB1 Praha, znamená stanovení odlišných podmínek oproti krajině sídelní. ZÚR v odst. (219) stanovují tyto zásady pro plánování změn v území a rozhodování o nich:

dosažení relativně vyváženého poměru ekologicky labilních a stabilních ploch;

změny využití území nesmí narušit relativně vyváženou krajinu nebo zabránit dosažení vyváženého stavu.

Pro krajinu sídelní navrhuje ZÚR následující zásady:

ZÚR stanovují tyto zásady pro plánování změn v území a rozhodování o nich:

- vytvářet kvalitní obytný standard sídelní krajiny;
- změny využití území nesmí snižovat obytný standard krajiny sídlení a likvidovat či znehodnocovat její existující krajinářské hodnoty.

Z citovaných zásad vyplývá, že zařazení do krajiny sídelní nepředpokládá možnost umístění nevhodných staveb do obytného území.

**Jiří Chudoba, Praha 10, Mátová ulice 242, 104 00, č.j. 084987/2011/KUSK**

1. připomínka:

Nesouhlas se zařazením koridoru pro umístění stavby D054, tzv. Vestecké spojky do ZÚR Středočeského kraje

Odůvodnění připomínky:

- Dokumentace neposuzuje dostatečně vliv dopravy plynoucí z funkce Vestecké spojky jako spojnice dálnic.
- Neposuzuje možnost pokračování Vestecké spojky kolem Milíčovského lesa v trase původního dálničního okruhu JVK.
- Neposuzuje dostatečně vliv dopravy z plánované komerční zóny v Průhonicích a už vůbec nepočítá s dopravou z dalších možných staveb. Je přitom velmi reálné, že všechny volné pozemky kolem Vestecké spojky i jejího pokračování kolem Křeslic a Petrovic by byly zastavěny komerční objekty administrativními komplexy a sídlišti.
- Kromě Vestecké spojky a křižovatk D1 ZÚR neposuzují další varianty dopravního řešení, např. studii místních komunikací zpracovanou Ing. arch. Petrem Preiningerem. Není posouzeno ani tzv. nulové řešení, tedy varianta, kdy by Vestecká dálniční spojka ani dálniční křižovatka vůbec nevznikly.
- Není dostatečně posouzen vliv záměru na chráněná území (Milíčovský les a rybníky, Hrnčířské louky, Průhonický park, přírodní park Botič-Milíčov).

**Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006) a je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let).

Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí bude součástí dokumentace EIA. Opatření budou promítnuta do DÚR. V měřítku zpracování hodnocení SEA (1:100 000) nebyly identifikovány vlivy na tato území.

**Jan Chum, Ctiněveská 1797, Praha 9, 19016, č.j. 098296/2011/KUSK**

1. připomínka:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<b>František Jampílek, Na pruhu 335, 25089, Lázně Toušeň a České štěrkopísky spol. s r.o., Cukrovarská 34, 190 00 Praha 9, Čakovice, č.j. 098455/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p> <p>Úvodem musíme konstatovat, že zpracovaný Návrh a Odůvodnění ZÚR Středočeského kraje, včetně jejich mapových příloh nenavrhuje taková řešení, která jsou z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství a dalších zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější, jak stanoví příslušné zákony č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), a zákon č. 62/1988 Sb. (geologický zákon), ve znění pozdějších předpisů. Podle ustanovení § 36 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, „Zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu...“. Výše uvedený způsob pojednání problematiky nerostných zdrojů je chybným zjednodušením termínu „nadmístní význam“. Jsme toho názoru, že uvedená zákonná povinnost není ve vztahu k ložiskům nerostů dostatečně naplněna, a proto požadujeme doplnění Odůvodnění a Návrhu ZÚR Středočeského kraje, včetně grafických příloh.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Zásady územního rozvoje mohou vymezit plochy a koridory, s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití (tzv. "územní rezerva"). V textových částech souborů Návrhu a Odůvodnění ZÚR schází podrobnější výklad k významu a problematice využívání ložisek nerostů. V ZÚR kompletně schází plochy pro těžbu nerostných surovin nadmístního významu - a to zejména ložiska nevýhradní, která se musí respektovat podle ustanovení § 13 zákona č. 62/1988 Sb., ve znění pozdějších zákonů.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Ustanovení § 13 zákona č. 62/1988 Sb. se týká: „Využití výsledků geologických prací při územním plánování“. Orgány územního plánování a stavební úřady vycházejí při své činnosti z údajů ÚAP, kam poskytuje tyto údaje MŽP, čímž naplňují požadavky uvedeného paragrafu. Citované ustanovení se týká celého procesu územního plánování a ne návrhu ZÚR tj. konkrétního výstupu územního plánování. Z §56 SZ vyplývá, že vymezení ploch a koridorů nadmístního významu se týká zejména ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření. Veřejný zájem na těžbě ložisek nevýhradních surovin byl vyjádřen zejména tím, že bylo stanoveno chráněné ložiskové území. ZÚR obsahuje zákres všech chráněných ložiskových území a všechny dobývací prostory, které poskytovatel těchto sledovaných jevů dodal (poslední aktualizace sledovaných údajů proběhla v roce 2010).</p>

## 2. připomínka:

V textové části ZÚR (v Návrhu a Odůvodnění) a následně i v koordinačním výkrese a dalších výkresových přílohách schází údaje a zákresy velmi významných těžených a netěžených nevýhradních ložisek a ložisek a prognózních zdrojů plánovaných do těžby jako jsou Zlosyň 1 (č. 1. 5269400), Zlosyň 3 (č. 1. 5272200) s plánovaným rozšířením do těžebního území registrovaného prognózního zdroje Zlosyň (R 9047100) zastoupeným 5 samostatně oddělenými bloky zásob, dále schází těžené nevýhradní ložisko Křenek (č. 1. D5267600) a těžený registrovaný prognózní zdroj šterkopísků Křenek (R 9370030).

## Odůvodnění připomínky:

Ložiska mají pravomocná rozhodnutí k těžbě a významně se podílí na zásobování surovinou v rámci Středočeského kraje na realizované investiční záměry. Na ložiskách byl v letech 2006 - 2008 realizován podrobný geologicko-ložiskový průzkum s výsledným výpočtem zásob a tyto výsledky výpočtu jsou schváleny a archivovány v ČGS-Geofondu.

Dále ve výše uvedených podkladech schází dva samostatně oddělené bloky zásob nevýhradního ložiska Záryby-Křenek (č. 1. D 5273100) ověřené geologickým průzkumem a schváleným výpočtem zásob z roku 2008, který je uložen v archivu ČGS-Geofondu pod signaturou FZ 6939. Dále schází dva samostatně oddělené bloky zásob nevýhradního ložiska Konárovice - Veletov (č. 1. D 5273000), rovněž ověřené geologickým průzkumem a výpočtem zásob z roku 2009, uloženého v archivu ČGS-Geofondu pod signaturou FZ 6940 a v neposlední řadě schází informace o nevýhradním ložisku šterkopísků Lešany u Nelahozevsi (č. 1. D 5273200) rovněž ověřené geologickým průzkumem a výpočtem zásob z let 2007 - 2009, uloženého v archivu ČGS-Geofondu. Výše uvedená ložiska jsou předmětem plánovaného využití. Jedná se o velmi nadějná a podrobně geologickým průzkumem ověřená ložisková území s dostatečným objemem velmi kvalitních zásob a zejména s požadovanou jakostně-technologickou kvalitou suroviny, zejména pak zastoupenou na trhu žádanější hrubozrnnou granulometrickou kvalitou suroviny, tím zpracovatelé ZÚR uvádějí nekompletní a neaktualizované informace o ložiskových zdrojích a o současném využití ložiskových území. Zákonná povinnost respektovat výše uvedená ložiska nevyhrazeného nerostu a prognózního zdroje vyplývá z ust. § 13 odst. 1 zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších zákonů. Doporučujeme, aby byly v ZÚR dostatečně zakresleny a zejména respektovány. Žádáme zároveň, aby byly v rámci udržení současných potřeb a objemů roční produkce šterkopísků ve Středočeském kraji v ZÚR respektovány výše uvedené povolené těžby a záměry na využití, včetně plánovaných záměrů na otvírku nových ložisek podle Přílohy č. 1.

## Vypořádání připomínky:

Není zřejmé v čem je problém, když ložisko s pravomocným rozhodnutím k těžbě není zakresleno v ZÚR. Na území Středočeského kraje bylo vydáno množství různých pravomocných rozhodnutí, která se týkají využití a nejsou zakreslena v ZÚR. Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Připomínka svým charakterem a požadavky na míru podrobnosti řešení odpovídá úrovni územně plánovací dokumentace na úrovni obce. Návrh ZÚR uvádí na str. 56 přehled přírodních hodnot území kraje. Písmeno d) se týká nerostných surovin a pod písmenem d. 5 a 6) jsou uvedena využívaná a nevyužívaná ložiska nevyhrazených nerostů, která jsou součástí pozemku.

Podle § 15 odst. 1 zák. č. 44/1988 Sb. o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon) ve znění pozdějších předpisů, „... jsou orgány územního plánování a zpracovatelé územně plánovací dokumentace povinni při územně plánovací činnosti vycházet z podkladů o zjištěných a předpokládaných výhradních ložiskách poskytovaných jim Ministerstvem životního prostředí České republiky ...“ MŽP poskytlo prostřednictvím Geofondu podklady o

<p>výhradních ložiskách, které byly reflektovány (viz výkres II.1. koordinační výkres). Při řešeních jednotlivých záměrů byly tyto ložiska respektovány. V rámci společného jednání uplatnily stanoviska (v souladu s § 15 odst. 2) Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo průmyslu a obchodu a Český báňský úřad, jehož výhrady (týkající se hlavně střetů výhradních ložisek s ÚSES) byly odstraněny (viz společný zápis z 6., 10. a 22. 12. 2010) a dokumentace ZÚR dohodnuta.</p> <p>Režim těžby nevýhradních nerostů (např. uváděné rozšíření) není předmětem řešení ZÚR, ale jiných správních řízení.</p> <p>Na jednání s MŽP dne 8. 9. 2011 bylo dohodnuto, že v rámci aktualizace ZÚR budou MŽP poskytnuty údaje o plošně významných ložiscích nevyhrazených nerostů, které budou následně převzaty do Odůvodnění ZÚR (mj. budou zakreslena do koordinačního výkresu).</p>
<p><b>3. připomínka:</b></p> <p>V oblasti těžby šterkopísků na ložiskách a prognózním zdroji Zlosyň, Zlosyň 1 a Zlosyň 3, se předpokládá kompletní - hospodárné vytěžení zásob, následná rekultivace uvedeného území, jelikož je toto žádoucí před výstavbou komerční zóny Kozomín s plánovaným rozšířením.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Ložiska a prognózní zdroje jsou v územně plánovací dokumentaci rezervovány pro etapovitou těžbu (v rámci změny územního plánu Zlosyň) a jejich využití je vysoce efektivní v souvislosti s připravovanou výstavbou komerční zóny, jelikož na rozdíl od okolních ložisek šterkopísku, ve kterých se trvale odjímá nejkvalitnější zemědělská půda vysoké bonity, je zájmový prostor evidovaných těžených a plánovaných do těžby nevýhradních ložisek naopak pokrytý výhradně půdami nejnižší bonitní třídy ochrany (tj. IV. a V. třída ochrany ZPF).</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Připomínka svým charakterem a požadavky na míru podrobnosti řešení odpovídá úrovni územně plánovací dokumentace na úrovni obce. Návrh ZÚR uvádí na str. 56 přehled přírodních hodnot území kraje. Písmeno d) se týká nerostných surovin a pod písmenem d.6) jsou uvedena také nevyužívaná ložiska nevyhrazených nerostů, která jsou součástí pozemku.</p>
<p><b>Otakar Janata, Hrnčířská 51, Vestec 252 42 Jesenice, č.j. 084811/2011/KUSK</b></p>
<p><b>1. připomínka:</b></p> <p>Podávám tímto připomínky proti stavbě komunikace označené jako "Koridor pro umístění stavby D054, tzv. Vestecká spojka":</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>To podstatné: Vestecká spojka se již dlouhá léta plánuje pro obchodní společnosti, které podél dálnice D1 v Šeberově, Průhonicích a Újezdě zakoupily pozemky a hodlají tam postavit jedno z největších obchodních center v Evropě. Bez Vestecké spojky by svůj záměr nemohly uskutečnit, ale pro velké množství občanů bydlících na jih od Prahy by stavba znamenala zničení životního prostředí.</p> <p>1) Neposuzuje dostatečně vliv budoucí dopravy po výstavbě dálnice D3 z jižních Čech do Prahy. Po vybudování této dálnice pojedí dle odborníků v dopravě po již vybudovaném vesteckém přivaděči cca 25 000 aut denně, z nichž velká část by Vesteckou spojku a tedy i Exit 4 používala jako spojnicí</p>

mezi D3 a D1, či jako cestu do dalších částí na jihovýchodě Prahy.

- 2) Neposuzuje možnost vzniku Vestecké spojky ve čtyřpruhovém provedení, ačkoliv jsou 4 pruhy v územní rezervě. Vestecký přivaděč je již postaven ve čtyřpruhovém provedení, totéž se navrhuje v Újezdě. Je naivní si myslet, že Vestecká spojka bude obě okrajové části propojovat dvouproudovou silnicí (jeden pruh tam a druhý zpět). Na obou krajích by vznikl jakýsi trychtýř, kde by auta ucpávala provoz a dříve či později by došlo k rozšíření na 4 pruhy.
- 3) Je známo, že v ČR denně zmizí cca 11 ha zemědělské půdy. Po vybudování Vestecké spojky by došlo k zabránění stovek ha zemědělské půdy. Tím by to ale neskončilo. Okolo spojky by velmi brzy vznikla výstavba skladovacích hal, jak známe z D1, ve Vestci z Vídeňské ulice či odjinud. V případě naší obce by došlo k likvidaci veškeré zemědělské půdy mezi Vestcem a Hrnčířemi a tím by došlo prakticky ke sloučení obou obcí, což je rozhodně nežádoucí.
- 4) Neposuzuje dostatečně vliv dopravy z komerční zóny v Průhonicích a Šeberově, kde mají vzniknout velká obchodní centra.
- 5) Neposuzuje další varianty dopravního řešení, zejména návrhy ing. arch. Preiningera.
- 6) Neposuzuje varianty tzv. nulového řešení.
- 7) Neposuzuje možnost pokračování Vestecké spojky za D1 v trase původního dálničního okruhu JVK směrem k Milíčovskému lesu. Je známo, že pokračování dálničního okruhu JVD okolo Prahy se neustále protahuje a naráží na neřešitelné překážky. Dne 27.1.2011 rozhodl Nejvyšší správní soud o zrušení vedení trasy okruhu v k.ú. Běchovice. Vyhověl tak žádosti občanského sdružení "Zdravé životní prostředí" a dalších 3 občanů Prahy. Jednalo se o špatné vyhodnocení stavby především na životní prostředí, protože nebylo respektováno stanovisko a požadavky MŽP !

Pokud dojde k vybudování Vestecké spojky bude zničeno velké území, kde jsou v současné době pole a ta budou nahrazena nejen pozemní komunikací, ale následně by následovala výstavba skladových hal, jak je známo z ostatních komunikací poblíž Prahy. Tato stavba by neřešila problém dopravy v celé oblasti na jih od naší obce. Vestecká spojka je projektována z Vestce směrem na Průhonice, nikoliv tedy radiálním směrem do Prahy, kam jezdí za prací drtivá většina občanů bydlících jižně od Prahy.

#### **Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006) a je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). Jiné řešení vyžaduje dohodu s hlavním městem Prahou a změnu ÚP hlavního města Prahy.

Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006). Studie místních komunikací vypracovaná ing.arch. Petrem Preiningerem s názvem „Studie dopravní obsluhy JV segmentu Prahy“ z října 2004, byla jedním z posuzovaných návrhů dopravního řešení sledovaného území v rámci ÚP VÚC a vybraná varianta je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). Do ZÚR Středočeského kraje byl záměr převzat na základě §187 odst.2 SZ.

Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí bude součástí dokumentace EIA. Opatření budou promítnuta do DÚR.

Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1 a k území Milíčovského lesa se nepřibližuje.

V měřítku zpracování hodnocení SEA (1:100 000) nebyly identifikovány vlivy na tato území.
<b>Ing. Tomáš Janák, Environmentální vzdělávací centrum, o.s., Husovo nám. 18, 584 01 Ledec nad Sázavou, č.j. 084847/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)
<b>Alena Janoušková, Na návsi 11, Horoušánky, č.j. 098143/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Olga Janoušková, Marcel Janoušek Ambroz, Průběžná 22, Horoušany, č.j. 097978/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Tomáš Jelínek, Kolovratská 58, Praha 10, Magdalena Jelínková, Doubravčická 2205, Praha 10, č.j. 098235/2011/KUSK</b>

1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>JP Park a.s., Komunardů 36 170 00 Praha7, č.j. 085888/2011/KUSK</b>
1. připomínka: K předložené dokumentaci podáváme tímto námitku. Ta se týká navržené trasy nového elektrického vedení VVN 400 kV TR Výškov-TR Řeporyje, která je v dokumentaci ZÚR označena jako koridor pro veřejně prospěšnou stavbu E01. Navrhujeme, aby byla prioritně projednávána náhradní trasa stavby E01, která využije trasy stávajících vedení 110 kV u Třebonic a Řeporyjí.
Odůvodnění připomínky: Důvodem pro podání připomínky je náš nesouhlas s navrženou trasou koridoru. Tento koridor je veden na jižním a západním okraji katastrálního území Jinočany. V tomto území leží i dva pozemky parc. č. 507/9 a 582/2 ve vlastnictví naší společnosti. Tyto pozemky o celkové výměře 35 852 m <sup>2</sup> jsou platným územním plánem obce Jinočany určeny jako obytné území. Navrhovaný koridor pro stavbu E01 tak zcela jasně nerespektuje územní plán obce a v případě výstavby vedení VVN 400 kV v současné trase by došlo ke zjevnému znehodnocení pozemků v našem vlastnictví.
<b>Vypořádání připomínky:</b> ZÚR zpřesňují koridor E10 (převzatý z PÚR 2008) pro vedení VVN 400 kV TR Výškov – TR Řeporyje jako koridor pro veřejně prospěšnou stavbu E01. Záměr byl standardně vyhodnocen „Vyhodnocením vlivů na udržitelný rozvoj území“ včetně SEA a NATURA. Byly posuzovány tři varianty, z nichž tato byla vybrána jako celkově nejlepší i podle vyjádření DO. Dle dohody s MPO i investorem (závěr z jednání dne 19. 8. 2011) bude šířka koridoru předmětného vedení v úseku jižně Červeného Újezdu po hranice Prahy zúžena na 200 m. Tím nebude zasahovat zastavěné území obcí i územními plány stanovené zastavitelné plochy obcí Chrástany a Jinočany.
<b>Miloš Junek, U Parku 422, 278 01 Kralupy nad Vltavou, č.j. 087408/2011/KUSK</b>
1. připomínka: (pozn.: připomínky se týkají části 4. „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PUR a vymezení ploch a koridorů krajského významu“, bod 4.1.1.4 „Letecká doprava“ k záměrům uvedeným v bodech (132) (134), dotčené k.ú.: k.ú. Svárov u Unhoště v obci Svárov, LV 335) unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)

<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)</p>
<p><b>Markéta Kaňková, Jiří Koubek, Na vyhlídce 80, Horoušanky, č.j. 098268/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Alena Kapitánová, Bc. Jiří Kapitán, Mgr. Jan Kapitán, Diviznová 191/4, 10400, Praha 10 – Křeslice, č.j. 086080/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>Zasíláme připomínky k Zásadám územního rozvoje Středočeského kraje, konkrétně k části 7.1, "Veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravy".</p> <p>V této části je uvedena veřejně prospěšná stavba D054, "Koridor propojení Vestec (II/603) -Újezd (DI), tzv. Vestecká spojka". Tato stavba je velmi kontroverzní a její přínos diskutabilní. Proto žádáme, aby koridor pro tuto stavbu byl z tohoto dokumentu vyjmut. V následujících odstavcích uvádíme několik argumentů pro podporu tohoto požadavku.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vestecká spojka dále umožní rozšiřování komerčních zón v těsném okolí Prahy a bude mít za následek nárůst dopravy a výstavbu komerčních objektů v těsném sousedství cenných přírodních lokalit (Milíčovský les a rybníky Hrnčířské louky, Průhonický park, přírodní park Botič-Milíčov). Vliv vestecké spojky na tyto lokality navíc není dostatečně posouzen.</li> <li>2. Dopravní zátěž plynoucí z realizace vestecké spojky a plánované dálnice D3 při současné pravděpodobné absenci stavby "Pražský okruh, stavba PO 511 (úsek I/12-D1)" v termínu realizace vestecké spojky není dostatečně posouzena.</li> <li>3. Tato dopravní zátěž může vyvolat tlak na pokračování vestecké spojky od Újezda směrem severovýchod, kolem Milíčovského lesa, Křeslic a Petrovic. Pro realizaci tohoto pokračování existuje volný koridor. Považujeme proto za nutné, aby tato varianta byla posouzena, včetně jejích dopadů.</li> <li>4. Nebyla posouzena možnost nulového řešení, tzn. dopravní řešení bez realizace vestecké spojky a křižovatky Exit 4 na DI. Nebyly posouzeny ani</li> </ol>

hotové variantní studie dopravní obslužnosti daného území, např. již několik let existující studie zpracovaná Ing. arch. Petrem Preiningerem.

5. Tato stavba byla za účelem studie EIA rozdělena na dvě části: MZP214 (VESTECKÁ SPOJKA v úseku Západní komerční zóna Průhonice - silnice II/603) a MZP208 (Exit 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice (ZKZP). Obě dosud nebyly schváleny a jsou opakovaně vráceny k přepracování. To ukazuje na celkově podprůměrnou kvalitu dokumentace k vestecké spojkě a potažmo zpochybňuje smysluplnost projektu vestecké spojky jako takové (není vůbec jisté, zda EIA pro vesteckou spojku bude kdy schválena).

#### **Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006) a je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). Jiné řešení vyžaduje dohodu s hlavním městem Prahou a změnu ÚP hlavního města Prahy.

Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006). Studie místních komunikací vypracovaná ing. arch. Petrem Preiningerem s názvem „Studie dopravní obsluhy JV segmentu Prahy“ z října 2004, byla jedním z posuzovaných návrhů dopravního řešení sledovaného území v rámci ÚP VÚC a vybraná varianta je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). Do ZÚR Středočeského kraje byl záměr převzat na základě §187 odst.2 SZ.

Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí bude součástí dokumentace EIA. Opatření budou promítnuta do DÚR.

Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1 a k území Milíčovského lesa se nepřibližuje.

V měřítku zpracování hodnocení SEA (1:100 000) nebyly identifikovány vlivy na tato území.

#### **Karlštejnská a.s., Karlštejnská 9, Jinočany, č.j. 084060/2011/KUSK**

##### **1. připomínka:**

Z uvedených důvodů jasně vyplývá, že záměr vybudování koridoru VVN v navrhované trase byl předem připraven bez ohledu na negativní dopad do struktury zasaženého území ve všech rovinách, od oblasti obecné využitelnosti krajiny, jejího hospodářského a společenského směřování až po majetkové dopady do vlastnických práv fyzických i právnických osob, proto spoluvlastníci dotčených pozemků nesouhlasí se záměrem vedení koridoru VVN v navrhované trase a tímto navrhuje zrušení navrhované trasy koridoru VVN v celém rozsahu.

##### **Odůvodnění připomínky:**

- Spoluvlastník zásadně nesouhlasí s návrhem na vydání územního rozhodnutí pro umístění stavby a využití území pro uvedenou stavbu na území spoluvlastněných nemovitostí - pozemků, které jsou zapsány v katastru nemovitostí jako orná půda - způsob ochrany zemědělský půdní fond.
- Spoluvlastník ve svých důvodech vycházel ze skutečnosti, že stavba je uvažována na území pozemků, ke kterým má spoluvlastnické právo a nadále se stavebním záměrem výstavby koridoru VVN nesouhlasí pro rozpor s regulativy územního plánu obce Jinočany.

- Umístění stavby v urbanisticky nedotčené krajině by mohlo vést ke snížení hodnoty dotčených pozemků a mohlo by vyvolat potřebu následných opatření a změnu ve způsobu hospodaření či obecnému užívání krajinného rázu a v neposlední řadě by mohla být ohrožena bezpečnost osob, nebo by mohlo dojít ke škodám na dotčených pozemcích spoluvlastníka.
- Spoluvlastník se dále domnívá, že byla porušena jeho práva a tedy namítá, že byla porušena procesní pravidla ve věci samé a tudíž skutkový stav nemá oporu ve správním spise, a domnívá se, že navrhovatel měl o souhlasu či nesouhlasu vést samostatné správní řízení.
- Podle názoru spoluvlastníka postupem navrhovatele došlo k nezákonnému závěru a vydání návrhu na umístění VVN, zejména tím, že není žádný záznam o provedeném šetření, které by hodnotilo opatření, která by musel vlastník dotčených pozemků v konkrétním případě strpět či vykonat a v jaké změně ve způsobu hospodaření na zemědělské půdě či snížení ekonomické hodnoty pozemků by v důsledku stavby VVN došlo. Jsme toho názoru, že by ještě před rozhodnutím o umístění VVN na cizích pozemcích by měla být dána možnost se k podkladům o umístění (záměrům) vyjádřit.
- Návrhem na umístění VVN bez předchozího jednání s dotčenými subjekty zřejmě došlo k zásahu do práv vlastníků pozemků a vlastníci pozemků neměli možnost se adekvátně bránit.
- S předloženým návrhem na umístění koridoru VVN nelze souhlasit ani z důvodů zásadního znehodnocení rozvojových záměrů obcí, jak jsou vyjádřeny v jejich územních plánech, které byly řádně nákladně projednány se všemi dotčenými orgány včetně příslušného krajského úřadu. Projednávaná trasa VVN prochází zastavěnými částmi sídel a zároveň i prokazatelně maří možnosti využití ploch, v platných územních plánech určených pro další jejich rozvoj.
- Z návrhu trasy VVN nevyplývá skutečnost, že by byla trasa variantně připravována na pražském území ani není zdůvodněno, proč se přednostně nevyužívá stávající trasy vedení 110 kV. K posouzení dotčeným účastníkům takto zásadního vedení koridoru VVN nebyly předloženy žádné další varianty ani nabylo předloženo náležité odůvodnění potřebnosti navrhované trasy VVN.
- Rovněž lze namítat porušení záměrů územních plánů obcí na jejich rozvoj v souvislosti s plánem rozvoje a výstavby na pozemcích, které již slouží záměrům developerským společnostem a možnosti ohrožení plánované výstavby obecní infrastruktury.

V případě konkrétních pozemků ve spoluvlastnictví společnosti se navíc jedná o zjevný a nezákonný pokus výrazně poškodit zájmy vlastníků, neboť dotčené pozemky jsou stabilizovány a byla uzavřena se zahraničním developerem předběžná smlouva o jejich prodeji a výstavbě, dle schválených zásad územního plánu obce Jinočany. Případná způsobená škoda bude uplatňována vlastníky pozemků vůči navrhovateli tohoto záměru.

#### **Vypořádání připomínky:**

ZÚR zpřesňují koridor E10 (převzatý z PÚR 2008) pro vedení VVN 400 kV TR Výškov – TR Řeporyje jako koridor pro veřejně prospěšnou stavbu E01. Záměr byl standardně vyhodnocen „Vyhodnocením vlivů na udržitelný rozvoj území“ včetně SEA a NATURA. Byly posuzovány tři varianty, z nichž tato byla vybrána jako celkově nejlepší i podle vyjádření DO. Dle dohody s MPO i investorem (závěr z jednání dne 19. 8. 2011) bude šířka koridoru předmětného vedení v úseku jižně Červeného Újezdu po hranice Prahy zúžena na 200 m. Tím nebude zasahovat zastavěné území obcí i územními plány stanovené zastavitelné plochy obcí Chrášťany a Jinočany.

**Ing. Milan Kašpárek, Jizerní Vtelno 1, 29431 Krnsko, č.j. 085031/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

Obchvat obce Jizerní Vtelno - silnice I/16 (ozn. VPS: D027 ) je po 40 letech po původním záměru konečně zařazen do plánu, ale není prioritou. Žádám o zařazení obchvatu obce Jizerní Vtelno na první místo mezi prioritami dopravních staveb.

**Odůvodnění připomínky:**

Mám zásadní připomínku k článku 4.13. Etapizace a s ní propojenou mapou priorit ve Středočeském kraji. Z uvedeného plyne, že materiál byl zpracován politicky a ne odborně. Dokládám to tím, že obchvat obce Jizerní Vtelno - silnice I/16 (ozn. VPS: D027 ) je sice po 40 letech po původním záměru konečně zařazen do plánu, ale není prioritou. V materiálu je napsáno např.: Kritické jsou úseky Nymburk - Krchleby a Smilovice - Luštěnice. Obchvat Luštěnic je před zahájením a to Luštěnicemi vede rovná, široká silnice se zelenými postraními pruhy a chodníky po obou stranách. Podobná situace je i na dalších „prioritních“ úsecích, kde není žádná dopravní závada. Obcí Jizerní Vtelno se srovnatelnou intenzitou dopravy, především kamionové, vede úzká silnička, která naprosto nevyhovuje předpisům o silnici 1. třídy, má celkem pět prudkých zatáček. Celkem ve třech z nich musí kamion zastavit a s velkými problémy se vyhýbá s protijedoucím. Kamióny často naráží do domů ležících přímo u komunikace. Troufám si tvrdit, že podobná situace na silnici 1. třídy se jinde v celém kraji nenajde. Přesto obchvat obce byl zařazen až dodatečně a není prioritou!

**Vypořádání připomínky:**

Do priorit na silnicích I.třídy byly zařazovány trasy republikového významu a další úseky připravované investorem – ŘSD ČR. Rozsah uvedených prioritních staveb je daleko větší než možnosti realizace v horizontu 10 -15 let. V případě záměru přeložky I/16 v prostoru Jizerního Vtelna se jedná o významný záměr, který je třeba nadále sledovat také v územním plánu.

**Jan Khuna, Gabriela Khunová, Horoušanky 29, č.j. 097994/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Odůvodnění připomínky:**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Jar. Kocourková, Střížkovská 549, Praha 9, č.j. 098006/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<b>Miloš Konečný, Zdiměřice 60 Jesenice, č.j. 098374/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p> <p>Nesouhlas se zařazením koridoru pro Vesteckou spojku do Zásad územního rozvoje.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Zásadně nesouhlasím se zařazením koridoru pro Vesteckou spojku do Zásad územního rozvoje. Tato Vestecká spojka je nejen zcela zbytečná, ale pro život občanů na jižním okraji Prahy a v navazujících obcích zcela škodlivá. Exhalace a hluk, které by plynuly z dopravy po této silnici, by značně zhoršily životní podmínky a zdravotní situaci tisíců zdejších občanů. Systém by přece měl být příznivý nejen k běžné přírodě, ale také k občanům. Vždyť přece vše do děláme se děje pro lidi, jinak naše činění nemá smysl.</p> <p>Také se povídá, že celá akce je vyvolána jen a pouze snahou několika jedinců zhodnotit své pozemky v této trase. Copak je zisk několika jedinců postaven nad život a zdraví tisíců občanů?</p> <p>Věříme tedy, že zvítězí lidskost a zdravý rozum a že k realizaci tohoto záměru nedojde. Tento názor sdílí celá skupina občanů obce Zdiměřice (Jesenice) v části přilehlé k Praze 4 – Hrnčiče.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení <u>radiálních</u> vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.</p> <p>ZÚR nenavrhují pokračování Vestecké spojky severovýchodně dálnice D1, dále je pro radiální vztah využívána stávající D1. V územním plánu hlavního města Prahy žádné pokračování Vestecké spojky není.</p> <p>ZÚR žádné komerční zóny nenavrhují.</p> <p>Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1 a k území Milíčovského lesa a rybníkům se nepřibližuje.</p>

Koridor pro stavbu byl posouzen ve „Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA při zpracování ZÚR. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí bude součástí dokumentace EIA. Opatření budou promítnuta do DÚR.

V závěrech hodnocení SEA je uvedeno:

Při vymezování koridoru v navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu záměru na ŽP (EIA/SEA) věnovat pozornost zejména:

- Minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí;
- Zajištění prostupnosti silničního tělesa v místě křížení s regionálním biokoridorem;
- Minimalizaci rozsahu záboru ZPF.
- V kapitole 7 (projektová opatření) je dále uvedeno:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší), je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v procesu EIA.

Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí jsou součástí dokumentace EIA.

**Krajský úřad Kraje Vysočina, Odbor územního plánování a stav. řádu, Žižkova 57, 587 33 Jihlava, 085471/2011/KUSK**

1. připomínka:

V návrhu ZÚR SK vymezená územní rezerva koridoru pro vysokorychlostní trať je v souladu s územní rezervou pro VRT vymezenou ve vydaných Zásadách územního rozvoje kraje Vysočina (ZÚR KrV).

**Odůvodnění vypořádání připomínky: - - -**

2. připomínka:

V návrhu ZÚR SK vymezená územní rezerva koridoru pro modernizaci tratě č.230 (dle zpracované studie „Tes, modernizace trati Brno-Havlíčkův Brod-Kolín“) není v souladu s trasou ve vydané ZÚR KrV. V rámci probíhající aktualizace ZÚR KrV bude tato studie do návrhu zapracována a tím bude zajištěna návaznost tohoto koridoru.

**Odůvodnění vypořádání připomínky: - - -**

3. připomínka:

Republiková rozvojová osa Praha-Jihlava-Brno (OS5) je v souladu s ÚPD kraje.

**Odůvodnění vypořádání připomínky: - - -**

4. připomínka:

Upozorňujeme na nesoulad s vydanými ZÚR KrV, kde je vymezen koridor územní rezervy pro rozšíření dálnice D1 v šířce ochranného pásma, který na území Středočeského kraje nepokračuje.

<p><b>Odůvodnění vypořádání připomínky:</b></p> <p>Ministerstvo dopravy jako DO nepožadovalo zapracování tohoto záměru do ZÚR v žádné fázi pořizování ZÚR.</p>
<p>5. připomínka:</p> <p>Koridor pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba (dle PUR 2008 – DV1) je v souladu s vydanou ZÚR KrV.</p>
<p><b>Odůvodnění vypořádání připomínky: - - -</b></p>
<p>6. připomínka:</p> <p>V ZÚR SK je vymezen koridor územní rezervy pro vedení 110 kV Čáslav – hranice kraje směr Golčův Jeníkov, který ovšem v ZÚR KV nemá pokračování. Ani v návrhu aktualizace ZÚR KV není tento koridor zapracován, neboť nebyl v rámci konzultace.</p> <p>Zprávy o uplatňování ZÚR vznesen požadavek na jeho pokračování do TR Golčův Jeníkov.</p>
<p><b>Odůvodnění vypořádání připomínky:</b></p> <p>Po konzultaci s investorem záměru – ČEZ Distribuce a. s. (dne 31. 10. 2011) – bude koridor pro vedení 110 kV TR Čáslav – TR Golčův Jeníkov, který byl převzat beze změny z ÚP VÚC Střední Polabí, ponechán v návrhu ZÚR v kategorii územní rezerva.</p>
<p><b>Ing. Pavla Krauskopfová, Ing. Luboš Krauskopf, Popovice 1, Brandýs.n.L-St. Boleslav, č.j. 098488/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka</p> <p>Nesouhlasíme s tím, že místní část Popovice nebyla do plochy sídelní krajiny. Upozorňuji na rozpor mezi výkresy I.1 a I.3. I. 1 – Rozvojová oblast republikové úrovně, I. 3 – Krajina republikově vyvážená.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Obáváme se, že by tato skutečnost mohla mít negativní vliv na řešení 1. územního plánu pro městskou část Popovice, zejména v umístování staveb do obytného území nevhodných jako jsou např. sklady a objekty průmyslové a zemědělské velkovýroby.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Zařazení do krajiny relativně vyvážené, i když je v rámci rozvojové oblasti OB1 Praha, znamená stanovení odlišných podmínek oproti krajině sídelní.</p> <p>ZÚR v odst. (219) stanovují tyto zásady pro plánování změn v území a rozhodování o nich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dosažení relativně vyváženého poměru ekologicky labilních a stabilních ploch;</li> <li>a) změny využití území nesmí narušit relativně vyváženou krajinu nebo zabránit dosažení vyváženého stavu.</li> </ul> <p>Pro krajinu sídelní navrhuje ZÚR následující zásady:</p>

(209) ZÚR stanovují tyto zásady pro plánování změn v území a rozhodování o nich:

- b) vytvářet kvalitní obytný standard sídelní krajiny;
- c) změny využití území nesmí snižovat obytný standard krajiny sídlení a likvidovat či znehodnocovat její existující krajinářské hodnoty.

Z citovaných zásad vyplývá, že zařazení do krajiny sídelní nepředpokládá možnost umístění nevhodných staveb do obytného území.

**Prof. MUDr. Miloslav Kršiak, DrSc., Rasova 834/2, 149 00 Praha – Háje, č.j. 086071/2011/KUSK**

1. připomínka:

Připomínky k dokumentaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Odůvodnění připomínky:

- Dokumentace neposuzuje dostatečně vliv dopravy plynoucí z funkce Vestecké spojky jako spojnice dálnic.
- Neposuzuje možnost pokračování Vestecké spojky kolem Milíčovského lesa v trase původního dálničního okruhu JVK.
- Není dostatečně posouzen vliv záměru na chráněná území (Milíčovský les a rybníky, Hrnčířské louky, Průhonický park, přírodní park Botič-Milíčov).

Dovoluji si uvést vlastní zkušenost z této oblasti: ačkoliv bydlíme za Milíčovským lesem (Rasova ul.) už dnes slyšíme hluk z dálnice D1, po dostavbě Vestecké spojky a dálniční křižovatky u Újezdu to může být jen horší, nemluvě po možné stavbě jejího pokračování kolem Milíčovského lesa.

**Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

ZÚR nenavrhují pokračování Vestecké spojky severovýchodně dálnice D1, dále je pro radiální vztah využívána stávající D1. V územním plánu hlavního města Prahy žádné pokračování Vestecké spojky není.

ZÚR žádné komerční zóny nenavrhují.

Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1 a k území Milíčovského lesa a rybníkům se nepřibližuje.

Koridor pro stavbu byl posouzen ve „Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA při zpracování ZÚR. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí bude součástí dokumentace EIA. Opatření budou promítnuta do DÚR.

V závěrech hodnocení SEA je uvedeno:

Při vymezování koridoru v navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu záměru na ŽP (EIA/SEA) věnovat pozornost zejména:

- Minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí;

- Zajištění prostupnosti silničního tělesa v místě křížení s regionálním biokoridorem;
- Minimalizaci rozsahu záboru ZPF.

V kapitole 7 (projektová opatření) je dále uvedeno:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší), je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v procesu EIA.

Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí jsou součástí dokumentace EIA.

**Ing. Petr Kubík, Praha 1, Královská 1086/14, Václav Komrská, Růžena Komrsková, Datlová 292, Jesenice, Zdiměřice 252 42, Václav Havlík, Jesenice, Za Rybníkem 560, PSČ 242 52, Milena Havlíková, Do Polí 1079, Jesenice, PSČ 252 42, č.j. 098446/2011/KUSK, 086153/2011/KUSK**

1. připomínka:

Připomínky směřují proti návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a to zejména proti části související a týkající se řešení trasy přeložky silnice č. II/101 tzv. trasy přivaděče k dálnici D11 (dále označováno jako „přivaděč“). Připomínky směřují proti navrhované variantě, která mění zásadním způsobem původní návrh trasy přivaděče z roku 1974 a platný územní plán obce Horoušany.

Odůvodnění připomínek:

Výše uvedení vlastníci dotčených pozemků se domáhali již v roce 2009 u obce Horoušany a u Středočeského kraje vyjádření k tomu, zda mají tyto subjekty v plánu realizovat výstavbu přivaděče jinak, než jak je plánováno již od roku 1974 přes starou Část Horoušan tj. zcela mimo lokalitu „Za Panskou zahradou“, jejíž součástí jsou i výše označené parcely. Uvedli důvody, proč mají z případné jiné varianty, než jak je plánováno již od roku 1974 obavy a upozorňovali na možné důsledky změny trasy přivaděče přes lokalitu „Za Panskou zahradou“. Uváděli, že bude-li trasa skutečně vedena přes danou lokalitu, pak může dojít k tomu, že budou narušena jejich vlastnická práva, znehodnoceny investice, významným způsobem negativně zasažena místní flóra a fauna.

I přes připomínky výše uvedených vlastníků však byly dokončeny varianty vedení trasy přes zájmovou lokalitu a tyto budou projednány v rámci návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území dne 2.5.2011.

Výše uvedení vlastníci nesouhlasí s návrhem vedení trasy přivaděče tak, jak je plánováno v rámci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, které budou projednávány dne 2.5.2011 a navrhuje, aby kraj od dalších kroků vedoucích k realizaci navrhovaných variant zcela ustoupil. Případnou realizaci výstavby budou znehodnoceny investice do nákupu pozemků v dané lokalitě, do výstavby rodinného bydlení, budou však dotčeny i zájmy obecně veřejné. Např. se lze důvodně obávat, že bude zásadním způsobem narušen stávající biokoridor ÚSES, což znamená smrt či vyhynutí řady živočichů a znehodnocení vegetace, narušen krajinný ráz údolní nivy Horoušanského potoka, budou zasaženy zdroje pitné vody a chráněných ložiskových území nerostných surovin - žáruvzdorných jílů v západní části od Horoušan. Bude omezena možnost využitelnosti zeleně pro stávající i budoucí obyvatele, volnost jejich pohybu a kvalita jejich života nadměrným hlukem a vibracemi, neb dle navrhované varianty nelze splnit hlukové normy pro dotčené zastavěné území přiléhající plánované trase vedení přivaděče.

Ze všech výše uvedených důvodů nemohou výše uvedení vlastníci dotčených pozemků v lokalitě „Za Panskou zahradou“ souhlasit s navrhovanými variantami vedení trasy přivaděče silnice č. II/101 přes lokalitu „Za Panskou zahradou“ tj. mezi Horoušany a Horoušánkami a vznáší tyto připomínky k

návruhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

### **Vypořádání připomínky:**

Na základě požadavků obcí Horoušany, Jirny a města Úvaly na změnu trasování silnice II/101 zakotvené ve schváleném ÚP VÚC Pražského regionu (vedoucí v bezprostřední blízkosti nové zástavby v Horoušánkách) pořídil Odbor dopravy KÚ Středočeského kraje vyhledávací studii „II/101, přeložka“ (zpracovanou firmou Pontex spol. s r.o. v prosinci 2008), v níž byla ověřena v podrobném měřítku (hlavně 1:5 000) možnost variantního vedení silnice východně od části obce Horoušanky a navrženo trasování (byly navrženy dvě varianty, které se liší jen nepatrně). Již v průběhu pořizování studie bylo ze strany dotčených obcí (a vzniklých občanských sdružení) opakovaně a důrazně požadováno vedení ve variantách východních. Studie také porovnávala stávající variantu (z ÚP VÚC Pražského regionu) s nově navrhovanými z různých hledisek jak enviromentálních, tak stavebně technických a nákladových. Závěrem vyhodnocení bylo, že obě varianty jsou možné, obě jsou rovnoměrně zatíženy výhodami a nevýhodami s malou preferencí východních variant. Dotčené 3 obce jednoznačně vyjádřily podporu východní variantě.

Ve zpracovaném návrhu ZÚR byla silnice II/101 uvažována variantně (západní D064a vers. východní D064b). Obě varianty byly standardně vyhodnoceny z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území včetně SEA a vyhodnocení NATURA. Takto byla dokumentace předložena dotčeným orgánům v rámci společného jednání a projednání vyhodnocení (dle § 37 odst. 2 a 4 SZ).

Dotčené orgány (hlavně MŽP a KHS) jednoznačně preferovaly var. východní. Obě varianty byly standardně vyhodnoceny z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území včetně SEA a vyhodnocení NATURA.

Posouzení variant, zpracované v průběhu pořizování ZÚR:

Varianta D064a je vedena od dálnice D11 východně od obce Jirny a dále prostorem mezi Novými Jirny a Horoušanky, kde se v krátkém úseku přimyká k současné trase, od které se opět odklání a pokračuje do uvažované mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/12. Ve variantním řešení D064b je trasa silnice vedena východně od Horoušánek. Trasa bude řešena jako dvoupruh. Náklady na výstavbu jsou u obou variantách srovnatelné.

Základní rozdíl obou variant je možnost etapové výstavby u základní varianty D064a, a to v první etapě od dálnice D11 po napojení na současnou trasu severně od Úval. Navazující úsek je možné vybudovat až v časově delším odstupu, protože tento úsek je v podstatě dlouhodobě využitelný. Zároveň řešení dle varianty D064a umožní dobré napojení zástavby Nových Jíren a Horoušánek bez zvýšení dopravního zatížení navazujících komunikací. Při variantním řešení je toto území napojeno prostřednictvím silnice II/10164 mezi Horoušanky a Horoušany, což znamená zvýšení dopravního zatížení na průjezdu Horoušanky. Zároveň s tím zůstane větší část dopravní zátěže od Úval severním směrem ve stávající trase silnice II/101. Varianta D064b časově váže na realizaci nové trasy silnice I/12 včetně obchvatu Úval.

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant z hlediska jejich vlivu na životní prostředí (dále ŽP) a předpokládaných vlivů na obyvatelstvo doporučilo vyhodnocení SEA preferovat jako variantu výslednou – variantu „východní“ D064b. Tato varianta je hodnocena příznivěji z hlediska vlivu na obyvatelstvo, ovzduší, přírodu a krajinu a z hlediska vlivu na horninové prostředí. Toto rozhodnutí bylo v té době podpořeno skutečností, že varianta D064a je vedena v blízkosti Klánovického lesa, který plní funkci rekreačního zázemí okolních sídel. Vložení nové liniové stavby do tohoto prostoru by znamenalo další fragmentaci území, snížení faktoru pohody v dotčeném území a narušení vazeb okolních sídel vůči Klánovickému lesu.

**Kučera Antonín, RNDr. Kučerová Hana ,U Lužického semináře 1293, Praha 1; Kučerová Lydie, Hradešinská 25, Praha 10, č. j. 087363/2011/KUSK**

#### 1. připomínka:

Požadujeme, aby byl koridor pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice - Jílové - Mezno z návrhu ZÚR vypuštěn a nahrazen koridorem stavby D3 varianta východní nebo variantou nulovou.

#### Odůvodnění připomínky:

##### 1. Rozpor s ustanovením § 187 odst. 2 SZ

Podle ustanovení § 187 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. krajský úřad prověří ÚP VÚC z hlediska aktuálnosti jednotlivých záměrů a splnění kritérií jejich nadmístního významu. Záměry vyhovující uvedeným hlediskům převezme bez věcné změny do návrhu ZÚR projednaných s DO. Záměr Koridor pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice - Jílové - Mezno byl převzat bez projednávání a vyhodnocení vlivů na životní prostředí z ÚP VÚC PR.

U uvedeného záměru je postup podle ustanovení § 187 odst. 2 SZ nezákonný, neboť není splněna podmínka aktuálnosti. Záměr koridoru dálnice D3 doznal od konce roku 2006 (nabytí účinnosti ÚP VÚC PR) významných změn: 1. došlo ke změně obou variant záměru dálnice D3 ve Středočeském kraji, včetně stanovení celé řady nových subvariant záměru. Východní varianta (dříve Promika) byla celá přepracována, a to jak trasováním, tak změnou zařazení z rychlostní komunikace na dálnici; 2. došlo k vyhlášení EVL Dolní Sázava a EVL Minartice; 3. došlo k masivní výstavbě objektů k bydlení a změnám ÚPD obcí, která umožňuje výstavbu objektů k bydlení a výstavbu komerčních objektů a skladovacích ploch v blízkosti koridoru dálnice D3. Z tohoto důvodu je třeba nově vyhodnotit limity navrhovaného funkčního využití koridoru stavby D005, zejména z hlediska emisí hlukové zátěže, znečištění ovzduší, zásahu do krajiny a krajinného rázu, zásahu do vlastnických práv dotčených obyvatel a z hlediska dopravní potřeby záměru.

Především je třeba posoudit a vyhodnotit obě aktualizované a podstatně upravené varianty záměru stavby dálnice D3 ve Středočeském kraji, včetně jejich nově stanovených subvariant. Požadujeme proto, aby koridor pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice - Jílové - Mezno byl posouzen včetně projednání s dotčenými orgány a dotčenými osobami ve standardním procesu tvorby územně plánovací dokumentace.

#### Vypořádání připomínky:

Záměr byl převzat byl převzat z územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okresu Benešov v souladu s výše uvedeným ustanovením, ale byl posouzen stejným způsobem jako ostatní prvky návrhu zásad územního rozvoje včetně vyhodnocení vlivu na životní prostředí (vyhodnocení vlivu ÚPD jako koncepce – tedy SEA). Přebíraný záměr je aktuální - v současné době např. probíhá proces EIA k dokumentaci pro ÚR. Potvrzuje to i postoj Ministerstva dopravy jako DO, který ani při projednávání návrhu Zadání ani při společném jednání k návrhu ZÚR nepožadoval změnit koridor pro dálnici D3.

Skutečnost, že během pořizování ZÚR Středočeského kraje probíhá proces EIA o vlivu stavby dálnice D3 na životní prostředí – v mnohem větší podrobnosti, se subvariantami a se srovnávací „východní“ variantou nezakládá povinnost pořizovateli ZÚR, aby tento proces prováděl souběžně s mnohem méně podrobnými nástroji. Domníváme se, že výsledek procesu EIA může sloužit jako podnět pro případnou změnu koridoru.

K bodu 1: tedy uvádíme, že z pohledu pořizování ZÚR ke „změně variant“ nedošlo.

K bodu 2: vliv koridoru pro dálnici D3 na EVL byl autorizovanou osobou posouzen, jak v ZÚR, tak již v ÚP VÚC okresu Benešov.

K bodu 3: koridor pro dálnici D3 je závazně určen v územních plánech velkých územních celků a již dlouho před tím byl zohledňován prostřednictvím Ministerstva dopravy, Okresních úřadů Benešov a Praha – západ do územních plánů obcí. Rozvoj jednotlivých sídel je proto na rozdíl s variantou

Promika dlouhodobě koordinován. Snaha dojít ke shodě s požadavky MŽP v r. 2004 vedla k požadavku na částečné opuštění koridoru var. stabilizované a nahrazení var. Zenkl – Vyhnálek. To vyvolalo mezi dotčenými obcemi velkou nevoli, která vyvrcholila až meziresortním sporem v režimu stavebního zákona a výše uvedeným rozhodnutím vlády o určení var. stabilizované.

Význam dálnice D3 pro obsluhu jižní části Pražského metropolitního regionu je zvýšený i proto, že v území jižně od Prahy bude využívána i hromadnou autobusovou dopravou, neboť kvalitní železniční spojení v tomto koridoru není možné.

ZÚR přebírají trasu dálnice D3 ze schváleného ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov. O výběru koridoru pro dálnici D3 ve variantě stabilizované rozhodla vláda ČR na svém zasedání dne 14. 12. 2005 při řešení rozporu (dle § 136 dříve platného SZ) mezi Středočeským krajem a MŽP v rámci pořizování ÚP VÚC okresu Benešov (usnesením č. 1643/2005).

Tuto trasu, tzv. stabilizovanou, navrhl a dlouhodobě (od poloviny 70. let) sleduje Ředitelství silnic a dálnic ČR. Varianta Zenkl - Vyhnálek vznikla v gesci MŽP v r. 2001 a mj. potvrdila průchod dálnice dolním Posázavím v trase varianty stabilizované. Varianta Promika, jejíž vznik iniciovaly několik obcí a občanská sdružení nesouhlasící s variantou stabilizovanou, v podstatě využívá stávající silnici I/3 s odbočením u Senohrab ve dvou subvariantách se samostatným zaústěním na silniční okruh kolem Prahy. Posouzení variant bylo projednáno i za účasti obcí a veřejnosti z okresů Praha-východ a Praha-západ. V rámci pořizování uvedených ÚP VÚC byly koridory nadstandardně posouzeny a vyhodnoceny podle řady parametrů s rozdílným významem vliv jednotlivých variant na životní prostředí, vč. vlivu bariérového efektu jednotlivých variant dálnice na migraci volně žijících živočichů a vlivu na ekologicky stabilní části krajiny s vyšší hodnotou krajinného rázu. Varianty trasy dálnice D3 byly posouzeny rovněž z hledisek dopravně inženýrských a dopravně technických.

Ze závěrů posouzení SEA ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vyplývá, že z komplexního vyhodnocení vlivů na životní prostředí, je jako nejvhodnější hodnocena varianta stabilizovaná. Je nutné zdůraznit, že bylo třeba vyhodnotit varianty i z ostatních hledisek – environmentálních, dopravně urbanistických a sociálně ekonomických - ne pouze z hlediska ochrany přírody a krajiny tak, aby se řešení co nejvíce přibližovalo zásadám trvale udržitelného rozvoje.

*Poznámka:*

*V září 2011 byl dokončen Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., zpracovatel posudku: Ing. Josef Tomášek, CSc. Mníšek pod Brdy. Předmětem posudku je dokumentace vlivu záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí. Na str.90 v kap. Závěr se uvádí: „Návrhy v obou koridorech vycházejí v koncovém podrobném hodnocení velmi podobně a je podstatné, které hledisko bude zvoleno jako převažující. Přesto považujeme za průkazné, že z hlediska celkových vlivů na životní prostředí je západní koridor mírně vhodnější.“ Lze proto konstatovat, že ani nejnovější poznatky ohledně vlivů D3 na životní prostředí nezpochybnilly správnost původní volby západní varianty.*

Odůvodnění připomínky:

## 2. Rozpor s článkem 3 odst. 2 a článkem 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES

Podle článku 3 odst. 2 směrnice č. 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na ŽP (dále je „směrnice SEA“) se mají posuzovat mimo jiné všechny plány a programy, které se připravují v odvětvích dopravy a územního plánování, pokud stanoví rámec pro budoucí schválení záměrů uvedených v příloze směrnice 85/337/EHS.

Směrnice SEA požaduje posouzení celého plánu, neumožňuje nějakou část vyjmout a neposoudit. Směrnice obsahuje přechodné ustanovení pouze ve vztahu k plánům, u nichž byl první formální akt uskutečněn před 21. červencem 2004. O takový program se ale v případě návrhu ZÚR Středočeského

kraje nejedná. Jestliže podstatné infrastrukturní projekty nebyly zahrnuty do zprávy (dokumentace) a nebyly posouzeny, jedná se postup v rozporu se směrnicí.

Podle článku 5 odst. 1 směrnice SEA musí být součástí posouzení plánů a programů dle článku 3 též posouzení „rozumných náhradních řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu“. Žádné variantní řešení koridoru D005 však vyhodnocení SEA neobsahuje. Za takové rozumné náhradní řešení je třeba považovat kromě východní varianty koridoru D3 též variantu nulovou (s využitím realizace záměrů D013 až D016 a D007).

### **Vypořádání připomínky:**

Nelze souhlasit s tvrzením námitky, že se jedná o rozpor s článkem 3 odst. 2 a článkem 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES, protože dokumentace Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se zabývá celkovým rozvojem kraje i s tím souvisejícími navrženými záměry, které posuzuje z hlediska všech tří pilířů udržitelného rozvoje.

Varianty byly posouzeny v rámci zpracování dokumentací ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov. O variantě bylo rozhodnuto vládou dne 14. 12. 2005 při řešení rozporu (dle § 136 stavebního zákona) mezi Středočeským krajem a MŽP v rámci pořizování ÚP VÚC okresu Benešov (usnesením č. 1643/2005).

ZÚR Středočeského kraje přebírá (ve smyslu ust. §187, odst. 2 SZ) bez věcné změny vymezení koridoru pro výstavbu dálnice D3 dle schválených ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov.

Kapacitní propojení Prahy s jižní částí republiky v ose Praha (se samostatným vstupem na území hlavního města) – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště (st. hranice) je sledováno jako součást celostátní koncepce rozvoje dopravních sítí cca od 1. poloviny 70. let. Variantní řešení koridoru dálnice D3 na území Středočeského kraje bylo z hlediska vlivů na životní prostředí posouzeno v rámci územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okresu Benešov<sup>13</sup>

Požadavek variantního řešení tohoto propojení na území Středočeského kraje uplatnilo MŽP v rámci projednávání konceptů územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov. Na jednání se zástupci pořizovatele obou ÚPD<sup>14</sup> dne 22.10. 2001 na MŽP došlo k dohodě, že v obou územních plánech budou prověřena alternativní řešení vyplývající ze studií, které byly na objednávku MŽP, resp. občanských sdružení zpracovány až po dokončení obou konceptů ÚP VÚC:

- Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru;<sup>15</sup>
- Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část konceptu návrhu<sup>16</sup>

Zároveň na tomto jednání MŽP potvrdilo, že do procesu stabilizace koridoru již nevнесе žádné další varianty. Tento závěr MŽP potvrdilo ve svém

<sup>13</sup> Varianty dálnice D3 na území VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov – dopracovaná verze (Atelier T-plan s.r.o., 04/2003)

<sup>14</sup> Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Středočeského kraje

<sup>15</sup> Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS, s.r.o. České Budějovice

<sup>16</sup> Atelier PROMIKA, 04/2002

stanovisku ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov (čj. 2439b/OPVŽP/01AM ze dne 27.9. 2001) a následně ve stanovisku ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu (čj. 710b/OPVŽP/02MS ze dne 27.5. 2002).

Na podkladě stanovisek MŽP ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu a ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov byly pro posouzení vybrány tyto varianty:

- varianta „stabilizovaná“ = koridor D3 dle dlouhodobé přípravy ŘSD ČR a dle konceptů ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov;
- varianta „Zenkl – Vyhnálek“ = dle studie Ing. Zenkla a RNDr. Vyhnálka<sup>17</sup> včetně dílčích subvariant „Drachkovské“ a „Chvojenské“ v úseku Benešov - Bystřice a západní a východní u Miličína;
- varianta „PROMIKA“ = dle studie Atelieru Promika<sup>18</sup> včetně dílčích subvariant Říčanské spojky, obchvatu Benešova a úseku Olbramovice - Miličín;
- varianta „nulová“ = stávající dvoupruhová silnice I/3 s pouze s dílčí sledovanou přestavbou (tj. neúplné MÚK v úseku Mirošovice – Benešov na úplné, rozšíření silnice v prostoru Benešova na kategorii S 11,5, obchvat Olbramovic v kategorii S 11,5).

Z výsledků hodnocení vyplynulo, že varianta stabilizovaná představuje (v porovnání se současným stavem) nejlepší řešení ve vztahu k ochraně obyvatelstva a obytné zástavby před negativními vlivy dopravy (imisní zátěž ovzduší, hluková zátěž) a to jak z hlediska vlastního vedení koridoru, tak z hlediska snížení dopravní (a tedy i hlukové a emisní) zátěže na navazující silniční síti. Jako nejšetrnější je klasifikována též z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody a ochrany kulturně historických hodnot území. Vedení koridoru ve zcela nové stopě má za následek relativně (v porovnání s ostatními variantami, které více či méně využívají koridor stávající silnice I/3) největší dopady na zájmy ochrany přírody a krajiny. S výjimkou ovlivnění krajinného rázu a zásahu do lesních porostů však nejsou tyto vlivy hodnoceny jako závažné. Problémovým úsekem této varianty je průchod krajinářsky hodnotným a rekreačně silně využívaným územím západně od Jílového u Prahy se zásahem do chatové zástavby v prostoru Kamenná Vrata a Luka p. Medníkem a průchod výhradním ložiskem cihlářské suroviny Dolní Jirčany.

Na základě těchto závěrů byla varianta „stabilizovaná“ zapracována do návrhu obou ÚPD VÚC, které byly po projednání následně schváleny zastupitelstvem Středočeského kraje.

Odůvodnění připomínky:

### 3. Rozpor s ustanovením § 19 odst. 2 SZ a směrnicí SEA

Podle ustanovení § 19 odstavce 2 SZ je úkolem územního plánování vyhodnocení vlivů ZÚR na vyvážený vztah územních podmínek pro příznivé ŽP, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území (dále jen "vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území"); jeho součástí je posouzení vlivů na životní prostředí (tzv. SEA) a posouzení vlivů na EVL nebo ptačí oblast (tzv. naturové hodnocení), pokud orgán ochrany přírody svým stanoviskem takový vliv nevyloučil.

Vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR Středočeského kraje neobsahuje posouzení vlivů záměru D005 dálnice D3 na Evropsky významnou lokalitu (EVL) Dolní Sázava, CZ0213068, jehož hlavním předmětem ochrany jsou hořavka duhová (*Rhedeus sericeus amarus*) a velevrub tupý (*Unio crassus*), v jeho části přemostění Sázavy (v obou variantách). Při délce mostu přes 1000 m ve výšce 110 m, v těžko přístupném prostředí lze očekávat významný negativní vliv

<sup>17</sup> Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru (Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS s.r.o. České Budějovice, 07/2001)

<sup>18</sup> Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část koncept návrhu (Atelier PROMIKA, 04/2002)

výstavby takového mostu na předmět ochrany EVL Dolní Sázava. Ostatně, Krajský úřad Středočeského kraje ve stanovisku EIA záměru dálnice D3 nevyloučil významný vliv a požaduje podrobnější informace o „podobě mostního tělesa a způsobu jeho výstavby“. Stejně tak není posouzen vliv záměru D005 na EVL Minartice, přestože toto EVL leží ve velmi těsné blízkosti koridoru D3. Toto posouzení však chybí, v Hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti na str. 22 je u koridoru D005 uveden otazník. Tento způsob „posouzení“ směrnice SEA neumožňuje.

#### **Vypořádání připomínky:**

K rozporu s ustanovením § 19 odst. 2 SZ nedošlo. Vliv koridoru pro dálnici D3 na EVL byl autorizovanou osobou posouzen, jak v ZÚR (viz např. str. 22 „Hodnocení vlivů koncepce na EVL a PO“), tak již v ÚP VÚC okresu Benešov. Skutečnost, že během pořizování ZÚR Středočeského kraje probíhá proces EIA o vlivu stavby dálnice D3 na životní prostředí – v mnohem větší podrobnosti, se subvariantami a se srovnávací „východní“ variantou nezakládá povinnost pořizovateli ZÚR, aby tento proces prováděl souběžně s mnohem méně podrobnými nástroji. Bylo zpracováno vyhodnocení SEA, takže např. argumentovat zjišťováním informací „o podobě mostního tělesa a způsobu jeho výstavby“ je zcela irelevantní. Domníváme se, že výsledek procesu EIA může sloužit jako podnět pro případnou změnu koridoru v rámci aktualizace ZÚR.

V rámci vyhodnocení vlivů ZÚR na trvale udržitelný rozvoj bylo provedeno vyhodnocení vlivů na EVL a PO. Během tohoto hodnocení nebylo zjištěno, že by záměr D005 v koncepci měl významně negativní vlivy na EVL ani PO. Byl konstatován pouze tzv. „možný negativní vliv“, který nevyklučuje, že v podrobnějším měřítku významný vliv konstatován být může. Přemostění Sázavy je technicky realizovatelné tak, aby nedošlo k vlivům na hořavku a velevruba. Také vlivy na EVL Minartice není možné hodnotit jako významně negativní – šířka koridoru 600 m umožňuje lokalizaci bez vlivů, problém migrace kuněk je technicky řešitelný.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **4. Absence vyhodnocení vlivů z hlediska jejich lokalizace**

Vyhodnocení SEA koridoru pro umístění stavby D005 nepostihuje vlivy na ŽP s ohledem na jejich lokalizaci. Je zřejmé, že právě u záměrů liniových staveb se vlivy v jednotlivých částech území mohou lišit. Někde mohou být pozitivní, jinde negativní a různá bude i míra závažnosti vlivů. Pokud jde o koridor pro umístění stavby D005, ten je hodnocen jako jeden koridor, přičemž se jedná kapacitní silniční tah, který v některých úsecích prochází industriálně urbanizovaným územím (napojení na SOKP), nezastavěným územím, zastavěným územím s velmi blízkou obytnou rezidenční zástavbou (Libeň, Jílové u Prahy atd.), nebo územím s přírodním parkem (PP Střed Čech a lokalitou soustavy Natura 2000 (EVL Dolní Sázava a EVL Minartice). Jednotlivé části koridoru mají specifické vlivy a předložené tabulkové hodnocení toto vůbec nerespektuje. Hodnocení příslušného atributu celého koridoru je tak provedeno pouze jedním číslem či údajem. Hodnocení je tak naprosto paušální, hrubě zavádějící, bez konkrétní vypovídací hodnoty.

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení SEA bylo zpracováno v souladu se zákonem č.183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Pro hodnocení byla využita metodiky běžně používaná pro hodnocení obdobných koncepčních materiálů. Hodnocení vlivů na životní prostředí je metodicky založeno na hodnocení celého obsahu ZÚR ve stejné míře podrobnosti, dané měřítkem tiskových výstupů výkresové části (měřítko 1:100 000). Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky ŽP ve všech případech vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a

významnosti. Míra podrobnosti hodnocení včetně kvantifikace jejich rozsahu a významnosti odpovídá míře podrobnosti, v jaké je konkrétní jev (záměr / požadavek) v rámci ZÚR definován nebo vymezen.

Odůvodnění připomínky:

5. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů

Vyhodnocení SEA koridoru pro umístění stavby D0005 dálnice D3 Jesenice-Jílové-Mezno neobsahuje vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, které tento záměr bude mít ve spojení s jinými záměry, což odporuje zákonu EIA, směrnici EP a Rady 2001/42/ES (směrnice SEA) a stavebnímu zákonu. Je zcela zásadní synergický a kumulativní efekt s dalšími kapacitními dopravními stavbami, zejména Silničním okruhem kolem Prahy, IV. Železničním koridorem (D204 a D205) a koridory pro umístění stavby D013 až D016 (silnice I/3). Tyto informace o kumulativních a synergických vlivech však v SEA k ZÚR vyhodnoceny nejsou, což odporuje zákonu EIA, směrnici EP a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“) a stavebnímu zákonu, Povinnost posouzení vyplývá z ustanovení § 2 zákona EIA, bodu f), přílohy č. I. směrnice SEA a z bodu 5 přílohy ke stavebnímu zákonu.

**Vypořádání připomínky:**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textově a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část- výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

Odůvodnění připomínky:

6. Poddolované území a CHLÚ v Jílovém u Prahy, archeologické naleziště zlatohorního revíru

Oblast kolem Jílového u Prahy je charakteristická svým poddolováním a častými propady starých důlních děl. Mnohé štoly na Jílovsku ani nejsou zaneseny v mapách. V plánované trase dálnice rovněž leží chráněné ložiskové území zlata, které je podřízeno režimu horního zákona. Vedením dálnice touto oblastí hrozí vážné riziko propadu poddolovaného území. Soudní znalec v oboru staveb na poddolovaném území Ing. František Polášek v roce 1996 zpracoval znalecký posudek poddolovaného území v trase dálnice D3 – citace: „tento úsek trasy dálnice nelze pro stavbu použít.“ Oblast je zařazena mezi tzv. „poklesové kotliny“, nelze vyloučit ani způsobení mimořádné události náhlého propadu. Ve vyhodnocení SEA zcela chybí jakékoliv návrhy opatření na zmírnění vlivů realizace záměru na tyto aspekty.

**Vypořádání připomínky:**

Zpracovatel SEA upozorňuje na průchod koridoru poddolovaným územím a chráněným ložiskovým územím a požaduje řešení na úrovni zpracování navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu stavby na životní prostředí. Technická opatření proti negativním vlivům starých důlních děl jsou známa. Navrhnu a použijí se až na základě inženýrsko-geologických průzkumů přímo v místě stavby. Není to úkolem ZÚR v měřítku 1:100 000. (viz příloha č. 2.1).

Odůvodnění připomínky:

7. Střet záměru s výhradním ložiskem cihlářské hlíny v Dolních Jirčanech a absence jeho vyhodnocení

Koridor pro umístění D005 dálnice D3 Jesenice-Jílové-Mezno prochází největším ložiskem cihlářské hlíny v ČR. Průchod dálnice přes ložisko cihlářské hlíny bude znamenat podstatné zvýšení nákladů na realizaci investice a další negativní ekonomické důsledky ve formě znehodnocení části ložiska vysoce kvalitní cihlářské hlíny. Důsledkem bude buď znemožnění těžby na části ložiska, přes které dálnice povede, nebo finančně a časově náročný přesun cihlářské hlíny. Kromě zvýšených finančních nákladů nastanou i potíže právního charakteru se statusem chráněného ložiskového území podle předpisů horního práva. To může vyvolat další časovou prodlevu v realizaci koridoru D005. Zároveň tento střet s významným veřejným zájmem na nerostném bohatství ČR není ve Vyhodnocení SEA dostatečným způsobem posouzen. Zejména není řešeno umístění mezideponie cihlářské a jak bude zabezpečena ochrana takto vytěžené suroviny před vysoušením, které by znamenalo její naprosté znehodnocení. Chybí též posouzení možnosti realizace mezideponie s ohledem na platné a účinné nařízení obce Psáry č. 5/2006 o stavební uzávěře. Článek 3 tohoto nařízení významným způsobem omezuje ukládání cihlářských hlín na mezideponii. V tuto chvíli není znám ani celkový objem suroviny nutné k přetěžení na mezideponii.

**Vypořádání připomínky:**

Zpracovatel SEA na výše uvedený střet upozorňuje (příloha 2.1) a v kap. 7 stanovuje toto opatření:

Vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do stanovených dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území, zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace objemu zásob vázaných v ochranném pilíři stavby.

Zpracovatel SEA upozorňuje na průchod koridoru výhradním ložiskem cihlářské hlíny v Dolních Jirčanech a požaduje řešení na úrovni zpracování navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu stavby na životní prostředí. Varianta stabilizovaná byla vybrána i se znalostí rozsahu tohoto ložiska. Ložisko cihlářských hlín je tak obrovské, že dobývání může být omezeno stavbou dálnice až ve velmi vzdáleném časovém horizontu. Je proto předčasné v ZÚR řešit, zda se mají hromady hlíny zvlhčovat, či jak mají být vysoké. Je reálná možnost odpisu zásob pod pilířem stavby. Podmínkou by pak bylo zajištění přístupu k další části ložiska za dálnicí.

Odůvodnění připomínky:

8. Koridor je veden extrémně náročným terénem

Oblast Posázaví, přes kterou je koridor D005 dálnice D3 veden, má výrazně členitý terén. Především se to týká hlubokého údolí řeky Sázavy, které by vyžadovalo přemostění o délce více jak 1 kilometr ve výšce přes 100 metrů. Dalším mostem s délkou přes 1 km je most přes Zahořanský potok. Tato trasa také předvídá množství dlouhých tunelů pro prostoupení složitým terénem. Celkově je tato trasa vedená v členitém terénu finančně mnohem nákladnější než její alternativní varianta tzv. „východní“. Kromě zbytečného předražení je tato technicky obtížná varianta bezpochyby i časově náročnější.

**Vypořádání připomínky:**

Varianta byla komplexně prověřena včetně technického řešení a vybrána jako nejvýhodnější.

Odůvodnění připomínky:

#### 9. Rozpor se zájmem na rozvoji turistického a přírodního potenciálu oblastí

Koridor D005 Dálnice 03 je veden esteticky a přírodně cenným územím, které se vyznačuje minimálními zásahy do krajiny a jejích ekostabilizačních funkcí. V oblasti je vyhlášen přírodní park Střed Čech. Vedení dálnice D3 oblastí Dolního Posázaví a Neveklovska by poškodilo ráz krajiny a její turistickou atraktivitu. Dolní Posázaví je nejbližší rekreační oblastí na jih od Prahy. Tato oblast ekonomicky těží z přírodně orientovaného turismu. Výstavba dálnice a s ní související infrastruktury bude mít negativní vliv na zachování a rozvoj přírodně orientované turistiky této oblasti.

#### **Vypořádání připomínky:**

Jako každá obdobná stavba, bude dálnice skutečně znamenat zásah do krajiny. Veškerá zpracovávaná dokumentace od ZÚR až po DÚR a dokumentaci EIA navrhuje stavbu pokud možno co nejcitlivěji k hodnotám krajinného rázu i k přírodním hodnotám. Z těchto dokumentací vyplývá řada opatření k minimalizaci veškerých negativních vlivů.

Z hlediska dostupnosti rekreačně cenných území, bude její přínos ve zlepšení dopravních vazeb Jílovska a Neveklovska ve vztahu k Praze a zlepšení dostupnosti rekreačního potenciálu Dolního Posázaví a zejména východní části Středního Povltaví a Sedlčanska.

#### Odůvodnění připomínky:

##### 10. Hluková zátěž

Existující hluková studie, která je součástí dokumentace EIA pro záměr dálnice D3, prokazuje překračování závazných hlukových limitů u koridoru D005 dálnice D3 ve venkovním chráněném prostoru staveb stanovených nařízením vlády č. 148/2006 Sb., a to i v případě realizace protihlukových stěn.

#### **Vypořádání připomínky:**

Trasa je vedena z velké části vedena v dostatečné vzdálenosti od sídel, tak aby vliv na osídlení byl minimalizován. Z tohoto hlediska je tato varianta výrazně výhodnější než ostatní posuzované. V rámci následné dokumentace (DÚR) budou navržena taková technická opatření, která vyloučí případné překračování závazných hlukových limitů.

#### Odůvodnění připomínky:

##### 11. Imisní zátěž

Z dostupných rozptylových studií k dokumentaci EIA pro záměr dálnice D3 je patrné, že může docházet k překračování denních imisních limitů pro prachové částice PM<sub>10</sub>, zejména v místech zaústění portálů tunelů.

#### **Vypořádání připomínky:**

Případné překračování denních imisních limitů pro prachové částice PM<sub>10</sub> bude sledováno příslušnými orgány hygieny, které budou navrhopat potřebná opatření. V rámci technického řešení budou vytvořeny podmínky pro minimalizaci tohoto negativního jevu. Vzhledem k relativně malému kontaktu s osídlením bude i tento vliv omezen na minimální počet obyvatel.

Odůvodnění připomínky:

#### 12. Zásah do chráněných vodních zdrojů

Koridor D005 podstatným způsobem negativně ovlivní chráněné vodní zdroje k odběru pitné vody, zejména v oblasti Neveklovska. V dokumentaci EIA k záměru dálnice D3 Středočeská je předpokládán negativní vliv záměru na hydrogeologické poměry.

#### Vypořádání připomínky:

V rámci následné dokumentace (DÚR) budou navržena taková technická opatření, která vyloučí nebo omezí případné negativní vlivy na chráněné vodní zdroje.

Odůvodnění připomínky:

#### 13. Zásah do zemědělského půdního fondu

Podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, aby ochrana ZPF byla při územně plánovací činnosti prováděná podle zvláštních předpisů 6) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti ÚPD a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany ZPF a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na ZPF, a to srovnáním 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 ZPF (dále jen „vyhláška ZPF“), podle níž zpracovatelé ÚPD již při zpracování konceptů řešení postupují v souladu s požadavky, které byly uplatněny příslušnými orgány ochrany ZPF 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 vyhodnocení SEA k záměru D005, který má negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

#### Vypořádání připomínky:

Tento koridor stejně jako ostatní byl standardně vyhodnocen při zpracování ZÚR. V rámci ÚP VÚC okres Benešov byl koridor porovnáván s ostatními variantami i z hlediska záboru půdního fondu.

Odůvodnění připomínky:

#### 14. Zdůvodnění dopravní potřeby, multikriteriální hodnocení záměru

Přestože se záměr koridoru dálnice D3 přes Dolní Posázaví a Neveklovska připravuje již několik desetiletí, nikdy nedošlo k reálnému zhodnocení ekonomického přínosu stavby koridoru dálnice D3 přes Dolní Posázaví a Neveklovska v poměru k nákladům. Vzhledem k významným střetům se zájmy na ochranu nerostného bohatství, ochranu ZPF a PUPFL, ochranu krajinného rázu a prostupnosti krajiny je toto vyhodnocení nejen vyžadováno zákonem (§ 19 odst. 2 SZ), ale je též věcně potřebné a logické, zejména ve vztahu k nedostatku finančních prostředků státu a odsouvání termínů harmonogramu

výstavby, I časové hledisko a návaznost na jiné dopravní stavby, které jsou schopny převzít severozápadní dopravní toky (R4, rekonstruovaná I/3, IV, železniční koridor), je třeba do tohoto multikriteriálního hodnocení zahrnout.

### **Vypořádání připomínky:**

Varianty byly posuzovány komplexně a to několikrát v rámci územně plánovacích a studijních prací. ZÚR potom převzaly výslednou nejvýhodnější variantu (odsouhlasenou vládou ČR v roce 2005). Krajský úřad jako pořizovatel ZÚR musí respektovat úkoly uložené v Politice územního rozvoje 2008 přijaté usnesením vlády č. 929 ze dne 20.7.2009. Zde je v bodech 80 a 98 uloženo vymezit koridor pro dálnici D3 a zajistit jeho územní ochranu. O „dopravní potřebnosti“ tohoto dopravního spojení svědčí i to, že bylo součástí koncepcí Ministerstva dopravy přijatých vládou ČR, ať už to byl Generální plán dopravní infrastruktury (GEPARDI), nebo Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR a je rovněž součástí Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury.

*Shrnující poznámky k odůvodnění vypořádání námítky:*

*ZÚR Středočeského kraje přebírá (ve smyslu ust. §187, odst. 2 SZ) bez věcné změny vymezení koridoru pro výstavbu dálnice D3 dle schválených ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov.*

*Kapacitní propojení Prahy s jižní částí republiky v ose Praha (se samostatným vstupem na území hlavního města) – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště (st. hranice) je sledováno jako součást celostátní koncepce rozvoje dopravních sítí cca od 1. poloviny 70. let. Variantní řešení koridoru dálnice D3 na území Středočeského kraje bylo z hlediska vlivů na životní prostředí posouzeno v rámci územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okresu Benešov<sup>19</sup>*

*Požadavek variantního řešení tohoto propojení na území Středočeského kraje uplatnilo MŽP v rámci projednávání konceptů územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov. Na jednání se zástupci pořizovatele obou ÚPD<sup>20</sup> dne 22.10. 2001 na MŽP došlo k dohodě, že v obou územních plánech budou prověřena alternativní řešení vyplývající ze studií, které byly na objednávku MŽP, resp. občanských sdružení zpracovány až po dokončení obou konceptů ÚP VÚC:*

- *Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru;<sup>21</sup>*
- *Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část konceptu návrhu<sup>22</sup>*

*Zároveň na tomto jednání MŽP potvrdilo, že do procesu stabilizace koridoru již nevnesou žádné další varianty. Tento závěr MŽP potvrdilo ve svém stanovisku ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov (čj. 2439b/OPVŽP/01AM ze dne 27.9. 2001) a následně ve stanovisku ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu (čj. 710b/OPVŽP/02MS ze dne 27.5. 2002).*

*Na podkladě stanovisek MŽP ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu a ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov byly pro posouzení vybrány tyto varianty:*

- *varianta „stabilizovaná“ = koridor D3 dle dlouhodobé přípravy ŘSD ČR a dle konceptů ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov;*
- *varianta „Zenkl – Vyhnálek“ = dle studie Ing. Zenkla a RNDr. Vyhnálka<sup>23</sup> včetně dílčích subvariant „Drachkovské“ a „Chvojenské“ v úseku Benešov -*

<sup>19</sup> Varianty dálnice D3 na území VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov – dopracovaná verze (Atelier T-plan s.r.o., 04/2003)

<sup>20</sup> Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Středočeského kraje

<sup>21</sup> Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS, s.r.o. České Budějovice

<sup>22</sup> Atelier PROMIKA, 04/2002

*Bystřice a západní a východní u Miličína;*

- *varianta „PROMIKA“ = dle studie Atelieru Promika<sup>24</sup> včetně dílčích subvariant Říčanské spojky, obchvatu Benešova a úseku Olbramovice – Miličín;*
- *varianta „nulová“ = stávající dvoupruhová silnice I/3 s pouze s dílčí sledovanou přestavbou (tj. neúplné MÚK v úseku Mirošovice – Benešov na úplné, rozšíření silnice v prostoru Benešova na kategorii S 11,5, obchvat Olbramovic v kategorii S 11,5).*

*Z výsledků hodnocení vyplynulo, že varianta stabilizovaná představuje (v porovnání se současným stavem) nejlepší řešení ve vztahu k ochraně obyvatelstva a obytné zástavby před negativními vlivy dopravy (imisní zátěž ovzduší, hluková zátěž) a to jak z hlediska vlastního vedení koridoru, tak z hlediska snížení dopravní (a tedy i hlukové a emisní) zátěže na navazující silniční síti. Jako nejšetrnější je klasifikována též z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody a ochrany kulturně historických hodnot území. Vedení koridoru ve zcela nové stopě má za následek relativně (v porovnání s ostatními variantami, které více či méně využívají koridor stávající silnice I/3) největší dopady na zájmy ochrany přírody a krajiny. S výjimkou ovlivnění krajinného rázu a zásahu do lesních porostů však nejsou tyto vlivy hodnoceny jako závažné. Problémovým úsekem této varianty je průchod krajinářsky hodnotným a rekreačně silně využívaným územím západně od Jílového u Prahy se zásahem do chatové zástavby v prostoru Kamenná Vrata a Luka p. Medníkem a průchod výhradním ložiskem cihlářské suroviny Dolní Jirčany.*

*Na základě těchto závěrů byla varianta „stabilizovaná“ zapracována do návrhu obou ÚPD VÚC, které byly po projednání následně schváleny zastupitelstvem Středočeského kraje.*

**RNDr. Mgr. Jan Kučka, Ph.D., Brixho 1616/16, Praha 6, 162 00,č.j. 085511/2011/KUSK**

1. připomínka:

Proti „Obchvatu Kralup nad Vltavou a především k přeložce silnice II/240“. Jsme rozhodně proti přeložce II/240 vedené mezi biokoridorem Ers a obcí Holubice - Kozinec, obecně pak na k.ú. Holubice - Kozinec. Využijeme všech zákonných prostředků k podání odporu vůči zmíněné komunikaci.

Odůvodnění připomínky:

Připomínáme, že etapa aglomeračního okruhu plánovaná na území obce Holubice je v rozporu s trvale udržitelným rozvojem. Pokud by byl AO takto realizován, budou nenávratně zhoršeny životní úroveň a blahobyt lidí v mezích kapacity ekosystémů při zachování přírodních hodnot a biologické rozmanitosti pro současně a příští generace.

**Vypořádání připomínky:**

Záměr byl převzat ze schváleného ÚP VÚC Pražského regionu dle § 187 odst. 2 SZ.

V úseku silnice II/101 mezi radiálními trasami silnice R7 a dálnicí D8 (v ZÚR se jedná o VPS D057, D058, D059) bylo již dříve zpracováno více variantních řešení (viz koncept ÚP VÚC Pražského regionu). Aglomerační okruh byl navrhován peáží v trase rychlostní silnice R7 až do MÚK Středokluky a odtud v trase dnešní silnice III. třídy s nutným jejím rozšířením na odpovídající parametry, s napojením na navrhovanou novou trasu silnice

<sup>23</sup> Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru (Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS s.r.o. České Budějovice, 07/2001)

<sup>24</sup> Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část koncept návrhu (Atelier PROMIKA, 04/2002)

II/240. Po ní pak bude pokračovat až k rozbočení silnic západně od Debrna a trasa přeložky silnice II/101 bude pokračovat k novému přemostění Vltavy jižně od Kralup nad Vltavou. Východně je pak přes stávající silnici II/608 připojena severně od Kozomína do křižovatky Úžice (D8). Varianta východně od Turska je problematická z důvodu komplikovaného a nákladného řešení vzhledem k terénu (mostní objekty přes příčná údolí), prodlužuje záměr, a tím snižuje dopravní účinnost. Trasa v návrhu ZÚR je navržena ve vzdálenosti několika set metrů od zástavby, nekoliduje s RBC Ers, neovlivňuje přírodní park Okolí Okoře a při průchodu terénní elevací dává možnost částečného zahloubení jako nejúčinnější obraně proti hluku. Pozemkové úpravy měly být vytvořeny tak, aby trasu aglomeračního okruhu respektovaly, protože v této stopě byl plánován již na začátku století (byl zanesen i v územním plánu obce a v ÚP VÚC Pražského regionu). Trasa je vedena rovněž v dostatečné vzdálenosti od vesnické památkové zóny Debrno. V úrovni ZÚR vzhledem k měřítku zpracování (1:100 000) a míře podrobnosti zkoumání odpovídající tomuto měřítku nelze navrhnout opatření (např. protihluková), která jsou charakteristická pro podrobnou dokumentaci (v tomto případě např. pro dokumentaci pro územní řízení, příp. EIA). Jedná se o podrobnosti nad rámec stanoveného obsahu ZÚR (viz Příl. č. 4 Vyhl.). Podmínky výstavby musí být tedy řešeny v podrobnější dokumentaci, v níž již musí být vyřešena uváděná problematika různými (hlavně stavebními) opatřeními.

**Odůvodnění připomínky:**

Připomínáme, že na území lesa Ersu (biocentrum) se nachází bažantnice a útočiště velkých populací černé i vysoké zvěře. Vlivem plánované II/240 lze jednoznačně očekávat významné nežádoucí dopady na výkon práva mysliveckého a dále střety vozidel se zvěří a další škody, to zejména v dosud klidném území mezi Holubicemi a Ersem (navazující biokoridory).

**Vypořádání připomínky:**

Viz výše

**Odůvodnění připomínky:**

Připomínáme, že pozemky v Holubicích pod plánovanou komunikací (II/240) patří místním zemědělcům a ti rozhodně nesouhlasí s jejich prodejem ani v budoucnu. Očekáváme zcela jistě vyvlastňovací soudní spory a s tím spojené následné protahování výstavby.

**Vypořádání připomínky:**

Viz výše

**Odůvodnění připomínky:**

Připomínáme, že komunikace II/240 v přilehlém okolí Holubic povede k zásadnímu narušení krajinného rázu okolí obce Holubice, i proto by bylo lépe znovu zvážit původní alternativní trasu mezi Turskem a Libčicemi, kde by navíc přispěla ke zlepšení dopravní infrastruktury a nenásilně by navazovala na superseverní variantu PO. Tato alternativní varianta (mezi Turskem a Libčicemi) je i ekonomicky přijatelnější a technicky vhodnější - odpadá nutnost stavby mostu u Debrna.

**Vypořádání připomínky:**

Varianty byly posuzovány v průběhu zpracování ÚP VÚC Pražského regionu a výsledná – nejvhodnější varianta byla převzata do ZÚR.

<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Připomínáme, že není zpracována studie EIA na celou trasu II/240, což v tomto případě, dle našeho právního názoru je v rozporu se zákony ČR a obecně dobrými mravy, protože provádění studie EIA po jednotlivých etapách etapy je ryze účelová záležitost umožňující realizovat stavbu i v ekologicky nejcecnější lokalitě s odůvodněním, že už to jinak nelze.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Postup zpracování dokumentace EIA není v kompetenci dokumentace ZÚR.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Připomínáme, že plánovaná přeložka II/240 na k.ú. Holubice - Kozinec je naprosto zřejmé znehodnocení veřejných/EU prostředků, které již byly vynaloženy: na navazující BKC, již provedené KPÚ, Krajem schválená BC – Ers.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Trasa je dlouhodobě stabilizována v ÚP VÚC Pražského regionu a tento fakt musí být respektován při všech záměrech v území.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Připomínáme a namítáme, že II/240 byla zastupitelstvem Holubic odsouhlasena pouze a jen jako jedna ze tří variant. Konečná a v ÚP zanesená varianta nebyla s obcí vůbec konzultována! Při schvalování ÚP VÚC PR nebyla pak námitka obce Holubice proti vedení trasy v k.ú. Kozinec vůbec brána v potaz, s argumentací, že trasa je již zanesena v územním plánu obce Holubice - Kozinec. Toto považujeme za další rozpor s dobrými mravy a zákony ČR.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Územní plány obcí musí být upraveny do souladu s nadřazenou dokumentací.</p>
<p><b>Josef Kuthan, 5. května 833 25301 Hostivice, č.j. 085838/2011/KUSK (připomínky ke k.ú. Hostivice)</b></p>
<p>1. připomínka: <i>(pozn.: připomínky se týkají k.ú. Hostivice)</i></p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Hany Bartoníčkové (č. j. 086863/2011/KUSK)</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Hany Bartoníčkové (č. j. 086863/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Hany Bartoníčkové (č. j. 086863/2011/KUSK)</p>
<p><b>Tomáš Kůtek, Mojžírova 1364, Praha 4, Božena Kůtková, Na Harfě 935/50, 190 00 Praha 9, č. j. 098305/2011/KUSK</b></p>

1. připomínka:
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky:
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b>
vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Letiště Praha a.s., K letišti 6/1019, 160 08 Praha 6, č.j. 086515/2011/KUSK</b>
1. připomínka:
Požadujeme sjednotit terminologii ve vztahu k paralelní dráze.
Odůvodnění připomínky:
Název paralelní dráhy dle současné legislativy zní: Dráha RWY 06R/24L. Dříve používaný název vzletová a přistávací dráha VPD 06R/24L už neodpovídá současně platnému leteckému předpisu.
<b>Vypořádání připomínky:</b>
Terminologie bude v dokumentaci ZÚR sjednocena.
2. připomínka:
V části Návrh, str. 36 a v části SEA, str. 28 požadujeme upravit formulaci "kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže" na "ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže".
Odůvodnění připomínky:
Formulace není jednoznačná, kompenzační opatření a ochranná opatření jsou dva odlišné typy opatření, které nelze souřadně spojovat. Smyslem kompenzačních opatření je nahrazovat vzniklou újmu, například při územním záboru cenné lokality zvláště chráněného území. Pro hlukovou zátěž lze na základě platné legislativy uplatnit ochranná opatření, tzn. taková opatření, která budou směřovat k zachování stávajícího stavu (např. funkce bydlení v ochranném hlukovém pásmu) a vyloučení negativních dopadů daného jevu pomocí technických prostředků (např. zajištění hygienických limitů prostřednictvím zlepšení fyzikálních parametrů užitých stavebních prvků. Kromě toho pro kompenzační opatření zatím v ČR neexistuje platná legislativa.
<b>Vypořádání připomínky:</b>
Připomínka bude akceptována a formulace bude upravena.

3. připomínka:
V části Odůvodnění, strana 39; část VVURÚ, strany 12 a 44 požadujeme sjednotit formulace týkající se budoucího provozu RWY 13/31.
Odůvodnění připomínky:
Dráha nebude po přestavbě dráhového systému uvedena mimo provoz, ale bude využívána ve výjimečných situacích. Ponechání nejednoznačné až rozporné formulace by mohlo vytvořit právní nejistotu v území.
<b>Vypořádání připomínky:</b>
V části Odůvodnění, strana 39; část VVURÚ, strany 12 a 44 budou sjednoceny formulace týkající se budoucího provozu RWY 13/31.
4. připomínka:
V grafické části (všech relevantních výkresech zobrazujících územní rozsah letiště) a v textové části, týkající se veřejně prospěšné stavby D300, požadujeme doplnit rozsah letiště především o světelnou přibližovací řadu a další prostorové zábory plánované přestavby RWY 06L. Doplnit obec a katastrální území Jeneč do výčtu území dotčených veřejně prospěšnou stavbou D300.
Odůvodnění připomínky:
Návrh ZÚR Středočeského kraje přebírá územní rozsah letiště v ploše zakreslené schematickým polygonem v ÚP VÚC Pražský region. Tento polygon byl zakreslen jako předběžná značka a nelze z něj odvozovat budoucí rozsah plánované stavby, nehledě na postupující projektovou přípravu, která stavbu již poměrně exaktně konkretizuje.
<b>Vypořádání připomínky:</b>
Stavba byla převzata z ÚP VÚC Pražského regionu v souladu s §187 zákona č.183/2006 Sb. Vnitřní uspořádání areálu ZÚR neřeší. Umístění světel přibližovací řady je pod podrobností ZÚR a bude řešeno na úrovni ÚP obcí. Obec Jeneč není plochou VPS D300 dotčena.
5. Připomínka:
Zohlednit předpokládané důsledky hlukové zátěže (v územním rozsahu a akustických parametrech daných příslušnou akustickou studií, vypracovanou pro potřeby EIA RWY 06R/24L) ve všech vyhodnoceních vlivů letiště na území.
Odůvodnění připomínky:
<b>Vypořádání připomínky:</b>
Předpokládaná hluková pásma budou zohledněna po schválení generelu letiště do ÚAP a následně při aktualizaci ZÚR převzata jako limity pro ZÚR.
6. připomínka:
Doplnit specifikaci leteckých ochranných pásem letiště. Vyhodnotit zajištění souladu navrhovaných záměrů s ochrannými pásmy letiště (stávajícími i

navrhovanými).
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Grafická část předloženého návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje obsahuje pouze ochranné pásmo s výškovým omezením staveb. Ostatní ochranná pásma, která vychází z platného leteckého předpisu a jsou uvedena níže, jako</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ochranné pásmo se zákazem staveb,</li> <li>- ochranné pásmo proti nebezpečným a klamavým světlům,</li> <li>- ochranné pásmo s omezením staveb vzdušných vedení VN a WN,</li> <li>- ochranná pásma ornitologická,</li> <li>- ochranná pásma leteckých zabezpečovacích zařízení</li> </ul> <p>mají rovněž významný vliv na rozvoj území a je nezbytné je zohlednit při stanovování úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Předpokládána ochranná pásma budou zohledněna po schválení generelu letiště do ÚAP a následně při aktualizaci ZÚR převzata jako limity pro ZÚR.</p>
<p>7. připomínka:</p> <p>Absence zmínky o dosavadní hlukové zátěži z letecké dopravy v analytické části hodnocení SEA (viz kapitola 2.8 Obyvatelstvo - str. 71 a následující) neodpovídá významu problematiky v území.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Formulace: „Míra hlukové zátěže v letovém koridoru je závislá na objemu letecké přepravy, který není v současné době zpracovateli SEA hodnocení znám.“, uvedená v hodnocení SEA na str. 141, neobstojí při existenci podkladů, prognóz a výpočtů, pořízených při projektové přípravě stavby paralelní RWY06R/24L. Proto požadujeme dopracovat hodnocení SEA na základě známého zamýšleného objemu letecké dopravy.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA. Popsány byly vlivy na sledované složky životního prostředí, které lze v měřítku zpracování SEA identifikovat, a které lze v souvislosti s využitím vymezené plochy předpokládat.</p>
<p>8. připomínka:</p> <p>Do výkresové části doplnit rozsah ochranného hlukového pásma letiště, případně doplnit rozhodující izofony rozšířeného dráhového systému.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Připomínka vychází z nutnosti konkretizovat ovlivnění akustické situace již ve fázi koncepce (ZÚR).</p>

<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Předpokládána hluková pásma budou zohledněna po schválení generelu letiště do ÚAP a následně při aktualizaci ZÚR převzata jako limity pro ZÚR. Stávající hlukové ochranné pásmo bude doplněno do koordinačního výkresu.</p>
<p>9. připomínka:</p> <p>Specifikovat prostorová, nejen projektová, opatření ve vztahu k stavbě D300 (upřesnit požadavky Politiky územního rozvoje).</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Zásady územního rozvoje musí upřesňovat Politiku územního rozvoje, nikoli ji jen bez další konkretizace přejímat, respektive opisovat.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Předmětem ZÚR je vymezení areálu pro rozvoj Letiště Praha – Ruzyně, což je zpřesněním PÚR, která jen deklaruje potřebu rozvoje letiště.</p>
<p>10. připomínka:</p> <p>Do části SEA, str. 141 (+ tabulková část) doplnit vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů na životní prostředí (kap. 5.11) a příslušné podkladové tabulky. Vyhodnotit kumulativní a synergické vlivy záměru přestavby dráhového systému letiště (stavba D300), Koridor železniční tratě č.120: úsek Jeneč Letiště Praha Ruzyně (stavba D208), Koridor železniční tratě č. 120: úsek Ruzyně - Kladno (Dubí) (stavba P209), Koridor silničního okruhu kolem Prahy: úsek Ruzyně - Březiněves (D001), Kondor rychlostní silnice R7 (D010), Koridor silnice II/101 a II/240 (D057), případně dalších souvisejících staveb.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>V posouzení SEA ZÚR Středočeského kraje uvedené vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů nelze považovat za dostačující a obhajitelné, neboť se vůbec nezabývá konkrétními vlivy spolupůsobících záměrů.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.</p>
<p>11. připomínka:</p> <p>Doplnit vyhodnocení vlivu na EVL o vyhodnocení provozních důsledků letiště. Předmětem by měly být zejména EVL Kaňon Vltavy u Sedlce a EVL Zákolanský potok.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p>

**Vypořádání připomínky:**

Vliv letiště na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce a EVL Zákolanský potok byl během hodnocení zvažován. Vzhledem ke vzdálenosti (cca 7 km a cca 4,5 km) a charakteru předmětů ochrany (typy přírodních stanovišť, rak kamenáč), které nejsou citlivé na zvýšení hlukové zátěže, nebyly tyto lokality identifikovány jako dotčené.

Také se ve vzdálenosti cca 3 km nachází EVL Obora Hvězda, kde je předmětem ochrany vrkoč útlý. Tento předmět ochrany také nemůže být dotčen v důsledku provozu letiště.

**12. připomínka:**

Dále uplatňuje Letiště Praha, a. s. níže uvedená doporučení a upozornění:

Z důvodů zamezení pochybnostem o umístění dráhy RWY 06R/24L doporučujeme do textové části doplnit fixaci dráhy RWY 06R/24L uvedením zeměpisných souřadnic prahů RWY 06R/24L (označení prahu dráhy — THR):

THR RWY 06R: 50°05'33.43" N 14°14'45.65" E

THR RWY 24L: 50°06'19.91"N 14°17'20.73" E

**Odůvodnění připomínky:****Vypořádání připomínky:**

Tato informace je pod podrobností ZÚR.

**13. připomínka:**

V části Odůvodnění na str. 57 je uvedena délka dráhy RWY 06R/24L 3 200 m. Upozorňujeme že v současně projednávaných dokumentacích, kterými jsou např. posouzení EIA RWY 06R/24L změna Z 939/00 územního plánu hl. m. Prahy nebo aktualizace Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy má dráha RWY 06R/24L délku upravenou na 3 550 m.

**Odůvodnění připomínky:****Vypořádání připomínky:**

V odůvodnění bude údaj o délce dráhy upraven.

**Letiště Vodochody a.s., U letiště 374, Odolena Voda, č. j. 098495/2011/KUSK, 087247/2011/KUSK****1. připomínka:**

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR) nestanovují způsob, jak splnit zásadu ZÚR uvedenou v kap. 2. odd. 11 písm. h) ve znění: „ověřit

možnosti rozvoje letiště Aero Vodochody".

**Odůvodnění připomínky:**

Letiště Vodochody (LV) je neveřejným mezinárodním letištěm se stávajícím provozem 12.000 pohybů letadel za rok, Areál LV se nachází na území více obcí. Předpokládaný rozvoj uvažuje s objemem provozu až 35.000 pohybů za rok a je v současné době projednáván v procesu posuzování vlivu na životní prostředí - EIA. Záměr předpokládá jak stavební úpravy stávajících staveb, tak umístění nových staveb, např. pojezdových drah a terminálu.

Aby bylo možno podle požadavků ZÚR „ověřit možnosti rozvoje letiště Aero Vodochody" bylo by nutno na dobu prověřování dotčené území „stabilizovat", tj. stanovit koridor, tedy území, ve kterém do doby ověření nelze měnit stávající využití území. Protože koridor se týká více než jedné obce, nelze ověřit možnosti rozvoje LV územním plánem jedné obce. Bylo by tudíž nezbytné ověření provést z úrovně kraje, a to nejlépe územní studií. Územní studie by v tomto případě prověřila především dopad do funkčního využití ploch navazujícího území v závislosti na rozvoji LV. Stávající znění „ověřit možnosti rozvoje letiště Aero Vodochody" bez stanovení koridoru způsobí, že v případném územním řízení může být oprávněně uplatněna námitka, že nebyly dodrženy požadavky ZÚR na ověření těchto možností rozvoje, případně toto ověření provedou všechny dotčené obce, ale každá jinak.

Z těchto důvodů navrhuje dvě možné varianty:

buď do kapitoly 4.1.2., což jsou Plochy a koridory nadmístního významu, stanovit do části 4.1.2.3 letecká doprava koridor pro prověření rozvoje LV a do kapitoly 9 stanovit požadavek na prověření změn v území koridoru (rozvoje LV) územní studií. Koridor je nutno vyznačit rovněž v příslušném výkresu, nebo v kap. 2. odd. 11 vypustit písm. h) ve znění: „ověřit možnosti rozvoje letiště Aero Vodochody", a to proto, že záměr lze bez dalšího umístit územním rozhodnutím. Ověření rozvoje bude provedeno v procesu EIA.

**Vypořádání připomínky:**

Zásada ZÚR uvedená v kap. 2. odd. 11 písm. h) ve znění: „ověřit možnosti rozvoje letiště Aero Vodochody", bude vypuštěna.

**připomínka:**

Poznamenáváme, že v textu je nepřesně místo „letiště Vodochody" uvedeno „letiště Aero Vodochody".

**Odůvodnění připomínky:**

**Vypořádání připomínky:**

Textová část dokumentace ZÚR bude upravena podle požadavku.

**Ivana a Miroslav Ludvíkovi, Černíkovice 14, 257 56 Neveklov, č.j. 084976/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Kučery Antonína (č. j. 087363/2011/KUSK)

Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Kučery Antonína (č. j. 087363/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedeného Kučery Antonína (č. j. 087363/2011/KUSK)
<b>Zdeňka Malá, Na Rovině 69, 104 00 Praha-Křeslice, č. j. 084970/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)
<b>Marta Mašterová, Miroslav Maštera, K Poště 23, Praha 10, č.j. 098105/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>MČ Praha Běchovice, Za poštovskou zahradou 479, 19011 Praha 9, č.j. 085864/2011/KUSK</b>
1. připomínka: Doporučujeme řešení zbývající dosud nerealizované části SOKP realizací tzv. „Regionální varianty“, nikoliv varianty „Územní plán“.
Odůvodnění připomínky: Trasa ve variantě „Územní plán“ je:

Nebezpečná – mísením dopravy tranzitní a místní, nebezpečné tunely, málo místa pro umístění křižovatek

Neekologická – fyzické křížení sídelních útvarů (obytné zástavby) a zvláště chráněných území

Neekonomická – 1,1 mld. Kč/km trasy SOKP

V rozporu se zásadami územního plánování a urbanismu – prochází přes zastavěné území hl. m., neumožňuje rozvoj

Trasa v „Regionální variantě“ - z výsledku provedeného hodnocení vyplývá jednoznačně doporučení pro realizaci Trasa v „Regionální variantě“ v celém úseku od R7 po D1 (stavby 518, 519, 520, 510, 511). Trasa SOKP v „Regionální variantě“ využívá asi 2/3 koridoru Aglomeračního okruhu, čímž může dojít k výrazným finančním úsporám investičních prostředků Středočeského kraje na plánovanou výstavbu AO.

#### **Vypořádání připomínky:**

Koridor pro trasu SOKP je dlouhodobě sledován jak v územně plánovací dokumentaci hlavního města Prahy, tak i v ÚP VÚC Pražského regionu. Stabilizaci koridoru předcházelo posuzování řady variant, výsledná varianta byla vyhodnocena jako nejvýhodnější. Koridor aglomeračního okruhu, který je v ZÚR zapracován, neumožňuje a především nevyžaduje vedení kapacitní rychlostní komunikace, a tudíž nemůže být variantou pro SOKP.

#### **MČ Praha Běchovice, Za poštovskou zahradou 479, 19011 Praha 9, č.j. 085855/2011/KUSK**

##### **1. připomínka**

Z uvedených důvodů Městská část Praha - Běchovice žádá, aby koridory pro silnici č. II/101 - aglomerační okruh - v úseku Pacov - Sluštice - Škvorec (0066) a Jirny - Úvaly (0064) a pro silnici I/12 v úseku Škvorec - Úvaly (0021) byly v Zásadách územních rozvoje Středočeského kraje

- namísto kategorie silnice I. třídy (D021) a II. třídy (D066 a D064) vedeny v kategorii rychlostní silnice - R,
- vedeny jako zpřesnění koridoru republikového významu (vymezeného v PÚR) pro umístění stavby silničního okruhu kolem Prahy (R1, SOKP) v segmentu jihovýchod (D1 – D11) na území Středočeského kraje a doplněny o odpovídající vazby na navazující úseky SOKP.

##### **Odůvodnění připomínky:**

V návrhu zásad je stanoven koridor pro silnici Č. II/101 - aglomerační okruh - v úseku Pacov - Sluštice - Škvorec (0066) a Jirny - Úvaly (0064) a pro silnici I/12 v úseku Škvorec - Úvaly (0021).

Jak vyplývá z dále uvedeného, stanovení tohoto koridoru v návrhu zásad (jako koridoru zejména pro silnice II. třídy) je nedostatečné.

Uvedený koridor aglomeračního okruhu je nejvhodnějším a nejprímějším spojením mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy, zejména ve směru východ – západ. Byť je dimenzován pouze pro regionální dopravu, je nepochybné, že ve výše uvedeném úseku bude AO využíván pro tranzitní (a to jak vnitrostátní, tak mezinárodní) dopravu směřující od dálnice D5 (a silnice R1 a dálnic D3 a D1) na dálnici D11 (a silnice I/12 a R10).

Je tedy nezbytné (namísto kategorie silnice I. třídy - D021 - a II. třídy - D066 a D064) vymezit AO v kategorii R, jakož jej i vést jako zpřesnění koridoru republikového významu (vymezeného v PÚR) pro umístění stavby SOKP (R1, SOKP) v segmentu jihovýchod (D1 – D11) na území Středočeského kraje a

doplnit jej o vazby na navazující úseky SOKP.

**Vypořádání připomínky:**

Koridor aglomeračního okruhu, který je v ZÚR zapracován, neumožňuje a především nevyžaduje vedení kapacitní rychlostní komunikace, a tudíž nemůže být variantou pro SOKP. Dopravu v příměstském pražském prostoru generují především aktivity v „kompaktním“ území hlavního města, řešit tyto vazby musí z toho důvodu právě SOKP, který vede po obvodě tohoto území. Aglomerační okruh II/101 zprostředkovává především funkci přivaděčů sídel na radiální trasy.

**Odůvodnění připomínky:**

Je třeba uvést, že nelze počítat s kapacitním propojením ve výše uvedených směrech po nyní v Návrhu ZÚR předvídaném SOKP D1 - Běchovice (- Březiněves), neboť rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010-133, byla zrušena část Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy, a to právě v části textového a grafického vymezení ploch a koridorů stavby Pražský okruh (SOKP), úsek Běchovice - D1 a úsek Březiněves – Horní Počernice.

Vzhledem k výše uvedenému není Silniční okruh kolem Prahy (R1, SOKP) vymezen v úseku dálnice D1 - dálnice D11 - Březiněves v Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy, tj. v současné době v návrhu zásad na území Středočeského kraje vymezené úseky SOKP nenavazují na tyto úseky na území hl. m. Prahy a není důvodu, proč je nevymezit vhodněji, jak je navrhováno v tomto podání.

Je tedy vytvořen předpoklad proto, aby v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje byly vytvořeny předpoklady pro vedení SOKP tak, aby byly respektovány v tomto podání uvedené zásady, tj. zejména vedení tranzitu v dostatečném odstupu od hlavních sídel, což splňuje trasování v již v návrhu zásad vymezených koridorech silnice č. II/101 - aglomerační okruh - v úseku Pacov - Sluštice – Škvorec (D066) a Jirny - Úvaly (D064) a silnice I/12 v úseku Škvorec - Úvaly (D021).

I v případě, že by byla vybudována kapacitní komunikace v trase nyní v návrhu zásad předvídaného silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) D1 - Běchovice (jakože tomu tak vzhledem ke zrušení příslušné části ZÚR Hl. m. Prahy nemusí být), je nepochybné, že uvedená část aglomeračního okruhu na sebe bude stahovat značnou část tranzitní dopravy ve směru východ - západ, na což však v navrhované kategorii - převážně silnice II. třídy - není dimenzována.

**Vypořádání připomínky:**

Územně plánovací dokumentace na území sousedních krajů (hlavního města Prahy a Středočeského kraje) je v různých fázích rozpracovanosti, přesto je třeba dlouhodobě sledované záměry respektovat v obou dokumentacích.

**Odůvodnění připomínky:**

Městská část Praha - Běchovice dále namítá, že návrh zásad odporuje stavebnímu zákonu i nadřazenému nástroji územního plánování - Politice územního rozvoje ČR, a to vzhledem k nevyhovujícímu řešení tranzitní dopravy směřující ve výše uvedených směrech (mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy) kolem hl. m. Prahy.

Řešení v Návrhu ZÚR, které počítá s vedením tranzitní dopravy po SOKP trasovaném po území MČ Praha – Běchovice, a které ve směrech tohoto tranzitu nevymezuje dostatečné kapacitní koridory, je v rozporu se stavebním zákonem a PÚR.

a) Ve schválené Politice územního rozvoje se v kapitole Koridory a plochy dopravní infrastruktury uvádí: "Vymezení: Silniční okruh kolem Prahy (mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy). Důvody vymezení: Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města. Součást TEN-T".

Dále v kapitole Republikové priority (článek 23) je uvedeno: "Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení".

Návrh zásad, počítající mj. s vedením předmětných úseků v těsné blízkosti rezidenčně zastavěného území městské části Praha – Běchovic (Běchovice II, Nová Dubeč) a nevymezující dostatečné koridory pro převedení tranzitní silniční dopravy mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy mimo intenzivně zastavěné části města, je v rozporu se schválenou státní politikou územního rozvoje.

Navíc je-li počítáno s tím, že veškerá uvedená tranzitní doprava bude svedena na jednu komunikaci se silným provozem tranzitním, městským i regionálním (tj. na stávající úsek R1 vedený mezi Počernicemi a Běchovicemi), je tím vytvořeno nové úzké hrdlo, a to navíc v bezprostřední blízkosti zastavěného území města.

Uvedené je zároveň i v rozporu s rozhodnutím EP a Rady č. 1692/96/EC ze dne 23.7.1996, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, ve znění Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1346/2001/EC a č. 884/2004/EC, které je určeno členskými státy a je závazné pro Českou republiku ve všech částech.

b) Vzhledem k výše uvedenému není návrh zásad ani v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

Dle § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území 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 a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

Dle uvedeného ustanovení je tedy nutno vymezovat při územním plánování plochy a koridory tak, aby nedocházelo ke konfliktům ve využívání území, tj. zejména tak, aby byly vymezeny koridory pro dopravu, zejména tranzitní, v dostatečné kapacitě a v dostatečném odstupu od zastavěného území velkých sídel.

Uvedené však právě respektováno není, neboť tím, že nejsou vymezeny dostatečné koridory pro mezinárodní a vnitrostátní tranzitní dopravu (tak, aby nebyla vedena v úzkém hrdlu v těsné blízkosti zastavěných částí hl. m. Prahy), je významně zhoršena kvalita prostředí a hodnota území (a to ačkoli existují variantní trasy, které střety v území v takové míře nevyvolávají).

V daném případě tedy v návrhu zásad absentuje koridor pro převedení transevropské a vnitrostátní tranzitní dopravy vedoucí přes Českou republiku mezi jednotlivými hlavními dálničními a rychlostními tahy vedoucími do a z Prahy (jako součást TEN-T), který by nebyl - v souladu s výše uvedenými požadavky - veden v bezprostřední blízkosti zastavěných území částí hl. m. Prahy a byl od tohoto sídelního útvaru veden v dostatečném odstupu.

**Vypořádání připomínky:**

Koridor pro SOKP má v současné koncepci předpoklady pro přenášení potřebných vazeb. Koridor je v ÚPD dlouhodobě stabilizován, což by mělo vyloučit kolize zejména s plánovanou obytnou zástavbou.

V intenzivně urbanizovaných územích, kterým je rozvojová oblast Praha, obdobně jako v jiných evropských metropolitních regionech prochází nadřazené trasy silniční sítě těmito územími, samozřejmě mimo souvisle zastavěná území měst. Příměstské území Prahy i její některé vnější části vykazují ve srovnání s jinými evropskými aglomeracemi výrazně menší hustotu zalidnění. Přiblížení trasy k některým částem osídlení se nedá při návrhu takové trasy vyhnout. V případě Jenštejna se navíc nejedná o „hlavní centrum osídlení“.

V intenzivně urbanizovaných územích, kterým je rozvojová oblast Praha, obdobně jako v jiných evropských metropolitních regionech prochází nadřazené trasy silniční sítě těmito územími, samozřejmě mimo souvisle zastavěná území měst. Příměstské území Prahy i její některé vnější části vykazují ve srovnání s jinými evropskými aglomeracemi výrazně menší hustotu zalidnění. Přiblížení trasy k některým částem osídlení se nedá při návrhu takové trasy vyhnout. V případě potřeby jsou v konkrétních lokalitách v úrovni DÚR navrhována (i na základě doporučení EIA) opatření k vyloučení nebo omezení možných negativních důsledků záměrů.

#### Odůvodnění připomínky:

V neposlední řadě je třeba uvést, že v návrhu zásad dále absentuje posouzení zvoleného - avšak, jak vyplývá z výše uvedeného, nedostatečného - řešení nároků tranzitní dopravy směřující kolem hlavního města Prahy zejména ve směru východ - západ (a v souvisejících směrech), a to vyhodnocení jak pro území Středočeského kraje, tak pro území dotčené, tj. včetně navazujícího území hl. m. Prahy.

Připomínáme, že dle § 36 odst. 1 zákona Č. 183/2006 Sb. je součástí zásad územního rozvoje i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území; 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. Podle § 37 odst. 1 tohoto zákona musí být návrh zásad vyhodnocen z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území; obsah tohoto vyhodnocení stanoví příloha č. 5 k vyhlášce Č. 500/2006 Sb.

V této souvislosti je třeba připomenout, že vzhledem k překročení nejvýše přípustných hlukových limitů (viz např. hlukové mapy pro území městské části) je na území Městské části Praha - Běchovice překročeno únosné zatížení území (§ 5 zákona Č. 17/1992 Sb.), neboť je překročena přípustná míra zatěžování hlukem stanovená hlukovými limity, a to způsobem ohrožujícím zdraví a životní prostředí obyvatel. Stanovené limity hluku jsou přitom stanoveny jako nepřekročitelné. Stejně tak je možno poukázat na čl. 35 odst. 3 Listiny základních práv a svobod, podle kterého nikdo nesmí ohrožovat ani poškozovat životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.

V návrhu zásad zcela absentuje posouzení zohledňující výše uvedené, tj. zohledňující nutnost vymezení kapacitního koridoru pro tranzitní dopravu tak, aby byla vedena v dostatečném odstupu od stávajících sídel, a to zvláště těch, kde je již v současné době překročeno únosné zatížení území.

Vyhodnocení návrhu zásad na životní prostředí a na udržitelný rozvoj území tedy není dostatečné a úplné a neodpovídá požadavkům uvedených předpisů.

#### Vypořádání připomínky:

Stavba byl standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí bude součástí dokumentace EIA, respektive DÚR.

<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Lze shrnout, že právě pořizování ZÚR, jako generačně nového koncepčního dokumentu stanovícího podmínky pro stavební činnost na dlouhé návrhové období, je nástrojem, v němž by měly být všechny výše uvedené skutečnosti řádně posouzeny a zohledněny tak, aby byly naplněny cíle a úkoly územního plánování dle zákona č. 183/2006 Sb.</p> <p>Jak vyplývá z výše uvedeného, právě v nesouladu s požadavky stavebního zákona a s dalších dokumentů je nevytvoření kapacitního koridoru pro tranzitní dopravu směřující od dálnice D5 (a silnice R1 a dálnic D3 a D1) na dálnici D11 (a silnice I/12 a R10), ačkoli jeho vytvoření je odůvodněno již existujícími přepravními zátěžemi (které dále vzrostou po vybudování dálnice D3 a silnice I/12), a to ačkoli existuje vhodná (již v návrhu zásad vytyčená) trasa.</p> <p>Věříme, že vše výše uvedené bude řádně zohledněno v rámci pořizování zásad územního rozvoje, které mají sloužit právě k vymezení koridorů staveb tak, aby nedocházelo k uvedených střetům v území.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Návrh dopravního systému vycházel z modelu dopravní zátěže zpracovaného až k horizontu 2030 a navrhovaný systém je schopen tyto zátěže přenášet. Sčítání dopravy z roku 2010 prokázalo na většině úseků významný pokles zatížení.</p>
<p><b>MČ Praha Běchovice, Za poštovskou zahradou 479, 19011 Praha 9, č.j. 085851/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Ilony Bervicové (č. j. 088089/2011/KUSK)</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Ilony Bervicové (č. j. 088089/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Ilony Bervicové (č. j. 088089/2011/KUSK)</p>
<p><b>MČ Praha Ďáblice, Květnová 553/52, 182 02 Praha – Ďáblice, naše č.j. 094293/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Ilony Bervicové (č. j. 088089/2011/KUSK)</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Ilony Bervicové (č. j. 088089/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p>

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Ilony Bervicové (č. j. 088089/2011/KUSK)

**MČ Praha – Křeslice, Štychova 2, 104 00 Praha 10, č.j. 085889/2011/KUSK**

1. připomínka:

Požadujeme, aby byl koridor pro umístění stavby D054 - propojení Vestec (II/603) - Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka (bod 142 odst. 114), z Návrhu ZÚR vypuštěn.

(dotčené území: okres Praha - západ, hl. m. Praha, obce Jesenice, Průhonice, Vestec, Praha, k.ú.: Šeberov, Zdiměřice u Prahy, Hole u Průhonic, Vestec u Prahy, Újezd, Křeslice, Petrovice, Uhřetěves)

Odůvodnění připomínky:

1. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů koridoru D054

Vyhodnocení SEA koridoru pro umístění stavby D054 - propojení Vestec (II/603) - Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka (bod 142 odst. 114) neobsahuje vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, které tento záměr má ve spojení s jinými záměry. Účelem Vestecké spojky je dle návrhu ZÚR funkce přivaděče od Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) k dálnici D1. Vzhledem k zaústění Vestecké spojky na SOKP v blízkosti zaústění plánovaného koridoru dálnice D3 by Vestecká spojka (coby nezaplatněná silnice II. třídy, projektovaná jako čtyřpruh) 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.

Dálnice D3 by přivedla do jediného bodu (k Vesteckému přivaděči) další tranzitní dopravu z jihu ČR a velké části Evropy a dle předběžných studií má jít o cca 50 000 aut denně. Vestecká spojka představuje směrem na D1 téměř přímé napojení D3 směrem do centra Prahy.

Po zprovoznění Vestecké spojky by vznikl tlak na její další prodloužení od dálnice D1 dál na severovýchod kolem Milíčovského lesa, Křeslic a Petrovic v původní tzv. krátké variantě okruhu označované JVK. Tak by tato komunikace zcela suplovala Silniční okruh kolem Prahy v uvedeném segmentu a stala by se jeho „zkratkou“. Vestecká spojka i komunikace jako její možné pokračování od dálnice D1 dál na severovýchod by byla postupně obsazována komerčními, skladovými a industriálními objekty, případně obytnými celky s levnými byty a tím by její dopravní zatížení ještě několikanásobně narostlo. Mnoho obchodních společností, zabývajících se výstavbou uvedených objektů, skoupilo kolem navrženého koridoru Vestecké spojky rozsáhlé pozemky a předpoklad, že by komunikace byla postupně obsazena výše zmíněnými objekty je velmi reálný.

Z hlediska vlivů na životní prostředí (zejména zatížení hlukem a znečištěním ovzduší) je zcela zásadní synergický a kumulativní efekt s dalšími provozovanými i plánovanými kapacitními dopravními stavbami, zejména tedy dálnicí D1, DOKP a zaústěním dálnice D3 do SOKP, dále synergický a kumulativní efekt s dopravními stavbami, které by si Vestecká spojka vynutila, to je komunikace typu JVK jako možné pokračování Vestecké spojky dál na severovýchod od dálnice D1. Dále je zcela zásadní synergický kumulativní efekt se stavbami komerčními, skladovými administrativními, příp. obytnými celky s levnými byty, kterými by byla Vestecká spojka i komunikace v jejím pokračování dál na severovýchod od dálnice D1 (tzv. JVK) postupně obsazována, to je zejména se záměry Západní komerční zóny Průhonice, obchodní řetězce Tesco (vlastní téměř všechny volné plochy od Šeberova a Hrnčír k dálnici D1), plánované administrativní centrum v Újezdě pro téměř 9000 zaměstnanců, obytné celky v Újezdě navržené pro 5000

obyvatel a další celky a budovy, které by postupně mohly vznikat kolem takto dimenzované komunikace až do naplnění všech volných ploch kolem ní.

Přílohou těchto připomínek je studie Porovnání nárůstu dopravního zatížení na vybraných komunikacích za předpokladu rozvoje podle strategické studie rozvoje jihovýchodu Prahy a územních plánů Průhonice a Prahy včetně navrhované změny územního plánu v Šeberově, zpracovanou Ateliérem DUK, Ing. Arch. Petrem Preiningerem, v červnu 2001, podle které by po vzniku Vestecké spojky a části zamýšlených komerčních ploch mezi Šeberovem a Průhonicemi došlo k výraznému nárůstu dopravy na některých komunikacích v osídlených celcích, např. Jižním Městě, Šeberově, Újezdě, Kateřinkách, Křeslicích a Petrovicích až na dvacetinásobek dosavadní dopravy.

Informace o kumulativních a synergických vlivech v SEA k ZÚR vyhodnoceny nejsou, což odporuje zákonu EIA, směrnici EP a Rady 2001/42/ES a SZ. Povinnost posouzení těchto aspektů vyplývá z ustanovení § 2 zákona EIA, z bodu f) přílohy č. I směrnice SEA a z bodu 5 přílohy ke stavebnímu zákonu.

### **Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006) a je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). Jiné řešení vyžaduje dohodu s hlavním městem Prahou a změnu ÚP hlavního města Prahy.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno v textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č. 6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

### **Odůvodnění připomínky:**

#### **2. Rozpor s ustanovením § 187 odst. 2 stavebního zákona**

Podle ustanovení § 187 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. krajský úřad prověří ÚP VÚC z hlediska aktuálnosti jednotlivých záměrů a splnění kritérií jejich nadmístního významu. Záměry vyhovující uvedeným hlediskům převezme bez věcné změny do návrhu ZÚR projednaných s DO. Záměr Koridor pro umístění stavby D054 - propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1) tzv. Vestecká spojka (bod 142 odst. 114) byl převzat bez projednávání a vyhodnocení vlivů na životní prostředí z ÚP VÚC PR.

U uvedeného záměru je však postup podle ustanovení § 187 odst. 2 stavebního zákona nezákonný, neboť není splněna podmínka aktuálnosti. V oblasti, kam má být koridor stavby D054 umístěn, došlo od konce roku 2006 (nabití účinnosti ÚP VÚC PR) k masivní výstavbě objektů k bydlení a změnám územně plánovací dokumentace obcí, která umožňuje výstavbu objektů k bydlení a výstavbu komerčních objektů a skladovacích ploch (zejména obce Vestec Jesenice, a Průhonice a MČ Praha – Šeberov, části Hrnčírě, Šeberov). Jen v Jesenici bylo od konce roku 2006 zkolaudováno 642 (!) nových budov určených k trvalému bydlení, v MČR Praha – Šeberov 92, v MČ Praha – Újezd 50, ve Vestci 35 a v MČ Praha – Křeslice 90 budov k trvalému bydlení. Z tohoto důvodu je třeba nově vyhodnotit limity navrhovaného funkčního využití koridoru stavby D054, zejména z hlediska emisí hlukové zátěže, znečištění ovzduší, zásahu do vlastnických práv dotčených obyvatel a z hlediska dopravní potřeby záměru.

Dále došlo k vyhlášení Evropsky významné lokality EVL Miličovský les, která v ÚP VÚC PR posouzena a vyhodnocena není.

Po zprovoznění jižního segmentu SOKP došlo ke zcela zásadním změnám dopravních toků v celé oblasti jižně od Prahy. Tato změna, která může mít vliv na reálnou potřebnost záměru D054, však vyhodnocena není.

Zároveň došlo ke změnám v návrhu provedení MÚK Exit 4 (křížení Vestecké spojky a dálnice D1), přičemž chybí její aktuální vyhodnocení z hlediska dopravního, dopravně bezpečnostního a z hlediska vlivů /zejména emise hluku a znečištění ovzduší) na dotčené obyvatele Újezdu, Šeberova a Hrnčář.

#### **Odůvodnění vypořádání námítky:**

K žádnému rozporu s § 187 odst. 2 SZ nedochází. Koridor byl prověřen z požadovaných dvou hledisek: aktuálnosti a nadmístního významu. Oběma hlediskům stavba vyhověla. Uvedená pasáž ze SZ právě naopak zpracovateli návrhu ZÚR umožňuje převzít některé záměry z dříve schválených ÚP VÚC, protože již v nich byly posuzovány a následně schváleny.

Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA při zpracování ZÚR. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na ŽP bude součástí dokumentace EIA. Opatření budou promítnuta do DÚR.

Od roku 2006 je stavba v území stabilizována a zmiňovaná masivní výstavba pro bydlení se k trase nepřibližuje. Rozvoj bydlení a dalších aktivit v území potvrzuje potřebu zlepšení dopravní situace, zejména radiálních vazeb z příměstského území k cílům na území Hl.m. Prahy, což Vestecká spojka umožňuje.

Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1 a k území Milíčovského lesa se nepřibližuje.

Aktuální dopravní situace (včetně zmiňovaných dopravních toků) byla vzata při návrhu ZÚR v úvahu a ZÚR svými návrhy tuto problematiku na území Středočeského kraje řeší (v jižním segmentu zejména D3, SOKP, Vestecká spojka).

ZÚR neřeší uspořádání mimoúrovňových křižovatek. Pro zajištění potřebných vazeb v území to není podstatné. Vyhodnocení křižovatky MÚK Exit 4 z hlediska dopravního, dopravně bezpečnostního a z hlediska vlivů na obyvatele Újezdu není předmětem ZÚR Středočeského kraje. Takové posouzení přísluší dokumentaci DÚR a EIA. Dotyčná křižovatka je na území Prahy.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **3. Rozpor s čl. 3 odst. 2 a čl. 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES**

Podle článku 3 odst. 2 směrnice č. 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“) se mají posuzovat mimo jiné všechny plány a programy, které se připravují v odvětvích dopravy a územního plánování, pokud stanoví rámec pro budoucí schválení záměrů uvedených v příloze směrnice 85/337/EHS.

Směrnice SEA požaduje posouzení celého plánu, neumožňuje nějakou část vyjmout a neposoudit. Směrnice obsahuje přechodné ustanovení pouze ve vztahu k plánům, u nichž byl první formální akt uskutečněn před 21. červencem 2004. O takový program se ale v případě návrhu ZÚR Středočeského kraje nejedná. Jestliže podstatné infrastrukturní projekty nebyly zahrnuty do zprávy (dokumentace) a nebyly posouzeny, jedná se o postup v rozporu se směrnicí.

Podle článku 5 odst. 1 směrnice SEA musí být součástí posouzení plánů a programů dle článků 3 též posouzení „rozumných náhradních řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu“. Žádné variantní řešení koridoru D054 však vyhodnocení SEA neobsahuje. Za takové rozumné náhradní řešení je třeba považovat kromě varianty nulové též dopravní studii místních komunikací vypracovanou Ing. Arch. Petrem Preiningerem

s názvem Studie dopravní obsluhy JV segmentu Prahy z roku 2004. Ze studie Ing. Arch. Preiningera vyplývá možnost vybudování místní objízdné trasy kolem Šeberova a Hrnčír, která odvede místní dopravu ze zastavby ve Zdiměřicích mimo obytná území Hrnčír a Šeberova a nevyžaduje vybudování dálničního exitu a nepředpokládá ani přímé propojení Pražského okruhu s dálnicí D1 s tranzitní a kamionovou dopravou, tzv. Vesteckou spojkou. Uliční síť místních komunikací podle studie ing. Arch. Preiningera neumožní rozvoj rozsáhlých komerčních zón a doslova kapitalizaci území, což je žádoucí, ale je dostatečná pro rozvoj zklidněné oblasti pro rodinné bydlení. Porovnání této studie s koridorem D054 v návrhu ZÚR však nikdy provedeno nebylo.

#### **Vypořádání připomínky:**

Nelze souhlasit s tvrzením námitky, že se jedná o rozpor s článkem 3 odst. 2 a článkem 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES, protože dokumentace Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se zabývá celkovým rozvojem kraje i s tím souvisejícími navrženými záměry, které posuzuje z hlediska všech tří pilířů udržitelného rozvoje.

Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006). Studie místních komunikací vypracovaná ing.arch. Petrem Preiningerem s názvem „Studie dopravní obsluhy JV segmentu Prahy“ z října 2004, byla jedním z posuzovaných návrhů dopravního řešení sledovaného území v rámci ÚP VÚC a vybraná varianta je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). Do ZÚR Středočeského kraje byl záměr převzat na základě § 187 odst.2 SZ.

V návrhu ZÚR je záměr vymezen v jedné aktivní variantě. Toto řešení je předmětem hodnocení SEA.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **4. Rozpor s ustanovením § 18 stavebního zákona**

Podle ustanovení § 18 odstavce 2 a 3 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným 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.

Koridor pro umístění stavby D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka na dvou klíčových místech je umístěn na území hl. m. Prahy. Jedná se o prostor pro umístění MÚK křižovatky MÚK Exit 4 (křížení Vestecké spojky a dálnice D1) a křížení Vestecké spojky se silnicí III/0032. V Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje tyto významné části koridoru Vestecké spojky nemohou být řešeny. V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy však tyto části vymezeny a vyhodnoceny nejsou.

Upozorňujeme přitom, že nelze využít Územní Plán hl. m. Prahy. Územní plán obce totiž nesmí obsahovat koridory a plochy nadmístního významu, aniž by toto zakotvení bylo v platném nadřazeném územním plánu (tedy v ZÚR). Pokud ÚP obce něco takového v rozporu se ZÚR obsahuje, je nezákonný, a nelze podle této části postupovat. Podle ustanovení § 54 odst. 5 stavebního zákona je obec povinna uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem. Do té doby nelze rozhodovat podle částí územního plánu, které jsou v rozporu s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem.

S tím souvisí rozsudek Nejvyššího správního soudu v kauze územního plánu obce Vysoká nad Labem ze dne 23. září 2009 č.j. 1 Ao 1/2009 – 185, ve kterém se uvádí:

„Vymezení těchto ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojím smyslu: pozitivním a negativním. V pozitivním smyslu jsou nadřazenou územně plánovací dokumentací vymezené rozvojové plochy nadmístního významu pro územní plány obcí závazné tak, že obec je povinná tyto rozvojové plochy vymezené v nadřazené dokumentaci respektovat a vymezit je i ve svém územním plánu. V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou.“

#### **Vypořádání připomínky:**

Všechny dokumentace, jejichž územního obvodu se návrh Vestecké spojky dotýká, budou postupně uvedeny do souladu. To, že v některé z nich není v době zpracování ZÚR Středočeského kraje trasa platná, není důvodem k tomu, aby byla ze ZÚR Středočeského kraje vyjmuta.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **5. Rozpor s ustanovením § 19 odst. 2 stavebního zákona**

Podle ustanovení § 19 odstavec 2 stavebního zákona je úkolem 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 (dále jen "vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území"); jeho součástí je posouzení vlivů na životní prostředí (tzv. SEA) a posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (tzv. naturové hodnocení), pokud orgán ochrany přírody svým stanoviskem takovýto vliv nevyloučil.

S ohledem na výše uvedené v bodě 2 není koridor pro umístění stavby D054 - propojení Vestec (II/603) - Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka jako celek vyhodnocen z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území. Chybí posouzení a vyhodnocení vlivu mimoúrovňové křižovatky MÚK Exit 4 (křížení Vestecké spojky a dálnice D1) a křížení Vestecké spojky se silnicí III/0032.

Zároveň není vyhodnocen vliv na Evropsky významnou lokalitu CZ0113002 - Milíčovský les. Zejména umístění mimoúrovňové křižovatky MÚK Exit 4 (křížení Vestecké spojky a dálnice D1) a sjezd směrem k Formanské ulici může mít negativní vliv na tuto lokalitu soustavy Natura 2000.

Součástí vyhodnocení musí být i posouzení prodloužení od dálnice D1 dál na severovýchod kolem Milíčovského lesa, Křeslic a Petrovic v původní tzv. krátké variantě okruhu označované JVK. Toto posouzení vyžaduje Ministerstvo životního prostředí v rámci posuzování vlivů záměru Vestecké spojky na životní prostředí (bod 4 stanoviska MŽP ze dne 24.7. 2008, č.j. 55337/ENV/08). Přitom upozorňujeme na stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ze dne 16. 3. 2007, č.j. 01493/SOPK/07, k záměru přestavby přeložky W N 400 kV na území MČ Praha Křeslice a Újezd, ve kterém se uvádí, že další urbanizace tohoto území by mohla způsobit zcela zásadní poškození krajinného rázu přírodního parku Botič - Milíčov i vážné narušení přírodovědných hodnot PP Milíčovský les a rybníky."

V rozporu s ustanovením § 19 stavebního zákona je též skutečnost, že koridor D054 není vyhodnocen ve variantě čtyřpruhu, byť je tato komunikace jako čtyřpruhová navržena v rezervě.

### **Odůvodnění vypořádání námítky:**

Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA při zpracování ZÚR. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí bude součástí dokumentace EIA. Opatření budou promítnuta do DÚR.

V závěrech hodnocení je SEA uvedeno:

Při vymezování koridoru v navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu záměru na ŽP (EIA/SEA) věnovat pozornost zejména:

- Minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí;
- Zajištění prostupnosti silničního tělesa v místě křížení s regionálním biokoridorem;
- Minimalizaci rozsahu záboru ZPF.

V kapitole 7 (projektová opatření) je dále uvedeno:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v procesu EIA.

Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí jsou součástí dokumentace EIA.

### **Odůvodnění připomínky:**

#### **6. Absence vyhodnocení vlivů z hlediska jejich lokalizace**

Vyhodnocení SEA koridoru pro umístění stavby D054 - propojení Vestec (II/603) - Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka nepostihuje vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci. Je zřejmé, že právě u záměrů liniových staveb se vlivy v jednotlivých částech území mohou lišit. Někde mohou být pozitivní, jinde negativní a různá bude i míra závažnosti vlivů. Pokud jde o koridor pro umístění stavby D054 - propojení Vestec (II/603) - Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka, ten je hodnocen jako jeden koridor, přičemž se jedná radiální spojnici mezi Silničním okruhem kolem Prahy (v blízkosti zaústění koridoru pro umístění dálnice D3) a dálnicí D1, který na některých úsecích vybočuje i z území Středočeského kraje, na některých úsecích prochází nebo ovlivňuje industriálně urbanizované území (napojení na D1), nezastavěné území, zastavěné území s velmi blízkou obytnou rezidenční zástavbou (Vestec, Praha - Šeberov, části Šeberova a Hrnčírů, Zdiměřice, Průhonice, nebo území s přírodním parkem a lokalitou soustavy Natura 2000 (PP a EVL Milíčovský les, PP Botič - Milíčov) a přírodní památkou (PP Hrnčírské louky).

Jednotlivé části koridoru mají specifické vlivy a předložené tabulkové hodnocení toto vůbec nerespektuje. Hodnocení příslušného atributu celého koridoru je tak provedeno pouze jedním číslem či údajem. Hodnocení je tak naprosto paušální, hrubě zavádějící, bez konkrétní vypovídací hodnoty.

### **Vypořádání připomínky:**

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je zpracováno v podrobnosti odpovídající ZÚR, posouzení konkrétního řešení je obsaženo v EIA na tuto stavbu.

### **Odůvodnění připomínky:**

#### **7. Věcná nesprávnost posouzení SEA**

Výsledky posouzení vlivů na ŽP prezentované bodovým ohodnocením jsou věcně nesprávné a jsou v rozporu s dostupnými podklady (viz níže hluková

studie, vymezení Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, vliv na vodní zdroje zejména v oblastí Hrnčírů (MČ Praha - Šeberov). Hodnocení zpracovatele SEA (str. 26 až 27 přílohy 2,1) jsou nepřezkoumatelná v důsledku chybějící lokalizace vlivů jednotlivých částí koridoru (viz výše), v některých lokalitách však ostře kontrastují s existujícími podklady zpracovanými k podrobnějším úrovním územně plánovací dokumentace a rovněž na posouzení provedená k jednotlivým záměrům na úrovni územního řízení. Přestože se jedná o podklady zpracované k jiným dokumentům, jsou tyto pořizovateli nepochybně známy, jsou zpracovány podrobněji, obsahují podkladové údaje i metodiku a jsou tak ve výsledku mnohem přesvědčivější než ničím nepodložená obecná konstatování uvedená v posouzení vlivů ZÚR na ŽP.

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení SEA je hodnocením koncepčním a rozsah hodnocení odpovídá měřítku vymezení koridoru v dokumentaci ZÚR (1:100 000), Identifikace potenciálních vlivů bylo provedeno nad mapovým podkladem v měřítku 1:50 000.

Hodnocení bylo zpracováno v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Pro hodnocení byla použita metodika užívaná pro hodnocení obdobných koncepčních materiálů.

Hodnocení vlivů na životní prostředí je metodicky založeno na hodnocení celého obsahu ZÚR ve stejné míře podrobnosti, dané měřítkem tiskových výstupů výkresové části (měřítko 1:100 000). Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky ŽP ve všech případech vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Míra podrobnosti hodnocení včetně kvantifikace jejich rozsahu a významnosti odpovídá míře podrobnosti, v jaké je konkrétní jev (záměr / požadavek) v rámci ZÚR definován nebo vymezen.

Návrhové části ZÚR bez územního průmětu (priority ÚP, požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území) jsou ve vztahu ke složkám životního prostředí posuzovány formou extrapolace předpokládaných vlivů. Návrhové části ZÚR s konkrétním územním průmětem ve výkresové části (koridory a plochy nadmístního významu) jsou (s výjimkou vlivů na ovzduší) posuzovány především na základě své prostorové superpozice vůči průmětům environmentálních limitů zobrazitelných měřítku ZÚR.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **8. Nadměrná hluková zátěž**

V oblasti, kam má být umístěn koridor pro umístění stavby D054 - propojení Vestec (II/603) - Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka, jsou již dnes překračovány limity (zejména se to týká křížení s dálnicí D1, se silnicí II/603 a silnicí III/0033 a oblasti Vestce, MČ Praha Šeberov, části Hrnčírů a Šeberov). Tyto skutečnosti vyplývají zejména ze Strategických hlukových map Ministerstva zdravotnictví a z Akustického posudku č. P50-10 ze dne 24.1.2011, zpracovaného Ing. Karlem Šnajdrem pro MČ Praha Šeberov.

Zároveň významné přiblížení obytné zástavby a pozemků určených k bytové zástavbě ke koridoru D054 (zejména v obcích Vestec Jesenice, a Průhonice a MČ Praha - Šeberov, části Šeberov a Hrnčírů) znamená značné riziko, že stavbu nebude možné realizovat z hlediska překračování závazných limitů hluku stanovených v nařízení vlády č. 148/2006 Sb. ani při realizaci dostupných protihlukových opatření.

Vzhledem k tomu, že účelem Vestecké spojky je dle návrhu ZÚR funkce přivaděče od Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) k dálnici D1 a s ohledem na její zaústění na SOKP blízkosti zaústění plánovaného koridoru dálnice D3 bude Vestecká spojka (coby nezpłatněná silnice II. třídy, projektovaná

jako čtyřpruh) sloužit též jako „zkratka“ pro tranzitní dopravu mezi dálnicemi v několika směrech, emise hlukové zátěže z této dopravní stavby budou signifikantní a ve spojení s hlukovou zátěží dalších staveb (dálnice D1, silnice II/603, III/003) nebude možné zajistit dodržování hlukových limitů, ani při realizaci dostupných technických a jiných opatření.

#### **Vypořádání připomínky:**

Realizace záměru je možná ze předpokladu splnění příslušných předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **9. Překračování imisních limitů znečištění ovzduší**

V oblasti, kam má být umístěn koridor Vestecké spojky (D054 – propojení Vestec II/603 - Újezd D1) jsou již dnes překračovány limity (zejména se to týká křížení s dálnicí D1 a oblasti napojení Vestecké spojky na Silničního okruhu kolem Prahy a křížení se silnicí II(603). Tyto skutečnosti vyplývají z faktu, že dotčené území se nachází v Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, vymezované dle zákona o ochraně ovzduší. Další zvyšování imisní zátěže je dle ustanovení § 2 písm. j) ve spojení s ustanovením § 6 odst. 1 zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, nepřípustné.

Nemožnost dodržení imisních limitů znečištěného ovzduší nepřímo prokazuje i rozptylová studie, zpracovávána k záměru v rámci procesu EIA, která byla již po čtvrté Ministerstvem životního prostředí ČR vrácena zpracovateli k přepracování. Přes zjevnou a příslušným úřadem potvrzenou nedostatečnost rozptylové studie v rámci procesu EIA k záměru Vestecké spojky a Exitu 4 D1 tato rozptylová studie uvádí, že lnář. V Průhonicích byly dle posledního měření v r. 2010 povolené 24 imisní limity pro MP10 překračovány na 16,8 % území obce (v případě benzo(a)pyrenu na 5,2 % území) a realizace uvedeného záměru by stávající protiprávní stav ještě zhoršila.

Limit pro částice PM<sub>10</sub> je překračován na 66 % území Prahy. Vůbec k nejzatíženějším místům prachovými částicemi PM<sub>10</sub> patří pražský Spořilov, a to vlivem blízkosti křižovatky Jižní spojky a Magistrály (300 m). Vzhledem k plánované výstavbě dálniční křižovatky na km 3,7, na ni navazující Vestecké spojky a stále reálnému nebezpečí vzniku propojení dálnic v trase tzv. JVK mají obyvatelé Šeberova Hrnčír, Vestce, Kateřinek a Újezda Rozkoše, Křeslic, Průhonic a Petrovic obavy z obdobné vysoké imisní zátěže (která by se samozřejmě ještě výrazně zvyšovala za inverzních situací). Obytná výstavba je v případě Exit 4 D1 dokonce ještě výrazně blíže od posuzovaného záměru než na Spořilově – nejbližší novostavby v Rozkoši jsou od trasy VS necelých 100 metrů, stejně tak blízko jsou i tzv. anglické domky v Hrnčírích, v Újezdu jsou nejbližší obytné budovy vzdálené cca 150 m.

#### **Vypořádání připomínky:**

Realizace záměru je možná ze předpokladu splnění příslušných předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **10. Zásah do chráněných vodních zdrojů**

Koridor D054 podstatně negativně ovlivní chráněné vodní zdroje k odběru pitné vody, zejména v oblasti MČ Praha – Šeberov, na JV okraji Hrnčír. V dokumentaci EIA k záměru Vestecké spojky je předpokládán negativní vliv hydrogeologických poměrů Přírodní památky Hrnčířské louky s její rybníční soustavou.

**Vypořádání připomínky:**

Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí vyplývajícím ze závěrů dokumentace EIA budou promítnuta do DÚR. V měřítku zpracování hodnocení SEA (1:100 000) nebyly identifikovány vlivy na tato území.

**Odůvodnění připomínky:****11. Zásah do zemědělského půdního fondu**

Podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen „zákon ZPF“) aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděná podle zvláštních předpisů 6) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.

Citované ustanovení zákona ZPF je dále upřesněno v ustanovení § 4 odst. 1 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „vyhláška ZPF“), podle 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 součásti hodnocení SEA k záměru D054, který má negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

**Vypořádání připomínky:**

Zpracovatelé SEA konstatují mírně negativní vliv na ochranu ZPF (viz příloha 2.1). Realizace záměru bude spojena se zábořem půd průměrné a podprůměrné kvality. Dokumentace SEA je hodnocením koncepce a neuvádí konkrétní údaje o rozsahu záboru ZPF. Tyto údaje jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR.

**Odůvodnění připomínky:****12. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí neobsahuje žádná zmírňující opatření**

Přestože vlivy záměru koridoru pro umístění stavby D054, včetně jejich synergických a kumulativních vlivů s dalšími dopravními stavbami a jinými záměry, zejména z hlediska hlukové a emisní zátěže, záboru ZPF, zásahu do hydrogeologických poměrů a zásahu do přírodní památky a EVL Milíčovský les budou značné (viz výše uvedené body), SEA pro tento záměr nenavrhuje žádná opatření k předcházení či minimalizaci těchto vlivů (viz. str. 129).

**Vypořádání připomínky:**

Kompenzační opatření vyplývají z dokumentace EIA a jsou zapracovávány do DÚR.

Opatření uvedena v kapitole 7. Za účelem minimalizace či vyloučení vlivů k jejichž vzniku může dojít u více záměrů resp. je vznik těchto vlivů vždy s realizací dané skupiny záměrů (dopravní a technické záměry) spojen. Pro tento „typ“ vlivů byla formulována opatření společná (prostorová a projektová opatření).

K uvedenému záměru se vztahuje opatření stanovené v kap. 7 (Projektová opatření – společná):

„Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou (hluk i znečištění ovzduší), .....

Odůvodnění připomínky:

### 13. Zdůvodnění dopravní potřeby, zavlečení tranzitní dopravy do zastavěného území

Po zprovoznění jižního segmentu SOKP a spojení dálnic D5 s dálnicí D1 se koridor D054 stává ekonomicky nevýhodnou a dopravně zcela zbytečnou stavbou. Tranzitní dopravu je třeba vést na kapacitní SOKP mimo obytnou zástavbu, přičemž zdrojovou a cílovou dopravu místní dopravu uspokojí též SOKP jako tangenta mezi jednotlivými radiálními komunikacemi (I/2, D1, II/603, D3, R4).

Vzhledem k navrženému zaústění Vestecké spojky na SOKP v blízkosti zaústění plánovaného koridoru dálnice D3 by Vestecká spojka (coby nezaplatněná silnice II. třídy, projektovaná jako čtyřpruh) 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 SOKP. Po zprovoznění Vestecké spojky by vznikl tlak na její další prodloužení od dálnice D1 dál na severovýchod kolem Milíčovského lesa, Křeslic a Petrovic v původní tzv. krátké variantě okruhu označované JVK. Tak by tato komunikace zcela suplovala SOKP v uvedeném segmentu a stala by se jeho „zkratkou“. 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 zakoupilo 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 MC Praha Křeslice. Realizace Vestecké spojky by vytvořila tlak na dobudování i této trasy. Vestecká spojka je navržena ve stopě původně uvažované trasy SOKP – 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 v Újezdu. Ve zbylé části JVK je magistrátem udržována stavební uzávěra, např. Městské části Praha-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.

**Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006) a je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). Jiné řešení vyžaduje dohodu s hlavním městem Prahou a změnu ÚP hlavního města Prahy.

**MČ Praha Nebušice, Nebušická 128, Praha 619, 164 00, č.j. 084942/2011/KUSK**

1. připomínka: (pozn.: připomínky se týkají části 4. „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PUR a vymezení ploch a koridorů krajského významu“, bod 4.1.1.4 „Letecká doprava“ k záměrům uvedeným v bodech (132) (134), dotčené území: k.ú. Nebušice)

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)

Odůvodnění připomínky:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)

**MČ Praha – Šeberov, K Hrnčířům 160, 149 00 Praha 4 – Šeberov, č.j. 095909/2011/KUSK, 087042/2011/KUSK**

1. připomínka:

Zastupitelstvo MČ Praha - Šeberov podává tímto námitku k Návrhu ZÚR, kde je zakreslena tzv. Vestecká spojka (k. ú. Vestec, Jesenice, Šeberov (obec hl. m. Praha), Průhonice) jako VPS. Požadujeme po Středočeském kraji, aby se dopravní problematika v této oblasti (Vestec, Jesenice, Zdiměřice a další přilehlé oblasti) řešila pouze územní sítí místních komunikací navržených tak, aby nemohly tyto komunikace přivádět do území tranzitní a kamionovou dopravu.

Odůvodnění připomínky:

Jedná se především o nedostatečné zhodnocení vlivů této stavby na ŽP a udržitelný rozvoj dotčeného území, což je možné doložit dosavadní zpracovanou dokumentací, akustickým posudkem, s nimiž se zastupitelstvo obce mělo možnost seznámit.

**Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka umožňuje vyloučit průjezdnou dopravu sídly Hrnčíře a Šeberov ze směru od Vestce a Zdiměřic na D1 a Chodov.

Hodnocení vlivů na ŽP bylo zpracováno v měřítku zpracování ZÚR v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Pro hodnocení byla využita metodika používaná pro hodnocení obdobných koncepčních materiálů, včetně použitého bodového hodnocení vlivu vymezených ploch a koridorů. Zpracovatel SEA upozorňuje na potenciální vlivy, které mohou být využitím

vymezené plochy vyvolány.

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

ZÚR nenavrhují pokračování Vestecké spojky severovýchodně dálnice D1, dále je pro radiální vztah využívána stávající D1. V územním plánu hlavního města Prahy žádné pokračování Vestecké spojky není.

Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1 a k území Milíčovského lesa a rybníků se nepřibližuje.

Koridor pro stavbu byl posouzen ve „Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA při zpracování ZÚR. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí bude součástí dokumentace EIA. Opatření budou promítnuta do DÚR.

V závěrech hodnocení SEA je uvedeno:

Při vymezování koridoru v navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu záměru na ŽP (EIA/SEA) věnovat pozornost zejména:

- Minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí;
- Zajištění propustnosti silničního tělesa v místě křížení s regionálním biokoridorem;
- Minimalizaci rozsahu záboru ZPF.
- V kapitole 7 (projektová opatření) je dále uvedeno:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vliv hluku a znečištění ovzduší), je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v procesu EIA.

Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí jsou součástí dokumentace EIA.

#### **MČ Praha - Suchdol, Suchdolské nám. 734/3, 165 00 Praha-Suchdol, č.j. 086273/2011/KUSK**

1. připomínka: (pozn.: *připomínky k záměru č. (116) koridor pro veřejně prospěšné stavby č. D001, D003, D011 (uveden v části 4. „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu“, bod 4.1.1.1 „Silniční doprava“*)

Dotčené k.ú.: všechna katastrální území Středočeského kraje, přes které prochází koridory veřejně prospěšných staveb SOKP D001, D003 a D011 (např. obec Horoměřice, městská část Praha-Suchdol, ..).

Nebyla prověřena aktuálnost záměru D001 převzatého z ÚP VÚC, záměr D001 není v převzaté podobě aktuální

Podle ustanovení § 187 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) krajský úřad prověří územní plány velkých územních celků z hlediska aktuálnosti jednotlivých záměrů a splnění kritérií jejich nadmístního významu. Záměry vyhovující uvedeným hlediskům převezme bez věcné změny do návrhu zásad územního rozvoje projednaných s dotčenými orgány. Záměr Koridor pro umístění stavby D001, Silniční okruh kolem Prahy byl v severozápadní části převzat bez projednávání a vyhodnocení vlivů na životní prostředí z Územního plánu Velkého územního celku Pražský region (ÚP VÚC PR). U uvedeného záměru je však postup podle ustanovení § 187

odst. 2 stavebního zákona nezákonný, neboť není splněna podmínka aktuálnosti. Odůvodnění pouhého převzetí trasy koridoru z ÚP VÚC je nedostatečné, nepřesné a je vedeno v obecné rovině. Bod m) zadání Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (schváleno zastupitelstvem pod č. Usnesení 38-26/2008/ZK) "Do ZÚR budou převzaty VPS ze schválených ÚP VÚC, které splňují kritéria regionální významnosti a aktuálnosti" nebyl splněn, krajský úřad neproověřil záměr D001 uvedený v ÚP VÚC z hlediska aktuálnosti tohoto záměru. Požadujeme prověřit aktuálnost záměru zejména z hlediska platnosti důvodů a podkladů, které rozhodly o výběru varianty v rámci ÚP VÚC a před vymezením koridoru pro D001 provést srovnání variant koridoru pro SOKP.

Z níže uvedených argumentů uplatněných v roce 2005 je zřejmé, že vyhodnocení aktuálnosti, tj. nových skutečností a informací po uplynutí 5 let od rozhodování o trase koridoru v rámci ÚP VÚC je zcela odůvodněné a naprosto nezbytné. Pouhé převzetí koridoru z ÚP VÚC bez prověření aktuálnosti podkladů znamená bezdůvodné pominutí a neproověření jiných relevantních řešení.

#### Odůvodnění připomínky:

V odůvodnění ZÚR, část 4.4.1.1. Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu je uvedeno: "SOKP byl .... v rámci ÚP VÚC Pražského regionu ověřován ve dvou variantách". V platném ÚP VÚC Pražského regionu nejsou obsaženy žádné informace o potenciálních variantách trasy SOKP, jejich prověřování či důvodech a závěrech vyhodnocování. ÚP VÚC pouze obsahuje odkaz na Souborné stanovisko z listopadu 2005, které určilo výběr variant. Souborné stanovisko na str. 5 v části 2. uvádí, že byly navrhovány a prověřovány tři varianty – A, B a C s tím, že byly posuzovány v procesu EIA s jednoznačným doporučením na realizaci varianty B (Ss) a v případě nemožnosti její realizace Ministerstvo životního prostředí připustilo i variantu A (J), která byla převzata do návrhu ZÚR. Pořizovatel v Souborném stanovisku na str. 6 rozhodl v pokynu pro výběr varianty o zahrnutí varianty A (J) do ÚP VÚC a to na základě následujících argumentů:

- a) ve variantě A (J) jsou dořešeny střety s osídlením i přírodou; Argument není pravdivý, protože koridor protíná osídlené oblasti (Horoměřice, Suchdol, Čimice, Dolní Chabry, Zdiby, Březiněves, Dáblice), v případě krajiny dokonce Evropsky významnou oblast Natura 2000,
- b) poloha koridoru umožňuje obsluhu okrajových částí Prahy; argument není podstatný, jiné polohy koridoru toto umožňují rovněž a řeší navíc i problém veřejné dopravy,
- c) varianta B (Ss) není v územních plánech; argument není podstatný, varianta A (J) není rovněž dořešena v Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy (dále ÚP Prahy) a v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy (dále ZÚR Prahy) tento koridor zcela chybí,
- d) střety s přírodou jsou srovnatelné; argument není pravdivý, hodnocení EIA vyznívá ve prospěch jiné varianty, ve stanovisku Ministerstva životního prostředí dle zákona 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.“

e) není reálné najít vhodný koridor; argument není pravdivý, jiný koridor existuje, protože i dle tvrzení pořizovatele byl tento koridor posuzován a to kladně procesem EIA (neexistující trasu by bylo obtížné hodnotit). Variantní koridory existují, viz návrh trasy koridoru v příloze k námitce 1 a 2.

f) nepřipustný průchod varianty B (Ss) ochranným pásmem ÚJV Řež; Tento argument již od srpna 2007 není pravdivý, Ústav pro jadernou bezpečnost v Praze vydal tehdy souhlasné stanovisko k variantě vedené v koridoru trasy B (Ss) dle studie ministerstva dopravy (Mott MacDonald z 08/2007), (viz sdělením Státního úřadu pro jadernou bezpečnost č.j. 22267/2007/OSK/tkad ze dne 20.8.2007 (příloha k námitce 6), kde je mimo jiné uvedeno: „Závěrem tedy konstatujeme, že stávající úroveň jaderné bezpečnosti, radiační ochrany, fyzické ochrany a havarijní připravenosti ÚJV Řež, a.s., včetně uvážení vlivu případného vedení obchvatu v trase navržené Mott MacDonald Praha, spol. s r.o., je dostatečná a v souladu s Atomovým zákonem, respektuje vylučovací kritéria a splňuje podmiňující kritéria vyhlášky SÚJB č. 215/1997 Sb. Možná varianta trasy v okolí ústavu je uvedena v příloze k námitce 3.

g) variantu A (J) podporuje většina subjektů - dotčené orgány, hl.m. Praha, obce; argument není zcela pravdivý, protože např. dotčený orgán odpovědný za posuzování vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel jednoznačně preferuje variantu B (Ss), MČ Praha Suchdol odmítá vedení tranzitní dopravy středem městské části přímo v oblasti předpokládaného nadlimitního hluku z letecké dopravy; argument, že obce nechtějí trasu SOKP ve svém okolí je zcela pochopitelný, pochopitelný by měl být ale i argument odmítání souběžného vedení tranzitní dopravy silniční i letecké v jednom koridoru. Odmítavý postoj je pochopitelný u všech obcí, rozhodující by mělo být objektivní vyhodnocení možných řešení dopravy a únosnost daného území pro realizaci záměrů což bylo provedeno v hodnocení 6ti variant v procesu EIA.

h) trasa A (J) je v územních plánech; Argument není zcela pravdivý, protože vedení trasy A (J) dle projektové dokumentace pro územní řízení pro stavby SOKP 518 a 519 z roku 2008 neodpovídá platnému ÚP Prahy (viz Nejvyšším správním soudem opakovaně zrušená změna ÚP SÚ hl.m. Prahy Z1000/00) ani ZÚR Prahy, které neobsahují koridor SOKP v úseku R7 (Ruzyně), D8 (Březiněves, Dáblice), R11 (Satalice) a v dále v úseku Běchovice - D1. Zanesení případné optimální trasy do ÚPD je regulérní proces územního plánování na jeho jednotlivých stupních vycházející z řádného posouzení a výběru optimální varianty. Oddalování řádného posouzení variant je při prokazatelných změnách situace v území (bytová výstavba např. v Horoměřicích a Zdibech, vyhlášení oblasti Natura 2000, překračování hygienických limitů) neodůvodnitelné a časové hledisko při změnách ÚPD není s ohledem na stav ÚPD na území hl.m. Prahy rozhodující.

i) výběr varianty A (J) v rámci ÚP VÚC není podložen žádnými konkrétními údaji o počtu dotčených osob, chráněných území, o nákladech na realizaci, ...

#### **Vypořádání připomínky:**

Ad a)

trasa má zpracovanou DÚR, kde jsou střety s osídlením detailně řešeny včetně kompenzačních opatření, významně negativní vliv na lokalitu Kaňon Vltavy u Sedlce na úrovni ZÚR nebylo možné konstatovat – je reálné technické řešení stavby bez významně negativních vlivů na typy přírodních stanovišť.

Ad b)

tato poloha koridoru umožňuje obsluhu okrajových částí Prahy nejvýhodnějším způsobem. Nevyžaduje oproti oddálené variantě další přemostí Vltavy směřující do obytného území Bohnic a radiální trasu procházející Suchdolem a Statenicemi pro napojení Dejvic na okruh.

Ad c)

časový soulad ZÚR Hlavního města Prahy, Středočeského kraje a ÚP Prahy nelze dosáhnout, ve všech těchto dokumentech se však tato varianta dlouhodobě sleduje

Ad d)

Na úrovni ZÚR nebyl zjištěn významně negativní vliv záměru D001 na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, byl konstatován pouze tzv. možný negativní vliv“, který nevylučuje, že v podrobnějším měřítku významný vliv konstatován být může. Koridor silnice je 600 m široký, záleží na konkrétním umístění tělesa do EVL. Přímý zábor může být i eliminován – EVL byla navržena tak, že je z ní vyňat pás pro výstavbu SOKP.

Ad e)

variantní trasy nelze považovat za srovnatelné, protože nejsou v ÚP dotčených obcí

Ad f)

modifikace varianty Ss zpracovaná ing. Strnadem je přijatelná pro ÚJV Řež, ale nepřijatelná pro město Libčice nad Vltavou, kde se protíná obytného území

Ad g)

Hlavní město Praha s variantou A (J) souhlasí, což je v procesu pořizování ÚPD rozhodující.

Ad h)

Vliv letiště na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce a EVL Zákolanský potok byl během hodnocení zvažován. Vzhledem ke vzdálenosti (cca 7 km a cca 4,5 km) a charakteru předmětů ochrany (typy přírodních stanovišť, rak kamenáč), které nejsou citlivé na zvýšení hlukové zátěže, nebyly tyto lokality identifikovány jako dotčené.

Také se ve vzdálenosti cca 3 km nachází EVL Obora Hvězda, kde je předmětem ochrany vrkoč útlý. Tento předmět ochrany také nemůže být dotčen v důsledku provozu letiště. Výhodou sledované trasy je její dlouhodobé sledování v ÚPD, což umožňuje stabilitu území a minimalizaci případných vlivů.

Ad i)

Stavba byla převzata bez věcné změny z ÚPVÚC Pražského regionu, v procesu zpracování ZÚR proto již nebyly varianty posuzovány. V souladu s § 187 odst.2 stavebního zákona byla prověřena a potvrzena aktuálnost záměru a jeho nadmístní význam.

V rámci ÚP VÚC Pražského regionu byl SOKP v severozápadním segmentu ověřován ve dvou variantách. Tyto varianty mají širší systémové souvislosti. Základní (jižní) varianta vede dle územního plánu Prahy téměř v celém rozsahu na území hl. města. Ve dvou úsecích z tohoto území vybočuje, je však v souladu s územními plány sousedních obcí Horoměřice a Zdiby. Toto řešení výrazně přispívá k propojení severních částí hl. města a tím umožňuje udržet zatížení městského okruhu (MO), který prochází tunelovým systémem Blanka po obvodě Pražské památkové rezervace na přijatelné úrovni. Severní varianta (iniciovaná MČ Prahy Suchdol a Dolní Chabry) je celá vedena po území Středočeského kraje a žádná z dotčených obcí s tímto koridorem nesouhlasí, a tudíž je v zásadním rozporu s jejich územními plány i již realizovaným rozvojem převážně obytné funkce.

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

- mostem Sedlec – Bohnice pro řešení vnitroměstských vazeb Prahy - není v ÚP hl. města
- levobřežním přivaděčem vedeným na území Prahy MČ Suchdol a na území Středočeského kraje rozvojovým územím obcí Statenice (Černý Vůl), Únětice a Úholičky. Průchodný koridor pro tento přivaděč není reálně vymezit. V rámci základní varianty je levobřežní přivaděč velmi krátký, v prostoru

Suchdola je řešen tunelem Rybářka.

Územní rezerva je v severozápadním sektoru Prahy pro vedení okruhu sledována již více než 50 let, neznámá tedy pro vlastníky pozemků a nemovitostí žádnou novou skutečnost ve vztahu ke znehodnocení pozemků či ovlivnění kvality obytného prostředí.

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 jsou též dopady exhalací.

Naopak pro obyvatele příměstských měst a obcí by severní koridor znamenal nový zásadní zásah do současné stability území znehodnocením jejich přírodního i obytného prostředí. Kvalita tohoto prostředí byla po r. 1990 důvodem pro poměrně velký rozvoj bydlení v tomto území.

SOKP umožňuje propojení radiální silniční sítě a optimalizuje vazby k území uvnitř i vně své trasy. Nadregionální tranzit (a to i v nákladní dopravě) je poměrně nízký. Naprostou většinu vazeb generuje Praha a její příměstské území vytvářející jádro Pražské metropolitní oblasti.

Toto území vyvolává nároky na dopravu jak svým mimořádným populačním potenciálem, tak zejména vysokou ekonomickou výkonností (a s tím související spotřebou i rozsáhlou výstavbou bytů, oblužných i dalších komerčních zařízení), vysokou atraktivitou promítající se do mimořádně rozsáhlého cestovního ruchu.

Zatížení dopravního systému je potřebné pojímat komplexně a směřovat k jeho minimalizaci a to jak potřebného rozsahu nových (zejména kapacitních) staveb, tak k ekonomickým a časovým nárokům na provoz.

Odůvodnění připomínky:

Záměr D001 převzatý z ÚP VÚC neodpovídá aktuálnímu stavu území, platné územně plánovací dokumentaci hl.m. Prahy, současným požadavkům na vedení trasy komunikací třídy TEN-T ani požadavkům aktuální Politiky územního rozvoje (PÚR) z roku 2008:

a) v době přípravy a schvalování ÚP VÚC před 5 lety neprotínala trasa koridoru v trase A (J) oblast Natura 2000, tato oblast byla vyhlášena v říjnu 2009, jedná se zjevně o novou skutečnost.

b) prokazatelně jsou reálné jiné varianty trasy koridoru SOKP, viz přílohy k námitce 1 a 2. Návrh regionální trasy SOKP včetně komentáře, autor Ing. Milan Strnad, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby - ČKA I 0000264 je v příloze k námitce 1.

c) okruh v severozápadní a severovýchodní části hl.m. města Prahy není vymezen v platných ZÚR Prahy, tedy na úrovni ÚPD odpovídající řešení tras nadmístních záměrů. Trasa koridoru SOKP v ZÚR předpokládá jeho umístění z cca 90 % právě na území hl.m. Prahy a to bez řádného prověření možnosti jeho umístění, bez posouzení jeho dopadů na životní prostředí a zdraví. Bez řádného vymezení v rámci ZÚR Prahy není z hlediska návrhu ZÚR záměr D001 aktuální. Obytná území a oblasti Natura 2000 jsou právě převážně na území Prahy touto trasou přímo dotčena a dochází ke kolizi s dalšími nadmístními záměry. Jak vyplývá z Návrhu ZÚR Prahy docházelo by podél koridoru SOKP na území s obytnou zástavbou Horoměřic a městské části Praha-Suchbátka k překračování hygienických hlukových limitů a limitů znečištění ovzduší. Přičemž jsou limity jsou již nyní v některých ukazatelích překračovány nebo se blíží hygienickým limitům (viz SEA ZÚR Prahy kapitola 2 - ovzduší „... Z hlediska zdravotních důsledků na obyvatelstvo je důležité sledování přízemního ozonu - O<sub>3</sub> . Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr nesmí překročit více než 25x hodnotu 120 µg/m<sup>3</sup> v průměru za 3

roky. Z 9 stanic, kde je měřen, byl překročen u 6 stanic ve Vysočanech, Libuši, na Suchdole, v Kobylisích, Veleslavíně a Stodůlkách. Počet překročení vyšší než 25 se odehrál na Suchdole, v Libuši a Stodůlkách...). Vymezení koridoru pro transevropskou komunikaci systému TEN-T resp. provoz na této komunikaci (odhadovaná zátěž cca 100 tisíc vozidel, z toho cca 25% těžká kamionová vozidla) by zhoršil podmínky životního prostředí na území obce Horoměřice a území městské části Praha-Suchdol do takové míry, že by byly překračovány hygienické limity (např. PM10, O3, hluk).

Záměr výstavby SOKP (koridor D001) je z podstatné části umístěn na území hlavního města Prahy. V Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy však tyto části vymezeny a vyhodnoceny nejsou. Tato skutečnost znamená porušení ustanovení § 18 stavebního zákona. 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.

d) v červenci roku 2009 byla Vládou ČR schválena Politika územního rozvoje 2008, která stanovuje mimo jiné tzv. republikové priority: „2.2 Republikové priority (23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006). Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.“ PÚR tak jednoznačně požaduje vedení tras komunikací TEN-T mimo obydlená území (navržený koridor SOKP v ZÚR zasahuje obytnou zástavbu obce Horoměřice, protíná střed městské části Praha Suchdol včetně dvou MÚK, tunel a přivaděč hloubený svrhu a portály v bezprostřední blízkosti bytových domů). Vymezení SOKP v rámci PÚR umožňuje variantní řešení při splnění požadavků na TEN -T, tj. vedení obytné území a nevytváření úzkých hrdel na síti transevropských dálnic.

#### Odůvodnění připomínky:

Nedostatečné odůvodnění převzetí záměru D001 v ZÚR.

- a) Odůvodnění návrhu ZÚR ani návrh samotný neobsahují žádný odkaz na případnou aktuální konkrétní studii či materiál státní správy či samosprávy, který by se problematikou aktualizace podkladů a srovnání variant zabýval a odůvodňoval převzetí této varianty koridoru D001 do ZÚR.
- b) pro převzetí koridoru z ÚP VÚC se uvádějí tyto argumenty:
- propojení severní části města; propojení řeší i jiné varianty
  - obce nesouhlasí; obecně platí u každé varianty, problematiku ÚDP obcí řeší stavební zákon (např. § 54, odst. (5))
  - soulad s ÚP; navržená trasa není v souladu s ÚP Prahy a se ZÚR Prahy
  - doprovodné investice; bez řádného srovnání nákladů na realizaci variant se nejedná o argument ve prospěch jedné z variant, dále je možné uvést, že dle studie ministerstva dopravy (Mott MacDonald z 08/2007) vychází díky stavební jednoduchosti severní trasa levnější o 4,3 miliardy Kč a dle Posouzení propočtů staveb „SOKP-518 a 519“ vyhotovených společnostmi SUDOP Praha, a.s. a IBR Consulting s.r.o. z listopadu 2008 zpracovaného pro Ministerstvo životního prostředí Ing. Milanem Strnadem, autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby - ČKA I 0000264 vychází úspory v severní trase ve výši 11,8 miliardy Kč, resp. dle rozpočtu SFDI na rok 2011 vychází náklady v jižní trase přes 2,1 mil. Kč / km.

- odkaz na 50 let staré plány; Okruh kolem Prahy plánovaný před 50 lety nemusí být vždy v souladu se současnými požadavky na rozvoj města, měnící se dopravní zátěž může vyžadovat jiná řešení – viz. např. magistrála přes Václavské náměstí) a je nepodložený, protože jižní trasa „J“ SOKP byla vymezen do ÚP SÚ hl.m. Prahy až od 1.1.2000 v rozporu s tehdy platným plánem VÚC Pražské středočeské aglomerace, který zahrnoval i území hl.m. Prahy a ve kterém byla od roku 1976 umístěna trasa severní vedená přes Roztoky. (viz Rekapitulace plánů v příloze k námitce 4)

- předcházení nepříznivým důsledkům trasy na okolí, nový zásah do stability území; v procesu EIA byla z dlouhodobého pohledu doporučena severní varianta „Ss“, zásah se projeví u každé varianty, ale pouze některé varianty vedou středem obce.

- propojení radiální sítě dálnic, nízký podíl tranzitní dopravy; všechny varianty SOKP propojují paprskovitě ku Praze vedené dálnice a rychlostní komunikace, nízký podíl neregionálního tranzitu se vzhledem k propojení dálnic a plánu na zásadní rozšíření letiště jeví jako ne zcela odůvodněný názor, mísení tranzitní a vnitroměstské dopravy v jižní variantě „J“ (náhrada chybějícího vnitroměstského spojení Prahy 6 a Prahy 8) způsobuje úzké hrdlo na komunikaci sítě TEN-T.

#### **Vypořádání připomínky:**

V době pořizování ZÚR Středočeského kraje je stále aktuální potřeba dobudování severozápadní části SOKP. V tomto území chybí propojení přes údolí Vltavy a spojení pravobřežní severní části Prahy a navazujícího příměstského území s letištěm Ruzyně. Dlouhodobé neřešení tohoto problému vede k neúnosnému zatížení obytné zástavby řady sídel včetně centrální části Prahy a k prodlužování západovýchodního propojení nutností využívat mosty na jižním obvodu Prahy.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Při navrhování dopravních staveb a jejich odůvodňování nebyl zohledněn princip proporcionality zátěže jednotlivých obcí při řešení nadregionální dopravy v okolí Prahy.

V návrhu ZÚR je do jednoho území současně umísťována paralelní dráha mezinárodního letiště v Praze-Ruzyni s neomezeným provozem a transevropská komunikace sítě TEN-T. Faktor umístění dvou rozsáhlých záměrů mezinárodního charakteru do hustě obydleného území včetně areálu České zemědělské univerzity s 25 tisíci studenty a včetně areálu s několika ústavů Akademie věd nebyl v rámci ZÚR vůbec zvažován ani označen za sporné místo např. z hlediska ochrany zdraví. Trasa koridoru SOKP v ZÚR předpokládá jeho umístění z cca 90 % právě na území hl. m. Prahy a to bez řádného prověření možnosti jeho umístění, bez posouzení jeho dopadů na životní prostředí a zdraví.

Obytná území a oblasti Natura 2000 jsou právě převážně na území Prahy touto trasou přímo dotčena a dochází ke kolizi s dalšími nadmístními záměry (např. rozšíření letiště Praha-Ruzyně). Jak vyplývá z Návrhu ZÚR Prahy docházelo by podél koridoru SOKP na území s obytnou zástavbou Horoměřic a městské části Praha-Suchdol k překračování hygienických hlukových limitů a limitů znečištění ovzduší. Přičemž jsou limity jsou již nyní v některých ukazatelích překračovány nebo se blíží hygienickým limitům (viz SEA ZÚR Prahy kapitola 2 - ovzduší „... Z hlediska zdravotních důsledků na obyvatelstvo je důležité sledování přízemního ozonu - O<sub>3</sub>. Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr nesmí překročit více než 25x hodnotu 120 µg/m<sup>3</sup> v průměru za 3 roky. Z 9 stanic, kde je měřen, byl překročen u 6 stanic ve Vysočanech, Libuši, na Suchdole, v Kobylisích, Veleslavíně a Stodůlkách. Počet překročení vyšší než 25 se odehrál na Suchdole, v Libuši a Stodůlkách. ...“).. Vymezení koridoru pro transevropskou komunikaci systému TEN-T resp. provoz na této komunikaci (odhadovaná zátěž cca 100 tisíc vozidel, z toho cca 25% těžká kamionová vozidla) by zhoršil podmínky životního prostředí na území obce Horoměřice a území městské části Praha-Suchdol do takové míry, že by byly překračovány hygienické limity (např. PM<sub>10</sub>, O<sub>3</sub>, hluk nebo viz

závazné stanovisko Hlavního hygienika ČT MUDr. Víta k dokumentaci pro územní řízení stavby 518 SOKP ze dne 15.9.2010 č.j. 29184/2009/OVZ, kde Hlavní hygienik vyjádřil nesouhlas s předloženou dokumentací pro územní řízení z důvodu překračování přípustných limitů hlukové zátěže v některých obydlených částech Horoměřic a Suchdola a konstatoval, že takovéto porušování zdravotně hygienických norem nemůže být řešeno vyhlášením tzv. ochranného hlukového pásma (zákonné limity v něm nemusejí být dodržovány). Do území, ve kterém jsou již nyní překračovány hygienické limity, není možné umísťovat další podobnou zátěž.

### **Vypořádání připomínky:**

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Severozápadní část SOKP není v konfliktu s územními plány v obci v této oblasti. V následných dokumentacích DÚR byly potenciální negativní vlivy vyřešeny. Předmětem ZÚR je územní ochrana koridoru, zpřesnění je v územních plánech. Technické řešení a opatření pro minimalizaci vlivů je předmětem DÚR. Také případné negativní vlivy rozvoje letiště budou řešeny v souladu s výsledky EIA v DÚR.

### **2. připomínka:**

Nebyly prověřeny varianty trasy koridoru SOKP

V rámci návrhu ZÚR nebylo provedeno posouzení variant umístění koridoru pro SOKP. Vlivem neprověření aktuálnosti zvoleného řešení nebylo následně provedeno žádné vyhodnocení a srovnání variant SOKP a to ani s variantou v minulosti již reálně existující a doporučenou při hodnocení v procesu EIA jako nejvhodnější. Tato skutečnost je v rozporu s článkem 5 odst. 1 směrnice č. 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále je „směrnice SEA“), podle které musí být součástí posouzení plánů a programů dle článku 3 též posouzení „rozumných náhradních řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu“. Žádné variantní řešení koridoru D001 však vyhodnocení SEA neobsahuje, byť takové varianty reálně existují a jsou pořizovateli ZÚR známy.

Požadujeme provést vyhodnocení variant trasy koridoru pro SOKP, záměr D001 z hlediska udržitelného rozvoje, vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel včetně nákladů na realizaci jednotlivých variant.

### **Odůvodnění připomínky:**

a) odkaz na srovnání variant v rámci souborného stanoviska k návrhu ÚP VÚC neodůvodňuje postup pořizovatele, protože neprovedl změny podmínek rozhodujících při výběru varianty v rámci ÚP VÚC.

b) pořizovatel v bodě (116), část návrhu 4.1.1.1 Silniční doprava, nepřesně uvádí, že "ZÚR zpřesňují na území Stč. kraje koridor republikového významu (vymezené v PÚR 2008) pro umístění silničního okruhu kolem Prahy (R1, SOKP)". PÚR trasu pro SOKP v území nevymezuje, ale uvádí pouze obecné požadavky na vedení trasy mimo území s obytnou zástavbou. ZÚR Prahy koridor pro SOKP v severozápadní, v severní a ani ve východní části Prahy neobsahuje a fakticky proto není co upřesňovat ani koordinovat. Nejedná se tedy o upřesnění koridoru a neexistuje ani formální důvod neposuzování variant jeho umístění, pořizovatel není PÚR omezen na jediné řešení koridoru.

c) reálně existují trasy koridoru, které jsou funkčně, ekologicky, ekonomicky i z hlediska časové realizace záměru časově zcela srovnatelné s koridorem SOKP v ZÚR, v příloze k námitce 1 předkládáme návrh Regionální varianty trasy SOKP v úseku Ruzyně-Běchovice, řešení severozápadní části pražského regionu je v příloze k námitce 2 (koridor v úseku R7-D8 - trasa „Ss“ byla v posouzení EIA z dlouhodobého pohledu doporučena). Detaily návrhu trasy „Ss“ včetně možného přemostění Vltavy ze studie ministerstva dopravy (Mott MacDonald z 08/2007) uvádíme v příloze k námitce 3.

#### **Vypořádání připomínky:**

Do ZÚR byl koridor pro severozápadní část SOKP (úsek mezi R7 a D8) převzat bez věcných změn (§187 odst. 2 SZ), byla prověřena aktuálnost záměru a z tohoto důvodu nebyly varianty v rámci pořizování ZÚR posuzovány (vyhodnocení viz výše).

#### **3. připomínka:**

Nesprávné a neúplné vyhodnocení vlivů na životní prostředí, požadujeme jeho přepracování

Podle ustanovení § 19 odstavec 2 stavebního zákona je úkolem 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 (dále jen "vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území"); jeho součástí je posouzení vlivů na životní prostředí (tzv. SEA) a posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (tzv. naturové hodnocení), pokud orgán ochrany přírody svým stanoviskem takovýto vliv nevyloučil. Podle článku 3 odst. 2 směrnice SEA se mají posuzovat mimo jiné všechny plány a programy, které se připravují v odvětvích dopravy a územního plánování, pokud stanoví rámec pro budoucí schválení záměrů uvedených v příloze směrnice 85/337/EHS. Směrnice SEA požaduje posouzení celého plánu, neumožňuje nějakou část vyjmout a neposoudit. Směrnice obsahuje přechodné ustanovení pouze ve vztahu k plánům, u nichž byl první formální akt uskutečněn před 21. červencem 2004. O takový program se ale v případě návrhu ZÚR Středočeského kraje nejedná. Jestliže podstatné infrastrukturní projekty nebyly zahrnuty do zprávy (dokumentace) a nebyly posouzeny, jedná se postup v rozporu se směrnicí.

Vzhledem k tomu, že nebylo provedeno posouzení synergických vlivů záměrů umístěvaných do téhož území (okruh, letiště), že deklarované „příležitosti, syntetika, aspekty a širší souvislosti“ při posuzování SKJ nebyly využity, je kapitola 5.11 ve smyslu posouzení SKJ zcela nedostatečná a proto požadujeme její přepracování.

#### **Odůvodnění připomínky:**

1) Příloha vyhodnocení vlivů na životní prostředí (VVŽP) 2.1. je nesprávná:

- u vlivů na obyvatelstvo není uveden překryv s oblastí zasaženou hlukem z letiště Praha-Ruzyně. Rozsah takto dotčeného území nelze ze ZÚR, VVURÚ ani z VVŽP zjistit, toto území nebylo žádným způsobem lokalizováno a jedná se o hrubý nedostatek ZÚR vedoucí k nemožnosti posoudit synergické negativní vlivy.
- u vlivů na vodu je hodnocení 0, tedy bez vlivu. Není odůvodněno, vzhledem k rozsahu nově zpevněných ploch v území není toto hodnocení reálné.

#### **Vypořádání připomínky:**

- v měřítku zpracování ZÚR nelze vymezit oblast s překročenými limity pro hlukovou zátěž. Zpracování dokumentace SEA vychází zejména z informací uvedených ÚAP Středočeského kraje.

- vlivy na vodu hodnoceny stupněm -1 s komentářem: „Ovlivnění režimu povrchových vod“

#### Odůvodnění připomínky:

2) Nebylo provedeno posouzení kumulativních a synergických vlivů, požadujeme jeho vypracování v části VVŽP 5.11. Hodnocení kumulativních vlivů na životní prostředí je uvedeno: "Hodnocení SEA poskytuje příležitost pro hodnocení ekologických aspektů v širších souvislostech, umožňuje posouzení kumulativních a synergických vlivů ..... Hodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo provedeno na základě syntetického hodnocení záměrů předložených v ZÚR Stěk, vyhodnocení míry jejich vlivu na sledované složky životního prostředí a identifikace území, ve kterých je možné předpokládat působení těchto vlivů. Identifikované kumulativní a synergické vlivy jsou prezentovány v tabelárním přehledu v příloze 3 a graficky znázorněny ve výkrese č. 6."

a dále

Působením kumulativních a synergických vlivů budou nejvýznamněji dotčena území, kde je navrhován větší počet záměrů. Obecně se jedná o území při hranici hlavního města Prahy a území v okolí významných sídelních center, které jsou i v současné době silně ovlivněna antropogenními vlivy a v důsledku realizace navrhovaných záměrů bude intenzita jejich působení ještě zesílena, případně oblasti, do kterých jsou umístěny záměry spojené s významnými vlivy.“ Následuje pouze komentář o vlivech záměrů na půdu, odtokové poměry, krajinný ráz, fragmentaci krajiny, ovzduší. Přes výše uvedená tvrzení zpracovatele je nutné konstatovat, že posouzení synergických a kumulativních jevů (dále SKJ) nebylo provedeno, protože:

- v kapitole 5.11 není uveden žádný případ záměrů, které vyvolají SKJ, není signalizován žádný konkrétní problém související s SKJ,
- přímo v území, které zpracovatel obecně vymezil jako při hranici Prahy a uvedl, že zde bude intenzita působení vlivů zesílena, navrhuje ZÚR do stejného území umístit SOKP a současně rozšířit letiště s plošným neodstranitelným dopadem na okolí v rozsahu desítek km<sup>2</sup>. VVŽP, část 5.11 tento souběh záměrů neidentifikovaly, neupozornily na nebezpečí, nepožadovaly prostorová opatření, nevymezily rozsah takto devastovaného území, .....(situace se zakreslenými záměry D001 a D300 je uvedena v příloze k námitce 5),
- příloha 3 VVŽP neobsahuje přehled případů, kdy dochází k SKJ u navrhovaných, převzatých záměrů nebo stávajících staveb (nejedná se o tabulku s uvedením záměrů, u jejichž vlivů dochází v daném území ke spolupůsobení na konkrétní složku ŽP, ale o pouhý přehled jednotlivých záměrů s uvedením složek, které významným způsobem ovlivňují. Takto je to i prezentováno ve výkrese 6, viz dále, kde jsou vyznačeny pouze významné vlivy jednotlivých staveb na jednotlivé složky ŽP) v příloze 3 se nejedná o prezentaci SKJ,
- výkres č. 6. Podklad pro vyhodnocení SKJ obsahuje pouze výčet jednotlivých záměrů, na výkrese není vyznačen ani jediný případ, kdy dochází k SKJ, ve výkrese č.6 se nejedná o prezentaci SKJ, ale v nejlepším případě o podklad pro provedení SKJ.

#### Vypořádání připomínky:

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textově a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část- výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

Požadované detailnější řešení kumulace všech záměrů a její důsledky v ZÚR SK, včetně navržení opatření, směřuje nad rámec podrobnosti, kterou umožňuje pro účel zásad územního rozvoje SZ a předpisy související.

Odůvodnění připomínky:

3) Navrhovaná opatření, část 7. VVŽP jsou v rámci ZÚR nedostatečná a ve vztahu k D001 neúčinná:

a) Koncepční opatření

V ZÚR nebyla využita a ve VVŽP navrhována ani požadována koncepční opatření v rámci záměru D001, kde existuje prokazatelně výhodnější řešení z hlediska životního prostředí. Pro záměr D001 nebyla požadována ani žádná prostorová opatření v případě kontaktu s obydleným územím (např. obytná zástavba v Horoměřicích, asi 200m od výduchu 2km šestiproudého tunelu Suchdol), s chráněným územím či kumulace vlivů s jinými záměry (rozšíření letiště v Praze-Ruzyni). Řešení kumulace vlivů jednotlivých nadmístních záměrů jako např. plošné hlukové zátěže je možné jedině v konceptním nebo prostorovým řešením na stupni ZÚR. Tato možnost však nebyla využita.

b) Projektová opatření

V případě souběhu záměrů v jednom území jsou při absenci prověření konceptních a prostorových opatření projektová opatření ve vztahu k D001 nedostatečná a to zejména v případě, že záměry nejsou navíc dostatečně vymezeny a posouzeny v ZÚR a procesy EIA probíhají odděleně v různých časových horizontech. Přitom ZÚR při absenci prověření únosnosti území vymezují nadmístní záměry závazně pro další stupně ÚPD.

c) Projektová opatření specifická

Ve vyhodnocení je konstatován vliv koridoru SOKP, záměru D001 na oblast EVL, navržený koridor SOKP prochází územím Natura 2000 Kaňon Vltavy u Sedlce (krajinná oblast). V rámci ZÚR ale nebyly prověřeny žádné varianty řešení koridoru SOKP v zájmu minimalizace vlivů na území EVL.

**Vypořádání připomínky:**

Na úrovni ZÚR nebyl zjištěn významně negativní vliv záměru D001 na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, byl konstatován pouze tzv. možný negativní vliv“, který nevylučuje, že v podrobnějším měřítku významný vliv konstatován být může. Koridor silnice je 600 m široký, záleží na konkrétním umístění tělesa do EVL. Přímý zábor může být i eliminován – EVL byla navržena tak, že je z ní vyňat pás pro výstavbu silnice. Zpracovatel SEA (kapitola 7) navrhuje níže uvedené projektové opatření za účelem ochrany obyvatelstva negativními vlivy z dopravy.

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou (hluk i znečištění ovzduší),
- rozšiřování letišť (zejména hluk, ale i znečištění ovzduší),
- výstavba nových energetických zdrojů (znečištění ovzduší),
- železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou (hluk).

4. připomínka:

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj je nesprávné, požadujeme jeho přepracování

Odůvodnění připomínky:

1) V části a 2. Silniční doprava je uvedeno „jedním ze základních kroků ke snížení vlivů na obyvatelstvo je omezení dopravy v obytných územích, převedení tranzitní dopravy mimo obytná území sídel a usměrnění hlavních dopravních tahů do nejvýhodnějších tras“ V případě záměru D001 nebyla výhodnost zvoleného řešení prověřována, žádné aktuální varianty nebyly v ZÚR hodnoceny ani nebyla prověřena aktuálnost vybrané varianty.

**Vypořádání připomínky:**

V době pořizování ZÚR Středočeského kraje je stále aktuální potřeba dobudování severozápadní části SOKP. V tomto území chybí propojení přes údolí Vltavy a spojení pravobřežní severní části Prahy a navazujícího příměstského území s letištěm Ruzyně. Dlouhodobé neřešení tohoto problému vede k neúnosnému zatížení obytné zástavby řady sídel včetně centrální části Prahy a k prodlužování západovýchodního propojení nutností využívat mosty na jižním obvodu Prahy.

Odůvodnění připomínky:

2) Část a 3. Kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí (text převzat z VVŽP), k této části platí výhrady uvedené v námitce č.3.

**Vypořádání připomínky:**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část- výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

Požadované detailnější řešení kumulace všech záměrů a její důsledky v ZUR SK, včetně navržení opatření, směřuje nad rámec podrobnosti, kterou umožňuje pro účel zásad územního rozvoje stavební zákon a předpisy související.

Odůvodnění připomínky:

3) Část B Vyhodnocení vlivů ZÚR na oblasti Natura, část B.2. Vyhodnocení problematických úkolů a záměrů:

a) Koridor pro D001 dle textu pořizovatele „protíná vltavské údolí EVL Kaňon Vltavy u Sedlce (přímý zábor území, znečištění, eutrofizace“), přesto je koridor navrhován bez posouzení variant a je konstatováno „Může dojít k negativnímu vlivu, není však možné vyhodnotit jeho významnost“. Vliv na oblast Natura ani jeho rozsah nebyl upřesněn ani vyloučen, přesto je koridor veden středem krajinné (!) oblasti Natura 2000.

b) v závěru části B je uvedeno: Pro některé záměry na základě dostupných informací o záměru a výskytu předmětů ochrany není možné určit významnost vlivu. Vliv bude přinejmenším mírný, není však vyloučeno, že při podrobném hodnocení vlivů na EVL a PO bude určen jako významně negativní. Těmto záměrům je přiřazena hodnota „?“ . Toto je i případ záměru D001.

Na str. 31-34 VVURÚ je u všech 40 posuzovaných problematických úkolů a záměrů z pohledu

hodnocení vlivů koncepce na Evropsky významné lokality a Ptačí oblasti uvedeno hodnocení „?“ , což znamená, že u nich nebyl schopen hodnotitel určit rozsah a významnost vlivu a konstatoval, že vliv bude přinejmenším mírný a není vyloučen ani vliv významný. Všechny posuzované problematické úkoly

a záměry mají vliv mírný nebo významně negativní a přes tuto skutečnost dospěl hodnotitel k závěru, že ZÚR nemá významně negativní vliv na Evropsky významné lokality a Ptačí oblasti. Toto tvrzení hodnotitele nemá žádnou oporu v předkládaném hodnocení jednotlivých problematických záměrů a úkolů, fakticky u nich k žádnému hodnocení nedošlo a ZÚR nelze z hlediska EVL považovat za správně vyhodnocené. Zpracovatel uvádí svým závěrečným hodnocením v omyl veřejnost i zastupitele kraje. Nesouhlasíme s vypracováním a závěry části B ZÚR a s vyhodnocením vlivů na oblasti Natura 2000, požadujeme jeho přepracování.

#### **Vypořádání připomínky:**

Posouzení ZÚR proběhlo podle platné metodiky MŽP uveřejněné ve Věstníku MŽP v listopadu 2007. Při hodnocení koncepcí jsou záměry hodnoceny v úrovni podrobnosti, která odpovídá koncepci. V měřítku hodnocené ZÚR Středočeského kraje nebylo možné konstatovat významně negativní vliv na žádný ze záměrů. Kategorie „možný negativní vliv“ vyjádřená otazníkem upozorňuje, že dochází ke střetu s lokalitou Natury 2000 a že v podrobnějším měřítku hodnocení významně negativní vliv může být případně vyhodnocen. Možný negativní vliv je konstatován pouze u záměrů, kde technické řešení umožňuje realizovat záměr bez významně negativních vlivů.

#### **Odůvodnění připomínky:**

4) Část 3.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj hygieny prostředí je vyhodnocen nedostatečně, protože:

- a) u opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů nebyla využita koncepční opatření v rámci ZÚR, nebyly hledány varianty
- b) opatření pro vytváření podmínek pro ochranu obyvatelstva se přesouvají do projektových opatření a procesů EIA, kde nelze projekčně vyřešit problémy plošného hluku a synergií záměrů,

#### **Vypořádání připomínky:**

Návrh opatření je dílčím cílem hodnocení SEA. Hlavním důvodem zpracování dokumentace je identifikace potenciálních vlivů na sledované složky životního prostředí a komplexní hodnocení koncepce ZÚR.

V kapitole 7 jsou uvedena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů. Tato opatření jsou formulována s cílem komplexně postihnout celé spektrum identifikovaných negativních vlivů. Za účelem minimalizace či vyloučení vlivů k jejichž vzniku může dojít u více záměrů resp. je vznik těchto vlivů vždy s realizací dané skupiny záměrů (dopravní a technické záměry) spojen. Pro tento „typ“ vlivů byla formulována opatření společná. Pro plochy a koridory, jejichž hodnocením byly identifikovány vlivy, které lze územně identifikovat byla navržena opatření specifická.

Kapitola 7. je shrnutím opatření, která jsou uvedena pro každou z hodnocených ploch a koridorů v přílohové části, tabelárním hodnocení ploch a koridorů (komentář SEA). V tabulkách sestavených pro jednotlivé plochy a koridory je uvedeno opatření SEA vztahující se k danému záměru (v případě, že byly identifikovány potenciálně negativní vlivy).

V měřítku zpracování SEA nelze navrhnout opatření technická. Dokumentace SEA uvádí hodnocení ploch/ koridorů a celkové koncepce ZÚR. Konkrétní technická opatření musí být navržena v rámci hodnocení záměrů v rámci zpracování dokumentace EIA a při vymezení ploch/koridorů na úrovni

navazující ÚPD (podmínka je uvedena rovněž v tabelárním hodnocení ploch/koridorů (příloha č.1).
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>5) V části 6.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj dopravní infrastruktury je popis řešení u záměru D001 nesprávný. Poznámka k SOKP v části Silniční doprava, vztahující se k D001, je doslovně převzata z odůvodnění ZÚR, argumentace je věcně nesprávná, viz výše v odůvodnění připomínky 1.</p> <p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Údaje uvedené v poznámce v kapitole 6.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj dopravní infrastruktury odpovídají skutečnosti. Územní rezerva je v územních plánech obcí a VÚC Pražského regionu sledována dlouhodobě právě z toho důvodu, aby bylo možné využití území v návaznosti na koridor přizpůsobit zamýšlenému záměru vedení SOKP.</p> <p>Přesun trasy do jiné polohy, kde se s trasou nikdy nepočítalo, je proti principům právní stability v území, kterou by územní plánování mělo vytvářet. Je zcela jisté, že by takový přesun trasy vyvolal oprávněný odpor obyvatel dotčených území.</p>
<p>5. připomínka:</p> <p>Nebylo splněno zadání a připomínky k zadání ZÚR, požadujeme zpracovat ZÚR v souladu s uvedenými dokumenty.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Návrh ZÚR nesplňuje požadavky zadání Zásad územního rozvoje a připomínky a požadavky dotčených orgánů, požadujeme dopracování ZÚR také v souladu se zadáním schváleným usnesením zastupitelstva č. 38-26/2008/ZK, protože v návrhu ZÚR nebyly stanoveny podmínky pro využití ploch a koridorů nadmístního významu, nebyly popsány a vyhodnoceny zjištěné a předpokládané vlivy na životní prostředí a nebyla prověřena aktuálnost záměru.</p> <p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Dokumentace ZÚR je zpracována v souladu se schváleným zadáním. V době pořizování ZÚR Středočeského kraje je stále aktuální potřeba dobudování severozápadní části SOKP. V tomto území chybí propojení přes údolí Vltavy a spojení pravobřežní severní části Prahy a navazujícího příměstského území s letištěm Ruzyně. Dlouhodobé neřešení tohoto problému vede k neúnosnému zatížení obytné zástavby řady sídel včetně centrální části Prahy a k prodlužování západovýchodního propojení nutností využívat mosty na jižním obvodu Prahy.</p>
<p>6. připomínka:</p> <p>Nesouhlas s vymezením koridoru SOKP v jižní trase přes území sousední obce</p> <p>Městská část Praha-Suchdol zásadně nesouhlasí s vymezením koridoru pozemní komunikace s evropským významem systému TEN-T Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), který na území sousední obce, městské části Praha-Suchdol, která je součástí sídelního útvaru hl.m. Prahy, v úseku Ruzyně-Březiněves vede přes území s obytnou zástavbou. Navržený koridor je tak v rozporu s § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a j) stavebního zákona, neboť negativním dopadem na životní prostředí nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, nezohledňuje stávající hodnoty a podmínky v území, nezohledňuje rizika s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí a nevytváří podmínky pro hospodárné nakládání s prostředky z veřejných rozpočtů</p>

(vzhledem k technické náročnosti se jedná o nejdražší variantu vedení trasy). Z uvedených důvodů navržená trasa není v souladu s cíli a úkoly územního plánování, jak to požaduje § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.

### **Vypořádání připomínky:**

Vymezení koridoru SOKP v jižní trase je v souladu s §18 odst.1 stavebního zákona. Právě návrh SOKP vytváří 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. Umožní odvedení dopravy z hustě obydlených částí Prahy do trasy, která je dlouhodobě stabilizována v ÚPD, takže je možné využití navazujícího území přizpůsobit vedení trasy. Při průchodu Suchdolem jsou navržena v následné dokumentaci technická opatření, která navíc zmírní případné negativní vlivy stavby a budoucího provozu na životní prostředí. DÚR řeší průchod zastavěného území MČ Praha – Suchdol technickými opatřeními – tunely, a to jak na trase SOKP, tak na přivaděči Rybářka.

Co se týče souladu s §19 stavebního zákona:

ad odst. b) „stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území“

ZÚR stanovují celkovou koncepci využití území i dílčí koncepce, které podporují trvale udržitelný rozvoj území. Mezi ně patří koncepce dopravy, jejíž nedílnou a významnou součástí je návrh SOKP. Navrhované řešení svým urbanistickým a technickým řešením umožňuje ve vysoké míře předcházení možným nepříznivým důsledkům trasy na okolí s ohledem na hodnoty a podmínky území.

ad odst. 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,“

U záměru výstavby SOKP v severozápadním segmentu Prahy je zcela zřejmý veřejný zájem. Odsouvání realizace výstavby SOKP způsobuje v současné době dopravní kolapsy a je příčinou znehodnocení obytného prostředí v hustě osídlených částech Prahy.

Při návrhu trasy v rámci ÚP VÚC Pražského regionu byly vzaty v úvahu veškeré souvislosti, kterými se územně plánovací dokumentace v souladu s §19, odst. 1 c) zabývá.

ad odst. e) „stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území,“

Podmínky, které ZÚR stanovují, odpovídají podrobnosti krajské územně plánovací dokumentace. V odst. (191) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA následující společná projektová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury:

„vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry: - silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou.“

Konkrétní opatření pro omezení případných negativních vlivů na životní prostředí navrhuje DÚR a dokumentace EIA.

ad odst. j) „prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území,“

Při výběru nejvhodnější varianty v době zpracování ÚP VÚC Pražského regionu byla vzata v úvahu i ekonomická hlediska. Do ZÚR byla vybraná varianta převzata bez věcné změny v souladu s §187 odst.2 stavebního zákona.

Z výše uvedeného je zřejmé, že dokumentace ZÚR je zpracována v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

**MČ Praha - Suchdol, Suchdolské nám. 734/3, 165 00 Praha-Suchdol, č.j. 086269/2011/KUSK**

1. připomínka: (pozn.: připomínky od č. 7 katastrální území obce Horoměřice, městských částí Prahy-Suchdola, Prahy-Lysolaj, Prahy-Nebošic a Prahy 6); připomínky k části 4. „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu“, bod 4.1.1.4 „Letecká doprava“, k záměrům uvedeným v bodech (132) – (134).

Požadujeme dopracovat ZÚR v souladu se zadáním zásad územního rozvoje schválených usnesením zastupitelstva č. 38-26/2008/ZK a respektovat v ZÚR připomínky a požadavky k zadání a návrhu ZÚR

**Odůvodnění připomínky:**

Nebyly stanoveny podmínky pro využití ploch a koridorů nadmístního významu, nebyly popsány a vyhodnoceny zjištěné a předpokládané vlivy na životní prostředí, zejména neodstranitelná hluková zátěž v obydlích územích překračující hygienické limity, nebyly prověřeny možnosti využívání dalších letišť, ZÚR nesplnily jeden ze základních úkolů při navrhování nadmístních záměrů

- zásadní koncepční pochybení v návrhu ZÚR, pořizovatel nevyjasnil požadavky na rozsah letišť, jejich stávající i požadované budoucí kapacity, nezabýval se maximální možnou kapacitou s ohledem na únosnost území a zdraví obyvatel v okolí, v dalším stupni ÚPD již nelze řešit koncepční opatření,
- pořizovatel neřešil ani využití letišť, celkový požadavek kapacit je nadále neznámý, přestože jsou na území kraje reálné záměry na rozvoj letecké dopravy v dalších lokalitách, nebyla prověřena aktuálnost záměru.

**Vypořádání připomínky:**

Z odůvodnění námitky nevyplývá, v čem návrh ZÚR nesplňuje Zadání, v němž se konstatuje, že „Letiště Praha Ruzyně je jediným terminálem evropského významu na území ČR.“ a že „ZÚR prověří možnosti využívání dalších (zejména bývalých vojenských) letišť na území kraje“. Ovšem není tím myšleno to, že ZÚR budou hledat „náhradu“ za Letiště Praha Ruzyně.

Stanovení podmínek pro vymezené plochy koridorů je v textové části ZÚR v kapitole 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu.

Všechny nové i převzaté návrhy v ZÚR jsou standardně vyhodnoceny z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj (včetně SEA a vyhodnocení vlivů na NATURA).

ZÚR stanovují v odst.133 pro územní plánování – v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, rozvoj obcí navrhovat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru.

ZÚR navrhuje v odst 134 na základě doporučení SEA prostorová či projektová specifická opatření v případě plochy pro rozvoj letiště (VPS D300) letiště Praha - Ruzyně - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby dotčených sídel na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.

Záměr byl převzat bez věcné změny do návrhu ZÚR projednaných s dotčenými orgány.

Letiště Praha Ruzyně vykazuje vzhledem k tomu, že jsou na něj jako na jediný významný terminál v ČR soustředěny též charterové a nízkonákladové lety (realizované různými typy letadel) vysoký počet pohybů (153 tis. v r. 2010).

Přínosem navrhovaného řešení je:

- výrazné zvýšení bezpečnosti při možnosti nezávislého využívání paralelních drah,
- snížení počtu obyvatel zatížených hlukem vyloučením pravidelného využívání RWY 13/31. Provoz na této VPD zatěžuje hlukem hustě obydlené území na jihozápadním obvodu hl. m. Prahy. Počet obyvatel, který bude nově zasažen hlukem v koridoru nové RWY 06R/24L je výrazně nižší než počet obyvatel ve stávajícím koridoru RWY 13/31.
- realizace paralelní dráhy umožní optimalizaci příletových a odletových postupů, znamenající možnost celkového snížení hlukové zátěže širšího okolí Letiště Praha Ruzyně

2. připomínka:

Návrh ZÚR nesplnil požadavek uvedený ve schválené PÚR z roku 2008, která ukládá úkol řešit dopady rozvoje letiště Praha-Ruzyně na územní rozvoj dotčených obcí. Povinnost splnit požadavek PUR vyplývá z ustanovení § 31 odst. 4 stavebního zákona. Požadujeme doplnit do ZÚR konkrétní a reálná řešení a doporučení na omezení dopadů rozvoje letiště.

Odůvodnění připomínky:

- koncepční opatření nebyla uplatněna ani požadována,
- nebyly vymezeny dopady rozšířeného provozu letiště, ze ZÚR není zřejmé, které obce budou dotčeny a jak,
- výčet obcí uvedených v bodě (133) je zjevně nesprávný a neúplný, dopady provozu letiště stávajícího i rozšířeného se dotknou mnohem většího počtu obcí na území kraje,
- pro nejvíce dotčené obce ležící mezi paralelními drahami je stanovená podmínka „nerozšiřovat plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví směrem k letovému koridoru“ v bodě (133) zjevně neproveditelná, podmínka je zjevně nedostatečná i ve vztahu k ostatním obcím v okolí letiště,
- není naprosto zřejmé, kolika obcím se podmínka uvedená v předchozím bodě týká, výčet obcí je neúplný, délka letových koridorů je pravděpodobně v řádu desítek kilometrů, navíc nejsou vyznačeny, ...?, podmínka je bez uvedení okruhu adresátů nesplnitelná a neurčitá, pro další
- stupně ÚPD nesmyslná, obce nemohou plánovat rozvoj,
- prostorová opatření požadovaná v dalších stupních ÚPD jsou u tohoto typu záměru, zasahujícího i na území Prahy a na území mnoha obcí, realizovatelná zejména na stupni ZÚR, ale v návrhu nejsou uplatněna,
- projektová řešení jsou v případě nevymezení celorepublikového záměru na stupni PÚR nebo ZÚR omezena až znemožněna neznalostí zadání – rozsahu záměru, který má být realizován,
- Požadavky v ZÚR jsou zcela nevyvážené, omezující podmínky směřují výhradně k obcím, zatímco provoz letiště není žádným způsobem omezen a dokonce ani vymezen.

## Vypořádání připomínky:

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Dotčené obce (na území Středočeského kraje) případným rozvojem letiště jsou zejména Jeneč, Hostivice, Horoměřice, což bude v ZÚR uvedeno. Přesnost vymezení ploch dotčených rozvojem letiště odpovídá podrobnosti řešení v ZÚR.

ZÚR zpřesňují rozvoj Letiště Praha Ruzyně, který se projeví částečně na území Středočeského kraje vymezením plochy pro rozvoj letiště (VPS D300).

ZÚR stanovují pro územní plánování: v odst. (133) v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, rozvoj obcí navrhovat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy).

Dokumentace SEA navrhla prostorová opatření převzatá do ZÚR, které je třeba uplatňovat a realizovat na úrovni ÚP obcí. ZÚR navrhuje příslušná opatření jen v podrobnosti, která odpovídá úrovni této dokumentace. V ZÚR jsou stanovena tato opatření:

(134) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA prostorová či projektová specifická opatření v případě plochy pro rozvoj letiště (VPS D300) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby dotčených sídel na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.

(191) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA následující společná projektová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury:

a) vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou
- rozšiřování letišť
- železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou
- výstavba nových energetických zdrojů

Plocha (VPS D300) pro rozvoj Letiště Praha Ruzyně byla převzata z ÚPVÚC bez věcné změny. V souladu s § 187 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. byla prověřena její aktuálnost.

## 3. připomínka:

Návrh ZÚR nesplňuje požadavky vymezené stavebním zákonem v ustanovení § 36 odst. 3: Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Zpřesnění nebylo provedeno, požadujeme upřesnění a vymezení záměru, aby bylo vůbec možné posoudit dopady na rozvoj okolních obcí a zdraví obyvatel a rozhodnout o přijatelnosti záměru v daném území.

## Odůvodnění připomínky:

- ZÚR zpřesňují záměr jednou větou v bodě (132), která rozšíření letiště žádným způsobem neupřesňuje, nejsou zde uvedeny podmínky ani rozsah provozu, délky drah, dotčená území, ...; text v ZÚR nelze považovat za zpřesnění a rozvíjení PÚR 2008,

- ve výkresové části jsou uvedeny pouze plochy pro leteckou dopravu, bez vyznačení oblastí dotčených hlukem,
- nebyla provedena koordinace záměru s Hl. m. Prahou zejména ve vztahu k dotčeným územím a parametrům drah

#### Vypořádání připomínky:

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Záměr z PÚR 2008 je zpřesněn tím, že se navrhuje konkrétní plocha (VPS D300) pro rozvoj areálu letiště. Byla prověřena aktuálnost záměru a záměr byl bez věcné změny převzat do ZÚR z ÚP VÚC. O aktuálnosti záměru svědčí i příprava stavby.

#### 4. připomínka:

Návrh ZÚR nesplňuje požadavky vymezené stavebním zákonem v § 187 odst. 2 pro převzetí bez projednání s dotčenými orgány a dotčenými subjekty z ÚP VÚC Pražský region. Podle ustanovení § 187 odst. 2 zákona stavebního zákona krajský úřad prověří územní plány velkých územních celků z hlediska aktuálnosti jednotlivých záměrů a splnění kritérií jejich nadmístního významu. Záměry vyhovující uvedeným hlediskům převezme bez věcné změny do návrhu zásad územního rozvoje projednaných s dotčenými orgány. Rovněž tento postup nesplňuje bod m) zadání Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (schváleno zastupitelstvem pod č. Usnesení 38-26/2008/ZK) "Do ZÚR budou převzaty VPS ze schválených ÚP VUC, které splňují kritéria regionální významnosti a aktuálnosti". Součástí návrhu ZÚR je záměr na realizaci veřejně prospěšné stavby pod ozn. D300 na rozšíření letiště Praha Ruzyně, který je označen jako převzatý z ÚP VÚC Pražského regionu. Postup převzetí tohoto záměru z ÚP VÚC Pražský region je v rozporu s ustanovením § 187 odst. 2 stavebního zákona. Tento záměr není aktuální, v ZÚR nebylo provedeno prověření jeho aktuálnosti a nebyla provedena koordinace s Hl. m. Prahou. Vzhledem ke změnám v záměru (podoba a parametry záměru) i v území (zejména nová zástavba určená k trvalému bydlení a další změny v dotčeném území) proti stavu v době přípravy a schvalování ÚP VÚC Pražský region požadujeme zařadit záměr mezi záměry nově navrhované a provést řádné vymezení a posouzení jeho dopadů na okolí letiště včetně prověření koncepčních opatření ve vztahu k dalším letištím a odůvodnění nezbytných kapacit pro leteckou dopravu z hlediska potřeb ČR.

#### Odůvodnění připomínky:

- nebyla prověřena aktuálnost a rozsah záměru vymezeného v ÚP VÚC ve vztahu k současně navrhovaným parametrům drah a rozsahu ochranných pásem jasně vymezených v oficiální projektové dokumentaci včetně projednávané dokumentace EIA,
- ZÚR v odůvodnění předpokládá prodloužení stávající dráhy VPD 06/24 o 385 m směrem na Jeneč, toto prodloužení dráhy západním směrem není u tohoto celorepublikového záměru uvedeno v PÚR a není ani uvedeno v projednávané dokumentaci EIA na rozšíření letiště z roku 2009,
- ZÚR v odůvodnění uvádějí u nové paralelní dráhy délku 3 200m, která je sice v souladu s údaji v ÚP VUC, ale je ve zjevném rozporu s délkou uváděnou v platné a zcela konkrétní dokumentaci EIA z roku 2009, další údaje popisující rozšířené letiště již bohužel ZÚR neobsahují
- dopady záměru na rozšíření letiště jsou ve výkresové dokumentaci ÚP VUC vymezeny ve formě limitů využití území, jsou vyznačena ochranná pásma a hlukové izofony; tyto limity vycházející z vyhodnocení dopadů provozu nebyly převzaty do ZÚR,
- Limity uvedené v ÚP VUC jsou navíc ve zjevném rozporu s projednávanou dokumentací EIA z roku 2009, jsou vymezeny patrně pro zcela jiný

rozsah provozu a nelze je převzít bez vyjasnění zjevných rozporů mezi Středočeským krajem a Prahou, Rozdíl v limitech území mezi ÚP VUC, dokumentací EIA a např. Konceptem ÚP Prahy je v řádu km.

- Nové limity se provozovatel ani nepokusil stanovit, což je pochopitelné s ohledem na v textu ZÚR přímo konstatovanou neznalost budoucího provozu,
- Neprovedení koordinace se ZÚR Hl. m. Prahy, ÚP a konceptem ÚP Hl. m. Prahy i s posuzovanou dokumentací EIA na rozšíření letiště (předkládanou provozovatelem letiště) je zcela zjevné z popisů záměru i z výkresové dokumentace (např. limity využití území).

Záměr D300 převzatý z ÚP VÚC neodpovídá aktuálnímu stavu území, platné ÚPD Hl. m. Prahy,

- v území potenciálně zasaženém hlukem (ze ZÚR nelze posoudit) se nalézá od roku 2009 oblast Natura 2000, potenciálně zasažená dalším záměrem D001,
- letiště Praha – Ruzyně není vymezeno v platných Zásadách územního rozvoje Hlavního města Prahy, tedy na úrovni ÚPD odpovídající řešení tras nadmístních celorepublikových záměrů, paralelní dráha není zahrnuta ani v platném ÚP Hl.m.Prahy,
- od doby zpracování ÚP VÚC došlo v okolních obcích k zásadnímu rozvoji obytné zástavby a to nejen v prostoru nové dráhy, ale i mezi dráhami a pod stávající dráhou, podmínky v území se podstatně změnily
- probíhají přípravy na zřízení mezinárodního letiště ve Vodochodech (projednává se dokumentace EIA), koncepční otázka Kolik drah a s jakou kapacitou v okolí Prahy ČR potřebuje a na co?, nebyla řešena v ZÚR ani v ÚP VÚC, jedná se o zjevně nedořešené nové koncepční skutečnosti v území a v ÚPD,
- v souvislosti se záměrem D300 nebyl v ZÚR ani v ÚP VÚC zohledněn princip proporcionality zátěže jednotlivých obcí při řešení nadmístní mezinárodní přepravy v okolí Prahy – do jednoho území je současně umísťována paralelní dráha mezinárodního letiště v Ruzyni s neomezeným provozem a tranzitní komunikace mezinárodního významu.

Nutno konstatovat mezi kraji a nedostatky v současné i navrhované ÚPD na všech stupních a obou krajích. Záměr výstavby paralelní dráhy letiště Praha Ruzyně je z podstatné části umístěn na území hlavního města Prahy. V Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy však tyto části vymezeny a vyhodnoceny nejsou. Tato skutečnost znamená porušení ustanovení § 18 stavebního zákona. 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.

### **Vypořádání připomínky:**

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Rozsah plochy pro rozvoj letiště (VPS D300) v ZÚR odpovídá záměrům jeho rozvoje a byl koordinován s hl.městem Prahou. V rámci pořízení ZÚR bylo provedeno Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně dokumentace SEA a vyhodnocení NATURA. Převzaté záměry ze schválených ÚP VÚC i záměry nové byly vyhodnocovány stejně.

- Aktuálnost záměru byla prověřena. V aktualizaci ZÚR budou zařazena nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. V rámci pořízení ZÚR bylo provedeno Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně dokumentace SEA a vyhodnocení NATURA. Převzaté záměry ze schválených ÚP VÚC i záměry nové byly vyhodnocovány stejně.
- Pro ZÚR je podstatná plocha pro rozvoj letiště (VPS D300) pro realizaci celého záměru. Přesné údaje o délkách mají orientační charakter a jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR. Uvedený údaj (délka paralelní dráhy 3 200m) bude opraven tak, aby byl aktuální – na 3 550m.
- Odvolávky na výkresovou dokumentaci ÚP VÚC, v níž jsou vyznačena ve formě limitů využití území ochranná pásma a hlukové izofony, je irelevantní, protože tato součást ÚP VÚC (tj. směrná část) již od 1. 1. 2007 neplatí (viz § 187 odst. 7). V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhovat. Stávající hlukové pásmo letiště Ruzyně bude do koordinačního výkresu doplněno.
- Rozsah plochy pro rozvoj letiště v ZÚR odpovídá záměrům jeho rozvoje a byl koordinován s hl.městem Prahou. V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhovat.
- V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA. Popsány byly vlivy na sledované složky životního prostředí, které lze v měřítku zpracování SEA identifikovat, a které lze v souvislosti s využitím vymezené plochy předpokládat.
- Od doby schválení ÚP VÚC Pražského regionu (2006) měly být územní plány obcí upraveny do souladu s nadřazenou dokumentací. Souhrnné negativní vlivy (na území hlavního města Prahy i dotčených obcí Středočeského kraje) na obytnou zástavbu budou menší než při provozu současného dráhového systému.
- ZÚR nenavrhují územní rozvoj areálu letiště Vodochody. I případný rozvoj letiště Vodochody nebude mít významný vliv na budoucí využití letiště Praha – Ruzyně.
- U silniční dopravy je vliv hluku na obyvatelstvo řešen technickými opatřeními (tunelové úseky, či jiná opatření). Hluk z letiště se bude zmenšovat v souvislosti s vývojem nových technologií. Určitá kumulace využití území pro dopravní a technickou infrastrukturu je důsledkem mimořádného rozvojového potenciálu i atraktivity Prahy a příměstského prostoru. Udržitelný rozvoj území je posuzován nejen z hlediska přírodního pilíře, ale i ekonomického a sociálního.

#### 5. připomínka:

Nebylo provedeno řádné vyhodnocení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel, požadujeme přepracovat VVŽP.

Vzhledem k níže uvedenému nelze tento záměr považovat za vyhodnocený z hlediska zdraví obyvatel v rámci ÚP VÚC ani v rámci současného návrhu ZÚR, což je v rozporu s ustanovením § 19 odstavec 2 stavebního zákona. Podle tohoto ustanovení je úkolem 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 (dále jen "vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území"); jeho součástí je posouzení vlivů na životní prostředí (tzv. SEA) a posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (tzv. naturové hodnocení), pokud orgán ochrany přírody svým stanoviskem takovýto vliv nevyloučil. Tato skutečnost znamená rovněž porušení článku 3 odst. 2 a článku 5 odst. 1 směrnice č. 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále je „směrnice SEA“). Podle článku 3 odst. 2 směrnice SEA se mají posuzovat mimo jiné všechny plány a programy, které se

připravují v odvětvích dopravy a územního plánování, pokud stanoví rámec pro budoucí schválení záměrů uvedených v příloze směrnice 85/337/EHS. Směrnice SEA požaduje posouzení celého plánu, neumožňuje nějakou část vyjmout a neposoudit. Směrnice obsahuje přechodné ustanovení pouze ve vztahu k plánům, u nichž byl první formální akt uskutečněn před 21. červencem 2004. O takový program se ale v případě návrhu ZÚR Středočeského kraje nejedná. Jestliže podstatné infrastrukturní projekty nebyly zahrnuty do zprávy (dokumentace) a nebyly posouzeny, jedná se postup v rozporu se směrnicí. Podle článku 5 odst. 1 směrnice SEA musí být součástí posouzení plánů a programů dle článku 3 též posouzení „rozumných náhradních řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu“. Žádné variantní řešení koridoru D300 však vyhodnocení SEA neobsahuje.

#### Odůvodnění připomínky:

V příloze vyhodnocení vlivů na životní prostředí (VVŽP) č. 2.1. jsou zejména následující nedostatky:

- oblast zasaženou hlukem z letiště Praha – Ruzyně nelze ze ZÚR, VVURÚ ani z VVŽP zjistit, toto území nebylo žádným způsobem lokalizováno a jedná se o hrubý nedostatek ZÚR vedoucí k nemožnosti posoudit synergické negativní vlivy s ostatními záměry (železnice, komunikace)
- tvrzení, že není překryv s oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší není ničím doloženo, oblast ovlivněná provozem není vyznačena ani popsána, a nelze tedy činit žádné závěry,
- dotčeno mnohem více obcí než je uvedeno v ZÚR, rozšíření provozu se dotkne zcela jednoznačně více obcí,
- kritérium počet dotčených obyvatel není správné, provoz se přesouvá do míst, kde je zdraví ohroženo, pořizovatel nečiní rozdíl mezi ohrožením zdraví a rušením, na stejnou úroveň klade celoroční provoz bez omezení nočních letů s jednoměsíčním provozem s omezeným nočním provozem a po zbytek roku jen v případě meteorologický důvodů a bezpečnosti provozu s vyloučením nočního provozu. Srovnání pouhých počtů obyvatel je vzhledem ke zdravotním rizikům zcela nepřijatelné, srovnávat rušení s ohrožením zdraví je zcela zavádějící,
- provoz na dráze 13/31 bude nadále pokračovat, pouze se omezí provoz v případě oprav drah, důkazem je OHP v okolí 13/31 beze změny (viz EIA).

#### Vypořádání připomínky:

##### *Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA. Popsány byly vlivy na sledované složky životního prostředí, které lze v měřítku zpracování SEA identifikovat, a které lze v souvislosti s využitím vymezené plochy předpokládat.

Informace o oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší jsou převzaty z Věstníku MŽP ČR, kde jejich vymezení pravidelně aktualizováno. Konstatování se týká oblastí, ve které je plocha pro letiště vymezena.

Posouzení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno v kapitole 5.11, příloze číslo 3 a výkrese č.6 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA je hodnocením koncepčním, počet obyvatel ovlivněných využitím vymezené plochy pro leteckou dopravu musí být stanoven na úrovni zpracování dokumentace EIA ve smyslu zákoně č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů resp. dokumentace HIA.

#### Odůvodnění připomínky:

Nebylo provedeno posouzení kumulativních a synergických vlivů. Informace o kumulativních a synergických vlivech v SEA k ZÚR vyhodnoceny nejsou, což odporuje zákonu EIA, směrnici EP a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“) a stavebnímu zákonu. Povinnost posouzení těchto aspektů vyplývá z ustanovení § 2 zákona EIA, z bodu f) přílohy č. I. směrnice SEA a z bodu 5 přílohy ke stavebnímu zákonu.

V části VVŽP 5.11. Hodnocení kumulativních vlivů na životní prostředí je uvedeno: "Hodnocení SEA poskytuje příležitost pro hodnocení ekologických aspektů v širších souvislostech, umožňuje posouzení kumulativních a synergických vlivů ..... Hodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo provedeno na základě syntetického hodnocení záměrů předložených v ZÚR Stčk, vyhodnocení míry jejich vlivu na sledované složky životního prostředí a identifikace území, ve kterých je možné předpokládat působení těchto vlivů. Identifikované kumulativní a synergické vlivy jsou prezentovány v tabelárním přehledu v příloze 3 a graficky znázorněny ve výkrese č. 6."

a dále

Působením kumulativních a synergických vlivů budou nejvýznamněji dotčena území, kde je navrhován větší počet záměrů. Obecně se jedná o území při hranici hlavního města Prahy a území v okolí významných sídelních center, které jsou i v současné době silně ovlivněna antropogenními vlivy a v důsledku realizace navrhovaných záměrů bude intenzita jejich působení ještě zesílena, případně oblasti, do kterých jsou umístěny záměry spojené s významnými vlivy. "Následuje pouze komentář o vlivech záměrů na půdu, odtokové poměry, krajinný ráz, fragmentaci krajiny, ovzduší. Přes výše uvedená tvrzení je nutné konstatovat, že posouzení synergických a kumulativních jevů (SKJ) nebylo provedeno, protože:

- v kapitole 5.11 není uveden žádný případ záměrů, které vyvolají SKJ, není signalizován žádný konkrétní problém související s SKJ,
- přímo v území, které zpracovatel obecně vymezil jako při hranici Prahy a uvedl, že zde bude intenzita působení vlivů zesílena, navrhuje ZÚR do stejného území umístit SOKP a současně rozšířit letiště s plošným neodstranitelným dopadem na okolí v rozsahu desítek km<sup>2</sup>. VVŽP, část 5.11 tento souběh záměrů neidentifikovaly, neupozornily na nebezpečí, nepožadovaly prostorová opatření, nevymezily rozsah takto devastovaného území, ... -
- příloha 3 VVŽP neobsahuje přehled případů, kdy dochází k SKJ u navrhovaných, převzatých záměrů nebo stávajících staveb (nejedná se o tabulku s uvedením záměrů, u jejichž vlivů dochází v daném území ke spolupůsobení na konkrétní složku ŽP, ale o pouhý přehled jednotlivých záměrů s uvedením složek, které významným způsobem ovlivňují. Takto je to i prezentováno ve výkrese 6, viz dále, kde jsou vyznačeny pouze významné vlivy jednotlivých staveb na jednotlivé složky ŽP) v příloze 3 se nejedná o prezentaci SKJ,
- výkres č. 6. Podklad pro vyhodnocení SKJ obsahuje pouze výčet jednotlivých záměrů, na výkrese není vyznačen ani jediný případ, kdy dochází k SKJ, ve výkrese č.6 se nejedná o prezentaci SKJ, ale v nejlepší případě o podklad pro provedení SKJ

Nebylo provedeno posouzení synergických vlivů záměrů umístěvaných do téhož území (okruh, letiště, železnice), deklarované příležitosti, syntetika, aspekty a širší souvislosti při posuzování SKJ nebyly využity, kapitola 5.11 je ve smyslu posouzení SKJ zcela nedostatečná, požadujeme:

- stanovit a v rámci VVŽP posoudit kapacitu provozu letiště nebo stanovit únosné zatížení území v okolí letiště ve formě regulace provozu a to zejména z hlediska vlivů na zdraví,
- do závazné části ZÚR doplnit podmínku pro budoucí provoz letiště: „Ochranná hluková pásma letiště Praha – Ruzyně nerozšiřovat na stávající zastavěná území s obytnou funkcí obcí v okolí letiště.“

**Vypořádání připomínky:**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno v textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

Požadavek na stanovení posouzení kapacity provozu letiště s stanovení únosného zatížení území v okolí letiště je nad rámec podrobnosti, kterou umožňuje pro účel zásad územního rozvoje stavební zákon a předpisy související. Tyto požadavky musí být stanoveny v rámci zpracování dokumentace EIA ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

**Odůvodnění připomínky:**

V části 5.4.3 *Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí* není doporučeno žádné prostorové opatření ve vztahu k letišti Praha-Ruzyně. Vzhledem k charakteru dopadů záměru (neodstranitelný plošný hluk) je hlavním opatřením právě prostorové opatření spojené s regulací a uspořádáním provozu na základě únosnosti území. Ochranu před negativními vlivy je nutné u nově navrhovaných koridorů zajistit právě prostorovým opatřením. Navrhovaná projektová opatření jsou omezena na pouze na obecné požadavky vyplývající z platných předpisů, projektová opatření neodstraní letecký hluk.

**Vypořádání připomínky:**

V kapitole 7. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí je v části Prostorová opatření uvedeno: Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300) řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.

Dále pak v části Projektová opatření – společná:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- rozšiřování letišť (zejména hluk, ale i znečištění ovzduší).

**Odůvodnění připomínky:**

Popis navrhovaných opatření, část 7. VVŽP V ZÚR nebyla využita a ve VVŽP nebyla navrhována ani požadována koncepční opatření v rámci záměru D300, nebyla požadována ani žádná prostorová opatření v případě kontaktu s obydleným územím, chráněným územím či kumulace vlivů s jinými záměry. Otázku kumulace vlivů jednotlivých záměrů je možné řešit v případě plošné hlukové zátěže zejména koncepčním nebo prostorovým řešením na stupni ZÚR případně omezením rozsahu záměru. Toto nebylo provedeno.

Projektová opatření

V případě souběhu záměrů v jednom území jsou při absenci prověření koncepčních a prostorových opatření projektová opatření ve vztahu k D 300

nedostatečná a to zejména v případě, že záměry nejsou navíc dostatečně vymezeny a posouzeny v ZÚR a procesy EIA probíhají odděleně v různých časových horizontech. ZÚR bez prověření únosnosti území vymezují záměry závazně pro další stupně ÚPD. Projektová opatření specifická

U záměru D300 na rozšíření letiště v Praze Ruzyni doporučeno pouze v rámci projektového řešení a jeho posouzení procesem EIA navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže dotčených sídel. Vzhledem k tomu, že ZÚR rozvoj letiště a jeho provozu nevymezují ani neomezuji a dopady provozu tedy nelze stanovit, je nutné konstatovat:

- kompenzační opatření, která by dle textu pořizovatele měla kompenzovat jevy, před kterými nelze ochránit, nejsou navržena a to ani v rámci dokumentace EIA,
- ochranná opatření nejsou specifikována, navíc nezajistí ochranu vnějších chráněných prostorů staveb před hlukem a v případě vnitřních prostor případná opatření (nová vzduchotěsná okna) snižují významně podmínky bydlení (omezeno větrání, fungují pouze při vzduchotěsném uzavření) a hluk pouze tlumí (maximálních hodnot kolem 80dB o cca 37 dB, tedy i při vzduchotěsném uzavření je hluk v noci v obytných místnostech přes 40 dB),
- ochranná a kompenzační opatření žádným způsobem nelimitují maximální hladiny hluku ve stávajícím ani novém ochranném hlukovém pásmu, kde neplatí hlukové limity,
- projektová opatření neřeší rozvoj okolních obcí na území dvou krajů, rozhodnutí o záměru D300 bez vymezení dopadů provozu na okolí a bez stanovení vyvážených podmínek pro provoz letiště a rozvoj obcí je nepřijatelné,
- v části 10 VVŽP, netechnické shrnutí, v odstavci Obyvatelstvo chybí jakákoliv zmínka o hluku z letiště Praha - Ruzyně, který představuje trvalou neodstranitelnou zátěž území o rozloze min. 50 km<sup>2</sup>, v části Letecká doprava uveden pouze požadavek „*důsledně doložit ochranu zdraví*“ (str. 194)

#### **Vypořádání připomínky:**

V kapitole 7. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí je v části Prostorová opatření uvedeno: Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300) řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.

Dále pak v části Projektová opatření – společná:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- rozšiřování letišť (zejména hluk, ale i znečištění ovzduší).

Ochrana zdraví obyvatelstva je zajišťována právními předpisy v oblasti ochrany veřejného zdraví. Je mimo kompetence zpracování ZÚR.

V kapitole 7 jsou uvedena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů. Tato opatření jsou formulována s cílem komplexně postihnout celé spektrum identifikovaných negativních vlivů. Za účelem minimalizace či vyloučení vlivů k jejichž vzniku může dojít u více záměrů resp. je vznik těchto vlivů vždy s realizací dané skupiny záměrů (dopravní a technické záměry) spojen. Pro tento „typ“ vlivů byla formulována opatření společná. Pro plochy a koridory, jejichž hodnocením byly identifikovány vlivy, které lze územně identifikovat byla navržena opatření specifická.

Kapitola 7. je shrnutím opatření, která jsou uvedena pro každou z hodnocených ploch a koridorů v přílohové části, tabelárním hodnocení ploch a koridorů (komentář SEA). V tabulkách sestavených pro jednotlivé plochy a koridory je uvedeno opatření SEA vztahující se k danému záměru (v případě, že byly identifikovány potenciálně negativní vlivy).

V měřítku zpracování SEA nelze navrhovat opatření technická. Dokumentace SEA uvádí hodnocení ploch/ koridorů a celkové koncepce ZÚR. Konkrétní technická opatření musí být navržena v rámci hodnocení záměrů v rámci zpracování dokumentace EIA a při vymezování ploch/koridorů na úrovni navazující ÚPD (podmínka je uvedena rovněž v tabelárním hodnocení ploch/koridorů (příloha č.2).

Kapitola 10 dokumentace SEA obsahuje stručné shrnutí výsledků hodnocení netechnického charakteru.

**Odůvodnění připomínky:**

záměr, který není řádně vymezen v části 4.1.1.4., nelze kvalifikovaně posoudit z hlediska životního prostředí, zdraví obyvatel a rozvoje obcí, hodnocení vlivů na životní prostředí je vlivem absence jakéhokoli vymezení provozu nesprávné, neobjektivní a nepřezkoumatelné,

**Vypořádání připomínky:**

Záměr byl standardně posouzen „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí vyplývajícím ze závěrů dokumentace EIA budou promítnuta do DÚR.

**Odůvodnění připomínky:**

6) z ÚP VUC nebyly převzaty limity území (ochranná hygienická pásma) ani izofony vymezující hlukovou zátěž, chybí jakékoliv podklady pro vymezení limitů území,

**Vypořádání připomínky:**

Odvolávky na výkresovou dokumentaci ÚP VUC, v níž je vyznačeno území s hlukovou zátěží z letišť (vyjádřenou izofonou 60 dB), jsou irelevantní, protože tato součást ÚP VUC (tj. směrná část) již od 1. 1. 2007 neplatí (viz § 187 odst. 7).

V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhovat. Stávající hlukové pásmo bude do koordinančního výkresu doplněno.

**6. připomínka:**

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) vychází při hodnocení záměru D300 z nesprávného vyhodnocení vlivů na životní prostředí včetně vyhodnocení vlivů na oblasti Natura 2000, požadujeme přepracovat a odstranit věcné chyby.

**Odůvodnění připomínky:**

1) V části A 2. Letecká doprava

Závěry v této části jsou nesprávné z následujících důvodů:

- argument snížení počtu obyvatel zasažených hlukem bez ohledu na výši hlukové zátěže v jednotlivých oblastech vede k nesprávným závěrům – snížení počtu osob rušených nebo obtěžovaných nemůže odůvodnit zvýšení počtu osob ohrožených na zdraví sedminásobně větší zátěží,

- provoz z VPD 13/31 nebude převeden, pouze bude ještě více omezen (viz EIA)
- opatření pomůže oblasti, kde je podstatně menší zdravotní riziko než v oblasti, kam je provoz přesouván,
- rozsah přenesené a celkové zátěže v okolí nového dráhového systému není znám,
- objem letecké přepravy není pořizovateli znám (viz konstatování str. 12 VVURÚ), pořizovatel zjevně neví, jaký záměr s neodstranitelnými vlivy na okolí do území umísťuje, současně neklade žádné podmínky ani omezení pro provoz, záměr je v předložené podobě zjevně neposouditelný v rámci VVURÚ i VVŽP,
- předpoklad hodnocení, že VPD 13/31 bude po vybudování nové dráhy uzavřena, je zjevná nepravdy (není v závazné části ZÚR, odporuje procesu EIA, konceptu ÚP, změně Z 939, ...

Hodnocení záměru vychází z nesprávných předpokladů a z nesprávného hodnocení zdravotních rizik a vzhledem k totální absenci vymezení letiště konstatované i v ZÚR je neposouditelný. Požadujeme zpracovat celé vyhodnocení záměru D 300 po jeho řádném vymezení.

#### **Vypořádání připomínky:**

V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA. Popsány byly vlivy na sledované složky životního prostředí, které lze v měřítku zpracování SEA identifikovat, a které lze v souvislosti s využitím vymezené plochy předpokládat.

Hodnocení SEA je hodnocením koncepčním, počet obyvatel ovlivněných využitím vymezené plochy pro leteckou dopravu musí být stanoven na úrovni zpracování dokumentace EIA ve smyslu zákone č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů resp. dokumentace HIA.

#### **Odůvodnění připomínky:**

2) Část A 3. Kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí – text převzat z VVŽP, k této části platí výhrady uvedené v námitce 5 (*v tomto seznamu č. 11*).

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

#### **Odůvodnění připomínky:**

3) Část B Vyhodnocení vlivů ZÚR na oblasti Natura,

a) Záměr D300 rozvoj Letiště Ruzyně (rozšíření dráhového systému o paralelní VPD) je dle zpracovatele hodnocen jako „0“, tedy bez vlivu na EVL - Plocha nezasahuje území EVL ani PO. Vliv realizace záměru nemění významně intenzitu oproti stávajícímu stavu.

b) V případě letiště ve Vodochodech, které je zařazeno pouze v úkolech ZÚR v příloze 1, u kterých je uvedeno „Většina úkolů není lokalizována, má pouze obecný charakter, nebylo tedy možné je hodnotit“ zpracovatel uvádí Zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území -

Ověřit možnosti rozvoje letiště Aero Vodochody (11 h)

Hodnocení je „?“tedy případný mírný nebo významný vliv na EVL, konstatováno Možné ovlivnění EVL Milovice – Mladá.

Zpracovatel tedy tvrdí, že zřízení další paralelní dráhy v Ruzyni nad EVL situovanou přímo v ose drah ve vzdálenosti cca 9 km od prahu dráhy a s provozem 7x větším než ve Vodochodech bude mít nulový vliv na EVL, zatímco v případě Vodochod bude vliv mírný až významný na EVL v oblasti Milovice-Mladá, která je vzdálená 32 km od Vodochod, navíc mimo osu dráhy. Hodnocení vlivu leteckého provozu na oblasti Natura je zcela neobjektivní a nesprávné. Evidentně nesprávné je také to, že letiště ve Vodochodech je zařazeno v úkolech pro ověření a případně bez možnosti lokalizace, přestože fyzicky dráha existuje, existuje projekt mezinárodního letiště a probíhá stejně jako v Ruzyni a ve stejné fázi proces EIA. Neznalost lokalizace Vodochod ze strany zpracovatele by mohla vysvětlit nesprávné hodnocení vlivu na oblasti Natura, nicméně hodnocení je nepochybně nesprávné.

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení „0“ pro D300 platí. U úkolu „Ověřit možnosti rozvoje letiště Aero Vodochody (11 h)“ je omylem uveden „?“, který platí pro odrážky nad tímto úkolem a pod ním. Správné hodnocení je také „0“, vliv na EVL Milovice-Mladá je vzhledem k velké vzdálenosti vyloučen. Uvedený odstavec bude z návrhu ZÚR vypuštěn, protože není nenavrhován žádný územní rozvoj letiště Vodochody. Není tedy nutné vyhodnocení SEA opravovat.

Odůvodnění připomínky:

#### **4) Část 3.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj hygieny prostředí**

a) opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů – nebyla využita koncepční opatření v rámci ZÚR, nehledány varianty

b) opatření pro vytváření podmínek pro ochranu obyvatelstva se přesouvají do projektových opatření a procesů EIA, kde nelze projekčně vyřešit problémy plošného hluku a synergie záměrů, opatření

c) nesprávné hodnocení situace v okolí letiště Praha – Ruzyně, vycházející z nesprávných podkladů a předpokladů (dráha VPD 13/31 není pravidelně užívána již nyní, uzavřena nebude, není naprosto brán v úvahu rozdíl mezi rušením, obtěžováním a poškozováním zdraví, není brán v úvahu rozsah stávajícího provozu na jednotlivých dráhách a dopady na okolí – přesunem části provozu z nejméně zatížené dráhy na paralelní dráhy s celoročním provozem se zvyšují rizika ohrožení zdraví)

#### **Vypořádání připomínky:**

Předmětem hodnocení dokumentace SEA jsou varianty vymezené ZÚR SK.

V kapitole 7. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí je v části Prostorová opatření uvedeno: Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300) řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.

Dále pak v části Projektová opatření – společná:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vliv hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se

zejména o následující záměry:

- rozšiřování letišť (zejména hluk, ale i znečištění ovzduší).

Ochrana zdraví obyvatelstva je zajišťována právními předpisy v oblasti ochrany veřejného zdraví. Je mimo kompetence zpracování ZÚR.

V kapitole 7 jsou uvedena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů. Tato opatření jsou formulována s cílem komplexně postihnout celé spektrum identifikovaných negativních vlivů. Za účelem minimalizace či vyloučení vlivů k jejichž vzniku může dojít u více záměrů resp. je vznik těchto vlivů vždy s realizací dané skupiny záměrů (dopravní a technické záměry) spojen. Pro tento „typ“ vlivů byla formulována opatření společná. Pro plochy a koridory, jejichž hodnocením byly identifikovány vlivy, které lze územně identifikovat byla navržena opatření specifická.

Kapitola 7. je shrnutím opatření, která jsou uvedena pro každou z hodnocených ploch a koridorů v přílohové části, tabelárním hodnocení ploch a koridorů (komentář SEA). V tabulkách sestavených pro jednotlivé plochy a koridory je uvedeno opatření SEA vztahující se k danému záměru (v případě, že byly identifikovány potenciálně negativní vlivy).

V měřítku zpracování SEA nelze navrhopat opatření technická. Dokumentace SEA uvádí hodnocení ploch/ koridorů a celkové koncepce ZÚR. Konkrétní technická opatření musí být navržena v rámci hodnocení záměrů v rámci zpracování dokumentace EIA a při vymezování ploch/koridorů na úrovni navazující ÚPD (podmínka je uvedena rovněž v tabelárním hodnocení ploch/koridorů (příloha č.2).

Odůvodnění připomínky:

5) V části 6.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj dopravní infrastruktury, Letecká doprava - opakován nesprávný argument, že rozšíření letiště umožní „ukončení pravidelného provozu na stávající VPD 13/31“. Na dráze 13/31 není pravidelný provoz, viz AIP ČR, Smlouva s MČ Praha 6, EIA, ÚR na OHP, ... a provoz na této dráze nebude ukončen.

**Vypořádání připomínky:**

Text bude opraven v tom smyslu, že provoz na stávající VPD 13/31 bude omezen.

7. připomínka:

Z návrhu ZÚR nelze zjistit, stanovit ani odhadnout obce a obyvatele dotčené řádným provozem rozšířeného letiště Praha-Ruzyně. Požadujeme vymezit území dotčená provozem letiště.

Odůvodnění připomínky:

1) S realizací záměru, jak vyplývá i ze současného provozu letiště i z ÚP VUC, je jednoznačně spojeno okolní území zasažené hlukem a tato potenciální další hluková zátěž je neodstranitelná technickými prostředky a je plošná. V ZÚR není vymezena z hlediska zasažené plochy, ani z hlediska intenzity hlukové zátěže. Z předkládaného návrhu ZÚR nelze dovodit území zasažená hlukem a počty osob ohrožených záměrem na rozšíření letiště. Obyvatelé v okolí nemají možnost ze ZÚR zjistit, že může být ohroženo jejich zdraví a majetek a podat připomínku nebo prostřednictvím zástupce veřejnosti námitku. Tento nedostatek ZÚR se z pohledu účasti veřejnosti, možnosti ochrany základních práv obyvatel a v neposlední řadě i z hlediska dotčených orgánů i

podkladů pro rozhodování zastupitelů kraje, jeví jako zcela zásadní.

**Vypořádání připomínky:**

Dopady provozu letiště ZÚR berou v úvahu stanovením opatření v územích dotčených obcí (úkoly pro územní plánování obcí). Konkrétní a reálná opatření budou navržena v rámci dokumentace EIA a DÚR.

PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD) Letiště Praha Ruzyně. S ohledem na úkol pro územní plánování stanovený pod písm. a) v tomto čl. zní čl. 132 ZÚR: „ZÚR zpřesňují rozvoj Letiště Praha Ruzyně, který se projeví částečně na území Středočeského kraje vymezením plochy pro rozvoj letiště (VPS D300)“.

V odst. (133) ZÚR stanovují pro územní plánování – „v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, zejména rozvoj obcí Jeneč, Hostivice a Horoměřice navrhopat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy) se nahradí formulací „ZÚR stanovují pro územní plánování – v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy v důsledku dostavby dráhového systému, zejména v obcích Jeneč, Hostivice a Horoměřice navrhopat rozvoj obcí tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy).“

Stávající provoz letiště se dotýká i dalších obcí Kněževes, Dobrovíz, Tuchoměřice, Hostouň. Stávající hlukové ochranné pásmo letiště Praha Ruzyně bude doplněno do grafické části odůvodnění – do koordinačního výkresu.

Podkladem pro případnou úpravu problematiky v rámci aktualizace ZÚR budou vyhlášená nová ochranná hluková pásma.

**Odůvodnění připomínky:**

2) Rozsah území dotčeného nadlimitním hlukem nelze ze ZÚR, VVURÚ ani z VVŽP zjistit, toto území nebylo žádným způsobem lokalizováno a jedná se o hrubý nedostatek ZÚR vedoucí i k nemožnosti posoudit synergické negativní vlivy.

**Vypořádání připomínky:**

Stávající hlukové ochranné pásmo letiště Praha Ruzyně bude doplněno do grafické části odůvodnění – do koordinačního výkresu.

Podkladem pro případnou úpravu problematiky v rámci aktualizace ZÚR budou vyhlášená nová ochranná hluková pásma.

**Jitka Mejsnarová, Krajníková 113, 252 29 Dobřichovice, naše č.j. 098466/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

V ZÚR nejsou jasně vysvětleny a definovány pojmy.

**Odůvodnění připomínky:**

Řada zásad vyplývá z jiných právních předpisů, nebo jiných dokumentů-např. PÚR ČR. Neustále se opakuje „respektování limitů využití území“ - zbytečně zvětšuje text a je zbytečná.

**Vypořádání připomínky:**

Vysvětlení pojmů, užívaných v textové části bude doplněno.
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Str. 8 AD (06) Obnova rozmanitosti krajiny - pojem není definován, zejména, kterými přírodními prvky, nebo k jakému období by se měla krajina „obnovovat“ (1/2 18. století, ?, středověk?). Není definován ani pojem „posílení stability krajiny“. Doporučujeme vyjmenovat prvky, které by měly být obnovovány (například údolní nivy, zaniklé cesty dle historických map, atd.). Pokud zůstane priorita takto obecná, nic nenavrhne a nic neřeší.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>„Obnova rozmanitosti kulturní krajiny“ a „posílení stability krajiny“ jsou zásady a principy řešení krajiny, které byly zařazeny mezi priority územního plánování kraje stanovené pro zajištění udržitelného rozvoje kraje. Priority uvedené v kapitole 1. se týkají procesu územního plánování na celém území kraje. Nelze vyčerpávajícím způsobem a podrobně charakterizovat možné naplňování všech priorit uvedených v této kapitole. Priority vymezují rámce řešení pro navazující územně plánovací činnosti. Konkrétní naplnění obsahu jednotlivých výstupů územního plánování přísluší pořizovatelům, projektantům, kteří mají mít požadovanou odbornost. Ta vytváří předpoklad, že na základě konkrétních přírodních, kulturních a společenských podmínek v dotčeném území zohlední v zadání a následně ve vlastním řešení priority stanovené v ZÚR.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>ad (06) Pojem „zachování výrazu sídel“ a „citlivé doplnění výrazu sídel“ v rozvíjející se příměstské oblasti hl. m. Prahy je těžko splnitelný, neodůvodnitelný a nedefinovaný. Na takto popsané pojmy mají jiný názor obce, projektanti, investoři a odbory životního prostředí. V příměstské oblasti dochází logicky k propojování sídel a jejich přestavbě stejně jako v hranicích hl. m. Prahy od 17. století,</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>„Zachování výrazu sídel“ a citlivé doplnění výrazu sídel“ jsou zásady a principy řešení urbanistické koncepce, které byly zařazeny mezi priority územního plánování kraje stanovené pro zajištění udržitelného rozvoje kraje. Priority uvedené v kapitole 1. se týkají procesu územního plánování na celém území kraje. Nelze vyčerpávajícím způsobem a podrobně charakterizovat možné naplňování všech priorit uvedených v této kapitole. Priority vymezují rámce řešení pro navazující územně plánovací činnosti. Konkrétní naplnění obsahu jednotlivých výstupů územního plánování přísluší pořizovatelům, projektantům, kteří mají mít požadovanou odbornost. Ta vytváří předpoklad, že na základě konkrétních přírodních, kulturních a společenských podmínek v dotčeném území zohlední v zadání a následně ve vlastním řešení priority stanovené v ZÚR.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>str. AD (8) Specifické oblasti nejsou definovány, co se jimi myslí. V odůvodnění jsou upřesněny jako hospodářsky slabé oblasti. Specifické oblasti jsou ale také oblasti s nadmístními problémy a střety. Takovou oblastí ve Středočeském kraji je příměstské území hl. m. Prahy.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Požadavek na zařazení příměstské oblasti hl. m. Prahy mezi specifické oblasti je nesmyslný, protože definice specifických oblastí je obsažena v § 32 SZ a následně rozvinuta v PÚR 2008 (mj. čl. 65 a 66). Vymezení specifických oblastí v PÚR 2008 je charakterizováno velkými problémy s vyvážeností 3 pilířů</p>

URÚ (např. Mostecko či Karvinsko). Naproti tomu je v PÚR 2008 definována rozvojová oblast OB1 Praha. Není možné vymezovat na stejném území zároveň rozvojovou i specifickou oblast; určité konkrétní území může vykazovat charakteristiky pouze jedny (buď splňuje charakteristiky či ukazatele pro rozvojovou oblast nebo pro specifickou).

Příměstská oblast hl.m.Prahy má specifické problémy, které popisují ÚAP příslušných ORP i ÚAP kraje. PÚR zahrnuje tuto oblast do rozvojové oblasti republikové úrovně OB1. V ZÚR kraje je nezbytné upřesnit vymezení této oblasti na úrovni kraje. Rozhodující pro uplatnění ZÚR je stanovení příslušných priorit, zásad a úkolů ve smyslu platné legislativy. Tyto priority, zásady a úkoly reagují na podmínky území řešeného ZÚR, včetně specifických podmínek příměstského území hl.m. Prahy. Věcně jsou tedy specifické problémy tohoto území řešeny (samozřejmě v podrobnosti, kterou ZÚR umožňují), bez ohledu na formální název dané oblasti.

## 2. připomínka:

Zásady pro usměrňování rozvoje a úkolů územního plánování jsou často tak obecné, že nic konkrétního pro územní plány obcí a jejich zadání nepřinášejí a lze je vyložit mnoha způsoby. Řada např. priorit není nástroji územního plánování řešitelná. Respektování limitů je v úkolech pro ÚP zbytečné.

## Odůvodnění připomínky:

Není zřejmé, proč zásady pro usměrňování územního rozvoje stanovují koordinaci územního rozvoje s hl. m. Prahou namísto, aby ji řešily. Příkladem je neřešená příměstská doprava (např. Jesenicka) s vazbou na záchytná parkoviště, metro trasy D a řešení příměstské dopravy vůbec. Dalším příkladem je koordinace rozvoje letiště Ruzyně.

## Vypořádání připomínky:

Koordinace územního rozvoje Středočeského kraje s územním rozvojem Prahy na úrovni ZÚR je provedena v odpovídající podrobnosti. Na úrovni ÚP je rovněž nezbytné řadu záležitostí koordinovat, což ukládají ZÚR jako úkol.

Problematika MetroBusu je řešená v textové části ZÚR. Vymezení trasy může být provedeno v rámci aktualizace ZÚR po uskutečnění dohod s hl. m. Prahou. Trasa MetroBusu je vedena k budoucí stanici metra D – depo Písnice, tato stanice je v současné době koncipována tak, že umožňuje prodloužení trasy metra a výstavbu stanic Vestec a Jesenice. Původní koridor MetroBusu byl navržen tak, aby byl využitelný i pro vedení tramvajové trasy. Tato varianta nebyla dále sledována.

## Odůvodnění připomínky:

Úkol vymezovat přeložky silnic nesledovaných v ZÚR není možné v ÚP řešit, protože přeložky silnic mají vždy charakter nadmístní (§36 (1) SZ); jedná se o problematiku neřešitelnou v územních plánech. Obce, zpracovatelé i pořizovatelé potvrdí, že mimo ZÚR není koncepční a závazné řešení možné. Jako příklad uvádím dopravní problematiku na Rudensku (Praha-západ), kde jakýkoliv pokus o řešení není, bez závazného řešení krajem v ZÚR, možný.

## Vypořádání připomínky:

Problematika řešitelná v ÚP obcí je. Je však potřeba dohody mezi představiteli dotčených obcí. Představa, že pořizovatel ZÚR (tedy KUSK) bude řešit jakoukoli problematiku (hlavně dopravní či technické infrastruktury), kde se obce nemohou dohodnout mezi sebou na vedení trasy, je mylná. ZÚR řeší problematiku s určitým stupněm generalizace jevů odpovídající měřítku zpracování a zkomání těchto jevů (tzn. 1 : 100 000).

<p>Pořizovatel i projektant ZÚR nesouhlasí s tvrzením, že „...přeložky silnic mají vždy charakter nadmístní ...“, protože záleží na míře podrobnosti zpracování, resp. typu ÚPD. Není možné řešit v ZÚR všechny komunikace (např. místní), které by případně mohly zasahovat území dvou obcí.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Str. 7,8 AD (05) .... AD H) Dopravní zlepšení není konkrétně popsáno, takže neřeší problémy, zejména příměstské oblasti hl. m. Prahy, kde je množství lokálních center s dopravními problémy (zejména v podstatě zánik struktury silnic III. třídy, které plní funkci sběrných místních komunikací. Mezi priority patří pouze rozvoj silnic, nikoliv příměstské dráhy v nových trasách (ostatní kraje s lokálními problémy navrhuje nové dráhy jako priority kraje).</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Problémem železniční dopravy v příměstském území Prahy je společné využívání železničních tratí dálkovou a příměstskou dopravou, a ZÚR proto navrhuje nové vstupní úseky hlavních tratí.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Str. 7 AD (04) V prioritách se navrhuje větší spolupráce příměstského území Prahy s hl. m. Prahou. V ZÚR Prahy jsem ale takovou prioritu nenašla.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Tuto připomínku je třeba směřovat na ZÚR hlavního města Prahy.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Fragmentaci krajiny způsobuje především významná dopravní infrastruktura a nadzemní technická infrastruktura (například vvn). Požadavek této priority je v rozporu s prioritou ZÚR 05 a návrhem koridorů technické infrastruktury. Doporučuji prioritu týkající se fragmentace vyjmout, protože v zadání ÚP a tvorbě ÚP je nelze splnit, pokud koridory jsou v ZÚR. SEA se o fragmentaci nezmiňuje.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Tato obecná priorita je platná a je třeba ji akceptovat v maximální možné míře.</p> <p>Fragmentace krajiny, která vyplývá z realizace technické infrastruktury uvedené v návrhu ZÚR představuje určitý kompromis mezi potřebou řešit technickou infrastrukturu na území kraje, zejména v zázemí metropole a potřeby nevytvářet v území další bariery pro pohyb organismů včetně člověka. V následných fázích bude infrastruktura řešena v podrobnějších měřítcích a i na této úrovni se budou ovlivňovat dopady fragmentace na krajinu. Také řešení navazující technické infrastruktury v ÚPD obcí může buď zmírnit či naopak zvýraznit negativní dopady fragmentace. Z těchto důvodů je žádoucí, aby omezení fragmentace krajiny bylo zařazeno mezi priority procesu územního plánování na celém území kraje.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Odstavec (06) svými pojmy je tendenční, nefunkční a svými formulacemi nepřispívá k naplňování skutečných cílů urbanismu a ÚP. Jeho cíle vycházejí z neodborných předpokladů a módních témat médií.</p>

**Vypořádání připomínky:**

Priority stanovené v odstavci (06) jsou formulovány jasně a jejich respektování není třeba zpochybňovat.

Aplikace priority bude individuální, dle místních podmínek.

Odstavec (6) uvádí:

(06) Vytvářet podmínky pro péči o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty na území kraje, které vytvářejí image kraje a posilují vztah obyvatelstva kraje ke svému území. Přitom se soustředit zejména na:

- a. zachování a obnovu rozmanitosti kulturní krajiny a posílení její stability;
- b. ochranu pozitivních znaků krajinného rázu;
- c. zachování a citlivé doplnění výrazu sídel, s cílem nenarušovat cenné městské i venkovské urbanistické struktury a architektonické i přírodní dominanty nevhodnou zástavbou a omezit fragmentaci krajiny;
- d. upřesnit a zapracovat do ÚPD obcí cílové charakteristiky krajiny;
- e. vytváření podmínek pro šetrné využívání přírodních zdrojů.

Jedná se o specifikaci jedné z devíti priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území. Priority stanovují tendence, které mají přispět k udržitelnému rozvoji území. V tomto smyslu nechápeme výraz tendenční pejorativně. K další části připomínky, že pojmy jsou nefunkční a nepřispívají k naplňování skutečných cílů urbanismu a územního plánování se nelze vyjádřit, protože není zřejmé, které skutečné cíle má připomínka na mysli. Dle názoru zhotovitele uvedená specifikace priority koresponduje s cíly a úkoly územního plánování, které jsou uvedeny v § 18 a §19 SZ.

**Odůvodnění připomínky:**

Str. 8 ad (07) Zabezpečení dostatečné prostupnosti krajiny je již v prioritách politiky PÚR. Při podrobnějším zadání vzniká problém, co se prostupností myslí - zda prostupnost pro biodiverzitu, chodce, cyklisty, zemědělskou techniku. Tato priorita bývá v rozporu se stanoviskem Pozemkového úřadu (MZE), který požaduje prostupnost v ÚP neřešit a ponechat na komplexních pozemkových úpravách.

**Vypořádání připomínky:**

Priority stanovené v ZÚR je třeba konkretizovat i ÚP obcí. Komplexní pozemkové úpravy při správné koordinaci pořízení s ÚP naopak mohou přispět k realizaci cest navržených v ÚP obcí.

Není zřejmé co požaduje tato připomínka. Prostupnost krajiny uvádí příloha č. 7 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. – Obsah územního plánu. Není známo, že by takové oficiální stanovisko Ústředního pozemkového úřadu existovalo. Pokud by takový požadavek existoval, musel by být uplatněn při projednávání příslušné legislativy. Problémy týkající se prostupnosti krajiny, které mohou vzniknout při řešení jednotlivých územních plánů, nelze vyřešit generelně na úrovni ZÚR, ale musí se vyřešit při jejich projednávání.

**Odůvodnění připomínky:**

Str. 8 (07) ad c) Dálkové cyklostezky a cyklotrasy získávají touto prioritou přednost před ochranou přírodního prostředí, protože řada cyklostezek (zejména v nově navrhovaných trasách) při předpokládané intenzitě provozu a potřebných parametrech, bude narušovat přírodní prostředí například

biokoridorů a VKP. Generel cyklotras byl převzat bezesbytku do návrhu ZÚR aniž by cyklotrasy byly navrženy jako koridory a ve střetech s RBK a NRBK byly vyjmuty. V příměstském prostředí hl. m. Prahy je ochrana přírodních hodnot prioritní (viz. priorita 06) a dálkové cyklostezky hodnotu snižují," intenzita cyklistické dopravy v příměstských oblastech Prahy se neslučuje s pěší dopravou.

**Vypořádání připomínky:**

Z formulace textu na str. 8 (07) ad c) nevyplývá, že dálkové cyklostezky a cyklotrasy získávají přednost před ochranou přírodního prostředí. Řešení jejich ve vztahu k biokoridorům a významným krajinným prvků a jejich případné vzájemné křížení přesahuje míru podrobnosti, které umožňuje měřítko grafických výstupů ZÚR. Podstata územního plánování mimo jiné spočívá v hledání přijatelných kompromisů často protichůdných požadavků na využití území. Kompromisy je nutné hledat na odpovídající úrovni. Tato připomínka svým charakterem a podrobností odpovídá řešení ÚPD obcí. V návrhu ZÚR jsou cyklostezky uvedeny zejména proto, aby bylo zřejmé, které obce jsou či budou tímto záměrem dotčeny. Nelze mechanicky promítat trasu ze ZÚR do ÚP, ale musí se zapracovat do řešení koncepce uspořádání krajiny a urbanistické koncepce té které dotčené obce.

**Odůvodnění připomínky:**

Intenzivnější využívání vodní turistiky a příměstské oblasti je na potřebné úrovni. Rozumí-li se tím výstavba a podpora ubytovacích kapacit pro vodáky v údolních pobřežních oblastech a záplavových hranicích obou řek, pak se jedná opět o střet s RBK, NRBK a VKP. (Tábořiště přístupná jen z vody v těchto oblastech nejsou možná).

**Vypořádání připomínky:**

ZÚR hovoří o vytváření podmínek pro rozvoj využívání existujícího potenciálu infrastruktury pro cestovní ruch a rekreaci, právě s cílem nevytvářet nové střety s ochranou přírody.

**Odůvodnění připomínky:**

Rozvoj krátkodobé rekreace v příměstských oblastech je třeba zaměřit především na nekomerční aktivity pro obyvatele Prahy – tj. zejména pěší turistika, cykloturistika v oblastech, kde není téměř žádná (například oblast pravého břehu Vltavy). Podkladem pro konkretizaci těchto lokalit mohou být ÚAP obcí, kde jsou tyto lokality identifikovány. Naopak jiné oblasti, které jsou v generelu cyklistiky kraje navrženy ve 3 trasách, lze považovat za nevhodné, protože každodenní rekreace využívá především síť cyklotras, nikoliv dálkové trasy.

Podstata územního plánování mimo jiné spočívá v hledání přijatelných kompromisů často protichůdných požadavků na využití území. Kompromisy je nutné hledat na odpovídající úrovni. Tato připomínka svým charakterem a podrobností odpovídá řešení ÚPD obcí.

**Vypořádání připomínky:**

ZÚR řeší trasy nadmístního významu – tedy dálkové. Místní síť je třeba řešit v ÚP. Pro příměstskou oblast Prahy je rozpracována územní studie, která se zabývá mimo jiné rozvojem krátkodobé rekreace. Dokončená a dotčenými obcemi oponovaná studie bude promítnuta výrazovými prostředky, které odpovídají úrovni ZÚR do její nejbližší aktualizace. Analytická etapa výše uvedené studie čerpala mimo jiné z ÚAP dotčených ORP.

**3. připomínka:**

Ve VVURÚ chybí vliv hluku dopravních staveb a koridorů a vliv záměrů na krajinný ráz.

#### **Vypořádání připomínky:**

VVURÚ se týká především nových záměrů. Dokumentace SEA upozorňuje na potenciální možné střety ve vztahu k obytnému území.

V odst. (191) navrhuje ZÚR na základě doporučení SEA následující společná projektová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury:

a) vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou
- rozšiřování letišť
- železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou
- výstavba nových energetických zdrojů

V rámci přípravy jednotlivých staveb je nutno zajistit promítnutí opatření k omezení vlivů stavební činnosti do příslušných plánů organizace výstavby a jejich dodržování během realizace stavby.

V dokumentaci SEA jsou návrhové části ZÚR s konkrétním územním průmětem ve výkresové části (koridory a plochy nadmístního významu) jsou (s výjimkou vlivů na ovzduší) posuzovány především na základě své prostorové superpozice vůči průmětům environmentálních limitů zobrazitelných měřítku ZÚR:

- obyvatelstvo – zastavěná území sídel, lázeňská území,
- voda – CHOPAV, ochranná pásma vodních zdrojů, svrchní útvary podzemních vod, vodní toky, vodní plochy, záplavová území, ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů,
- půda – třídy ochrany ZPF, plochy PUPFL,
- geologické poměry, zdroje nerostných surovin – ložiska nerostných surovin, poddolovaná území, svahové deformace,
- příroda a krajina - zvláště chráněná území přírody, ÚSES (NR+R), přírodní parky a ostatní území se zvýšenou hodnotou krajinného rázu, Natura 2000,
- kulturní a historické hodnoty území - památkové zóny a rezervace, archeologické lokality.

Vlastní identifikace vlivů navrhovaných záměrů veřejně prospěšných staveb, územních rezerv a návrhů na sledované složky životního prostředí byla provedena v mapách měřítko 1:50 000.

Zjištěné vlivy na sledované složky životního prostředí jsou souhrnně prezentovány v hodnotících tabulkách a nejzávažnější zjištěné střety následně komentovány (kapitoly 5 a 6).

4. připomínka:

Zpřesnění rozvojových oblastí, os a center
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>STR. 10 ad 2.1 ROZVOJOVÁ OBLAST REPUBLIKOVÉHO VÝZNAMU</p> <p>V ORP Beroun dochází k rozvoji, sídel Nižbor, Hudlice, Nový Jáchymov a Bubovice se silnou pracovní vazbou na Beroun.</p> <p>V ORP Beroun, Benešov je vymezení značně odlišné od vymezení pracovištích center FuA MU v Brně -Mulíček, Maier) publikovaných jako podklad pro ÚAP MMR.</p> <p>V ORP Slaný je sporné nezařazení města Slaný, přes které je dostupné Smečno (zařazené do rozvojové oblasti).</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Sídla Nižbor, Hudlice a Nový Jáchymov leží v CHKO Křivoklátsko a Bubovice v CHKO Český kras. Vzhledem k těmto skutečnostem nejsou do rozvojové oblasti OB1 Praha zařazena.</p> <p>Rozvojové oblasti nelze ztotožňovat s vymezením FuA MU, které pracují s celými spádovými obvody a neznamenají oblasti s faktickým či potenciálním rozvojem. Území rozvojových oblastí je výrazně užší a vyznačuje se mimo jiné nadprůměrnou hustotou osídlení a vazbou na koridory nadřazené dopravní infrastruktury.</p> <p>Smečno není přístupné přes město Slaný, ale přes MÚK na jihozápadním obvodu města. Smečno svými vazbami osciluje mezi Prahou, Kladnem a Slaným. Z tohoto důvodu bylo zařazeno do OB1 Praha.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>STR. 11 ad (11) f) Mezi strategické zóny připravované Středočeským krajem by bylo vhodné lokalizovat všechny rozvíjející se zóny</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR nenavrhují strategické rozvojové zóny, protože rozhodující areály (Ovčáry, Úžice, Kozomín aj.) již byly z podstatné části realizovány. Zóny Milovice a Tuchlovice jsou nejvýznamnějšími brownfieldy Středočeského kraje, z tohoto důvodu jsou uvedeny jmenovitě.</p> <p>ZÚR kladou důraz na podporu využívání brownfields. Další případný rozvoj by měl směřovat do těchto transformačních území. Tento charakter mají zejména významné zóny Milovice a Tuchoměřice. Využívání dalších brownfields je předmětem územních plánů obcí, kde tyto plochy mohou mít konkrétní náplň.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>STR. 11 ad (11) g) Rozvoj letiště jako významné pracovní příležitosti a vznik kolejového napojení je podnětem pro rozvoj rezidenční oblasti bydlení (zejména Lichoceves ale i Číčovice a Okoř) - jak je obsaženo v zásadě ad e); i)</p> <p>ad m) Je třeba upřesnit, co budou zelené klíny propojovat - zda se má jednat o propojení zeleně (lesy, trvalý travní porost a břehové porosty včetně významné doprovodné zeleně silnic), nebo zda se jedná o základní síť pěšího propojení anebo i cyklistické propojení. V bodě g) nejsou vyjmenovány biokoridory (RBK a NRBK), které zejména u říčních koryt jsou nedostatečně vymezeny spolu s údolními nivami (VKP), meandry, slepými rameny,</p>

mokřady a mokřými loukami. Jako příklad uvádím meandry Labe a údolní nivy Berounky
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Rychlodráha spojuje letiště Ruzyně s centrem Prahy a s Kladnem, rozvoj jmenovaných obcí neovlivní.</p> <p>Pojem zelené klíny používá ÚPD Prahy. Na území Středočeského kraje jsou vyznačeny koridorové vazby, které vystupují ze správního území Prahy. V textu návrhu ZÚR jsou koridorové vazby (zelené klíny) charakterizovány na straně 61 v bodě 6.9.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>STR. 14 AD 2.2.4 ROZVOJOVÁ OSA OS 4 PRAHA - PODĚBRADY / KOLÍN - HK / PARDUBICE Vymezení obcí ve správním obvodu ORP Kolín je v rozporu s ÚAPo Kolín. Vymezení obcí ve správním obvodu Nymburk - obec Milčice u Peček do osy nepatří.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ÚAP ORP Kolín nejsou pro ZÚR závazným podkladem. Na území Milčic je navrhována nová MÚK na D11 pro zlepšení vazeb Nymburka a Peček. Tato MÚK může vytvářet rozvojový potenciál.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>STR. 15 AD 2.2.5. ROZVOJOVÁ OSA 0 3 5 PRAHA - KOLÍN - JIHLAVA - (BRNO) STR, 15 ad (26) Ve správním obvodu Kolín nejsou Vrbčany rozvojové. To jsou Pečky, Radim, Plaňany.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Vrbčany na rozdíl od Radimi leží na trase I/12, která je silniční páteří rozvojové osy. V posledních 10 letech zaznamenaly nárůst cca 12% obyvatel.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>STR. 17 2.3.1. ROZVOJOVÁ OBLAST OBK 1 STŘEDNÍ POLABÍ ad (33) Doporučuji vyjmout Mezholezy u KH (obec Miskovice)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Hranice rozvojových oblastí se pokud možno ztotožňují s hranicemi obcí. Rozsah území k.ú. Mezholez není významný.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>STR 18 ad d) e) f) Respektování limitů je v úkolech pro ÚP zbytečné. Pro ÚPD je důležité i zpřesňování průběhu biokoridoru, nejen biocenter.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Uvedené limity představují významné hodnoty území. Jejich ochrana je úkolem ZÚR.</p> <p>Zpřesňování skladebných částí ÚSES (prvků ÚSES) ukládá návrh ZÚR na str. 55 v bodě (195), který ukládá z hlediska ÚSES mimo jiné tento úkol pro</p>

územní plánování:

- a) zpřesnit vymezení regionálních a nadregionálních biocenter a biokoridorů v souladu s metodikou ÚSES a požadavky specifických oborových dokumentací<sup>1</sup> tak, aby byly dodrženy jejich minimální parametry a zajištěna jejich funkčnost;

Údaje na citované str. 18 představují výběr limitů, které se týkají rozvojové oblasti OBk1 Střední Polabí. Rekapitulace údajů po jednotlivých rozvojových oblastech, rozvojových osách a specifických oblastech představuje autorský přístup koordinátora úkolu. Přístupy k řešení k návrhu ZÚR se u jednotlivých zhotovitelů mohou lišit, ale rozhodující je zda obsah návrhu ZÚR odpovídá příloze č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., čehož se připomínka netýká. Připomínku o zbytečnosti lze považovat za neoprávněnou.

Odůvodnění připomínky:

STR. 20 ad 2.3,4 ROZVOJOVÁ OBLAST OBK 4 RAKOVNÍK STR 20 ad (42) Do vymezení by měla být zahrnuta obec Hředle, která má přímé napojení na silnici R6 a rozsáhlé plochy brownfields navržené k obnově.

**Vypořádání připomínky:**

Rozvojová oblast OBk4 sleduje především území mezi trasou I/6 (R6) a městem Rakovník. Severně od této trasy je zahrnut jen Řevničov, který je největším sídlem s obslužnými funkcemi. Nezařazení Hředle do OBk4 neznámá nemožnost transformace brownfieldů. Obdobných lokalit je na území Středočeského kraje velké množství.

Odůvodnění připomínky:

STR. 20 ad (43) d) Stávající areál Hředle. Rozbor problematiky se objevuje v ÚAPo ale bez možnosti řešení. Největším problémem je umístění a rozvoj základního školství (region s největším indexem růstu) a středního školství, které by mělo být závazným podkladem pro ÚPD obcí. U center chybí navíc požadavek na koordinaci dopravy mimo plochy bydlení.

**Vypořádání připomínky:**

ZÚR neřeší problematiku základního školství. Je možné ji řešit studiemi pro území mikroregionů. V daném není nedostatek základních škol pocitován, i vzhledem ke stagnujícímu demografickému vývoji. Problematika základních škol navíc většinou není v nedostatku ploch v ÚP obcí, ale v nedostatku finančních prostředků.

5. připomínka:

K STR. 28 ad 3.2 Specifické oblasti krajského významu

Odůvodnění připomínky:

Takovou oblastí Středočeského kraje je i příměstská oblast hl. m. Prahy, kde dochází k nekoordinovaným problémům 2 krajů - např. ; dopravní návaznost, návaznost hromadné dopravy, záchytných parkovišť, vazba na metro, školství a ochrana území každodenní rekreace před rozvojem zástavby.

Obecné připomínky ke specifické oblasti krajského významu:

- prověření využití pro rekreační potenciál dávno probíhá (jedná se o komerčně méně využívané území vhodné pro cykloturistiku a pobytovou rekreaci v letním období, která nedosáhne nikdy kapacit a využití jiných tradičních oblastí). Cestovní ruch (CR) oblast hospodářsky ani sociálně nezachrání
- zlepšení parametrů silnic II. třídy a místní silniční sítě (silnice III. třídy?) platí v celém kraji (požadavek odboru dopravy)
- rozvoj vodní dopravy je sezónní záležitost spíše pro CR
- požadavek ověřování rozsahu zastavitelných ploch v sídlech je cíl ÚP obecně, nejen ve specifické oblasti
- požadavek respektovat limity do ZÚR nepatří
- specifické úkoly pro ÚP ve specifických oblastech nejsou tedy žádné

#### **Vypořádání připomínky:**

V ZÚR Středočeského kraje jsou specifické oblasti pojímány jako území ekonomicky slabé s podprůměrnými sociálně demografickými charakteristikami. Přesto by měly být hledány možnosti pro stabilizaci jejich osídlení.

Specifické problémy příměstského území Prahy, pokud jsou regionálního významu, jsou řešeny zásadami stanovenými pro rozvojovou oblast OB1 Praha.

Ke stanovování úkolů pro územní plánování ve specifických oblastech – úkoly stanovují ZÚR v obecné rovině, nemohou řešit „specifické“, problémy jednotlivých obcí.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **STR 32 ad 3.2.7 SPECIFICKÝ OBLAST SOBK 7 BILICHOVSKO**

- STR. 32 ad (105) Jedná se o oblast Džbánska, např. obec Kozojedy by vůbec nenapadlo, že náleží do Bilichovska.
- STR. 32 ad (106) Celá oblast má specifické postavení zejména v ORP Rakovník chmelařstvím, v ORP Slaný ovocnářstvím. Chmelařství je ve střetu s ochranou přírody a ochranou vodního režimu - zde v textu s požadavkem respektovat přírodní hodnoty Přírodního parku Džbán.
- STR. 32 ad (107) a) Rekreační potenciál oblasti je turistika a letní pobytová rekreace. V současnosti lze zkvalitnit trasy turistiky. Oblast o rozvoj CR nestojí, jejím hospodářským potenciálem je chmelařství a lesní výroba, zpracování opuky a dojíždka za prací do center.
- STR. 32 ad (107) b) Do ZÚR požadavek na respektování přírodní a kulturní hodnoty přírodního parku nepatří limit území. Chybí zde úkol a zásada jak se chovat ke střetu ochrany přírody a chmelařské výroby, která krajinu devastuje (možná víc než fotovoltaika).

#### **Vypořádání připomínky:**

Názvy specifických oblastí se nekryjí se spádovými oblastmi obcí, ani s názvy např. přírodních parků. V případě SOBk7 bude název rozšířen na Bílichovsko - Pochvalovsko.

SOBk7 nezahrnuje významné areály ovocnářství a chmelařství. Rekreační potenciál je nesporný, pro „měkké“ formy cestovního ruchu.

#### **Odůvodnění připomínky:**

STR. 32 ad (107) c) Upřesnit potřebují i biokoridory, kde při ÚP a podrobnějším prověření dochází k posunu až 100 m.

**Vypořádání připomínky:**

Zpřesňování skladebných částí ÚSES (prvků ÚSES) ukládá návrh ZÚR na str. 55 v bodě (195), který ukládá z hlediska ÚSES mimo jiné tento úkol pro územní plánování:

- a) zpřesnit vymezení regionálních a nadregionálních biocenter a biokoridorů v souladu s metodikou ÚSES a požadavky specifických oborových dokumentací<sup>1</sup> tak, aby byly dodrženy jejich minimální parametry a zajištěna jejich funkčnost;

Při zapracování ÚSES do ÚPD se rozlišuje pojem upřesnění ÚSES a změna vymezení ÚSES. O kterou činnost se jedná rozhodují přírodní podmínky v konkrétní lokalitě. V některých případech může i 100 metrů znamenat pouze upřesnění a v jiných případech několik desítek metrů musí být s příslušným dotčeným orgánem ochrany přírody projednáno a odsouhlaseno jako změna vymezení ÚSES. Ovšem není možné navrhovat nové vedení ÚSES.

**6. připomínka:**

K STR. 34 ad 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu

**Odůvodnění připomínky:**

- STR. ad (119) c) Pro vymezení koridoru rekonstrukce úseku Tuchoměřice - Makotřasy je zbytečné držet koridor v š. 600m. V celé trase jsou k dispozici ÚPD obcí a lze případné rozšíření pro nájezdy a výjezdy poměrně přesně vymezit.
- STR. 34 ad (119) c) Silniční síť ať je tzv. "vybraná" nebo jen silniční síť, je vždy nadmístního významu, kterou nejsou schopny územní plány řešit. Jediné řešení na všech silnicích musí být součástí ZÚR, protože jediné tak je zajištěna územní ochrana a koncepce dopravního řešení nadmístního významu.
- STR. 34 ad (119) d) Pojem "blízkost silničních koridorů" a "nevhodné umísťovat" je potřeba definovat. Zejména v příměstské oblasti Prahy se jedná o problém.

**Vypořádání připomínky:**

- ZÚR stanovují obecně šíři koridorů pro nové trasy, nikoliv rekonstrukce stávajících tras.
- Problematika řešitelná v ÚP obcí je. Je však potřeba dohody mezi představiteli dotčených obcí. Představa, že pořizovatel ZÚR (tedy KUSK) bude řešit jakoukoli problematiku (hlavně dopravní či technické infrastruktury), kde se obce nemohou dohodnout mezi sebou na vedení trasy, je mylná. ZÚR řeší problematiku s určitým stupněm generalizace jevů odpovídající měřítku zpracování a zkomání těchto jevů (tzn. 1 : 100 000). Pořizovatel i projektant ZÚR nesouhlasí s tvrzením, že „...silniční síť je vždy nadmístního významu ...“, protože záleží na míře podrobnosti zpracování, resp. typu ÚPD. Není možné řešit v ZÚR všechny komunikace (např. místní), které by případně mohly zasahovat území dvou obcí.
- Zásada „do blízkosti silničních koridorů je nevhodné umísťovat obytnou zástavbu“, odst. (119) d) se týká ploch a koridorů dopravy mezinárodního a republikového významu.

Odůvodnění připomínky:

- STR. 35 ad (127) a) Územní rezerva koridoru pokrývá ORP celou obec Svojšice. V důsledku to znamená, že v ÚP nelze navrhnout v obci žádný rozvoj.
- STR 35 ad (128) Šířka 600m pro koridory znamená "územní ochranu", pojem nebyl dostatečně definován

**Vypořádání připomínky:**

- Koridor bude zúžen tak, aby respektoval stávající zástavbu, tedy na 100m od osy VRT.
- Pojem „územní ochrana,, bude v ZÚR definován

Odůvodnění připomínky:

- STR. 36 ad (133) Hluk z letecké dopravy se nejvíce projevuje v obci Dobrovíz.
- STR. 36 ad 4.1.1.5 Oznamovací věta jak jsou vymezeny multimodální koridory PÚR ČR je informace, která v návrhu ZÚR je zbytečná.
- STR. 36 ad (130) a) Vodní cesta není zakreslena ve výkrese 1.2 Plochy a koridory nadmístního významu. Vodní cesta s úpravou říčního koryta, přestavbou jezů a zásahem do vodního režimu okolí Labe. V případě stávající vodní cesty není co navrhovat - vodní cesta existuje

**Vypořádání připomínky:**

- Výstavba paralelní dráhy nebude mít negativní vliv na obce ležící severně areálu letiště (Dobrovíz, Kněževes), které jsou ovlivňovány stávající dráhou, na které by v souvislosti s výstavbou paralelní dráhy měly poklesnout výkony.
- ZÚR upřesňují tyto multimodální koridory a z toho důvodu je musí citovat.
- ZÚR potvrzují stávající Labskou vodní cestu na území Středočeského kraje.

Odůvodnění připomínky:

- STR. 37 ad (138) Šířka koridorů pro silnice je příliš velká pro prověřování trasy v ÚP.
- STR. 37 ad (139) Chybí obchvat I/16 Hvězda (nehodové místo).
- STR. 37 ad (139) 40) A (141) b) Silnice 1/2 v úseku Přítoky je již prověřena v územním plánu Kutná Hora v rámci západního obchvatu. Územní Přítok by koridor zasáhl ve VKP a nové obytné zástavbě.

**Vypořádání připomínky:**

- Výše uvedené šířky mohou být proměnné, resp. menší, v závislosti na podmínkách průchodu koridoru daným územím s ohledem na jeho hodnoty a konfiguraci terénu.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Případný obchvat na silnici I/16 je záležitostí lokálního významu řešitelný v územním plánu obce.</li> <li>• V návrhu ZÚR bude koridor pro umístění stavby D168 (silnice I/2 přeložka v úseku Přítoky – Kaňk) vypuštěn. Město Kutná Hora v důsledku poddolování má omezené možnosti pro svůj rozvoj. Proto vymezilo plochy pro obytnou zástavbu na západním okraji města. Navrhovaná komunikace by tyto plochy v podstatě protнула, a tím by přeložka silnice I/2 jako zamýšlený obchvat města ztratil z větší části smysl. V aktualizaci ZÚR bude prověřeno, zda pro případný obchvat města lze využít v územní rezervě navrhovanou přeložku silnice I/2 v úseku Miskovice – navrhovaná MÚK na silnici I/38 (v prostoru mezi Libenicemi a Hlízovem).</li> </ul>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>STR. 42 ad (143) d) Koridor silnice II/116 nemá žádný vliv na EVL Karlické údolí,</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Je možné, že při podrobném posouzení záměr nebude mít žádný vliv na EVL Karlické údolí. V měřítku ZÚR se však překrývá koridor silnice s EVL a byl vyhodnocen tzv. „možný negativní vliv“.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• STR. 44 ad (147) a) b) Železnice bude zároveň přestupné místo pro dojížděku z R6 a R7. Do veřejně prospěšné stavby musí být zahrnuto i záchytné parkování a přestupní místa.</li> <li>• STR. 44 ad (148) ZÚR neobsahuje koncepční rozvoj příměstské dráhy přesto, že jsou předpoklady pro rozvoj. Koncepce rozvoje dráhy jsou předmětem ZÚR například v Jihočeském kraji, v Libereckém kraji přesto že přepravní kapacity v jejich území jsou mnohem menší.</li> <li>• STR. 44 ad (149) ZÚR navrhuje rozvojové plochy pro letiště Ruzyni bez ploch pro rozvoj obslužné sféry s vazbou na letiště.</li> <li>• STR. 44 ad (150) ZÚR vzhledem k problémům příměstské obl. hl. m. Prahy s dojížděkou do škol a za prací musí navrhnout koridory pro hromadnou dopravu (kolejovou, autobusovou v samostatných koridorech, záchytné parkoviště ve vazbě na konečné stanice metra v ZÚR Prahy. Tato koncepce, pokud nebude v ZÚR, nebude možné ji navrhnout v ÚP.</li> <li>• STR. 44 ad (153) Koncepce zmiňovaného Generelu cyklotras a cyklostezek Středočeského kraje nebyla v ZÚR prověřena. Generel cyklotras nebyl navržen koncepčně (není to konečně ani jeho úkolem). Zadání Generelu ani prověřování tras nebylo na žádost k dispozici. Jednalo se pouze o trasování. Nevycházel z podkladů ORP v příměstské oblasti hl. m. Prahy, kde jsou podklady pro generel strukturované dle potřeb uživatelů. Důraz na dálkové trasy.</li> </ul>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pro R6 jsou navrženy terminály Unhošť - Malé Přítočno a Jeneč. Na trase R7 je to budoucí terminál Dlouhá Míle na území Prahy. Obě plochy jsou zahrnuty v koridorech rychlodráhy.</li> <li>• Příměstská železniční doprava je vedena ve stávajících koridorech. Významnější přestavba je na trati Praha – Kladno. Pro rozvoj kvality</li> </ul>

příměstské dopravy jsou navrhovány nové výstupní úseky hlavních tratí ve směrech na sever (na Roudnici), na východ (do Poříčan), na jih – výhled (na Benešov), na západ (Beroun). Tyto úseky umožní budoucí vedení dálkové vysokorychlostní dopravy

- Rozvoj obslužné sféry se předpokládá na území hlavního města Prahy, a to jak přímo v areálu letiště, tak v prostoru Dlouhé míle, kde by měl být i terminál (P+R) pro přestup ze směru R7.
- Samostatné koridory pro MetroBus jsou zvažovány z prostoru Jesenice (prostor s největším rozvojem v regionu) k budoucímu metru D Písnice a případně ve výhledu z Brandýsa nad Labem na metro C Letňany. Konkrétní trasy budou do ZÚR doplněny v rámci aktualizace ZÚR po dosažení dohody mezi dotčenými obcemi a Prahou. Dalším koridorem MetroBusu je trasa II/608, kde na čtyřpruhovém úseku Zdiby – metro C Kobylisy lze vymezit pro autobus samostatný pruh. Systém záchytných parkovišť P+R ZÚR řeší – viz text ZÚR 4.1.2.4. Hromadná doprava a Odůvodnění 4.4.
- ZÚR nenavrhují ani nevymezují plochy a koridory pro umístění staveb pro cyklistickou dopravu. Vymezení potřebných úseků pro žádoucí (segregované) vedení novými cyklostezkami je pod podrobností ZÚR. Nalezení těchto koridorů je realizovatelné v úrovni územních plánů obcí. V souladu se zadáním jsou v grafické části vyznačeny hlavní trasy, které zajišťují propojení velkých měst ČR s vazbou na okolní státy a propojení významných nadregionálních rekreačních cílů. Výchozím podkladem bylo současné vedení hlavních cyklotras dle údajů Klubu českých turistů (KČT) a zpracovaný Generel cyklotras a cyklostezek Středočeského kraje (CityPlan 2007/2008). Do dokumentace byly zapracovány veškeré trasy I. a II. třídy a dále i vybrané trasy III. třídy nadmístního významu, které doplňují systém tras I. a II. třídy. V odst. (154) návrhu ZÚR jsou stanoveny tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

a) vytvářet podmínky pro budování cyklistických stezek segregovaných od automobilového provozu, a to zejména v intenzivně urbanizovaných územích.

V odst. (155) ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

v územních plánech obcí navrhopat nahrazení cyklotras nezávisle vedenými cyklostezkami, a to zejména v případech dálkových „cyklotras“, v území rozvojových oblastí (vč. jejich okolí) a v turisticky atraktivních územích.

**Josef Merhaut, Bavoryně č. 80, 267 51 Zdice, naše č.j. 085099/2011/KUSK**

připomínka:

Proti trasování VRT zastavěnou a zastavitelnou částí obce Bavoryně. Žádám, aby byl koridor VRT v návrhu ZÚR kraje veden v původní trase tak, jak je zakreslen v platném ÚPO Bavoryně.

Odůvodnění připomínky:

VRT je vedena přes již stávající zástavbu a dále přes nově zahájené stavby rodinných domů, popř. v těsném sousedství nově vzniklých 120 stavebních parcel na rodinnou výstavbu v obci Bavoryně. Dále je VRT trasována v k.ú. Bavoryně přes 40 hektarovou průmyslovou zónu, kdy obec Bavoryně vybrala od majitelů pozemků na zasíťování přes 27 milionů Kč a které následně obec za tímto účelem proinvestovala v letech 2008 - 2011.

Z důvodu upřesnění této výstavby byla pořízena změna č. 1 ÚP a v roce 2010 změna č. 2 tohoto ÚP a dále byla v roce 2010 pořízena úprava ÚPO Bavoryně do souladu s novým stavebním zákonem. K ÚPO Bavoryně, dále ke všem jeho změnám a úpravám vydal Váš odbor regionálního rozvoje

závazné souhlasné stanovisko pro zastupitelstvo obce ke schválení ÚP a nyní, ani ne pro roce vede ve Vámi zpracovaném návrhu zásad územního rozvoje přes celé zastavěné a rozvojové území obce Bavoryně. Ve Vašem návrhu koridor vysokorychlostní trati VRT. Přitom Váš odbor regionálního rozvoje navíc ujistil obec Bavoryně, dopisem č.j. 2006/REG ze dne 29.5.2006; že koridor VRT bude veden ve stávající trase vedené v platném ÚPO Bavoryně.

Vzhledem k tomu, že jsem jako majitel pozemků v dotčeném území zaplatil obci Bavoryně na zasítování svých pozemků již více jak 4.442.250,- Kč a obec Bavoryně tyto prostředky již na zasítování proinvestovala a tudíž je nemůže vrátit je vedení koridoru VRT přes toto území pro mne zcela nepřijatelné.

Na základě výše uvedeného Vás žádám, aby byl koridor VRT v návrhu zásad územního rozvoje Středočeského kraje veden v původní trase tak, jak je zakreslen v platném ÚPO Bavoryně.

#### **Vypořádání připomínky:**

MD v rámci společného jednání uplatnilo požadavek na úpravu VRT Praha – Beroun - Plzeň úseku Beroun - Stašov podle studie SUDOPu (září 2009).

MD jako dotčený orgán na úseku dopravy trvá na ponechání VRT v návrhu ZÚR (v kategorii územní rezerva). Záměr tedy musí být v ZÚR ponechán s tím, že trasa VRT Praha – Beroun – Plzeň se přehodnocuje a výsledek bude zpracován do aktualizace ZÚR.

#### **Městský úřad Hořovice, odbor výstavby a ŽP, Palackého náměstí 2, 268 01 Hořovice, č.j. 087259/2011/KUSK**

##### **1. připomínka**

navrhujeme doplnit základní ustanovení o větu, která umožní zpracovat do ÚP jednotlivých obcí na základě dohody (smlouvy?) s ostatními dotčenými obcemi i takové záměry, které přesahují správní území obce a nejsou v ZÚR uvedeny (důvodem jsou rozsudky NSS rušící územní plány obcí v případech „nadmístních“ záměrů)

#### **Vypořádání připomínky:**

V návrhu ZÚR nebude požadavek reflektován, protože věta by byla nadbytečná: v návrhu ZÚR jsou řešeny všechny záměry, které splňují kritérium hierarchické významnosti (vzhledem k měřítku zpracování a míře podrobnosti zpracování). Příkladně: v ZÚR jsou řešeny pouze dálnice, rychl. silnice, silnice I. tř. a jen významné silnice II. tř. či ÚSES pouze nadregionálního a regionálního významu. Další územní problematika, kterou ZÚR neobsahují, je řešitelná v ÚP jednotlivých obcí „automaticky“. Znamená to tedy, že např. silnici III. tř. spojující dvě obce je možno v ÚP dotčených obcí navrhovat bez ohledu na to, že není navrhována v ZÚR.

##### **2. připomínka**

kapitola 2.2.1. článek (14): navrhujeme upravit hranice rozvojové osy OS1: přidat k.ú. Třenice (je integrovanou součástí obce Cerhovice) a obec Točnick (blízkost dálničního sjezdu, těsné vazby na Žebrák).

#### **Vypořádání připomínky:**

Část obce Třenice bude do rozvojové osy OS1 začleněna, protože jde v podstatě o jedno sídlo (Cerhovice + Třenice) se souvislou zástavbou a územní plán obce počítá se zastavitelnými plochami pro bytovou zástavbu bez ohledu na hranici k. ú.

Obec Točnick nebude zařazena do rozvojové osy OS1, protože jde o samostatné sídlo stavebně oddělené od Žebráku s malým rozvojovým potenciálem (už vzhledem k přítomnosti 2 NKP. Nedá se očekávat, že v tomto území budou zvýšené požadavky na změny v území (viz čl. 33 PÚR 2008).

### 3. připomínka

Kapitola 2.2.1. článek (16) u výčtu chráněných zón navrhujeme vynechat text začínající slovem „zejména“.

#### **Vypořádání připomínky:**

K vynechání textu není důvod, protože uvedené památky reprezentují cenné kulturní hodnoty, které se v rozvojové ose nacházejí a je nutné jim při územně plánovací činnosti věnovat zvýšenou pozornost.

### 4. připomínka

Kapitola 4.2.1. článek (182): navrhujeme doplnit ve smyslu čl. (184) tak, aby obce mohly využívat zdroje na území jiných obcí (s jejich souhlasem) i bez uvedení v ZÚR – pokud nebude definováno obecné zmocnění podle bodu 1)

#### **Vypořádání připomínky:**

V návrhu ZÚR nebude požadavek reflektován, protože doplnění článku by bylo nadbytečné: v návrhu ZÚR jsou řešeny všechny záměry, které splňují kritérium hierarchické významnosti (vzhledem k měřítku zpracování a míře podrobnosti zpracování). Další územní problematika, kterou ZÚR neobsahují, je řešitelná v ÚP jednotlivých obcí „automaticky“. Znamená to tedy, že např. lze řešit záměr na výstavbu vodovodu ze zdrojů, které leží na území sousední obce (ale s jejím souhlasem), i když není navrhován v ZÚR.

### 5. připomínka

Kapitola 6.: u hranic krajinných typů není zřejmý jejich vznik – někde se drží katastrálních hranic a někde ne; navrhujeme upravit hranice krajinného typu S34 rozšířením o část k.ú. Žebrák mezi D5 a CHKO Křivoklátsko (začlenění do U13 není logické) a krajinného typu U31 o obec Komárov (k.ú. Komárov bez k.ú. Kleštěnice) (bez obce Komárov není logické začlenění obce Osek)

#### **Vypořádání připomínky:**

Oblasti shodného krajinného typu (typy krajiny) jsou na úrovni kraje primárně vymezovány tak, že za nejmenší plošnou jednotku je považováno katastrální území. Dle převažujících atributů, charakteristik a hodnot území byla jednotlivá k.ú. zařazena do příslušného typu krajiny. Další hledisko při vymezování jednotlivých typů krajiny představuje jejich význam a vyjádření v regionálním rozměru.

Na rozhraní krajiny sídelních a krajiny příměstských však nebylo možné vždy využívat k.ú. jako nejmenší územní jednotku pro vyjádření typu krajiny.

V takových oblastech je často charakter, zejména rozsáhlejších katastrálních území, tak různorodý, že bylo nutné zvolit podrobnější členění.

Návrh ZÚR předpokládá (viz bod 207), že při zpracování územních plánů budou na základě podrobnějších znalostí území a měřítka zpracovávané dokumentace typy krajiny rozpracovávat v intencích návrhu ZÚR a následně zdůvodněno a navrženo jejich upřesnění do aktualizace ZÚR.

Ke konkrétním podnětům dáváme následující komentář a odůvodnění. Na podnět města Žebrák bylo na jeho správním území korigováno vymezení krajiny sídelní S 34 a krajiny příměstské U 13.

Katastrální území Komárov svou charakteristikou více odpovídá zařazení do krajiny zvýšených hodnot (H 14) než do krajiny příměstské U 31. Proto i

vlastní sídlo Komárov je zařazeno do H 14.
<p>6. připomínka</p> <p>V textu jsme zjistili tyto chyby v psaní místních názvů: čl. (121) místo Cerhenice má být Cerhovice; čl. (189) g) místo Kleštěnce má být Kleštěnice; čl. (237) v RK 1190 místo Koukalova hora Koukolova hora, v RK 1204 místo Hrousina má být Housina.</p> <p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V textové části návrhu ZÚR budou jmenované případy chyb opraveny.</p>
<b>Jan Miller, Holubice č. 2, 252 65 Tursko, naše č.j. 087308/2011/KUSK a 085503/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p> <p>Proti Návrhu ZÚR a hlavně vymezení trasy budoucí nové komunikace (část AO, přeložka II/240 a II/101, včetně obchvatu Kralup nad Vltavou ), která je vyprojektována přes k.ú. Kozinec (část obce Holubice v Čechách ) a navrhuji znovu obnovit projednávání původně zvažované varianty, a to trasy vedoucí východně od obce Tursko (mezi Turskem a Libčicemi nad Vltavou) s návazností na vyprojektovaný obchvat Kralup nad Vltavou a následně vedený po k.ú. obce Dolany směrem na Tursko.</p> <p>(Vymezení území dotčeného námitkou: Severozápad okresu Praha - západ, část okresu Mělník, obec Holubice, k.ú. Kozinec, koridor pro umístění stavby D057 - aglomerační okruh: Tuchoměřice - Tursko a koridor pro umístění stavby D 058 silnice II/240 a II/101, úseky Tursko - Derbno a Derbno - Chvatěruby.)</p> <p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Jako vlastník rozsáhlých nemovitostí v k.ú. Kozinec a dále jako majitel rodinné farmy, obhospodařující zemědělskou půdu na k.ú. Tursko, Kozinec, Holubice, Svrkyně a Noutonice (cca 600 ha), tedy na k.ú., jimiž navržená stavba prochází, dlouhodobě zásadním způsobem nesouhlasím s umístěním silničního tělesa výše popsané stavby na výše uvedených katastrálních územích.</p> <p>Tato varianta totiž vůbec nereflektuje jednu z priorit územního plánování Středočeského kraje a tou bezpochyby je zajištění udržitelného rozvoje území kraje (06 - vytvářet podmínky pro péči o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území kraje).</p> <p>Výše zmíněná varianta na k. ú. Kozinec totálním a destruktivním způsobem odděluje přirozené biocentrum místního lesa Ers (27 ha) od obcí, které ho vlastní, dále ve dvou místech přerušuje před několika lety vybudované biokoridory, které vznikly za přispění a uvolnění soukromých pozemků místních vlastníků s nemalým přispěním českých i evropských dotačních fondů. Tato varianta dále značným způsobem naruší realizovanou KPÚ na k. ú. Kozinec, včetně nově vybudovaných zpevněných polních cest, které společně jasně definují vlastnické a uživatelské vztahy k půdě na tomto i sousedních katastrech, což by v konečné fázi vedlo k omezení a ztížení mého zemědělského podnikání. Z hlediska daňového poplatníka je jasné, že tato varianta zcela ignoruje hospodaření a nakládání se státními i evropskými dotačními financemi.</p> <p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Záměr byl převzat ze schváleného ÚP VÚC Pražského regionu dle § 187 odst. 2 SZ.</p>

V úseku silnice II/101 mezi radiálními trasami silnice R7 a dálnicí D8 (v ZÚR se jedná o VPS D057, D058, D059) bylo již dříve zpracováno více variantních řešení (viz koncept ÚP VÚC Pražského regionu). Aglomerační okruh byl navrhován peáží v trase rychlostní silnice R7 až do MÚK Středokluky a odtud v trase dnešní silnice III. třídy s nutným jejím rozšířením na odpovídající parametry, s napojením na navrhovanou novou trasu silnice II/240. Po ní pak bude peážovat až k rozbočení silnic západně od Debrna a trasa přeložky silnice II/101 bude pokračovat k novému přemostění Vltavy jižně od Kralup nad Vltavou. Východně je pak přes stávající silnici II/608 připojena severně od Kozomína do křižovatky Úžice (D8). Varianta východně od Turska je problematická z důvodu komplikovaného a nákladného řešení vzhledem k terénu (mostní objekty přes příčná údolí), prodlužuje záměr, a tím snižuje dopravní účinnost. Trasa v návrhu ZÚR je navržena ve vzdálenosti několika set metrů od zástavby, nekoliduje s RBC Ers, neovlivňuje přírodní park Okolí Okoře a při průchodu terénní elevací dává možnost částečného zahloubení jako nejúčinnější obraně proti hluku. Pozemkové úpravy měly být vytvořeny tak, aby trasu aglomeračního okruhu respektovaly, protože v této stopě byl plánován již na začátku století (byl zanesen i v územním plánu obce a v ÚP VÚC Pražského regionu). Trasa je vedena rovněž v dostatečné vzdálenosti od vesnické památkové zóny Debrno. V úrovni ZÚR vzhledem k měřítku zpracování (1:100 000) a míře podrobnosti zkoumání odpovídající tomuto měřítku nelze navrhovat opatření (např. protihluková), která jsou charakteristická pro podrobnou dokumentaci (v tomto případě např. pro dokumentaci pro územní řízení, příp. EIA). Jedná se o podrobnosti nad rámec stanoveného obsahu ZÚR (viz Příl. č. 4 Vyhl.). Podmínky výstavby musí být tedy řešeny v podrobnější dokumentaci, v níž již musí být vyřešena uváděná problematika různými (hlavně stavebními) opatřeními.

## 2. připomínka:

Dále podávám námitku proti způsobu projednávání a tzv. etapizaci projektování celého aglomeračního okruhu Chvatěruby -Kralupy -Dolany - Derbno - Tursko (tzv. I. etapa aglomeračního okruhu Kralup nad Vltavou včetně mostu).

## Odůvodnění připomínky:

Je zcela nepřijatelné, aby tato stavba nebyla projednána a odsouhlasena jako celek. Odsouhlasení tzv. I. etapy, na kterou je v současnost i zpracováno územní rozhodnutí, by totiž neumožnilo jinou variantu řešení následných etap výstavby aglomeračního okruhu. Toto je zcela nestandardní řešení, které pouze oddaluje budoucí projednávání s dotčenými obecními úřady a vlastníky pozemků (hlavně na k.ú. Tursko, Kozinec a Svrkyně ).

## Vypořádání připomínky:

ZÚR nenavrhují etapizaci výstavby tohoto úseku II/101. Naopak ZÚR sledují jako hlavní cíl stavby propojení silnice R7 a dálnice D8.

## 3. připomínka:

Dále podávám námitku, že projednávaný návrh ZÚR nezahrnuje fakt, že Nejvyšší správní soud ČR svým rozhodnutím zrušil možnost výstavby tzv. Jižní (Suchdolské) varianty obchvatu Prahy, z čehož vyplývá, že by se mohly začít projednávat „staronové“ varianty umístění části aglomeračního okruhu, a to především mezi obcemi Velké Přílepy – Tursko (východní část) – Těšina – Dolany – Kralupy.

## Vypořádání připomínky:

Administrativní „vyjmutí“ stavby tzv. Jižní (Suchdolské) varianty obchvatu Prahy ze ZÚR Prahy Nejvyšším správním soudem ČR není důvodem pro změnu odborného názoru na řešení SOKP v ZÚR Středočeského kraje.

#### 4. připomínka:

Další námitka, kterou tímto podávám, je skutečnost, že ZÚR neobsahují KODEX, jehož následné dodržování by zamezilo úmyslnému obcházení a porušování rozhodování dotčených místních samospráv, občanských sdružení a v neposlední řadě nedotknutelnost soukromého vlastnictví jednotlivých občanů.

#### Vypořádání připomínky:

ZÚR budou vydány formou opatření obecné povahy, tím se stávají závazné pro rozhodování v území.

#### Národní technické muzeum, Kostelní 42, 170 78 Praha 7, č. j. 088199/2011/KUSK

#### připomínka:

KULTURNÍ HODNOTY ÚZEMÍ KRAJE (200) Kulturní hodnoty představují další významné areály: Dobříš (zámek a park), Lány (zámek a park), Vlašim (zámek a park), Vrchotovy Janovice (zámek a park), Žehušice (zámek a obora), Svatý Jan pod Skalou, Okoř. DOPLNIT: a areál depozitářů Národního technického muzea v Čelákovících, kde je v optimálních podmínkách regulovaného klimatu uchovávána většina sbírkového fondu NTM nesmírné hodnoty a významu.

(201) ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v souvislosti s ochranou a rozvojem kulturních hodnot

a) Při realizaci rozvojových záměrů v širším okolí památkové chráněných území a objektů DOPLNIT: i všech ostatních významných areálů a objektů vyjmenovaných v bodě (200) respektovat "genius loci" a zvažovat možné střety s pozitivními znaky charakteristik krajinného rázu DOPLNIT: a ochránit tyto areály a objekty před možným zhoršením jakéhokoli parametru z hlediska životního prostředí a z hlediska dlouhodobého uchování objektů kulturního dědictví a sbírek.

b) Stanovit podmínky pro využití kulturních hodnot pro cestovní ruch, s tím, že budou prosazovány trvale udržitelné formy cestovního ruchu a doprovodných služeb.

#### Odůvodnění připomínky:

V minulých letech byly v Čelákovících vybudovány nové moderní depozitáře pro dlouhodobé uchování sbírek NTM. Na tuto stavbu poskytlo Ministerstvo kultury ČR značné finanční prostředky, neboť muzejní sbírky jsou významnou součástí kulturního dědictví ČR a připomínkou naší bohaté historie a technické sbírky dokumentují neméně významnou historii v oblasti průmyslu, techniky a vědy.

Protože péče o kulturní památky je v České republice, podobně jako ve většině vyspělých států, předmětem celospolečenského zájmu, považujeme žádost NTM na podání této připomínky za zcela relevantní.

#### Vypořádání připomínky:

Areály depozitářů shromažďující movité památky nebyly sledovány jako kulturní hodnoty v úrovni ÚAP, a tudíž nebyly promítnuty do ZÚR. ZÚR jako kulturní hodnoty sledují jen nejvyšší kategorie památkové ochrany a uvedený depozitář mezi ně nelze zařadit.

**NAŠE Čelákovice, o.s., Na Stráni 673, 250 88, Čelákovice, č.j. 086492/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

Důrazně požadujeme revizi údajů v návrhu ZÚR týkající se kvality ovzduší a doplnění aktuálních hodnot.

**Odůvodnění připomínky:**

Do oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší OZKO (resp. tam, kde je překročen imisní limit rozsahu OZKO) nespadá podle návrhu ZÚR Stčk žádná část katastrálního území Čelákovice, ba ani Praha-východ. To je v rozporu s dlouhodobými údaji z blízké meteorologické stanice v Brandýse n.L. a také s veřejně přístupnými údaji v Integrovaném registru znečišťování (viz údaje REZZO 1-3). OZKO přitom patří mezi hlavní environmentální limity v území OB 1, rozvojové oblasti republikového významu, kam naše obec spadá. Dopad emisí na zdraví obyvatel se posuzuje podle emisních stropů stanovených nařízením vlády 417/2003 Sb. Např. emise oxidů dusíku v období 2001–2007 překračovaly v našem kraji doporučené emisní stropy až o 111 % (viz ZÚR Stčk). Neutěšená situace je i pro emisní strop ozónu (jeho maximální 8hodinovou koncentraci) překročený v roce 2007 téměř na celém území Středočeského kraje ve všech oblastech, pro který limit platí. Nepříznivé hodnoty byly dosahovány zejména pro suspendované částice PM10. V tabulkách v návrhu ZÚR StčK chybí údaje o hodnotách a zdrojích emisí za roky 2008 a 2009, které jsou ale již k dispozici.

**Vypořádání připomínky:**

Údaje týkající se kvality ovzduší se využívají v ÚAP, ty jsou pak podkladem pro ZÚR. Při aktualizaci ÚAP Středočeského kraje budou využity nejnovější dostupné údaje, včetně údajů o kvalitě ovzduší.

**2. připomínka:**

Požadujeme doplnit informace o znečištění Labe z průmyslových provozů REZZO1 v Čelákovících.

**Odůvodnění připomínky:**

Podle Integrovaného registru znečišťovatelů za r. 2008 byl např. podnik KOVOHUTĚ Holding DT, a. s., Divize Čelákovice veden na 2. místě ve Středočeském kraji v produkci látek ohrožujících vodní organismy a v současnosti zde probíhá řízení OŽPZ KÚSK, který zjistil, že v roce 2010 došlo opět k nedodržení některých emisních limitů znečištění vypouštěných odpadních vod do řeky Labe, jedná se o znečištění kovy Zn a Cu.

**Vypořádání připomínky:**

Při aktualizaci ÚAP Středočeského kraje budou využity nejnovější dostupné údaje, včetně údajů o znečištění Labe, které nejsou předmětem řešení ZÚR.

**3. připomínka:**

S ohledem na čerpání aktuálních informací v koncepčních materiálech požadujeme aktualizovat demografické údaje na základě sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011.

**Odůvodnění připomínky:**

S ohledem na aktuálnost datových zdrojů – koncepčních materiálů.
<b>Vypořádání připomínky:</b> Výsledky ze Sčítání lidu, domů a bytů 2011 nejsou dosud k dispozici. Kompletní výsledky budou nejdříve za dva roky.
4. připomínka: ZÚR Stěk stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území (bod 75e v dokumentu ZUR_N_020.pdf). Z důvodu předpokládaného rozvoje a spolupráce sousedících obcí navrhujeme zařadit Čelákovice a Brandýs nad Labem-Stará Boleslav do rozvoje bydlení pro posílení resp. udržení populačního potenciálu měst podobně jako je tomu v případě Lysé n. L. a Českého Brodu.
Odůvodnění připomínky: ZÚR stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území.
<b>Vypořádání připomínky:</b> Čelákovice a Brandýs nad Labem-Stará Boleslav jsou zařazeny do rozvojové oblasti republikového významu OB1 Praha.
<b>Jaroslav Novák, Na Vyhlídce 126, Horoušánky, č.j. 098289/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Josef Novák, Viktorinova 6, 140 00 Praha 4, č.j. 086098/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)

<p><b>Vypořádání připomínky:</b>  vyhodnocení totožné jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)</p>
<p><b>Robert Novák, Špeciánova 300/5, Třeboratice 196 00, Olga Urbanová, Špeciánova 300/5, Třeboratice 196 00, Alena Bouřová, Špeciánova 300/5, Třeboratice 196 00, Adam Bouřa, Špeciánova 300/5, Třeboratice 196 00, Zdenka Plíšková, Kotřsálova 301/12, Třeboratice 196 00, Roman Jirec, Špeciánova 330, Třeboratice 196 00, Martina Jircová, Špeciánova 330, Třeboratice 196 00, Barbora Hanušová, Kotřsálova 305/19, Třeboratice 196 00, Martin Jeřábek, Kotřsálova 305/19, Třeboratice 196 00, Jan Němeček, Kotřsálova 319/1, Třeboratice 196 00, Kateřina Velková, Špeciánova 300/5, Třeboratice 196 00, Levent Vurankartal, Špeciánova 300/5, Třeboratice 196 00, Ramil Ahmadov, Kotřsálova 308/17, Třeboratice 196 00, Pavlína Zápotocká, Špeciánova 300/5, Třeboratice 196 00, Petr Kraus, Englerova 322, Třeboratice 196 00, Andrea Krausová, Englerova 322, Třeboratice 196 00, Eva Dolejší, Englerova 316/2, Třeboradice 196 00, č.j. 088105/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:  unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Ilony Bervicové (č. j. 088089/2011/KUSK)</p>
<p>Odůvodnění připomínky:  unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Ilony Bervicové (č. j. 088089/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b>  vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Ilony Bervicové (č. j. 088089/2011/KUSK)</p>
<p><b>Tomáš Novák, Na Rovině 105, Praha 10 Křeslice, č.j. 085053/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:  unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)</p>
<p>Odůvodnění připomínky:  unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b>  vyhodnocení totožné jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)</p>
<p><b>Tomáš Novotný, Jablonecká 27, Praha 9, Prosek, Barbora Kršková, Jablonecká 27, Praha 9, Prosek, č.j. 098301/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:  unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>

<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Běla Nožičková, Bořivojova 816/104, Praha 3, č.j. 098340 /2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Nuka Estates s.r.o., Bucharova 2641/14, 15800, Praha 5, č.j. 098452/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>Nesouhlasíme s vymezením koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu R01 ropovod Družba (přípolož/zkapacitnění) v šířce 600 m, neboť významným způsobem omezuje, prakticky téměř znemožňuje, plánovaný rozvoj v předmětném území.</p> <p>Žádáme, aby šířka koridoru územní ochrany stavby R01 byla zmenšena resp. koridor ve smyslu „stavební uzávěry“ nebyl vymezen, a aby způsob územní ochrany byl v textu formulován tak, aby po projednání s investorem stavby (MERO ČR, a.s.) byla umožněna zástavba v souladu s platným územním plánem obce Zelence resp. vládním nařízením č. 29/1959 Sb.</p> <p>Navrhujeme například, aby v textu návrhu ZÚR v kapitole 4.2.1.3. Dálkovody v bodě (169) byl změněn text a uveden v tomto znění: ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování: a) zajistit územní ochranu pro stavbu R01 při rozhodování o změnách v území.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Rozvojové území se nalézá v obci Zeleneč, v severozápadní části k. ú. Mstětice, v území vymezeném na severu Zelenečským potokem, na západě hranicí k. ú. Mstětice, na jihu železniční tratí Praha - Lysá nad Labem a na východě stávající silnicí II/101. Celková rozvojová plocha pozemku ve vlastnictví Nuka Estates, s.r.o. je cca 100 ha. Toto území protíná trasa stávajícího ropovodu (ropovod Družba).</p> <p>Pro území byl zpracován a schválen územní plán sídelního útvaru (ÚPNSÚ) Zeleneč, část Mstětice. Podle poslední změny č. 2 ÚP zóny Zeleneč část Mstětice jsou zastavitelné plochy tohoto území určeny převážně pro stavby s funkcí bydlení v rodinných nebo bytových domech s nezbytnou veřejnou infrastrukturou, doplněné stavbami souvisejícími s vymezeným funkčním využitím, např. pro sport, obchod a služby. V trase ropovodu a souběžně</p>

vedených produktovodů a v pásmu do vzdálenosti 100 m od potrubí (na každou stranu) jsou plochy zeleně (ZO, ZV), plochy přírodní (NP), lokální biokoridory a dvě lokality určené pro občanské vybavení, tělovýchovná a sportovní zařízení (OS), s tím, že jsou vyloučeny jakékoli objekty. V projednávaných ZÚR je stanoven koridor DV1 pro ropovod Družba (příloha/zkapacitnění) jako koridor pro veřejně prospěšnou stavbu R01 a zároveň je stanoven úkol zajistit jeho vymezení a územní ochranu pro tuto stavbu v celkové šířce 600 m včetně koordinace se záměry v územních plánech obcí. Podle informací společnosti MERO CR, a.s., která je vlastníkem a správcem stávajícího a zároveň investorem navrhovaného ropovodu, bude nové potrubí položeno ve vzdálenosti 7 m od stávajícího. Ve smyslu odst. 1 § 36 stavebního zákona je koridor územím, v němž je cílem prověřit možnost budoucího využití a jehož dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Jedná se tedy nesporně o jistý druh stavební uzávěry. Takže vymezení koridoru DV1 pro veřejně prospěšnou stavbu R01 v šířce 600 m by znamenalo ve smyslu odst. 5 § 54 stavebního zákona, že obec Zeleneč by měla uvést svůj územní plán do souladu se schválenými zásadami územního rozvoje a cele území v šíři 600 m by se stalo nezastavitelným. V předmětném území obce Zeleneč, kde je stávající ropovod navíc veden v souběhu s dalšími 2 stávajícími produktovody, je však prostor vedení sítí technického vybavení v souladu s ÚP již stabilizován. Jsme proto názoru, že územní ochrana vymezením koridoru v šířce 600 m je v tomto území nadbytečná.

#### **Vypořádání připomínky:**

Jedná se o přípolož dalšího vedení do stávajícího koridoru. Textová část bude uvedena do souladu s grafickou částí návrhu ZÚR: v bodě (169) písm. a) bude opraveno vymezení a územní ochrana pro stavby R01 až R03 v šířce 300 m.

Po realizaci zkapacitnění ropovodu Družba formou přípolož se ochranné pásmo nepromítne do území v řádu nových stovek metrů od osy vedení. Stávající ochranné pásmo se prakticky nezmění nebo jen se rozšíří v řádu několika desítek metrů (v závislosti na konkrétních terénních podmínkách). Z hlediska nových limitů v území je přípolož příznivé řešení.

**Ing. František Ohem, Bezručova 2842, 276 01 Mělník, č.j. 098478/2011/KUSK, 098475/2011/KUSK**

1. připomínka:

Nesouhlas s rozvojem letiště Ruzyně. Proč má Středočeský kraj rozvíjet letiště Ruzyně?

#### **Vypořádání připomínky:**

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Záměr rozšíření letiště Ruzyně je v současné době stále aktuální, neboť se jedná o jediné významné mezinárodní letiště v České republice. Záměry rozšíření letiště neznamenají jen možnost zvýšení jeho kapacity, ale současně sledují zvýšení bezpečnosti leteckého provozu a snížení souhrnných negativních vlivů na obyvatelstvo.

ZÚR prověřily možnosti využívání dalších (zejména bývalých vojenských) letišť na území kraje včetně důsledků jejich případného rozvoje na osídlení a vazbu na ostatní systémy dopravní infrastruktury. Výsledkem posouzení je to, že žádná z ověřovaných lokalit neumožňovala rozvoj, který by nahradil

letišť Praha – Ruzyně.
2. připomínka: Jak bude řešena neúnosná situace ve městě Liběchov? Kdy a kde bude vybudován obchvat? Kudy povede?
<b>Vypořádání připomínky:</b> Západní obchvat Liběchova je v ZÚR kraje navržen (veřejně prospěšná stavbě D138). V ZÚR se neřeší realizace výstavby.
3. připomínka: Proč nebyla do ZÚR zahrnuta opatření vyplývající ze zákona č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií? Konkrétně respektování havarijního plánování.
<b>Vypořádání připomínky:</b> Tato problematika je řešena v samostatných oborových dokumentech, ze zadání ZÚR nevyplýval požadavek promítnutí konkrétních opatření do ZÚR.
4. připomínka: Nutno zahrnout opatření proti stavbě gigantických skladů na hranici Prahy.
Odůvodnění připomínky: Mají katastrofální dopad na ŽP a život obyvatel.
<b>Vypořádání připomínky:</b> ZÚR nenavrhují plochy nadmístního významu pro umístění obdobných staveb. V obecných zásadách jsou uvedeny podmínky, které vedou k minimalizaci negativních vlivů těchto staveb.
<b>Miroslav Ondrák, Přímětická 1195, Praha 4, č.j. 098162/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Občanské sdružení Aliance Jihovýchod (Praha – Újezd), petiční výbor Praha – Újezd, petiční výbor Šeberov, č. j. 096193/2011/KUSK</b>

1. připomínka:
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené MČ Praha – Křeslice, Štychova 2, 104 00 Praha 10 (č.j. 085889/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky:
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené MČ Praha – Křeslice, Štychova 2, 104 00 Praha 10 (č.j. 085889/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b>
vyhodnocení totožné jako u výše uvedené MČ Praha – Křeslice, Štychova 2, 104 00 Praha 10 (č.j. 085889/2011/KUSK)
<b>Občanské sdružení Čakovice 2007, Třtinová 6/201,196 00 Praha 9 – Čakovice, č.j. 088262/2011/KUSK</b>
1. připomínka:
Vzhledem k tomu, že návrh ZÚR ve svých předpokladech a odkazech nereflexuje aktuální situaci, protože v něm navržené koridory SOKP v částech dosud nerealizovaných úseků nenavazují na koridory v ZÚR Prahy požadujeme v souladu s Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o řídících zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T a v souladu s požadavky uvedenými v PÚR posouzení regionální varianty vedení koridoru SOKP (viz příloha s komentářem).
Území dotčené připomínkou: Všechna katastrální území Středočeského kraje dotčená koridorem veřejně prospěšných staveb: D001, D003 a D011.
Odůvodnění připomínky:
<p>a) Silniční okruh okolo Prahy (původně MO - městský okruh) byl původně navrhován (před mnoha lety) na odlehčení dopravy v Praze. Dnes jsme ale součástí Evropské unie a situace v dopravě se diametrálně změnila - jen projekt v ÚPn hl. m Prahy zůstal stejný a jako takový je v současné době nedostatečný a navíc nesplňuje Evropské normy.</p> <p>b) V MČ Čakovice by rychlostní silnice v katastru Třeboradice procházela jen několik desítek metrů od rezidenční čtvrti a v Miškovicích by musela být vedena přemostěním nad terénním zlomem - opět také v blízkosti obytné zóny. Hlukové zatížení v obou případech by bylo nadlimitní,</p> <p>c) V současné době je již před dokončením propojení dálnice D8 (ul. Cínovecká) s rychlostní silnicí R10 přes Vysočanskou radiálu, takže by bylo neefektivní stavět další okružní silnici v tak malé vzdálenosti od sebe.</p> <p>Občanské sdružení Čakovice 2007 (z důvodů výše uvedených) podporuje návrh nové trasy SOKP v „Regionální variantě“, vypracovaný panem ing. Milanem Strnadem (viz níže).</p> <p>Návrh Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále ZÚR) obsahuje veřejně prospěšné stavby:</p> <p>D001 Koridor silničního okruhu kolem Prahy; úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)</p> <p>D003 Koridor silničního okruhu kolem Prahy; úsek Dl - Nupaky - Říčany - (Běchovice) (+1x MÚK)</p> <p>D011 Koridor silničního okruhu kolem Prahy; úsek Březiněves (D8)-R10 (+1xMÚK)</p> <p>jež mají být součástí chybějící části Silničního okruhu kolem Prahy (dále SOKP).</p> <p>Výše uvedené koridory staveb jsou v ZÚR vymezeny v návaznosti na úseky SOKP, které byly v ZÚR hl. města Prahy zaneseny pod názvem:</p>

Z/500 Pražský okruh (SOKP), úsek Březiněves - Horní Počernice

Z/502 Pražský okruh (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves

Z/503 Pražský okruh (SOKP), úsek Běchovice - D1

Koridory staveb Z/500, Z/502 a Z/503 byly ze ZÚR hl. města Prahy vymazány na základě rozsudků Nejvyššího správního soudu.

Koridor stavby Z/502 byl vymazán dne 20. 5. 2010 rozsudkem NSS č.j. 8Ao 2/2010 - 644 a koridory staveb Z/503 a Z/500 dne 27. 1. 2011 rozsudkem NSS č.j. 7 Ao 7/2010-133. Tyto části koridorů SOKP vedoucí po území hl. m. Prahy byly zrušeny z řady důvodů, mimo jiné pro nedostatečné posouzení vlivů plánovaného SOKP na jednotlivé složky životního prostředí, pro neposouzení kumulativních a synergických vlivů a pro neposouzení přivaděčů a mimoúrovňových křižovatek.

Vzhledem k výše uvedené aktuální skutečnosti, že koridor nadmístního významu pro SOKP není v ZÚR hl. m. Prahy vymezen a v souladu se stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. uplatňujeme k návrhu ZÚR včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území následující připomínky k záměru č. (116) koridor SOKP, který je součástí systému transevropských dálnic TEN-T a IV. multimodálního koridoru Berlín - Praha - Istanbul a který je vymezen veřejně prospěšnými stavbami č. D001, D003, D011, (uveden v části 4. „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu“, bod 4.1.1.1 „Silniční doprava“):

Dne 20. 7. 2009 byla vládním usnesením č. 929 schválena Politika územního rozvoje (dále PÚR), Podle § 31 odst. 4 stavebního zákona je PÚR závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území, PÚR ovšem mimo jiné přebírá požadavky na komunikace sítě TEN-T uvedené v Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. 7. 1996 č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, se změnami ze dne 29. dubna 2004 pod číslem 884/2004/ES, kde se specifikují požadavky na transevropské komunikace systému TEN-T, jehož součástí je i Pražský okruh (SOKP): např. bezpečnost a spolehlivost provozu, plynulost dopravy, vliv na životní prostředí, zásadu umísťování do tras, které musí mít hlavní sídelní útvary, nevhodnost míšení tranzitní a vnitroměstské dopravy.

Požadavky rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady na umísťování hlavních komunikací silniční sítě TEN-T byly upřesněny v Corrigendu českého překladu Rozhodnutí č. 1692/96 Evropského parlamentu a Rady (viz Úřední věstník EU, L233/36 z 26. 8. 2006), kde je uvedeno na straně 367, čl. 9, odst. 1. druhá odrážka: „míjejí hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti“ (ve smyslu míjení hlavních městských aglomerací - jak plyne z Návrhu corrigenda (Brusel, 16-01-2006 ENV.D.3/MN/kp D(2005) 26518).

Toto rozhodnutí se prostřednictvím odkazů v PÚR stalo závazným i pro procesy týkající se územního plánování.

Politika územního rozvoje stanoví mimo jiné tzv. republikové priority. V těch se uvádí:

„2.2 Republikové priority

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006).

Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení."

Návrh koridoru SOKP v ZÚR a v ZÚR předpokládané navazující úseky na území Prahy nejsou voleny tak, aby byly umístěny v dostatečném odstupu od obytné zástavby, aby míjely hlavní sídelní útvary.

Jak vyplývá z mapových podkladů, koridor navrhované trasy SOKP prochází přes území s obytnou zástavbou nebo v jejich těsné blízkosti (Horoměřice, Suchdol, Čimice, Dolní Chabry, Zdiby, Březiněves, Ďáblice, Třeboradice, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Vinoř, Satalice, Černý most, Horní a Dolní

Počernice, Běchovice, Dubeč).

#### **Vypořádání připomínky:**

Koridor SOPK je dlouhodobě sledován v územně plánovací dokumentaci pořizované krajem. V případě, že se přibližuje ke stávající zástavbě, jsou v úrovni projektu a dokumentace EIA navrhována příslušná opatření omezující negativní vliv stavby na okolí. Návrh těchto opatření není předmětem ZÚR.

Posouzení tzv. „regionální varianty“, není možné vzhledem k úrovni jejího zpracování. Regionální varianta neobsahuje komplexní řešení včetně propojovacích komunikací ke kompaktnímu území Prahy. Nelze ji proto srovnávat se současným vedením SOKP.

Administrativní „vyjmutí“ stavby tzv. Jižní (Suchdolské) varianty obchvatu Prahy ze ZÚR Prahy Nejvyšším správním soudem ČR není důvodem pro změnu odborného názoru na řešení SOKP v ZÚR Středočeského kraje. Hlavní město Praha nadále rovněž souhlasí s touto trasou.

V intenzivně urbanizovaných územích, kterým je rozvojová oblast Praha, obdobně jako v jiných evropských metropolitních regionech prochází nadřazené trasy silniční sítě těmito územími, samozřejmě mimo souvisle zastavěná území měst. Příměstské území Prahy i její některé vnější části vykazují ve srovnání s jinými evropskými aglomeracemi výrazně menší hustotu zalidnění. Přiblížení trasy k některým částem osídlení se nedá při návrhu takové trasy vyhnout. V případě potřeby jsou v konkrétních lokalitách v úrovni DÚR navrhována (i na základě doporučení EIA) opatření k vyloučení nebo omezení možných negativních důsledků záměrů.

#### **Občanské sdružení EKOKORIDOR, Chocholova 856. 149 00 Praha 4 - Šeberov, č.j. 098379/2011/KUSK**

##### **1. připomínka:**

Občanské sdružení Ekokoridor i vzhledem k výhradám Ministerstva životního prostředí nesouhlasí se schválením záměru „Koridor pro umístění stavby D054, tzv. Vestecká spojka“ v rámci Návrhu ZÚR. Zároveň žádáme KÚ SČ vzhledem k pokračující výstavbě Pražského okruhu o vyjmutí Vestecké spojky, jakožto komunikace sloužící především k dopravní obslužnosti plánovaného soukromého developerského projektu komerční zóny ZKZP, z Návrhu ZÚR.

##### **Odůvodnění připomínky:**

Doposud předkládané projektové dokumentace na EXIT 4 a Vesteckou spojku neposuzují dostatečně vliv dopravy plynoucí z funkce Vestecké spojky jako spojnice dálnic. Samotný záměr Vestecké spojky jako spojky dálnic vzhledem k existenci Pražského okruhu je zbytečnou zátěží pro životní prostředí. Občanské sdružení preferuje řešení dopravní obslužnosti jihovýchodní části Prahy systémem místních komunikací.

Přes opakované připomínky je záměr křižovatky EXIT 4 a záměr „Vestecká spojka“ předkládán odděleně, i když v těchto předložených dokumentacích je zdůrazněna podmíněnost obou záměrů.

Není možné podmiňovat vzájemně oba záměry a zároveň nezohlednit jejich synergické vlivy na životní prostředí.

Přetrvávají zásadní nedostatky především v oblasti vlivu na životní prostředí, na tyto nedostatky upozorňují nejen občanská sdružení v místě záměru, ale

taktéž se s řadou výhrad občanských sdružení ztotožnilo i Ministerstvo životního prostředí (dále „MŽP“) v rámci posuzování vlivu na životní prostředí, níže uvedené připomínky vyplývají právě z vyjádření MŽP:

#### **Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

ZÚR nenavrhují pokračování Vestecké spojky severovýchodně dálnice D1, dále je pro radiální vztah využívána stávající D1. V územním plánu hlavního města Prahy žádné pokračování Vestecké spojky není.

ZÚR žádné komerční zóny nenavrhují.

Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1 a k území Milíčovského lesa a rybníků se nepřibližuje.

Koridor pro stavbu byl posouzen ve „Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA při zpracování ZÚR. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí bude součástí dokumentace EIA. Opatření budou promítnuta do DÚR.

V závěrech hodnocení SEA je uvedeno:

Při vymezování koridoru v navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu záměru na ŽP (EIA/SEA) věnovat pozornost zejména:

- Minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí;
- Zajištění propustnosti silničního tělesa v místě křížení s regionálním biokoridorem;
- Minimalizaci rozsahu záboru ZPF.

V kapitole 7 (projektová opatření) je dále uvedeno:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší), je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v procesu EIA.

Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí jsou součástí dokumentace EIA.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Problematika dopravy

Komplexní dopravní studie s variantně zpracovanými kartogramy s doložením výhledové situace včetně řádného posouzení vlivu plánované komerční zóny (ZKZP) dokládající řešení na straně bezpečnosti s maximálně dosažitelnou kapacitou ZKZP tak, jak bylo požadováno dopisem Ministerstva životního prostředí č.j. 51843 ENV 08 především dle bodů 1.-11. na straně 2, není v dokumentaci posuzování vlivu záměru křižovatky EXIT 4 doložena.

#### **Vypořádání připomínky:**

Součástí dokumentace ZÚR je Vyhodnocení vlivů na trvale udržitelný rozvoj včetně dokumentace SEA a NATURA. Dokumentace SEA hodnotila

<p>konceptu dopravního řešení, jejíž součástí je i Vestecká spojka, ležící na území Středočeského kraje. V ZÚR Středočeského kraje není žádná komerční zóna navrhována.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Problematika řešení kumulativních a synergických vlivů</p> <p>Požadavek na komplexní posouzení staveb vzájemně propojených staveb EXIT 4 a Vestecké spojky, který byl Ministerstvem životního prostředí dopisem Ministerstva životního prostředí č.j. 51843 ENV 08 shledán jako opodstatněný, není v předložené dokumentaci vlivu záměru EXIT 4 zohledněn. Vliv provozu ZKZP je v dokumentaci řešen pouze vjezdem a výjezdem z ZKZP vlastní provoz komerční zóny není v dokumentaci řádně doložen. V rámci posuzování vlivu na ŽP je provoz komerční zóny zcela opomenut.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Požadavky uváděné ve vztahu ke stavbě EXIT 4 se zřejmě týkají jiné – podrobnější dokumentace, nikoliv ZÚR.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Problematika vlivu záměru na ovzduší</p> <p>Vliv záměru přímo souvisí s nedodržením požadavku MŽP ve věci řešení kumulativních a synergických vlivů EXITu 4 a Vestecké spojky jakožto vzájemně propojených staveb.</p> <p>Vzhledem ke zohlednění pouze určité části vzájemně propojených staveb, nelze považovat údaje v předložené dokumentaci vlivu na životní prostředí v části „Rozptylová studie EXITu 4“ za věrohodně prokázané. Rozptylová studie neřeší ani vlastní ZKZP, zcela opomenuta je i možná synergie vlivu na ŽP západně od křižovatky EXIT4, kde je předložena ke schválení změna územního Z 027 plánu pro komerční zónu obdobného rozsahu jako ZKZP. Rozptylová studie neřeší ani variantně stav po možném provedení změny územního plánu, kdy v současné době je zastupitelstvu MČ Šeberov předložen návrh této změny Z 027.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Hodnocení kumulativních a synergických vlivů na životní prostředí je obsaženo v kapitole 5.11 dokumentace SEA.</p> <p>V připomínce jsou uváděny údaje, které se zřejmě netýkají dokumentace ZÚR, respektive SEA. Část „Rozptylová studie EXITu 4“ není v dokumentaci ZÚR Středočeského kraje ani SEA obsažena.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Problematika vlivu záměru na akustickou studii</p> <p>Na základě variantní akustické studie zpracované pro MČ Šeberov autorizovanou osobou Ing. Šnajdrem z ledna 2011, vyplývá z výpočtového modelu, že další zhoršení stávající akustické situace není přípustné.</p> <p>Záměr „Koridor pro umístění stavby D054, tzv. Vestecká spojka“ je v přímém rozporu se závěrem výše uvedené akustické studie.</p>

Na základě výše uvedené variantní akustické studie a na základě nezohlednění synergických vlivů souvisejících staveb, považujeme výpočty předložené jak zpracovatelem projektové dokumentace EXITu 4, tak projektové dokumentace Vestecké spojky za nevěrohodné.

#### **Vypořádání připomínky:**

Připomínka se týká projektové dokumentace EXITu 4 a projektové dokumentace Vestecké spojky.

#### **Občanské sdružení Chraňme Panskou zahradu, Exnárova 100, 149 00 Praha 4, č.j. 086160/2011/KUSK**

připomínka:

Připomínky směřují proti návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a to zejména proti Části související a týkající se řešení trasy přeložky silnice Č. II/101 tzv. trasy přivaděče k dálnici D11 (dále označováno jako „přivaděč“). Připomínky směřují proti navrhované variantě, která mění zásadním způsobem původní návrh trasy přivaděče z roku 1974 a platný územní plán obce Horoušany. Již v roce 2009 vzneslo OS Chraňme Panskou zahradu dotaz na obec Horoušany a Krajský úřad související s pořízením vyhledávací studie ve věci přeložky silnice č. II/101 společností PONTEX a požádalo obec Horoušany, aby bylo informováno o všech zamýšlených zásazích a zahajovaných správních řízeních přímo či nepřímo souvisejících s výstavbou v kat. území Horoušany, v oblasti Za Panskou zahradou, při nichž mohou být dotčeny zájmy ochrany přírody a krajiny chráněné podle ZoŽP a zájmy, k jejichž ochraně se OS Chraňme Panskou zahradu zavázalo ve svých stanovách, to vše v souladu s ust. § 70 zák. č. 114/1992 Sb., ochraně přírody a krajiny, v platném znění (ZoŽP). Od svého založení se OS Chraňme Panskou zahradu aktivně zajímá o územní plán obce Horoušany a sleduje případné změny, které mohou mít negativní dopad na rozvoj a využití daného území.

OS Chraňme Panskou zahradu opětovně žádá, aby se Středočeský kraj zabýval všemi připomínkami shora uvedenými a aby ustoupil od dalších kroků vedoucích k realizaci navrhované výstavby přivaděče v lokalitě „Za panskou zahradou“ tj. mezi Horoušanami a Horoušánkami. Navrhovaná trasa vedení přivaděče není realizovatelná. Dále OS Chraňme Panskou zahradu žádá, aby byla vyvozena patřičná odpovědnost za plýtvání penězi osobami, které již od roku 2009 posuzují obdobné připomínky dotčených subjektů, jako jsou vyjádřeny v této listině, přesto umožnily postup prací na návrhu tras přivaděče, který je předkládán.

Odůvodnění připomínky:

OS Chraňme Panskou zahradu velmi pozorně sleduje snahu Středočeského kraje změnit původní navrhovanou trasu přivaděče oproti návrhu z roku 1974. OS Chraňme Panskou zahradu má zato, že obě v poslední době posuzované varianty změny trasy přivaděče, které se odkloňují od původního návrhu vedení trasy přes Staré Horoušany, nejsou realizovatelné a nejsou vhodné. Již v minulosti OS Chraňme Panskou zahradu upozorňovalo na to, že zamýšlený záměr změn trasy přivaděče není vhodný a to z následujících důvodů :

- dojde k narušení vlastnických práv (hrozí možné vyvlastnění)
- k ohrožení a znehodnocení vynaložených investic, ke snížení likvidity nemovitosti
- znehodnocení stávajícího životního prostředí v předmětné lokalitě a to nenávratně
- ohrožení existence a zachování stávající fauny a flóry v předmětné lokalitě.

Samozřejmě zásah do předmětné lokality bude mít i významný negativní dopad na život v odlehlých lokalitách. K těmto námitkám se peticí připojili i ostatní dotčení vlastníci pozemků v lokalitě „Za panskou zahradou“. OS Chraňme Panskou zahradu mělo za to, že zvítězí zdravý rozum a Středočeský kraj

ustoupí od varianty vedení přeložku přes tuto významnou lokalitu, kdy jedna z uvažovaných variant znamená krom všeho níže uvedeného mimo jiné i nutné bourání stávající zástavby. Avšak nikoliv. Na místo toho, aby se Středočeský kraj všemi již v roce 2009 podávanými námitkami zabýval a důkladně je prostudoval, použil pro stávající varianty návrhů na vedení trasy přeložky špatné a zavádějící podklady, kdy minimálně vycházel z mylného platného územního plánu obce Horoušany. Dnes již zastavěná území označuje jako pole. Avšak plochy obytných území na území obce jsou mnohem rozsáhlejší. Část území, která přiléhají bezprostřední blízkosti vedení navrhované trasy, prošla v poslední době významnou výstavbou řadových domů, která se v nejbližší době rozroste o dalších cca 100 rodinných domů. Patrně mylné podklady, ze kterých Středočeský kraj čerpal, jsou i důvodem pro jinak nepochopitelný návrh vedení trasy přivaděče. OS Chraňme Panskou zahradu dále uvádí souhrn námitek, pro které dle názoru OS Chraňme Panskou zahradu není možné realizovat vedení trasy přivaděče tak, jak je navrhováno v Zásadách územního rozvoje, proti kterým tyto připomínky směřují. Dle názoru OS Chraňme Panskou zahradu si nenechal Středočeský kraj zpracovat další významná posouzení pro případnou realizaci navrhované varianty vedení trasy přivaděče, jako jsou zejména měření dokládající to, že budou dodrženy veškeré hygienické normy a limity (hluk, vibrace). Dle názoru OS Chraňme Panskou zahradu nelze hygienické limity splnit zejména ve vztahu k přilehlé stávající nové a budoucí plánované zástavby, která je v souladu s územním plánem obce.

Případnou realizaci výstavby navrhovaných tras přivaděče v lokalitě mezi Horoušany a Horoušánky může dojít a s největší pravděpodobností dojde k:

- a) narušení vlastnických práv (hrozí možné vyvlastnění)
- b) nutnosti demolice stávající zástavby
- c) ohrožení a znehodnocení vynaložených investic; neboť v naprosté většině všichni stávající majitelé dotčených pozemků investovali do svého vlastnictví právě s tím, že trasa přivaděče měla být plánována dle návrhu z roku 1974 tj. přes lokalitu Starých Horoušan, několik kilometrů od lokality „Za Panskou zahradou“
- d) znehodnocení stávajícího životního prostředí v předmětné lokalitě a to nenávratně, navíc plánovaná trasa přivaděče protíná lokální biokoridor ÚSES, bude narušen krajinný ráz údolní novy Horoušanského potoka a lesních porostů,
- e) horší využitelnosti dané lokality, neboť přivaděč lokalitu rozdělí a bude působit jako bariéra volnému pohybu a přístupu,
- f) znehodnocení zdroje pitné vody a ochranných pásem vodních zdrojů, které navrhovaná varianta protíná,
- g) naprostému přetížení dané lokality infrastrukturou, kdy dané území je již nyní zatíženo vedením trasy Transgasu a ropovodu, která navíc dle názoru OS Chraňme Panskou zahradu vylučují výstavbu přivaděče i po technické stránce.

### **Vypořádání připomínky:**

V průběhu zpracování ZÚR byla trasa sledována ve variantách (D064a – dle ÚP VÚC Pražský region a D064b – nová trasa dle tehdejšího požadavku obcí). Obě varianty byly standardně vyhodnoceny z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území včetně SEA a vyhodnocení NATURA.

Posouzení variant, zpracované v průběhu pořizování ZÚR:

Varianta D064a je vedena od dálnice D11 východně od obce Jirny a dále prostorem mezi Novými Jirny a Horoušánky, kde se v krátkém úseku přimyká k současné trase, od které se opět odklání a pokračuje do uvažované mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/12. Ve variantním řešení D064b je trasa silnice vedena východně od Horoušánek. Trasa bude řešena jako dvoupruh. Náklady na výstavbu jsou u obou variantách srovnatelné.

Základní rozdíl obou variant je možnost etapové výstavby u základní varianty D064a, a to v první etapě od dálnice D11 po napojení na současnou trasu severně od Úval. Navazující úsek je možné vybudovat až v časově delším odstupu, protože tento úsek je v podstatě dlouhodobě využitelný. Zároveň řešení

dle varianty D064a umožní dobré napojení zástavby Nových Jíren a Horoušánek bez zvýšení dopravního zatížení navazujících komunikací. Při variantním řešení je toto území napojeno prostřednictvím silnice II/10164 mezi Horoušánky a Horoušany, což znamená zvýšení dopravního zatížení na průjezdu Horoušánek. Zároveň s tím zůstane větší část dopravní zátěže od Úval severním směrem ve stávající trase silnice II/101. Varianta D064b časově váže na realizaci nové trasy silnice I/12 včetně obchvatu Úval.

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant z hlediska jejich vlivu na životní prostředí (dále ŽP) a předpokládaných vlivů na obyvatelstvo doporučilo vyhodnocení SEA preferovat jako variantu výslednou – variantu „východní“ D064b. Tato varianta je hodnocena příznivěji z hlediska vlivu na obyvatelstvo, ovzduší, přírodu a krajinu a z hlediska vlivu na horninové prostředí. Toto rozhodnutí bylo v té době podpořeno skutečností, že varianta D064a je vedena v blízkosti Klánovického lesa, který plní funkci rekreačního zázemí okolních sídel. Vložení nové liniové stavby do tohoto prostoru by znamenalo další fragmentaci území, snížení faktoru pohody v dotčeném území a narušení vazeb okolních sídel vůči Klánovickému lesu.

#### **Občanské sdružení KAMENICE, Kruhová 569, 251 68 Kamenice, č.j. 087473/2011/KUSK**

##### **1. připomínka:**

Navržený přírodní park Hornopožárský les vymezený v dosud platném ÚP VÚC PR nebyl dodržen svým plošným vymezením v návrhu ZÚR. S jeho novou podobou vymezení v ZÚR nesouhlasíme a žádáme jeho vymezení dle dosud platného návrhového vymezení v ÚP VÚC PR.

Návrhová plocha Hornopožárského lesa byla včleněna do ÚP obce Kamenice a tuto návrhovou plochu přejal i ÚP VÚC PR v roce 2006. V ÚP VÚC PR byl vytyčen jako návrhový s předpokladem svého do vyhlášení. Jeho funkcí mělo být propojení Přírodního parku Velkopopovicko a Přírodního parku Střed Čech, které mělo funkčně zajistit ochranu zachovalých hodnotných částí území a ochránit zdejší krajinný ráz. Tento důvod do vyhlášení je doposud opřen o platný schválený dokument „Koncepce ochrany přírody a krajiny Středočeského kraje“ (dále jen Koncepce) vydaného Středočeským krajem v roce 2006. Tento dokument navrhuje na do vyhlášení některé krajinářsky a přírodovědně významné oblasti za přírodní parky a jedním z navrhovaných je právě Přírodní park Hornopožárský les s dovětkem, že by měl funkčně propojit Přírodní park Střed Čech a Přírodní park Velkopopovicko. V odůvodnění návrhu ZÚR plošná změna Přírodního parku Hornopožárský les neobsahuje zdůvodnění této změny oproti stávajícímu stavu. Vnímáme tento úkon jako porušení logiky a obsahu odůvodnění ZÚR. Tento rozdíl by měl být dle našeho názoru z textové i grafické části patrný a zároveň by měl být součástí odůvodnění. Navíc svým novým vymezením plochy odporuje této navržené Koncepti, která vážena plošné vymezení v ÚP VÚC PR. Schválené zadání ZÚR se odvolává na Koncepti právě v souvislosti s rozšířením přírodních parků doporučených v Koncepti a zároveň bylo podkladem pro vydaný ÚP VÚC PR. Navíc v návrhu ZÚR při vymezení Přírodního parku Hornopožárský les nebyl zohledněn text ani grafické vymezení nacházející se ve „Studii vyhodnocení krajinného rázu na území Středočeského kraje“ vydané Středočeským krajem (část G.4 od str. 30).

##### **Odůvodnění připomínky:**

Jílovské lesy, které jsou součástí návrhové plochy Přírodního parku Hornopožárský les dle platného ÚP VÚC PR, tvoří rozsáhlý celek na rozhraní Pražské plošiny a Posázaví. Je to oblast tradičního osídlení tak i rekreační zázemí Prahy měnící se v posledních letech na trvalé bydlení v dostupnosti hlavního města. Tomu odpovídá i charakter krajiny. Suburbanizované území je náhle vystřídáno souvislými lesními prostory s prostorově uzavřenými částmi bezlesí. Tento návrhový Přírodní park Hornopožárský les tvoří segment lesnaté krajiny nad pravým břehem Sázavy a navazuje na východní okraj Přírodního parku Střed Čech a na východě na Přírodní park Velkopopovicko. Mimo jiné se zde nachází významná geobanka jehličnatých stromů státního

podniku Lesy ČR. Na jihu jde prudkými svahy k toku Sázavy. Estetická hodnota je spatřována v souvislých lesních porostech s výraznými terénními dominantami, z nichž jsou atraktivní výhledy do okolní krajiny. Dle našeho názoru je požadavek na vymezení Přírodního parku Hornopožárský les oprávněným požadavkem vzhledem k jasnému záměru danému v platném ÚP VÚC PR, a to i včetně územně plánovací dokumentace obce Kamenice a zároveň také vzhledem k tomu, že předmětná krajina se oproti stavu v roce 2006 v tomto ohledu nezměnila. Území vymezené pro účely navrhované plochy Přírodního parku Hornopožárský les v platném ÚP VÚC PR je krajinářsky mimořádně hodnotné, představené členitým reliéfem a řadou přírodních parků, které tento krajinný ráz utvářejí, což je patrné z několika odborných publikací týkajících se tohoto území včetně již zmíněné Koncepce a včetně dokladové dokumentace k vyhlášení tohoto přírodního parku. Požadavek na dodržení návrhové plochy Přírodního parku Hornopožárský les dle ÚP VÚC PR vyplývá i ze Studie vyhodnocení krajinné rázu na území Středočeského kraje (části G.4.2. na str. 36), která byla pořízena Středočeským krajem z důvodu zhodnocení účelnosti vyhlášených stávajících přírodních parků a návrhů nových. Tento dokument slouží též jako podklad k rozhodování o zásazích do krajinného rázu a jako podklad pro územně analytické podklady kraje a obcí. Tento dokument vymezil oblasti krajinného rázu a tímto koresponduje s článkem 6 Evropské úmluvy o krajině. V souvislosti s pokračujícím vysídlovacím trendem z území Prahy do této oblasti je nezbytné uvedené území chránit a zachovat, což definice přírodního parku z platných právních norem zajišťuje. Tato ochrana je nezbytným prvkem pro budoucí udržitelný rozvoj území a vzhledem k jeho nadmístnímu významu je důležitým prvkem vymezení v návrhu ZÚR.

Vymezení území připomínky č. 1: kat. území obce Kamenice (Ládví, Těptín a Štířín), kat. území obcí sousedních Krhanice, Řehenice, Pyšely, Velké Popovice, případné další kat. území obcí rozléhajících se na vymezené návrhové ploše Přírodního parku Hornopožárský les v ÚP VÚC PR (v grafickém výkresu „Ochrana přírody a krajiny, ÚSES“ je nazván jako Hornopožárský les – pravděpodobná chyba).

#### **Vypořádání připomínky:**

Odbor životního prostředí a zemědělství KUSK jako DO sděluje, že návrh na rozšíření přírodního parku Hornopožárský les byl připravován a projednáván v letech 2004 – 2005 na základě iniciativy obce Kamenice. Ta vycházela z původního záměru vyhlásit tento přírodní park i v jejím správním obvodu, k čemuž z administrativních důvodů v souvislosti se zánikem okresních úřadů nedošlo a přírodní park byl vyhlášen pouze na území okresu Benešov, nikoliv již Praha – východ. Krajský úřad ve snaze vyjít vstříc zmíněné iniciativě připravil varianty vedení hranic, se kterými seznámil dotčené obce a příslušné správní orgány. S ohledem na některé nesouhlasné reakce (obec Řehenice, Městský úřad Říčany) a neschválení návrhu v Komisi pro životní prostředí a zemědělství Středočeského kraje nebyla předmětná část přírodního parku vyhlášena. Předmětná část území, které se návrh týká, vykazuje zvýšené krajinářské hodnoty, které obsahuje i Krajská koncepce ochrany přírody a krajiny Středočeského kraje i další koncepční dokument pořízený Středočeským krajem, a sice studie Vyhodnocení krajinného rázu Středočeského kraje (2. část). Zřízení přírodního parku zde nelze upřít opodstatnění, nicméně návrh obsažený v ÚP VÚC Pražského regionu zahrnuje i poměrně velké celky zastavitelného území, což je z hlediska účinného prosazování ochranných podmínek poněkud kontraproduktivní. Krajský úřad se do budoucna nebrání „dovyhlášení“ citované části přírodního parku, avšak přiklání se k takovému řešení, v rámci něhož bude nejprve podrobně předjednáno vedení hranic a následně může dojít k vyhlášení a zakotvení ochrany přírodního parku i v příslušných územně plánovacích dokumentech (mj. aktualizace ZÚR). Do té doby nelze uvádění konkrétní podoby návrhu hranic v ZÚR považovat za účelné.

#### **2. připomínka:**

Návrh ZÚR plošně vymezil RBK (1201, 1200) a RBC (1383 Grybla) odlišně od dosud platného ÚP VÚC PR a také odlišně vymezil tvar ochranné zóny NRBK K61. Nesouhlasíme se změnou tvaru RBK 1201, které se oproti ÚP VÚC PR posunulo ve své jižní části svou osou a ještě více zúžilo. Požadujeme

jeho dodržení dle dnešního vymezení v ÚP VÚC PR a navíc ještě navrhujeme jeho rozšíření v jižní části při napojení na regionálního biokoridoru 1200 u napojení na RBC Grybla je též nezbytné. Vzhledem k nezměněnému stavu území požadujeme stejné vymezení RBC Grybla, tak jak je tomu v dosud platném ÚP VÚC PR. Z dokumentace návrhu ZÚR a Vyhodnocení vlivu ZÚR na URÚ není patrné zdůvodnění těchto změn, pouze je zde odkaz na zpracovanou „Studii územních systémů ekologické stability Středočeského kraje“ z roku 2009, která není formou vyvěšení na webu Středočeského kraje dostupná, takže její prostudování je časově obtížné. Dle našeho názoru by změny v prvcích ÚSES měly být v odůvodnění zdůvodněny v části týkající se těchto prvků. V dotčeném území od vydání ÚP VÚC PR nedošlo k tak radikálním změnám, které by byly důvodem pro změnu plošného vymezení těchto prvků ÚSES.

#### Odůvodnění připomínky:

Navržená šíře spodní jižní části RBK 1201 neodpovídá zajištění funkce pro udržení výměny informací a látek nutných pro přežití a rozvoj jednotlivých druhů společenství. Zdejší nedotčené území s výjimkou dopravní komunikace zajišťuje širší vymezení tohoto BK z obou stran vodního toku, na němž je nyní BK umístěn. Toto je logické vzhledem k jeho šíři nad tímto zúžením a jeho celkovou plochou na toto zúžení navazující směrem na Ládví. Pro změnu tvarů a rozloh jednotlivých regionálních biokoridorů a regionálního biocentra vzhledem k nezměněnému stavu přírody v tomto území není dle našeho názoru důvod. Naopak jejich rozšíření podpoří funkce těchto prvků ÚSES.

Vymezení území připomínky č. 2: k.ú. obce Kamenice (Ládví, Těptín a Štířín), k.ú. obcí sousedních Krhanice, Řehenice, Pyšely, Velké Popovice, Pohoří, Psáry, Kostelec u Křížků.

#### Vypořádání připomínky:

Rozsah RBC Grybla byl převzat z platné ÚPD obce Krhanice. Splňuje požadavek na minimální prostorové parametry, není tedy nutné z hlediska návrhu ZÚR jeho vymezení výrazněji měnit. Dosavadní tvar a rozloha biocentra RBC Grybla 1383 byl tedy zachován.

Z hlediska části připomínky týkající se biokoridorů bude připomínce do určité míry vyhověno. Vymezení biokoridoru bude koordinováno s jeho vymezením v projednané ÚPD obce Týnec nad Sázavou, čímž dojde k jeho rozšíření.

Ochranná zóna nadregionálního biokoridoru K 61 byla upravena podle geomorfologických a ekologických podmínek, které jsou k dispozici při řešení celokrajské dokumentace. Další úprava ochranné zóny je možná při pořizování ÚPD dotčených obcí, které budou řešeny v podrobnějším měřítku než ZÚR a budou tedy k dispozici podrobnější údaje o geomorfologických a ekologických podmínkách na území dotčených obcí. Upřesnění ochranné zóny musí v ÚPD obce navrhnout osoba s autorizací ÚSES.

Účelem ochranných zón je podpora koridorového efektu. To znamená, že všechny prvky regionálních a místních ÚSES, významné krajinné prvky a společenstva s vyšším stupněm ekologické stability (tzv. „kostra ekologické stability“) nacházející se v ochranné zóně jsou chápány jako součást nadregionálního biokoridoru.

#### Občanské sdružení Klecansko, Větrušicko a okolí, Východní 152, 250 67 Větrušice, č.j. 087850/2011/KUSK

#### 1. připomínka:

Souhlasíme s návrhem stavby D001 – Pražský městský okruh na území Středočeského kraje (mj. k.ú. Zdiby) v navrhované jižní variantě za podmínky

realizace opatření maximálně minimalizující negativní vliv této stavby na své okolí.
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Plně podporujeme uvedenou argumentaci k nesouhlasnému stanovisku ZÚR o provedení této stavby v libovolné z tzv. severních variant a zejména upozorňujeme, že jejich užitečnost je značně limitována (pouze pro transitzní dopravu).</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Připomínka souhlasí s návrhem ZÚR. Opatření k minimalizaci vlivů stavby na okolí jsou předmětem EIA a DÚR.</p>
<p>2. připomínka:</p> <p>V k.ú. Vodochody požadujeme odstranit nekonzistenci u vyjádření ZÚR k problematice letiště Vodochody. Doporučujeme pasáž o vedení charterových letů na letiště Vodochody ze ZÚR vypustit.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Mapové podklady a některé pasáže ZÚR předpokládají zachování současného statusu tohoto letiště jako neveřejného mezinárodního, avšak v jiné pasáži je zmíněn předpoklad přesměrování charterových letů na letiště Vodochody v budoucnu (což odporuje uvedenému statusu). Nesouhlasíme s případnou změnou statusu letiště Vodochody z důvodu intenzifikace provozu na tomto letišti a nárůstu z ní vyplývajících negativní vlivů na ŽP a životní úroveň obyvatel žijících v této oblasti (relevantně citovanou v jiné části ZÚR jako rekreační a čisté, průmyslem nezasažené oblasti).</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR rozvoj letiště Vodochody nenavrhují. V Odůvodnění ZÚR je uvedeno možné přesměrování části charterových letů na letiště Vodochody v souvislosti s rozvojem letiště Ruzyně. Jedná se však o malý podíl celkového objemu přepravy.</p>
<p>3. připomínka:</p> <p>Ve vztahu k budování paralelní přistávací dráhy letiště Ruzyně požadujeme do ZÚR provést nejméně ve formě komentáře hrubou bilanci adekvátní potřebné kapacity mezinárodních letišť ve Středočeském kraji a Praze, která by potvrdila nebo vyvrátila nutnost výstavby dvou veřejných mezinárodních letišť v předmětné oblasti.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Provedením obou uvažovaných staveb dojde ke značným (negativním) synergickým vlivům včetně jejich vzájemného kapacitních omezení (průnik os přistávacích drah v okolí katastrálního území Líbeznice), aniž by byla a priori zřejmá nutnost realizace obou staveb. Požadujeme takovou rozvahu do ZÚR doplnit.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p><i>Poznámka:</i></p>

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Potřeba VPS D300 pro rozvoj letiště Praha byla na úrovni ZÚR prověřena - stavba je připravována. Rozvoj může být i kvalitativního charakteru. ZÚR územní rozvoj letiště Vodochody nenavrhují. V návrhu ZÚR v čl. (11) bude vypuštěno písm. h („ověřit možnosti rozvoje letiště Vodochody“); v odůvodnění ZÚR v komentáři k letecké dopravě bude vypuštěna věta o sledování využití letiště Vodochody pro veřejný mezinárodní provoz. ZÚR rovněž neřeší změny ve statutu letiště Vodochody.

#### 4. připomínka:

Ve vztahu k budování železničního uzlu v okolí letiště Ruzyně upozorňujeme na mylný předpoklad, že vybudováním tohoto uzlu dojde k přímému napojení na rychlíkovou (EC/IC) železniční dopravu (přes uzel Praha Hlavní nádraží).

#### Odůvodnění připomínky:

Tento uvedený předpoklad naráží na absenci železničního propojení Praha Masarykovo nádraží – Praha Hlavní nádraží podle aktuálního stavu i schválených (sousedního kraje) ÚP Hl. m. Prahy. V této souvislosti (zejména s ohledem na zasahování do UP jiného celku) doporučujeme uvedenou sekci reformulovat.

#### Vypořádání připomínky:

Prostor letiště Praha – Ruzyně je jediným významným mezinárodním terminálem v České republice. Značná část leteckých cestujících přijíždí do Prahy na Hlavní nádraží, a proto je žádoucí propojení těchto dopravních terminálů kolejovou dopravou. Cílem regionální železniční dopravy je vybudování průjezdného modelu přes Hlavní nádraží.

### **Občanské sdružení Klidová zóna Za hřištěm, Jinočany, č.j. 087075/2011/KUSK**

#### 1. připomínka:

Občanské sdružení Klidová zóna Za hřištěm, reg. pod č.j. VS/1-1/76 608/ 09-R, tímto podává námitku proti návrhu trasy VVN, zasahující na území obce Jinočany a obcí přilehlých s následujícím odůvodněním.

Z uvedených důvodů jasně vyplývá, že záměr byl předem připraven bez ohledu na negativní dopad do struktury zasaženého území ve všech rovinách, od oblasti obecné využitelnosti krajiny, jejího hospodářského a společenského směřování až po majetkové dopady do vlastnických práv osob.

OS Klidová zóna Za hřištěm tímto s navrženým koridorem VVN zásadně nesouhlasí.

#### Odůvodnění připomínky:

Projednávaný koridor trasy VVN byl navržen bez ohledu na schválené a uplatňované územní plány dotčených obcí. S předloženou variantou koridoru nelze souhlasit z důvodu zásadního znehodnocení rozvojových záměrů obcí, jak jsou vyjádřeny v jejich územních plánech, které byly nákladně projednány se všemi dotčenými orgány včetně krajského úřadu. Projednávaná trasa prochází zastavěnými částmi sídel a zároveň prokazatelně maří možnosti využití ploch, v platných územních plánech určených pro jejich další rozvoj. Rozsah škod plynoucích z umístění trasy VVN v prostoru definovaném předloženým

koridorem pro další rozumný rozvoj obcí v oblasti není ničím eliminován. Navržený koridor poskytuje výhradní službu pražským městským částím a napomáhá jejich expanzi. Použitá území s Prahou sousedících obcí budou následovně dlouhodobě omezena a uzavřena pro další vývoj. Z projednávaného návrhu nevyplývá skutečnost, že byla trasa variantně připravována na pražském území. Není zdůvodněno, proč se přednostně nevyužívá stávající trasy 110 kV. K posouzení takto zásadního koridoru nebyly předloženy žádné varianty, není předloženo ani náležité odůvodnění potřebnosti navrhované trasy.

#### **Vypořádání připomínky:**

ZÚR zpřesňují koridor E10 (převzatý z PÚR 2008) pro vedení VVN 400 kV TR Výškov – TR Řeporyje jako koridor pro veřejně prospěšnou stavbu E01. Záměr byl standardně vyhodnocen „Vyhodnocením vlivů na udržitelný rozvoj území“ včetně SEA a NATURA. Byly posuzovány tři varianty, z nichž tato byla vybrána jako celkově nejlepší i podle vyjádření DO. Dle dohody s MPO i investorem (závěr z jednání dne 19. 8. 2011) bude šířka koridoru předmětného vedení v úseku jižně Červeného Újezdu po hranice Prahy zúžena na 200 m. Tím nebude zasahovat zastavěné území obcí i územními plány stanovené zastavitelné plochy obcí Chrášťany a Jinočany.

#### **Občanské sdružení KRAJINA 2000, Studené 93 Jílové u Prahy, č.j. 085821/2011/KUSK**

##### **1. připomínka:**

Požadujeme, aby byl koridor pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice - Jílové - Mezno z návrhu ZÚR vypuštěn a nahrazen koridorem stavby D3 varianta východní nebo variantou nulovou.

##### **Odůvodnění připomínky:**

Rozpor s ustanovením § 187 odst. 2 SZ

Podle ustanovení § 187 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. krajský úřad prověří ÚP VÚC z hlediska aktuálnosti jednotlivých záměrů a splnění kritérií jejich nadmístního významu. Záměry vyhovující uvedeným hlediskům převezme bez věcné změny do návrhu ZÚR projednaných s DO. Záměr Koridor pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice - Jílové - Mezno byl převzat bez projednávání a vyhodnocení vlivů na životní prostředí z ÚP VÚC PR.

U uvedeného záměru je postup podle ustanovení § 187 odst. 2 SZ nezákonný, neboť není splněna podmínka aktuálnosti. Záměr koridoru dálnice D3 doznal od konce roku 2006 (nabytí účinnosti ÚP VÚC PR) významných změn: 1. došlo ke změně obou variant záměru dálnice D3 ve Středočeském kraji, včetně stanovení celé řady nových subvariant záměru. Východní varianta (dříve Promika) byla celá přepracována, a to jak trasováním, tak změnou zařazení z rychlostní komunikace na dálnici; 2. došlo k vyhlášení EVL Dolní Sázava a EVL Minartice; 3. došlo k masivní výstavbě objektů k bydlení a změnám ÚPD obcí, která umožňuje výstavbu objektů k bydlení a výstavbu komerčních objektů a skladovacích ploch v blízkosti koridoru dálnice D3. Z tohoto důvodu je třeba nově vyhodnotit limity navrhovaného funkčního využití koridoru stavby D005, zejména z hlediska emisí hlukové zátěže, znečištění ovzduší, zásahu do krajiny a krajinného rázu, zásahu do vlastnických práv dotčených obyvatel a z hlediska dopravní potřeby záměru.

Především je třeba posoudit a vyhodnotit obě aktualizované a podstatně upravené varianty záměru stavby dálnice D3 ve Středočeském kraji, včetně jejich nově stanovených subvariant. Požadujeme proto, aby koridor pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice - Jílové - Mezno byl posouzen včetně projednání s dotčenými orgány a dotčenými osobami ve standardním procesu tvorby územně plánovací dokumentace.

### Vypořádání připomínky:

Záměr byl převzat byl převzat z územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okresu Benešov v souladu s výše uvedeným ustanovením, ale byl posouzen stejným způsobem jako ostatní prvky návrhu zásad územního rozvoje včetně vyhodnocení vlivu na životní prostředí (vyhodnocení vlivu ÚPD jako koncepce – tedy SEA). Přebíraný záměr je aktuální - v současné době např. probíhá proces EIA k dokumentaci pro ÚR. Potvrzuje to i postoj Ministerstva dopravy jako DO, který ani při projednávání návrhu Zadání ani při společném jednání k návrhu ZÚR nepožadoval změnit koridor pro dálnici D3.

Skutečnost, že během pořizování ZÚR Středočeského kraje probíhá proces EIA o vlivu stavby dálnice D3 na životní prostředí – v mnohem větší podrobnosti, se subvariantami a se srovnávací „východní“ variantou nezakládá povinnost pořizovateli ZÚR, aby tento proces prováděl souběžně s mnohem méně podrobnými nástroji. Domníváme se, že výsledek procesu EIA může sloužit jako podnět pro případnou změnu koridoru.

K bodu 1: tedy uvádíme, že z pohledu pořizování ZÚR ke „změně variant“ nedošlo.

K bodu 2: vliv koridoru pro dálnici D3 na EVL byl autorizovanou osobou posouzen, jak v ZÚR, tak již v ÚP VÚC okresu Benešov.

K bodu 3: koridor pro dálnici D3 je závazně určen v územních plánech velkých územních celků a již dlouho před tím byl zohledňován prostřednictvím Ministerstva dopravy, Okresních úřadů Benešov a Praha – západ do územních plánů obcí. Rozvoj jednotlivých sídel je proto na rozdíl s variantou Promika dlouhodobě koordinován. Snaha dojít ke shodě s požadavky MŽP v r. 2004 vedla k požadavku na částečné opuštění koridoru var. stabilizované a nahrazení var. Zenkl – Vyhnálek. To vyvolalo mezi dotčenými obcemi velkou nevoli, která vyvrcholila až meziresortním sporem v režimu stavebního zákona a výše uvedeným rozhodnutím vlády o určení var. stabilizované.

Význam dálnice D3 pro obsluhu jižní části Pražského metropolitního regionu je zvýšený i proto, že v území jižně od Prahy bude využívána i hromadnou autobusovou dopravou, neboť kvalitní železniční spojení v tomto koridoru není možné.

ZÚR přebírají trasu dálnice D3 ze schváleného ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov. O výběru koridoru pro dálnici D3 ve variantě stabilizované rozhodla vláda ČR na svém zasedání dne 14. 12. 2005 při řešení rozporu (dle § 136 dříve platného SZ) mezi Středočeským krajem a MŽP v rámci pořizování ÚP VÚC okresu Benešov (usnesením č. 1643/2005).

Tuto trasu, tzv. stabilizovanou, navrhlo a dlouhodobě (od poloviny 70. let) sleduje Ředitelství silnic a dálnic ČR. Varianta Zenkl - Vyhnálek vznikla v gesci MŽP v r. 2001 a mj. potvrdila průchod dálnice dolním Posázavím v trase varianty stabilizované. Varianta Promika, jejíž vznik iniciovaly několik obcí a občanská sdružení nesouhlasící s variantou stabilizovanou, v podstatě využívá stávající silnici I/3 s odbočením u Senohrab ve dvou subvariantách se samostatným zaústěním na silniční okruh kolem Prahy. Posouzení variant bylo projednáno i za účasti obcí a veřejnosti z okresů Praha-východ a Praha-západ. V rámci pořizování uvedených ÚP VÚC byly koridory nadstandardně posouzeny a vyhodnoceny podle řady parametrů s rozdílným významem vliv jednotlivých variant na životní prostředí, vč. vlivu bariérového efektu jednotlivých variant dálnice na migraci volně žijících živočichů a vlivu na ekologicky stabilní části krajiny s vyšší hodnotou krajinného rázu. Varianty trasy dálnice D3 byly posouzeny rovněž z hledisek dopravně inženýrských a dopravně technických.

Ze závěrů posouzení SEA ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vyplývá, že z komplexního vyhodnocení vlivů na životní prostředí, je jako nejvhodnější hodnocena varianta stabilizovaná. Je nutné zdůraznit, že bylo třeba vyhodnotit varianty i z ostatních hledisek – environmentálních, dopravně urbanistických a sociálně ekonomických - ne pouze z hlediska ochrany přírody a krajiny tak, aby se řešení co nejvíce přibližovalo zásadám trvale udržitelného rozvoje.

Vliv na EVL Dolní Sázava a EVL Minartice byl vyhodnocen. Během tohoto hodnocení nebylo zjištěno, že by záměr D005 v koncepci měl významně negativní vlivy na EVL ani PO. Byl konstatován pouze tzv. „možný negativní vliv“, který nevylučuje, že v podrobnějším měřítku významný vliv

konstatován být může. Přemostění Sázavy je technicky realizovatelné tak, aby nedošlo k vlivům na hořavku a velevruba. Také vlivy na EVL Minartice není možné hodnotit jako významně negativní – šířka koridoru 600 m umožňuje lokalizaci bez vlivů, problém migrace kuněk je technicky řešitelný.

**Odůvodnění připomínky:**

Rozpor s článkem 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES

Podle článku 3 odst. 2 směrnice č. 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále je „směrnice SEA“) musí být ÚPD podrobena posouzení vlivů na ŽP, jehož součástí musí být dle článku 5 odst. 1 uvedené směrnice posouzení „rozumných náhradních řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu“. Žádné variantní řešení koridoru D005 však vyhodnocení SEA neobsahuje. Za takové rozumné náhradní řešení je třeba považovat kromě východní varianty koridoru D3 též variantu nulovou (s využitím realizace záměrů D013 až D016 a D007).

**Vypořádání připomínky:**

Nelze souhlasit s tvrzením námitky, že se jedná o rozpor s článkem 3 odst. 2 a článkem 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES, protože dokumentace Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se zabývá celkovým rozvojem kraje i s tím souvisejícími navrženými záměry, které posuzuje z hlediska všech tří pilířů udržitelného rozvoje.

Varianty byly posouzeny v rámci zpracování dokumentací ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov. O variantě bylo rozhodnuto vládou dne 14. 12. 2005 při řešení rozporu (dle § 136 stavebního zákona) mezi Středočeským krajem a MŽP v rámci pořizování ÚP VÚC okresu Benešov (usnesením č. 1643/2005).

ZÚR Středočeského kraje přebírá (ve smyslu ust. §187, odst. 2 SZ) bez věcné změny vymezení koridoru pro výstavbu dálnice D3 dle schválených ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov.

Kapacitní propojení Prahy s jižní částí republiky v ose Praha (se samostatným vstupem na území hlavního města) – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště (st. hranice) je sledováno jako součást celostátní koncepce rozvoje dopravních sítí cca od 1. poloviny 70. let. Variantní řešení koridoru dálnice D3 na území Středočeského kraje bylo z hlediska vlivů na životní prostředí posouzena v rámci územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okresu Benešov<sup>25</sup>

Požadavek variantního řešení tohoto propojení na území Středočeského kraje uplatnilo MŽP v rámci projednávání konceptů územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov. Na jednání se zástupci pořizovatele obou ÚPD<sup>26</sup> dne 22.10. 2001 na MŽP došlo k dohodě, že v obou územních plánech budou prověřena alternativní řešení vyplývající ze studií, které byly na objednávku MŽP, resp. občanských sdružení zpracovány až po dokončení obou konceptů ÚP VÚC:

- Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru;<sup>27</sup>

<sup>25</sup> Varianty dálnice D3 na území VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov – dopracovaná verze (Atelier T-plan s.r.o., 04/2003)

<sup>26</sup> Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Středočeského kraje

<sup>27</sup> Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS, s.r.o. České Budějovice

- Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část koncept návrhu<sup>28</sup>

Zároveň na tomto jednání MŽP potvrdilo, že do procesu stabilizace koridoru již nevnesou žádné další varianty. Tento závěr MŽP potvrdilo ve svém stanovisku ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov (čj. 2439b/OPVŽP/01AM ze dne 27.9. 2001) a následně ve stanovisku ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu (čj. 710b/OPVŽP/02MS ze dne 27.5. 2002).

Na podkladě stanovisek MŽP ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu a ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov byly pro posouzení vybrány tyto varianty:

- varianta „stabilizovaná“ = koridor D3 dle dlouhodobé přípravy ŘSD ČR a dle konceptů ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov;
- varianta „Zenkl – Vyhnálek“ = dle studie Ing. Zenkla a RNDr. Vyhnálka<sup>29</sup> včetně dílčích subvariant „Drachkovské“ a „Chvojenské“ v úseku Benešov - Bystřice a západní a východní u Miličína;
- varianta „PROMIKA“ = dle studie Atelieru Promika<sup>30</sup> včetně dílčích subvariant Říčanské spojky, obchvatu Benešova a úseku Olbramovice - Miličín;
- varianta „nulová“ = stávající dvoupruhová silnice I/3 s pouze s dílčí sledovanou přestavbou (tj. neúplné MÚK v úseku Mirošovice – Benešov na úplné, rozšíření silnice v prostoru Benešova na kategorii S 11,5, obchvat Olbramovic v kategorii S 11,5).

Z výsledků hodnocení vyplynulo, že varianta stabilizovaná představuje (v porovnání se současným stavem) nejlepší řešení ve vztahu k ochraně obyvatelstva a obytné zástavby před negativními vlivy dopravy (imisní zátěž ovzduší, hluková zátěž) a to jak z hlediska vlastního vedení koridoru, tak z hlediska snížení dopravní (a tedy i hlukové a emisní) zátěže na navazující silniční síti. Jako nejšetnější je klasifikována též z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody a ochrany kulturně historických hodnot území. Vedení koridoru ve zcela nové stopě má za následek relativně (v porovnání s ostatními variantami, které více či méně využívají koridor stávající silnice I/3) největší dopady na zájmy ochrany přírody a krajiny. S výjimkou ovlivnění krajinného rázu a zásahu do lesních porostů však nejsou tyto vlivy hodnoceny jako závažné. Problémovým úsekem této varianty je průchod krajinářsky hodnotným a rekreačně silně využívaným územím západně od Jílového u Prahy se zásahem do chatové zástavby v prostoru Kamenná Vrata a Luka p. Medníkem a průchod výhradním ložiskem cihlářské suroviny Dolní Jirčany.

Na základě těchto závěrů byla varianta „stabilizovaná“ zapracována do návrhu obou ÚPD VÚC, které byly po projednání následně schváleny zastupitelstvem Středočeského kraje.

Odůvodnění připomínky:

Rozpor s ustanovením § 19 odst. 2 SZ a směrnicí SEA

Podle ustanovení § 19 odstavec 2 SZ je úkolem územního plánování vyhodnocení vlivů ZÚR na vyvážený vztah územních podmínek pro příznivé ŽP, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území (dále jen "vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území"); jeho součástí je posouzení vlivů na životní prostředí (tzv. SEA) a posouzení vlivů na EVL nebo ptačí oblast (tzv. naturové hodnocení), pokud orgán ochrany přírody svým

<sup>28</sup> Atelier PROMIKA, 04/2002

<sup>29</sup> Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru (Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS s.r.o. České Budějovice, 07/2001)

<sup>30</sup> Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část koncept návrhu (Atelier PROMIKA, 04/2002)

stanoviskem takovýto vliv nevyloučil.

Vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR Středočeského kraje neobsahuje posouzení vlivů záměru D005 dálnice D3 na Evropsky významnou lokalitu (EVL) Dolní Sázava, CZ0213068, jehož hlavním předmětem ochrany jsou hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*) a velevrub tupý (*Unio crassus*), v jeho části přemostění Sázavy (v obou variantách). Při délce mostu přes 1000 m ve výšce 110 m, v těžko přístupném prostředí lze očekávat významný negativní vliv výstavby takového mostu na předmět ochrany EVL Dolní Sázava. Ostatně, Krajský úřad Středočeského kraje ve stanovisku EIA záměru dálnice D3 nevyloučil významný vliv a požaduje podrobnější informace o „podobě mostního tělesa a způsobu jeho výstavby“. Stejně tak není posouzen vliv záměru D005 na EVL Minartice, přestože toto EVL leží ve velmi těsné blízkosti koridoru D3. Toto posouzení však chybí, v Hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptací oblasti na str. 22 je u koridoru D005 uveden otazník. Tento způsob „posouzení“ směrnice SEA neumožňuje.

#### **Vypořádání připomínky:**

K rozporu s ustanovením § 19 odst. 2 SZ nedošlo. Vliv koridoru pro dálnici D3 na EVL byl autorizovanou osobou posouzen, jak v ZÚR (viz např. str. 22 „Hodnocení vlivů koncepce na EVL a PO“), tak již v ÚP VÚC okresu Benešov. Skutečnost, že během pořizování ZÚR Středočeského kraje probíhá proces EIA o vlivu stavby dálnice D3 na životní prostředí – v mnohem větší podrobnosti, se subvariantami a se srovnávací „východní“ variantou nezakládá povinnost pořizovateli ZÚR, aby tento proces prováděl souběžně s mnohem méně podrobnými nástroji. Bylo zpracováno vyhodnocení SEA, takže např. argumentovat zjišťováním informací „o podobě mostního tělesa a způsobu jeho výstavby“ je zcela irelevantní. Domníváme se, že výsledek procesu EIA může sloužit jako podnět pro případnou změnu koridoru v rámci aktualizace ZÚR.

V rámci vyhodnocení vlivů ZÚR na trvale udržitelný rozvoj bylo provedeno vyhodnocení vlivů na EVL a PO. Během tohoto hodnocení nebylo zjištěno, že by záměr D005 v koncepci měl významně negativní vlivy na EVL ani PO. Byl konstatován pouze tzv. „možný negativní vliv“, který nevylučuje, že v podrobnějším měřítku významný vliv konstatován být může. Přemostění Sázavy je technicky realizovatelné tak, aby nedošlo k vlivům na hořavku a velevrubu. Také vlivy na EVL Minartice není možné hodnotit jako významně negativní – šířka koridoru 600 m umožňuje lokalizaci bez vlivů, problém migrace kuněk je technicky řešitelný.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Absence vyhodnocení vlivů z hlediska jejich lokalizace

Vyhodnocení SEA koridoru pro umístění stavby D005 nepostihuje vlivy na ŽP s ohledem na jejich lokalizaci. Je zřejmé, že právě u záměrů liniových staveb se vlivy v jednotlivých částech území mohou lišit. Někde mohou být pozitivní, jinde negativní a různá bude i míra závažnosti vlivů. Pokud jde o koridor pro umístění stavby D005, ten je hodnocen jako jeden koridor, přičemž se jedná kapacitní silniční tah, který v některých úsecích prochází industriálně urbanizovaným územím (napojení na SOKP), nezastavěným územím, zastavěným územím s velmi blízkou obytnou rezidenční zástavbou (Libeň, Jílové u Prahy atd.), nebo územím s přírodním parkem (PP Střed Čech a lokalitou soustavy Natura 2000 (EVL Dolní Sázava a EVL Minartice). Jednotlivé části koridoru mají specifické vlivy a předložené tabulkové hodnocení toto vůbec nerespektuje. Hodnocení příslušného atributu celého koridoru je tak provedeno pouze jedním číslem či údajem. Hodnocení je tak naprosto paušální, hrubě zavádějící, bez konkrétní vypovídací hodnoty.

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení SEA bylo zpracováno v souladu se zákonem č.183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších

předpisů. Bylo provedeno v měřítku zpracování ZÚR tj. na úrovni koridorů. Dokumentace SEA upozorňuje na potenciální vlivy, ke kterým může dojít využitím vymezeného koridoru. Detailní vyhodnocení těchto vlivů je provedeno na úrovni projektového posouzení tj. v rámci procesu EIA.

Pro hodnocení byla využita metodiky běžně používaná pro hodnocení obdobných koncepčních materiálů. Hodnocení vlivů na životní prostředí je metodicky založeno na hodnocení celého obsahu ZÚR ve stejné míře podrobnosti, dané měřítkem tiskových výstupů výkresové části (měřítko 1:100 000). Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky ŽP ve všech případech vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Míra podrobnosti hodnocení včetně kvantifikace jejich rozsahu a významnosti odpovídá míře podrobnosti, v jaké je konkrétní jev (záměr / požadavek) v rámci ZÚR definován nebo vymezen.

**Odůvodnění připomínky:**

Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů

Vyhodnocení SEA koridoru pro umístění stavby D0005 dálnice D3 Jesenice-Jílové-Mezno neobsahuje vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, které tento záměr bude mít ve spojení s jinými záměry, což odporuje zákonu EIA, směrnici EP a Rady 2001/42/ES (směrnice SEA) a stavebnímu zákonu. Je zcela zásadní synergický a kumulativní efekt s dalšími kapacitními dopravními stavbami, zejména Silničním okruhem kolem Prahy, IV. Železničním koridorem (D204 a D205) a koridory pro umístění stavby D013 až D016 (silnice I/3). Tyto informace o kumulativních a synergických vlivech však v SEA k ZÚR vyhodnoceny nejsou, což odporuje zákonu EIA, směrnici EP a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“) a stavebnímu zákonu, Povinnost posouzení vyplývá z ustanovení § 2 zákona EIA, bodu f), přílohy č. I. směrnice SEA a z bodu 5 přílohy ke stavebnímu zákonu.

**Vypořádání připomínky:**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část- výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

**Odůvodnění připomínky:**

Poddolované území a CHLÚ v Jílovém u Prahy, archeologické naleziště zlatohorního revíru

Oblast kolem Jílového u Prahy je charakteristická svým poddolováním a častými propady starých důlních děl. Mnohé štoly na Jílovsku ani nejsou zaneseny v mapách. V plánované trase dálnice rovněž leží chráněné ložiskové území zlata, které je podřízeno režimu horního zákona. Vedením dálnice touto oblastí hrozí vážné riziko propadu poddolovaného území. Soudní znalec v oboru staveb na poddolovaném území Ing. František Polášek v roce 1996 zpracoval znalecký posudek poddolovaného území v trase dálnice D3 – citace: „tento úsek trasy dálnice nelze pro stavbu použít.“ Oblast je zařazena mezi tzv. „poklesové kotliny“, nelze vyloučit ani způsobení mimořádné události náhlého propadu. Ve vyhodnocení SEA zcela chybí jakékoliv návrhy opatření na zmírnění vlivů realizace záměru na tyto aspekty.

**Vypořádání připomínky:**

<p>Hodnocení SEA upozorňuje na průchod koridoru poddolovaným územím (viz příloha č. 2.1).</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Střet záměru s výhradním ložiskem cihlářské hlíny v Dolních Jirčanech a absence jeho vyhodnocení</p> <p>Koridor pro umístění D005 dálnice D3 Jesenice-Jílové-Mezno prochází největším ložiskem cihlářské hlíny v ČR. Průchod dálnice přes ložisko cihlářské hlíny bude znamenat podstatné zvýšení nákladů na realizaci investice a další negativní ekonomické důsledky ve formě znehodnocení části ložiska vysoce kvalitní cihlářské hlíny. Důsledkem bude buď znemožnění těžby na části ložiska, přes které dálnice povede, nebo finančně a časově náročný přesun cihlářské hlíny. Kromě zvýšených finančních nákladů nastanou i potíže právního charakteru se statusem chráněného ložiskového území podle předpisů horního práva. To může vyvolat další časovou prodlevu v realizaci koridoru D005. Zároveň tento střet s významným veřejným zájmem na nerostném bohatství ČR není ve Vyhodnocení SEA dostatečným způsobem posouzen. Zejména není řešeno umístění mezideponie cihlářské a jak bude zabezpečena ochrana takto vytěžené suroviny před vysoušením, které by znamenalo její naprosté znehodnocení.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Zpracovatel SEA na výše uvedený střet upozorňuje (příloha 2.1) a v kap. 7 stanovuje toto opatření:</p> <p>Vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do stanovených dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území, zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace objemu zásob vázaných v ochranném pilíři stavby.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Není řešeno umístění mezideponie. Chybí též posouzení možnosti realizace mezideponie s ohledem na platné a účinné nařízení obce Psáry č. 5/2006 o stavební uzávěře. Čl. 3 tohoto nařízení omezuje ukládání cihlářských hlín na mezideponii. V tuto chvíli není znám ani celkový objem suroviny nutné k přetěžení na mezideponii.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR vymezují koridor pro výstavbu dálnice D3. Problematiku organizace výstavby nelze v ZÚR řešit.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Koridor je veden extrémně náročným terénem</p> <p>Oblast Posázaví, přes kterou je koridor D005 dálnice D3 veden, má výrazně členitý terén. Především se to týká hlubokého údolí řeky Sázavy, které by vyžadovalo přemostění o délce více jak 1 kilometr ve výšce přes 100 metrů. Dalším mostem s délkou přes 1 km je most přes Zahořanský potok. Tato trasa také předvídá množství dlouhých tunelů pro prostoupení složitým terénem. Celkově je tato trasa vedená v členitém terénu finančně mnohem nákladnější než její alternativní varianta tzv. „východní“. Kromě zbytečného předražení je tato technicky obtížná varianta bezpochyby i časově náročnější.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p>

<p>Varianta byla komplexně prověřena včetně technického řešení a vybrána jako nejvýhodnější.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Rozpor se zájmem na rozvoji turistického a přírodního potenciálu oblastí</p> <p>Koridor D005 Dálnice 03 je veden esteticky a přírodně cenným územím, které se vyznačuje minimálními zásahy do krajiny a jejích ekostabilizačních funkcí. V oblasti je vyhlášen přírodní park Střed Čech. Vedení dálnice D3 oblastí Dolního Posázaví a Neveklovska by poškodilo ráz krajiny a její turistickou atraktivitu. Dolní Posázaví je nejbližší rekreační oblastí na jih od Prahy. Tato oblast ekonomicky těží z přírodně orientovaného turismu. Výstavba dálnice a s ní související infrastruktury bude mít negativní vliv na zachování a rozvoj přírodně orientované turistiky této oblasti.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Jako každá obdobná stavba, bude dálnice skutečně znamenat zásah do krajiny. Veškerá zpracovávaná dokumentace od ZÚR až po DÚR a dokumentaci EIA navrhuje stavbu pokud možno co nejcitlivěji k hodnotám krajinného rázu i k přírodním hodnotám. Z těchto dokumentací vyplývá řada opatření k minimalizaci veškerých negativních vlivů.</p> <p>Z hlediska dostupnosti rekreačně cenných území, bude její přínos ve zlepšení dopravních vazeb Jílovska a Neveklovska ve vztahu k Praze a zlepšení dostupnosti rekreačního potenciálu Dolního Posázaví a zejména východní části Středního Povltaví a Sedlčanska.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Hluková zátěž</p> <p>Existující hluková studie, která je součástí dokumentace EIA pro záměr dálnice D3, prokazuje překračování závazných hlukových limitů u koridoru D005 dálnice D3 ve venkovním chráněném prostoru staveb stanovených nařízením vlády č. 148/2006 Sb., a to i v případě realizace protihlukových stěn.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Trasa je vedena z velké části vedena v dostatečné vzdálenosti od sídel, tak aby vliv na osídlení byl minimalizován. Z tohoto hlediska je tato varianta výrazně výhodnější než ostatní posuzované. V rámci následné dokumentace (DÚR) budou navržena taková technická opatření, která vyloučí případné překračování závazných hlukových limitů.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Imisní zátěž</p> <p>Z dostupných rozptylových studií k dokumentaci EIA pro záměr dálnice D3 je patrné, že může docházet k překračování denních imisních limitů pro prachové částice PM 10, zejména v místech zaústění portálů tunelů.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Případné překračování denních imisních limitů pro prachové částice PM 10 bude sledováno příslušnými orgány hygieny, které budou navrhovat potřebná</p>

opatření. V rámci technického řešení budou vytvořeny podmínky pro minimalizaci tohoto negativního jevu. Vzhledem k relativně malému kontaktu s osídlením bude i tento vliv omezen na minimální počet obyvatel.

**Odůvodnění připomínky:**

Zásah do chráněných vodních zdrojů

Koridor D005 podstatným způsobem negativně ovlivní chráněné vodní zdroje k odběru pitné vody, zejména v oblasti Neveklovska. V dokumentaci EIA k záměru dálnice D3 Středočeská je předpokládán negativní vliv záměru na hydrogeologické poměry.

**Vypořádání připomínky:**

V rámci následné dokumentace (DÚR) budou navržena taková technická opatření, která vyloučí nebo omezí případné negativní vlivy na chráněné vodní zdroje.

**Odůvodnění připomínky:**

Zásah do ZPF

Podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, aby ochrana ZPF byla při územně plánovací činnosti prováděná podle zvláštních předpisů 6) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti ÚPD a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany ZPF a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na ZPF, 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 ZPF (dále jen „vyhláška ZPF“), podle něž zpracovatelé ÚPD již při zpracování konceptů řešení postupují v souladu s požadavky, které byly uplatněny příslušnými orgány ochrany ZPF 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 vyhodnocení SEA k záměru D005, který má negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

**Vypořádání připomínky:**

Tento koridor stejně jako ostatní byl standardně vyhodnocen při zpracování ZÚR. V rámci ÚP VÚC okres Benešov byl koridor porovnáván s ostatními variantami i z hlediska záboru půdního fondu.

Zpracovatelé SEA konstatují mírně negativní vliv na ochranu ZPF (viz příloha 2.1). Realizace záměru bude spojena se zábořem půd průměrné a podprůměrné kvality. Dokumentace SEA je hodnocením koncepce a neuvádí konkrétní údaje o rozsahu záboru ZPF. Tyto údaje jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR (viz výše).

Odůvodnění připomínky:

Zdůvodnění dopravní potřeby, multikriteriální hodnocení záměru

Přestože se záměr koridoru dálnice D3 přes Dolní Posázaví a Neveklovsko připravuje již několik desetiletí, nikdy nedošlo k reálnému zhodnocení ekonomického přínosu stavby koridoru dálnice D3 přes Dolní Posázaví a Neveklovsko v poměru k nákladům. Vzhledem k významným střetům se zájmy na ochranu nerostného bohatství, ochranu ZPF a PUPFL, ochranu krajinného rázu a prostupnosti krajiny je toto vyhodnocení nejen vyžadováno zákonem (§ 19 odst. 2 SZ), ale je též věcně potřebné a logické, zejména ve vztahu k nedostatku finančních prostředků státu a odsouvání termínů harmonogramu výstavby, I časové hledisko a návaznost na jiné dopravní stavby, které jsou schopny převzít severozápadní dopravní toky (R4, rekonstruovaná 1/3, IV, železniční koridor), je třeba do tohoto multikriteriálního hodnocení zahrnout.

**Vypořádání připomínky:**

Varianty byly posuzovány komplexně a to několikrát v rámci územně plánovacích a studijních prací. ZÚR potom převzaly výslednou nejvýhodnější variantu (odsouhlasenou vládou ČR v roce 2005). Krajský úřad jako pořizovatel ZÚR musí respektovat úkoly uložené v Politice územního rozvoje 2008 přijaté usnesením vlády č. 929 ze dne 20.7.2009. Zde je v bodech 80 a 98 uloženo vymezení koridoru pro dálnici D3 a zajistit jeho územní ochranu. O „dopravní potřeby“ tohoto dopravního spojení svědčí i to, že bylo součástí koncepcí Ministerstva dopravy přijatých vládou ČR, ať už to byl Generální plán dopravní infrastruktury (GEPARDI), nebo Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR a je rovněž součástí Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury.

**Kralupský přivaděč TUDY NE !!! o.s., Kaštanová 61, Holubice-Kozinec, 252 65 pošta Tursko, č.j. 086869/2011/KUSK**

1. připomínka:

k území dotčenému plánovanou stavbou aglomeračního okruhu (D057, D058) –přeložky silnice II. třídy II/240 na trase Kralupy nad Vltavou – Tursko – Tuchoměřice, zejména pak ve vztahu ke katastrálnímu území Kozinec, obec Holubice

Odůvodnění připomínky:

Návrh ZÚR vč. VVURÚ nebere v potaz obytnou zástavbu v Kozinci (část obce Holubice) v těsné blízkosti navrhovaného aglomeračního okruhu, kde žije převážná část obyvatel Kozince. Stavba bude představovat pro místní obyvatele neúměrné zatížení hlukem a imisemi, přičemž návrh ZÚR zde nepočítá s žádnými ochrannými opatřeními.

**Vypořádání připomínky:**

V příloze 2.1. dokumentace SEA uveden požadavek na minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí. Podrobněji je tato problematika řešena v DÚR. Záměr byl převzat ze schváleného ÚP VÚC Pražského regionu dle § 187 odst. 2 SZ.

V úseku silnice II/101 mezi radiálními trasami silnice R7 a dálnicí D8 (v ZÚR se jedná o VPS D057, D058, D059) bylo již dříve zpracováno více variantních řešení (viz koncept ÚP VÚC Pražského regionu). Aglomerační okruh byl navrhován peáží v trase rychlostní silnice R7 až do MÚK Středokluky a odtud v trase dnešní silnice III. třídy s nutným jejím rozšířením na odpovídající parametry, s napojením na navrhovanou novou trasu silnice II/240. Po ní pak bude peážovat až k rozbočení silnic západně od Debrna a trasa přeložky silnice II/101 bude pokračovat k novému přemostění Vltavy

<p>jižně od Kralup nad Vltavou. Východně je pak přes stávající silnici II/608 připojena severně od Kozomína do křižovatky Úžice (D8). Varianta východně od Turska je problematická z důvodu komplikovaného a nákladného řešení vzhledem k terénu (mostní objekty přes příčná údolí), prodlužuje záměr, a tím snižuje dopravní účinnost. Trasa v návrhu ZÚR je navržena ve vzdálenosti několika set metrů od zástavby, nekoliduje s RBC Ers, neovlivňuje přírodní park Okolí Okoře a při průchodu terénní elevací dává možnost částečného zahloubení jako nejúčinnější obraně proti hluku. Pozemkové úpravy měly být vytvořeny tak, aby trasu aglomeračního okruhu respektovaly, protože v této stopě byl plánován již na začátku století (byl zanesen i v územním plánu obce a v ÚP VÚC Pražského regionu). Trasa je vedena rovněž v dostatečné vzdálenosti od vesnické památkové zóny Debrno. V úrovni ZÚR vzhledem k měřítku zpracování (1:100 000) a míře podrobnosti zkoumání odpovídající tomuto měřítku nelze navrhopat opatření (např. protihluková), která jsou charakteristická pro podrobnou dokumentaci (v tomto případě např. pro dokumentaci pro územní řízení, příp. EIA). Jedná se o podrobnosti nad rámec stanoveného obsahu ZÚR (viz Příl. č. 4 Vyhl.). Podmínky výstavby musí být tedy řešeny v podrobnější dokumentaci, v níž již musí být vyřešena uváděná problematika různými (hlavně stavebními) opatřeními.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>negativní vliv lze spatřovat také v oblasti bezpečnosti, v místě křížení s místní komunikací Kozinec – Tursko je plánovaná úroňová křižovatka bez značení, vzhledem k předpokládanému nárůstu dopravy na aglomeračním okruhu bude pro místní velmi obtížné dostat se do sousední spádové obce Tursko, kde je např. místní pošta.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR navrhuje pouze MÚK, detailním řešením dotyčné křižovatky se ZÚR nemohou zabývat.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>stavba bude mít také negativní vliv na další aspekty pohody obyvatel, neboť bude značně ztížen přístup k Ersu, který představuje klidovou a rekreační oblast.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Zajištění prostupnosti krajiny pro pěší je předmětem DÚR.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>z hlediska ochrany životního prostředí nejsou řešena opatření na ochranu místních biokoridorů a biocenter, přičemž území Ersu leží v těsné blízkosti aglomeračního okruhu a je regionálně významným biocentrem, jejichž ochrana je v návrhu ZÚR rovněž deklarována.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V příloze 2.1. dokumentace SEA uveden požadavek na zajištění migrační propustnosti území v místě křížení silničního tělesa s nadregionálním biokoridorem a zajištění migrační propustnosti území v místě křížení silničního tělesa s regionálními biokoridory.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p>

Vzhledem k tomu, že se formálně jedná o přeložku silnice II. třídy, nepočítá se s žádnými ochrannými opatřeními ve prospěch bezpečnosti, kvality života a pohody obyvatel a na ochranu životního prostředí. Je však nutno brát v úvahu, že fakticky se bude jednat o komunikaci nadregionálního významu (spojnice D8 a R7), tomu také odpovídají technické parametry navrhovaného aglomeračního okruhu, a lze předpokládat (s tím počítá také vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území) vysoký nárůst tranzitní dopravy vč. kamionové a s tím spojený nárůst zatížení obyvatel.

**Vypořádání připomínky:**

Opatřeními ve prospěch bezpečnosti, kvality života a pohody obyvatel a na ochranu životního prostředí se zabývá dokumentace DÚR.

**Odůvodnění připomínky:**

Zásadní pochybení návrhu ZÚR včetně vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území spatřujeme zejména vtom, že v žádné části dokumentu není zohledněna obytná zástavba v Kozinci a nejsou navržena žádná ochranná opatření ve prospěch obyvatel a životního prostředí. Blízkost zástavby nezohledňuje ani stávající územní plán Středočeského kraje. Vzhledem k výše uvedenému považujeme za vhodné zpracování variantních řešení trasy aglomeračního okruhu v tomto úseku (např. Ers - Tursko, popř. Tursko - Libčice).

**Vypořádání připomínky:**

V příloze 2.1. dokumentace SEA uveden požadavek na minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí. Podrobněji je řešeno v DÚR.

**2. připomínka:**

Připomínku uplatňujeme také k rozdělení stavby na dvě etapy, neboť vyhodnocení vlivů na ŽP (EIA) je žádoucí zpracovat pro celý AO současně, jen tak mohou být relevantně zhodnoceny všechny vlivy vyplývající z nárůstu dopravní zátěže území.

**Vypořádání připomínky:**

ZÚR zařazují celý úsek mezi R7 a D8 mezi priority. Členění na jednotlivé stavby ZÚR nenavrhují.

**DSO Mikroregion údolí Lidického potoka, 273 43 Buštěhrad, Třebíčská 658, č.j. 098472/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

K dopravní obslužnosti (infrastruktuře) Průmyslové zóny Kladno – Východ – je tzv. Severozápadní obchvat zařazen mezi prioritní stavby řešící dopravní obslužnost této průmyslové zóny.

**Odůvodnění připomínky:**

Reaktivace Průmyslové zóny Kladno – Východ s sebou přináší řadu investičních záměrů.

**Vypořádání připomínky:**

Stavba D068 – obchvat Buštěhradu souvisí s rozvojem zóny Kladno – Východ a z hlediska nadregionálního nepatří mezi priority ZÚR.

**METROPOLITNÍ REGION, sdružení ochránců přírody, U školy 17,250 67 Klecany, č.j. 096178/2011/KUSK**

1. připomínka:

k silnici I/9, stavba D019

Odůvodnění připomínky:

Vliv léto stavby bude značný, stanoviště i druhy budou ohroženy. Předpokládané narušení EVL Úpor-Černínovsko, EVL Kelské louky a Regionálního ÚSES nelze kompenzovat ani eliminovat, jako jedinou vhodnou variantu vidíme úplné upuštění od záměru.

**Vypořádání připomínky:**

Vyhodnocení vlivů na stanoviště a druhy nelze v měřítku zpracování ZÚR objektivně vyhodnotit. Zpracovatel SEA upozorňuje na potenciálně negativní vlivy na území chráněná ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (Zásah do MZCHÚ (PR Kelské louky); lužní ekosystémy, ÚSES – RBC; NATURA 2000).a na stanovuje toto opatření:

Při vymezování koridoru v navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu záměru na ŽP (EIA/SEA) věnovat pozornost zejména:

- vyloučení či minimalizaci negativního vlivu na PR Kelské louky;
- ochraně lužních ekosystémů;
- ochraně hydrického režimu;
- minimalizaci vlivu na regionální biocentrum a EVL;

2. připomínka:

k silnici I/12, stavby D021, D022

Odůvodnění připomínky:

Obě stavby jsou součástí jednoho záměru liniové komunikace. Přeložka I/12 je stavbou zcela zbytečnou, nejedná se o veřejně prospěšnou stavbu, nýbrž o stavbu v zájmu soukromém, sloužící zainvestování mnoha pozemků v několika obcích. O zbytečnosti léto stavby a způsobech jejího projednávání svědčí současný průběh územního řízení. Do vydaného rozhodnutí o umístění stavby se odvolalo několik set účastníků a rozhodnutí bylo odvolacím orgánem zrušeno.

**Vypořádání připomínky:**

Silnice I/12 Praha – Kolín je významnou komunikací nadřazené síti umožňující propojení dále na Pardubice. Ve své západní části prochází souvislým zastavěním Běchovic a Újezda nad Lesy na území Prahy a dále městem Úvaly. Vzhledem k těmto souvislostem je tato trasa jednou z nejvýznamnějších priorit v příměstském území Prahy.

3. připomínka:

K MÚK k Odolena vodě na dálnici D8, stavba D006; navrhujeme od záměru upustit.

<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>ÚK Odolena Voda je zcela zbytečnou stavbou, jejímž pravým účelem je zajistit dopravní obslužnost z HMP na letiště Vodochody, které není v ZÚR uvedeno, avšak dílčí opatření svědčí o přípravě k realizaci. Tyto ZÚR pro ně zajišťují technické zázemí. Navrhujeme od záměru upustit.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>MÚK na D8 u Odoleny Vody (D006) musí zůstat veřejně prospěšnou stavbou, protože je důležitou součástí dopravního systému v severní části metropolitního regionu. V Odolena Vodě a okolí došlo k významnému rozvoji bydlení, stávající křižovatky na D8 Zdiby a Úžice jsou od sebe vzdálené cca 10 km, na obě křižovatky směřují významné aktivity v jejich bezprostředním okolí (rozsáhlé komerční zóny) a je k nim vedena doprava zejména z obcí mezi Kralupy nad Vltavou, Mělníkem a Neratovicemi. Stavba byla převzata z platného ÚP VÚC Pražského regionu.</p>
<p><b>Okrašlovací spolek v Jílovém u Prahy, Masarykovo náměstí 16 254 01, Jílové u Prahy, č.j. 088248/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Občanského sdružení KRAJINA 2000 (č. j. 085821/2011/KUSK)</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Občanského sdružení KRAJINA 2000 (č. j. 085821/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedeného Občanského sdružení KRAJINA 2000 (č. j. 085821/2011/KUSK)</p>
<p><b>OS Nad Drahaňským údolím, Zaječická 836, 184 00 Praha 8, č.j. 096177/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>ZÚR jsou v rozporu s PÚR a s Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady 1692/96ES</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Dne 20.7.2009 schválila vláda ČR usnesením č. 929 „Politiku územního rozvoje 2008“ (PÚR). V kapitole 5. KORIDORY A PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY je uvedeno v článku (99) SOP: „Vymezení: Silniční okruh kolem Prahy (mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy).</p> <p>Důvody vymezení:</p> <p>Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzívně zastavěné části města. Součástí TEN-T... Dále v kapitole 2.2 Republikové priority je uvedeno v článku (23): „Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006). Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic,</p>

rychlostních silnic a kapacitních silnic: jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení."

Vymezení ploch pro veřejně prospěšnou stavbu č. D001 v úseku Ruzyně - Březiněves jakožto součástí transevropské dálniční sítě TEN-T do obytného území MČ Praha – Suchdol a do bezprostřední blízkosti Čimic a MČ Dolní Chabry je v rozporu se schválenou Politikou územního rozvoje 2008 a také v rozporu s Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady I692/96EC ze dne 23.7.1996, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, ve znění Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1346/2001/EC a č. 884/2004/EC, které je určeno členskými státy a je závazné pro Českou republiku ve všech částech.

Tranzitní doprava není převáděna mimo intenzivně zastavěné části města ale naopak se do města zavádí, v mimořádně složitém dopravním uspořádání v Suchdole (tunely, dvoupatrový most) s dalším dvoupatrovým tunelem Zámky se mísí s vnitroměstskou dopravou a na transevropské komunikaci je vytvářeno nebezpečné úzké hrdlo.

V závěru rozsudku Nejvyššího správního soudu z 30.10.2008, kterým byla zrušena změna Z 1000/00 ÚP PIMP, se k tomu také praví: „Ze strany pořizovatele územního plánu. Je však nanejvýš vhodné vzít v úvahu, že rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě je určeno členskými státy a je tak závazné i pro Českou republiku ve všech jeho částech. Pokud by trasa silničního okruhu byla v rozporu s tímto rozhodnutím, dle jehož článku 9 odst. transevropské dopravní komunikace mají hlavní sídelní útvary, tato skutečnost může být v některém z případných dalších řízení týkajících se této stavby úspěšně namítána."

Na okraj také poznamenáváme, že již usnesení vlády č. 631 z r. 1993 v bodě III. ukládá z logiky věci ministru hospodářství a primátoru hl. města Prahy určit trasu silničního okruhu kolem Prahy v rámci územně plánovací dokumentace velkého územního celku pražské aglomerace, tedy mimo území Prahy!

#### **Vypořádání připomínky:**

Zpracovaná dokumentace k DÚR byla zpracována na základě prognóz dopravy a splňuje všechny potřebné technické parametry. Převažující zátěž představuje cílová doprava do Prahy. Například tranzitní mezinárodní vztahy z D8 přes Prahu na D1 představovaly na vstupech do Prahy na D8 2,0 % a na D1 0,7 % z celkové dopravní zátěže.

Trasa SOKP byla převzata z ÚP VÚC Pražského regionu schváleného v roce 2006.

Požadavek dostatečného odstupu od hlavních center osídlení (viz výše) obsažený v článku 22 PÚR je splněn. V intenzivně urbanizovaných územích, kterým je rozvojová oblast Praha, obdobně jako v jiných evropských metropolitních regionech procházejí nadřazené trasy silniční sítě těmito územími, samozřejmě mimo souvisle zastavěná území měst. Příměstské území Prahy i její některé vnější části vykazují ve srovnání s jinými evropskými aglomeracemi výrazně menší hustotu zalidnění. Přiblížení trasy k některým částem osídlení se nedá při návrhu takové trasy vyhnout. Navržený koridor také má sídelní útvary, jak stanovuje Směrnice 1692/96/ES, ze dne 23.07.1996, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, ve znění opravy publikované v Úředním věstníku Evropské Unie, č. 233, ze dne 26.08.2006, v článku 9.

Nelze souhlasit ani s výrokem, že: „Návrh ZÚR je v rozporu s PÚR v části týkající se Transevropské silniční sítě“. Koridor pro SOKP v daném úseku skutečně převádí tranzitní silniční dopravu mimo intenzivně zastavěné části města, jak požaduje kapitola 5., článek 99 PÚR. Požadavek § 40 odst. 1. písm. a) stavebního zákona je tím naplněn (soulad ZÚR s PÚR).

## 2. připomínka:

ZÚR Středočeského kraje zcela ignorují zrušení ploch a koridorů předmětných staveb SOKP v ZÚR hl. města Prahy Nejvyšším správním soudem a v rozporu se skutečností argumentují jejich územně plánovací stabilizací jakožto jedním z klíčových kritérií pro jejich umístění.

### Odůvodnění připomínky:

V květnu t.r. Nejvyšší správní soud vyhověl žalobě městských částí Suchdol a Dolní Chabry a několika fyzických osob a zrušil ZÚR HMP v grafické a textové části týkající se ploch a koridorů celého úseku SOKP - Ruzyně - Březiněves (tzv. jižní varianta vedená přes Suchdol). (Rozsudek NSS ze dne 20.5. 2010 ve věci žaloby č.j. 8 Ao 2/2010 - 327 - Návrh na zrušení opatření obecné povahy č. 8/2009 - ZÚR HMP schválené usnesením Zastupitelstva hl.m. Prahy č. 32/59 ze dne 17.12.2009).

Pozn. Prakticky stejná situace existuje i na úsecích SOKP Březiněves - Horní Počernice a Běchovice - D 1 , v nichž NSS v r. 2011 též zrušil plochy a koridory uvažovaných staveb v ZÚR HMP! Středočeské ZÚR přitom opakovaně mluví o stabilitě celého SOKP!

### Rozsudek

„ Opatření obecné povahy č. 8/2009 - Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy schválené usnesením Zastupitelstva hl m. Prahy č. 32/59 ze dne 17. 12.2009 se zrušuje v části textového i grafického vymezení ploch a koridorů veřejně prospěšné stavby uvedené v části 10.1.1. opatření obecné povahy jako stavba číslo Z/502 s označením „Pražský okruh (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves.“ V části 5.1.2.1. opatření obecné povahy s označením „Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)“ se vypouští v prvním odstavci věta „ Úsek Březiněves – Ruzyně je veden přes Suchdol.“

Pro toto rozhodnutí přitom postačovala NSS jen část žalobních důvodů, dalšími se ani nemusel zabývat. V rozsudku se jako závažné pochybení uvádí zejména neposouzení vlivů koncepce na vládou ČR v listopadu 2009 vyhlášenou evropsky významnou lokalitu „Kaňon Vltavy u Sedlce“ vč. prioritního typu stanoviště zařazenou do soustavy Natura 2000 a její potenciální narušení. NNS v tomto kontextu upozorňuje na nutnost resp. povinnost hledat variantní řešení, která takové negativní dopady nemají. Dále soud konstatoval nezákonnost procesu SEA, neposouzení synergických a kumulativních vlivů SOKP a letiště Praha Ruzyně, absenci posouzení přívaděčů a mimoúrovňových křižovatek nadmístního významu. Znovu se v odůvodnění rozsudku objevuje výtky vůči nedostatečnosti vypořádání uplatněných námitek atd.

Z tiskové zprávy NSS ze dne 20. 5. 2010:

„Nejvyšší Správní soud zrušil dnešního dne opatření obecné povahy č. 8/2009, kterým se vydávají Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy, schválené usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 32/59 ze dne 17.12.2009, v části vymezení ploch a koridorů veřejně prospěšné stavby uvedené jako stavba číslo s označením „Pražský okruh (SOKP), úsek Ruzyně ~ Březiněves “. Soud shledal pochybení v chybějícím posouzení vlivu Zásad územního rozvoje na evropsky významnou lokalitu Kaňon Vltavy u Sedlce, přestože tato lokalita chrání i tzv. prioritní typ stanoviště.

Další pochybení spočívalo v nerespektování a nevypořádání požadavků Ministerstva životního prostředí ve stanovisku k návrhu zadání zásad územního rozvoje hlavního města Prahy. Ty se týkaly požadovaných náležitostí vlivů Zásad územního rozvoje na životní prostředí.

Chybělo také posouzení kumulativních a synergických vlivů SOKP a letiště Praha - Ruzyně. Nezákonně nebyly posouzeny ani přívaděče a mimoúrovňové křižovatky nadmístního významu. Podle Nejvyššího správního soudu bylo chybou i to, že se provedené vyhodnocení vlivů na životní prostředí nezabývalo

vlivem Jednotlivých částí stavby SOKP na konkrétní dotčená území. Konečně pak soud shledal pochybení i ve způsobu vypořádání námitek podaných v rámci řízení zástupcem veřejnosti."

Jelikož jsou ZÚR HMP závazným nadřazeným dokumentem pro existující a připravované územní plány, je evidentní, že veřejně prospěšná stavba D001 tj. tzv. jižní varianta „J“ severozápadního segmentu SOKP tj. stavby 518 a 519 vedená přes MC Suchdol nejen že nemá oporu v územních plánech hl. města Prahy, kde se nachází cca 90% její délky, ale je také vzhledem k důvodům rozsudku NSS ve věci ZUR při dodržení principů právního státu fakticky neprojednatelná a tudíž neprůchodná!

Vzhledem k tomu, že není Silniční okruh kolem Prahy (záměr D001) vymezen v úseku Ruzyně - Březiněves v Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy, tj. v současné době v návrhu zásad na území Středočeského kraje vymezené úseky SOKP nenavazují na tyto úseky na území hl. m. Prahy, není žádného důvodu, proč je nevymezit vhodněji, jak je navrhováno v tomto podání (viz příloha).

Je tak dán základní předpoklad proto, aby v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje byly respektovány uvedené zásady, tj. zejména vedení tranzitu v dostatečném odstupu od hlavních sídel a nevytváření úzkých hrdel, což splňuje navrhované regionální trasování.

### **Vypořádání připomínky:**

Administrativní „vyjmutí“ stavby tzv. Jižní (Suchdolské) varianty obchvatu Prahy ze ZÚR Prahy Nejvyšším správním soudem ČR není důvodem pro změnu odborného názoru na řešení SOKP v ZÚR Středočeského kraje.

### **3. připomínka:**

Převzetí záměru D001 do ZÚR proběhlo zcela mechanicky bez jakéhokoliv prověření aktuálního stavu. Argumentace ve prospěch záměru je hrubě zkreslená, vychází z prokazatelně překonaných, nepodstatných či blíže nijak nedoložených triviálních tvrzení a zamlčuje zásadní odborné a právně relevantní doklady.

### **Odůvodnění připomínky:**

Úsek SOKP Ruzyně - Březiněves byl v letech 1999 až 2002 posouzen z pohledu vlivu záměru stavby na životní prostředí (EIA). Ministerstvo životního prostředí vydalo dle zákona 244/92, EIA pod čj. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. dne 30. dubna 2002 Stanovisko, ve kterém 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."

Projednání ÚP VÚC PR „možnost realizace" varianty Ss nevyloučilo (to, že trasa Ss nebyla v ÚP VÚC PR schválena, neznamená „faktickou nemožnost realizace", neboť jediný závažný problém varianty (nedořešený při vydání Stanoviska MŽP) - tedy průchod okolo areálu ÚJV Rež. byl jako možný dořešen a prokázán ve studii Ministerstva dopravy (Mott MacDonald z 08/2007) a sdělením Státního úřadu pro jadernou bezpečnost č.j. 22267/2007/OSK/tkad. Tím se varianta J stala ve smyslu Stanoviska MŽP nepřipustnou!

Navrhovaný záměr Pražský okruh pro úsek SOKP Ruzyně - Březiněves není ani v souladu s cíli a úkoly územního plánování. Dle § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území 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 a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

Dle uvedeného ustanovení je tedy nutno vymezovat při územním plánování plochy a koridory tak, aby nedocházelo ke konfliktům ve využívání území, tj. zejména tak, aby byly vymezeny koridory pro dopravu, zejména tranzitní, v dostatečné kapacitě a v dostatečném odstupu od zastavěného území velkých sídel. Uvedené však právě respektováno není, neboť tím, že nejsou vymezeny dostatečné koridory pro mezinárodní a vnitrostátní tranzitní dopravu (tak, aby nebyla vedena v úzkém hrdlu v těsné blízkosti zastavěných částí hl. m. Prahy), je významně zhoršena kvalita prostředí a hodnota území (a to ačkoli existuje variantní trasa, která střety v území v takové míře nevyvolává).

V daném případě tedy v návrhu zásad absentuje koridor pro převedení transevropské a vnitrostátní tranzitní dopravy vedoucí přes Českou republiku mezi jednotlivými hlavními dálničními a rychlostními tahy vedoucími do a z Prahy (jako součást TEN-T), který by nebyl - v souladu s výše uvedenými požadavky - veden v bezprostřední blízkosti zastavěných území částí hl. m. Prahy a byl od tohoto sídelního útvaru veden v dostatečném odstupu a nevytvářel nebezpečné úzké hrdlo. Koridor SOKP dále nevytváří předpoklady pro hospodárné nakládání s prostředky z veřejných rozpočtů. Vzhledem k mimořádné technické náročnosti se u záměru D001 naopak jedná o nejdražší variantu trasy.

Dle posledního zveřejněného údaje ŘSD ze září 2010 mají náklady na necelých 17 km komunikace dosáhnout cca 37,2 mld. Kč! Z uvedených důvodů není tento záměr v souladu s cíli a úkoly územního plánování, jak to požaduje § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.

Přitom důvody pro zařazení jižní varianty J SZ segmentu SOKP přes Suchdol uváděné v Souborném stanovisku z listopadu 2005 k návrhu ÚP VÚC byly již ve své době nepravdivé, zkreslující, nijak nepodložené či nepodstatné. Uvádělo se např., že ve variantě J jsou dořešeny střety s osídlením i přírodou, že střety s přírodou jsou u variant srovnatelné, že není reálné najít jiný koridor, že je nepřipustný průchod varianty Ss ochranným pásmem ÚJV v Řeži, že trasa Ss není na rozdíl od J v územních plánech, že variantu J podporuje většina subjektů apod. Úplně pominut byl ovšem jak výsledek procesu EIA, tak i relevantní vyjádření dotčených orgánů a jiných významných institucí např.

- MŽP, odb. ochrany ovzduší, stanovisko k dokumentaci EIA, č.j. 72740/01 z 12.3.2001

„...z hlediska ochrany ovzduší je nejvhodnějším řešením varianta „Ss" ... "

„... v kontextu Evropské dopravní sítě lze v budoucnu očekávat silný nárůst tranzitní kamionové dopravy. V dimenzích tohoto pohledu považujeme za krajně nevhodnou zejména variantu „ J ”, která počítá s vedením takto zatížené trasy v těsném kontaktu s hustým osídlením Suchdola a cca 250 m od obytné zástavby Čimic a Dolních Chaber.

„... je třeba brát v úvahu skutečnost, že v době dokončení plánované trasy budou platit již nové emisní limity ... proto považujeme variantu „J” z hlediska ochrany ovzduší a zdravotních rizik obyvatelstva za nepřijatelnou.”

- ČIŽP, vyjádření k dokumentaci EIA, SOKP, stavby 518 a 519, č.j. I/HI/10440/01 z 16.1.2001

„ Lze proto jednoznačně hovořit o tom, že preferovaná varianta je z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí nepřijatelná a její prosazování je v příkrém rozporu s požadavky citovaného zákona č. 114/1992 Sb. ... ” Varianta označená jako J je jednoznačně nejhorší a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit. ”

- Krajský hygienik Středočeského kraje, vyjádření k dokumentaci EIA, SOKP stavby 518 a 519, č.j. 3924-215/00/1287 z 6.2.2001

„ Z hlediska ochrany veřejného zdraví před hlukem je ovšem nutno v dalším postupu přípravy této realizace této akce prosazoval variantu Ss oproti variantě J. ”

- Vyjádření náčelníka GŠ armády České republiky generálporučíka Ing. Jiřího Šedivého z 3.12.2001

„Komunikace tohoto typu jsou častým cílem pro vzdušné napadení, což sebou nese i možnost bezprostředního ohrožení civilního obyvatelstva žijícího v těsné blízkosti. Z uvedených důvodů nedoporučuji realizaci variant, které na silničním okruhu kolem Prahy předpokládají výstavbu tunelů a jsou vedeny hustě obydlenými oblastmi. Z hlediska zájmů Městské části Praha Suchdol a i ostatních dotčených obcí se jeví jako vhodnější Vámi navrhovaná varianta „Ss”.“

- Vyjádření Středočeského kraje (hejtman Ing. Petr Bendl) k dokumentaci EIA, SOKP, úsek Ruzyně - Březiněves, stavby 518 a 519, z 17.4.2001

„... jako nejvhodnější doporučuje variantu Ss. ... Varianta Ss je považována za nejvhodnější i z pohledu regionálního rozvoje Středočeského kraje a vhodného využití území. ”

- Dopis ministra průmyslu a obchodu Miroslava Grégra ministru dopravy Jaromíru Schlingovi ve věci variant severozápadního segmentu SOKP, č.j. 10690/01/2000/1000 z 27.2.2001

„ ...obracím se na Vás se žádostí o posouzení vhodného umístění dálničního okruhu kolem Prahy. Na zřeteli mám především severozápadní část tohoto okruhu. Existuje celá řada důvodů, proč je nejvhodnější umístit severozápadní část okruhu dále od Prahy (tzv. varianta Ss). Mohu doložit zájem investorů o toto území. Jeho atraktivnost pro investování se mnohonásobně zvýší právě vhodným umístěním severozápadního okruhu. Kromě jiného se zlepší návaznost na mezinárodní letiště v Ruzyni. Výrazně se tak zvýší šance pro posílení zaměstnanosti v této části Středočeského kraje. Očekávaný vysoký příliv investic jistě pomůže, alespoň nepřímo, uhradit náklady na stavbu okruhu.

Posunutí severozápadní části okruhu bude mít také nesporně pozitivní vliv na ochranu životního prostředí, zejména v oblasti Sedleckých skal, Zámků a Dražanského údolí a okruh se posune do oblasti vhodné pro průmyslovou výrobu. Přitom takto umístěná severozápadní část okruhu bude stejně dobře

sloužit dopravní situaci v Praze jako řešení, které v současné době podporuje magistrát města Prahy."

- Stanovisko MŽP ke konceptu ÚPN VÚC Pražského regionu, č.j. 710b/OPVŽP/02MS z 27.5.2002

„ Při řešení severozápadní části městského silničního okruhu respektovat stanovisko MŽP o hodnocení vlivů podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, veznění pozdějších předpisů, k projektu „Silniční okruh kolem Prahy stavby 518 a 519, Ruzyně- Březiněves", č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e. o. Z hlediska vlivů na životní prostředí MŽP doporučuje realizaci varianty „B“ /dle EIA „Ss"/. Varianta „A " /dle EIA „J“/ je možná pouze v případě, že koncept ÚPN VÚC Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty „B“, máme však za to, že dosavadní řešení ÚPN VÚC ani posouzení vlivů koncepce na životní prostředí realizaci varianty „B“ nijak nevylučuje. U varianty „B“ je přivaděč ze Suchdola na silniční okruh /MÚK u Velkých Přílep/ navržen v nové trase, čímž se účelově vytváří radiála Kladno – v Suchdol Zenklova. Ve variantě „A“ jsou přitom všechny zátěže od Kladna na silniční okruh směřovány na R7. Varianta „B“ je při vybudování MÚK se silnicí II/608 v oblasti napojení Klecan zcela srovnatelná s variantou „A“ a rozdělení zátěží od Kladna nemá opodstatnění. Dále je v této věci také potřeba respektovat stanovisko bezpečnostních složek státu, které z vojensko - strategického hlediska upřednostňují variantu „B“, a v neposlední řadě i otázku ekonomickou, kdy vzhledem k náročnosti technického řešení varianty „A“ je tato výrazně dražší. "

#### **Vypořádání připomínky:**

U záměru výstavby SOKP v severozápadním segmentu Prahy je zcela zřejmý aktuální veřejný zájem. Odsouvání realizace výstavby SOKP způsobuje v současné době dopravní kolapsy a je příčinou znehodnocení obytného prostředí v hustě osídlených částech Prahy.

Při návrhu trasy v rámci ÚP VÚC Pražského regionu byly vzaty v úvahu veškeré souvislosti, kterými se územně plánovací dokumentace zabývá.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Koridor SOKP dále nevytváří předpoklady pro hospodárné nakládání s prostředky z veřejných rozpočtů. Vzhledem k mimořádné technické náročnosti se u záměru D001 naopak jedná o nejdražší variantu trasy.

Jednoznačnou výhodnost trasy Ss ve srovnání s jižní variantou J z hlediska finančního a hlediska požadavků evropských norem a bezpečnosti provozu prokazuje také zmíněná studie fy Mott MacDonald ze září 2007 (kromě průkazu možnosti průchodu komunikace v blízkosti Ústavu jaderného výzkumu v Řeži, což byl skutečně problém ne zcela dořešený v rámci procesu EIA). Je možno dodat, že tato studie má jako jediná pořízená v kontextu s SOKP odbornou oponenturu zpracovanou Vysokým učením technickým v Brně na požadavek MŽP. Oponentura plně prokázala věrohodnost závěrů učiněných firmou Mott MacDonald.

Odkaz na nesouhlas obcí se severní variantou v návrhu ZÚR nemůže představovat významný nebo snad dokonce zásadní důvod pro odmítnutí trasy. Tím spíše, že postrádá jakoukoliv věcnou argumentaci a vychází zřejmě z jedné či dvou petičních akcí účelově spoluorganizovaných v minulých letech některými pracovníky ŘSD i úřadu Středočeského kraje. Základem rozhodovacího procesu musí být objektivní odborné posouzení vhodnosti či aspoň únosností území pro daný záměr v rámci zákonných postupů (viz proces EIA vč. např. vyjádření krajského hygienika a hejtmana Petra Bendla).

#### **Vypořádání připomínky:**

Navržené řešení je komplexní a zahrnuje všechny potřebné souvislosti, tzv. konkurenční náměty nejsou územně, technicky a ekonomicky v požadované

komplexnosti ověřeny.

Odůvodnění připomínky:

Tvrzení o velmi pozitivním hodnocení SOKP (stupeň +2) v Hodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je ve své obecnosti odborně neudržitelné a opět není nijak doloženo. Např. i Rozptylová studie ke Konceptu ÚP hl. Města Prahy z r. 2009 naopak prokazuje překračování hygienických limitů u různých škodlivých látek na mnoha místech podél SOKP a jeho případný jen značně omezený vliv na údajná určitá zlepšení na některých komunikacích v Praze.

Rozptylová studie uvádí (vybrané citace):

„Intenzity mezi 90 o 100 tis. vozidel byly stanoveny na navazujících úsecích a rovněž na dvou úsecích silničního okruhu (v západní části mezi Ruzyní a Břevnovskou radiálou a v severní části most přes Vltavu a navazující úsek). Dálnice D1 bude zatížena 50 - 70 tis. vozidly za den. Na Nuselském mostě se uvažuje s intenzitou 50 000 vozidel, ulice v Holešovičkách bude zatížena 85 000 automobily za 24 hodin. Na současných nejvíce zatížených komunikacích, tj. na Barrandovském mostě a Jižní spojkě, nedojde do roku 2020 k příliš významnému snížení v celkových počtech automobilů, neboť odvedení tranzitní dopravy na silniční okruh bude vyrovnáno nárůstem vzniklým v důsledku výstavby na nových rozvojových plochách.“ (Str. 19)

Zde je potvrzeno, že stavbami 518 a 519 SOKP se situace v centrálních částech města v důsledku špatné dopravní koncepce a plánování rozvojových ploch nijak nezmění. Existující komunikace se nijak neodlehčí, nadále se předpokládá jejich využití na hranici kapacity. Tranzitní doprava pochopitelně musí být odvedena ven z města - na tzv. severní trasu „Ss“ severozápadního segmentu SOKP, nikoliv do městských částí Suchdol a D. Chabry!

Suspendované částice PM<sub>10</sub>

Znečištění ovzduší jemnými suspendovanými částicemi frakce PM<sub>10</sub> je možné v současné době považovat za jeden z nejvýznamnějších problémů ochrany ovzduší v Praze.

#### 5.2.1.1. Průměrné roční koncentrace PM<sub>10</sub>

... dále na křiženiích Silničního okruhu kolem Prahy a hlavních radiálních komunikací (křižení s D8, R10 a Strakonickou)... Ve výše uvedených oblastech tedy byly vypočteny hodnoty překračující imisní limit 40 µg.m<sup>-3</sup>.

koncentrace PM<sub>10</sub> v rozmezí 30 až 40 µg.m<sup>-3</sup> se vyskytují podél celého úseku Jižní spojky

Dále také z velké části podél Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), a to především v jeho severozápadní části.

oblasti s překročením ve více než 10 % roční doby (36 dní) je možné označit za území s překročením imisního limitu IHPM<sub>10</sub>. Jedná o následující oblasti:

- oblast podél Jižní spojky a Štěrboholské spojky
- okolí téměř celé jižní větve ulice 5. května a navazujícího úseku Brněnské ulice
- ulice Kbelská a Cínovecká
- centrální část města podél severojižní magistrály
- oblast Smíchova
- okolí Městského okruhu a navazujících ulic v úseku od Malovanky po Letnou
- okolí části Radlické radiály

- okolí Silničního okruhu kolem Prahy na západním a lokálně i jižním a severním okraji města
- okolí lomů Řeporyje a Zbraslav

#### **Vypořádání připomínky:**

Každá nová stavba musí splňovat hygienické a další podmínky pro výstavbu.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Opakovaně je konstatováno překračování zákonných limitů. To samé platí také pro některé další limitní ukazatele. Vyjmenované kritické úseky vesměs existují, Severozápadní segment SOKP se takto v rozporu s právním řádem plánuje.

„koncentrace 200 - 300  $\mu\text{g.m}^{-3}$  byly vypočteny v širokém okolí radotínské cementárny v okolí Barrandovského mostu, u výše uvedených zdrojů (TEDOM Letňany, ÚČOV), v širším okolí křižovatky Malovanka, při vyústění Suchdolského tunelu v Suchdole, a lokálně na několika dalších místech Prahy.

hodnoty mezi 100 - 200  $\mu\text{g.m}^{-3}$  se vyskytují na většině území Prahy, především v její jihozápadní části, hodnoty do 100  $\mu\text{g.m}^{-3}$  se vyskytují především v okrajových částech Prahy a oblastech s méně intenzivní dopravou. Imisní limit pro maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého je stanoven na 200  $\mu\text{g.m}^{-3}$ , hodnoty nad imisním limitem byly vypočteny na výše uvedených lokalitách." (Str. 20)

Podle nařízení vlády č. 597/2006 Sb. může být tento limit překročen v 19 případech během roku. To znamená, že dle platné legislativy je limit pro hodinové koncentrace překročen tam, kde se hodnoty vyšší než 200 ( $\mu\text{g.m}^{-3}$ ) vyskytují více než 19 x za rok, což představuje 0,2 % roční doby.

#### **5.2.2.3. Doba překročení limitu $\text{IH}_k\text{NO}_2$**

Rozložení doby překročení imisního limitu maximálních hodinových koncentrací  $\text{NO}_2$  (200  $\mu\text{g.m}^{-3}$ ) je zobrazeno na výkresech 13 a 14:

v celkovém rozložení modelového pole doby překročení limitu  $\text{IH}_k\text{NO}_2$  se opět nejvýrazněji projevuje cementárna Radotín. Četnost překračování limitu vyšší než 1 % roční doby lze očekávat vedle okolí cementárny také u křižovatky na Malovance.

častější překročení než v 0,2 % případů bylo vypočteno v širším okolí výše jmenovaných oblastí a lokálně také v těsné blízkosti vyústění suchdolského tunelu, v okolí teplárny TEDOM v Letňanech, podél Silničního okruhu kolem Prahy u křížení s dálnicí D5, v okolí Barrandovského mostu a v blízkosti ÚČOV v Podbabě a v několika dalších menších lokalit v okolí kapacitních úseků a křižovatek. (Str. 41)

#### **Vypořádání připomínky:**

Každá nová stavba musí splňovat hygienické a další podmínky pro výstavbu.

#### **4. připomínka:**

Nebyly prověřeny varianty trasy koridoru.

Požadujeme, aby byla řádně posouzena tzv. regionální trasa SOKP dle návrhu autorizovaného experta Ing. M. Strnada z dubna t.r. (viz příloha) a porovnána se záměry D001, D003 a D011 v návrhu ZÚR na základě spolehlivě zjištěného aktuálního stavu věci (severozápadní segment SOKP je shodný

s trasou ve studii Mott MacDonald).

**Odůvodnění připomínky:**

V rámci územního plánování a ani při přípravě návrhu ZÚR Středočeský kraj nikdy neprovedl porovnání možných variant vedení SOKP v severozápadním (a navazujícím severovýchodním segmentu) SOKP a neprověřoval výhodnost a aktuálnost zvoleného řešení záměru D001. Preference jižní varianty J a odmítání severní varianty Ss doporučené ve výsledku procesu EIA vždy vycházely pouze z účelových lakonických vesměs nepravdivých nebo nijak neprokázaných konstatací. Úplně chybí odkazy na případné aktuální odborné studie či dokumenty orgánů státní správy. Relevantní porovnání obou variant přitom provedla, jak uvedeno, firma Mott MacDonald na požadavek Ministerstva dopravy v srpnu 2007 a prokázala jednoznačně větší výhodnost a možností realizace severní varianty Ss. Tuto studii je třeba hodnotit i v kontextu se stanoviskem MŽP k dokumentaci EIA, konkrétně k jeho podmínkám pro přípustnost varianty J. Ani to však bohužel nebyl důvod, aby se někdo severní variantou z pohledu územního plánu začal zabývat.

Připomínáme (viz připomínka č. 5), že dle § 36 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. je součástí zásad územního rozvoje i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území; 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. Podle § 37 odst. 1 tohoto zákona musí být návrh zásad vyhodnocen z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území; obsah tohoto vyhodnocení stanoví příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.

**Vypořádání připomínky:**

Navržené řešení je komplexní a zahrnuje všechny potřebné souvislosti, tzv. konkurenční náměty nejsou územně, technicky a ekonomicky v požadované komplexnosti ověřeny.

Tzv. „zlepšení“ konkurenční trasy v prostoru Řeže přenesením nad obytnou zónu Libčic nad Vltavou znamená problematickou lokální změnu odmítnuté severní varianty.

**5. připomínka:**

Vyhodnocení vlivů ZÚR na oblasti Natura 2000 (část B.2.) je zcela nedostatečné a ve svých závěrech krajně nevěrohodné, a to nejen v případě záměru D001. (Viz také rozsudek NSS ve věci ZÚR HMP a připomínka č. 2!)

**Odůvodnění připomínky:**

a) Koridor pro D001 dle textu pořizovatele „protíná vltavské údolí EVL Kaňon Vltavy u Sedlece (přímý zábor území, znečištění, eutrofizace“, přesto je koridor navrhován bez posouzení variant a je konstatováno „Může dojít k negativnímu vlivu, není však možné vyhodnotit jeho významnost“. Vliv na oblast Natura ani jeho rozsah nebyl upřesněn ani vyloučen, koridor je však veden středem (!)

- výkres č. 6. Podklad pro vyhodnocení SKJ obsahuje pouze výčet jednotlivých záměrů, na výkrese není vyznačen ani jediný případ, kdy dochází k SKJ, ve výkrese č.6 se nejedná o prezentaci SKJ, ale v nejlepším případě o podklad pro provedení SKJ.

Nebylo provedeno posouzení synergických vlivů záměrů umístovaných do téhož území (okruh, letiště), deklarované příležitosti, syntetika, aspekty a širší souvislosti" při posuzování SKJ nebyly využity, kapitola 5.11 je ve smyslu posouzení SKJ zcela nedostatečná, požadujeme přepracovat a zahrnout

zejména očekávané vlivy uvažované nové paralelní letecké dráhy letiště Praha - Ruzyně.

Se zřetelem na výše uvedené připomínky zásadně nesouhlasíme s vymezením koridoru pozemní komunikace evropského systému TEN-T Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) tak, jak je řešen v návrhu ZÚR Středočeského kraje.

**Vypořádání připomínky:**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textově a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

**o.s. PřáteléVšechPřátel, Dukelská 243, 250 70 Odolena Voda, č.j. 098500/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

Podáváme připomínku proti kolizi aglomeračního okruhu Kralupy nad Vltavou - Neratovice významným krajinným prvkem plnícím funkci LBC v katastru obce Úžice (k. ú. Úžice 535 257, p.č. 417/1,417/2,394/1, 394/2, 412/2,424/29,893/13).

**Odůvodnění připomínky:**

V dokumentaci je okruh výrazně odkloněn od obce východním směrem a je veden přímo středem mokřadu přírodního charakteru, sloužícího jako hnízdiště ptactva, zejména pak chráněných druhů jako je Moták pochop.

Požadujeme návrh okruhu narovnat pozice přímo navazující na směr dálničního přivaděče D8-Úžice a minout tak oblast ze západní strany. V případě východního vyhnutí bude oblast izolována od zbytku lokality a dostane se do trojúhelníku okruhu, železnice a obce a nebude již dále plnit svou funkci lokálního biocentra a především hnízdiště chráněných druhů ptactva.

**Vypořádání připomínky:**

Úroveň lokálního ÚSES je pod podrobností řešení ZÚR. V ÚAP kraje se evidované mokřady nevyskytují. Dokumentace vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj navrhuje pro stavbu D060 jedno projektové opatření v oblasti Netřebských slanisk: „V rámci projektového řešení záměru D060 (Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Úžice – Byškovice, vč. obchvatu sídla Netřeba) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na předmět ochrany PP Netřebská slaniska.“

V DÚR budou dořečena další případné konflikty se zájmy ochrany přírody a navržena opatření k jejich minimalizaci.

Trasa je dlouhodobě sledována v ÚPD a je bez věcné změny (§187 zákona č.183/2006 Sb. v platném znění) přebírána z ÚP VÚC Pražského regionu do ZÚR kraje.

**OS pro zdravý rozvoj Říčan a okolí, Bezručova 464, Říčany, 251 01, č.j. 098367/2011/KUSK**

<p>1. připomínka:</p> <p>"požadavek na"/"nesouhlas s absencí" zřízení obchvatu silnice I/2 - Kutnohorské výpadovky od Říčan po Vyžlovku,</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Rozpor s ustanovením § 187 odst. 2 stavebního zákona</p> <p>Podle ustanovení § 187 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) krajský úřad prověří územní plány velkých územních celků z hlediska aktuálnosti jednotlivých záměrů a splnění kritérií jejich nadmístního významu. Záměry vyhovující uvedeným hlediskům převezme bez věcné změny do návrhu zásad územního rozvoje projednaných s dotčenými orgány:</p> <p>absence obchvatu silnice I/2 - od Říčan po Vyžlovku. Krajský úřad středočeského kraje obdržel dne 24.3.2009 (viz příloha) jménem samospráv města Říčan, obce Mukařov, obce Tehovec, obce Louňovice a obce Vyžlovka a občanů těchto a přilehlých regionů Žádost o vyřešení dopravního zatížení Kutnohorské výpadovky od Říčan po Vyžlovku. Přestože se jedná o naléhavý případ tranzitní dopravy vedoucí přes obydlené části obcí - viz dokument vlády ČR ze dne 19.zář 2007 „Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury 2008-2013 - naléhavé případy obcí zatížené tranzitní dopravou“ zásady územního rozvoje Středočeského kraje tento požadavek neřeší.</p> <p>Uvedený postup je však postup podle ustanovení § 187 odst. 2 stavebního zákona nezákonný, neboť není splněna podmínka aktuálnosti.</p> <p>Dopravní přetížení Kutnohorské výpadovky od Říčan po Vyžlovku neustále zvyšuje, stavba D074 nijak toto dopravní zatížení neřeší (nutnost vybudování přeložky silnice I/2).</p> <p>Záměr koridoru dálnice D3 doznal od konce roku 2006 (nabytí účinnosti ÚP VÚC PR) významných změn. Za prvé, došlo ke změně obou variant záměru dálnice D3 ve Středočeském kraji, včetně stanovení celé řady nových subvariant záměru. Východní varianta (dříve Promika) byla celá přepracována, a to jak trasováním, tak změnou zatřídění z rychlostní komunikace na dálnici.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Trasa I/2 není tranzitní komunikací, tranzitní doprava včetně směru na Kutnou Horu je vedena v koridoru silnice I/12 a navazujícího dokončovaného obchvatu Kolína na trase I/38. Doprava v prostoru Říčan – Vyžlovka, respektive Kostelec nad Černými Lesy, je generována zdroji a cíli v území.</p> <p>ŘSD ČR na silnici I/2 žádnou stavbu nepřipravuje.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Zdůvodnění dopravní potřebnosti, multikriteriální hodnocení záměru – dopravní potřebnost obchvatu silnice I/2 - od Říčan po Vyžlovku již byla několikrát prokázána (viz Žádost uvedená v odůvodnění 1. připomínky).</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Dříve sledovaný severní obchvat Říčan je v současné době nereálný, neboť v koridoru byla povolena výstavba. Z toho důvodu je navržen odklon dopravy</p>

mimo Říčany novou trasou silnice II/107 (D074).

## 2. připomínka:

nesouhlas s umístěním stavby D074 - silnice II/107: úsek Všechnomy koridor pro umístění stavby D074 - silnice II/107: Říčany (Říčany u Prahy), Strančice (Svojšovice, Všechnomy), Tehov (Tehov u Říčan), Všestary (Všestary u Říčan),

### Odůvodnění připomínky:

Podle ustanovení § 187 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) krajský úřad prověří územní plány velkých územních celků z hlediska aktuálnosti jednotlivých záměrů a splnění kritérií jejich nadmístního významu. Záměry vyhovující uvedeným hlediskům převezme bez věcné změny do návrhu zásad územního rozvoje projednaných s dotčenými orgány:

nesouhlas s umístěním stavby D074. Záměr této stavby byl navržen bez projednávání a vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Neřeší dopravní přetížení regionu Říčan, přestože prochází „Rozvojovou oblastí republikového významu viz. zásady, 2.1.(10) bod g- „Správní obvod ORP Říčany“.

Uvedený postup je však postup podle ustanovení § 187 odst. 2 stavebního zákona nezákonný, neboť není splněna podmínka aktuálnosti.

Dopravní přetížení Kutnohorské výpadovky od Říčan po Vyžlovku neustále zvyšuje, stavba D074 nijak toto dopravní zatížení neřeší (nutnost vybudování přeložky silnice I/2).

Záměr koridoru dálnice D3 doznal od konce roku 2006 (nabytí účinnosti ÚP VÚC PR) významných změn. Za prvé, došlo ke změně obou variant záměru dálnice D3 ve Středočeském kraji, včetně stanovení celé řady nových subvariant záměru. Východní varianta (dříve Promika) byla celá přepracována, a to jak trasováním, tak změnou zařazení z rychlostní komunikace na dálnici.

### Vypořádání připomínky:

Záměr byl převzat z ÚP VÚC Pražského regionu bez věcné změny v souladu s §187 zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění. Přesto byl vyhodnocen stejně jako nové záměry standardním způsobem ve „Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území včetně SEA a NATURA“. V rámci procesu pořizování ÚP VÚC Pražský region bylo provedeno vyhodnocení a výběr z několika variant.

### Odůvodnění připomínky:

Ve vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR Středočeského kraje není zahrnuto posouzení vlivů záměru umístěním stavby D074, konkrétně na zásah do významné lokality lesa v Říčanech, na jehož hranici je umístěna Olivova dětská léčebna. V této lokalitě dochází ke klesání proudu chladného Arktického vzduchu do spodních vrstev atmosféry. Tento jev se významným způsobem podílí na udržení čistoty ovzduší v této lokalitě a je zároveň nesporným přínosem pro probíhající léčebné procedury v tomto léčebném zařízení.

### Vypořádání připomínky:

Olivova dětská léčebna je od uvažované trasy, která pro průchod lesa využívá stávající silnici III. třídy, vzdálena cca 1 km, takže se nepředpokládají vlivy této komunikace na léčebnu.

Dokumentace VV ZÚR na životní prostředí je hodnocením koncepčním a lokální vlivy posuzovaných koridorů/ploch nelze v měřítku zpracování identifikovat. Posouzení lokálních vlivů musí být zhodnoceno na úrovni projektové EIA v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Absence vyhodnocení vlivů z hlediska jejich lokalizace - Vyhodnocení SEA koridoru pro umístění stavby D074 nepostihuje vlivy na ŽP s ohledem na jejich lokalizaci. Jednotlivé části koridoru mají specifické vlivy a předložené tabulkové hodnocení toto vůbec nerespektuje.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Záměr byl vyhodnocen standardním způsobem ve „Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území včetně SEA a NATURA“.</p> <p>Dokumentace VV ZÚR na životní prostředí je hodnocením koncepčním a lokální vlivy posuzovaných koridorů/ploch nelze v měřítku zpracování identifikovat. Posouzení lokálních vlivů musí být zhodnoceno na úrovni projektové EIA v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Zdůvodnění dopravní potřebnosti, multikriteriální hodnocení záměru - nesouhlas s umístěním stavby D074. Zdůvodnění potřebnosti není uvedeno, přínosy tohoto záměru jsou diskutabilní.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Odůvodnění ZÚR bude doplněno o podrobnější vysvětlení významu stavby“ v kapitole: 4.4.1.2. Plochy a koridory nadmístního významu: „Navrhovaný záměr umožňuje vyloučení necílové a nákladní dopravy ze zastavěného území města Říčany. Vzhledem k obslužné funkci města pro východně navazující obce, mikroregionální vazby k tomuto centru zůstanou ve stávající trase.“</p>
<p>3. připomínka:</p> <p>Požadujeme vypuštění stavby D173 - sjezd z SOKP úsek Lipany - Světlá; šířka koridoru 180 m</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Rozpor s ustanovením § 187 odst. 2 stavebního zákona</p> <p>Záměr této stavby byl navržen bez projednávání a vyhodnocení vlivů na ŽP. Neřeší dopravní přetížení regionu Říčany, přestože prochází „Rozvojovou oblastí republikového významu viz zásady, 2,1(10) bod g- „Správní obvod ORP Říčany“. Postup podle ustanovení § 187 odst. 2 stavebního zákona je nezákonný, neboť není splněna podmínka aktuálnosti.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Záměr byl převzat z ÚP VÚC Pražského regionu bez věcné změny v souladu s §187 zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění. Přesto byl vyhodnocen</p>

stejně jako nové záměry standardním způsobem ve „Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území včetně SEA a NATURA“.
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Zdůvodnění dopravní potřeby, multikriteriální hodnocení záměru - zdůvodnění potřeby není uvedeno, s ohledem na zatížení regionu dopravou na I/2 (absence obchvatu I/2) se zdá tento záměr zcela za neefektivní a neekonomický.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Aktuálnost záměru byla prověřena, záměr je součástí celkového řešení systému dopravy Říčanska, Středočeský kraj připravuje na stavbu dokumentaci DÚR.</p>
<p>4. připomínka:</p> <p>Požadujeme vypuštění stavby D005 dálnice D3 v úseku Jesenice - Jílové - Mezno a nahrazení koridorem stavby D3 varianta východní variantou nulová (zkapacitnění DI v úseku Modletice - Všechromy)</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Rozpor s ustanovením § 187 odst. 2 stavebního zákona</p> <p>Záměr Koridor pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice - Jílové – Mezno byl převzat bez projednávání a VVUVRÚ ÚP VÚC PR. Postup podle ustanovení § 187 odst. 2 stavebního zákona je nezákonný, neboť není splněna podmínka aktuálnosti.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Přebíraný záměr je aktuální - v současné době např. probíhá proces EIA k dokumentaci pro ÚR. Potvrzuje to i postoj Ministerstva dopravy jako DO, který ani při projednávání návrhu Zadání ani při společném jednání k návrhu ZÚR nepožadoval změnit koridor pro dálnici D3.</p> <p>ZÚR přebírají trasu dálnice D3 ze schváleného ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov. O výběru koridoru pro dálnici D3 ve variantě stabilizované rozhodla vláda ČR na svém zasedání dne 14. 12. 2005 při řešení rozporu (dle § 136 dříve platného SZ) mezi Středočeským krajem a MŽP v rámci pořizování ÚP VÚC okresu Benešov (usnesením č. 1643/2005).</p> <p>Tuto trasu, tzv. stabilizovanou, navrhlo a dlouhodobě (od poloviny 70. let) sleduje Ředitelství silnic a dálnic ČR. Varianta Zenkl - Vyhnálek vznikla v gesci MŽP v r. 2001 a mj. potvrdila průchod dálnice dolním Posázavím v trase varianty stabilizované. Varianta Promika, jejíž vznik iniciovaly několik obcí a občanská sdružení nesouhlasící s variantou stabilizovanou, v podstatě využívá stávající silnici I/3 s odbočením u Senohrab ve dvou subvariantách se samostatným zaústěním na silniční okruh kolem Prahy. Posouzení variant bylo projednáno i za účasti obcí a veřejnosti z okresů Praha-východ a Praha-západ. V rámci pořizování uvedených ÚP VÚC byly koridory nadstandardně posouzeny a vyhodnoceny podle řady parametrů s rozdílným významem vliv jednotlivých variant na životní prostředí, vč. vlivu bariérového efektu jednotlivých variant dálnice na migraci volně žijících živočichů a vlivu na ekologicky stabilní části krajiny s vyšší hodnotou krajinného rázu. Varianty trasy dálnice D3 byly posouzeny rovněž z hledisek dopravně inženýrských a dopravně technických.</p> <p>Ze závěrů posouzení SEA ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vyplývá, že z komplexního vyhodnocení vlivů na životní prostředí, je jako nejvhodnější hodnocena varianta stabilizovaná. Je nutné zdůraznit, že bylo třeba vyhodnotit varianty i z ostatních hledisek – environmentálních, dopravně urbanistických a sociálně ekonomických - ne pouze z hlediska ochrany přírody a krajiny tak, aby se řešení co nejvíce přibližovalo zásadám trvale</p>

udržitelného rozvoje.

EIA je jedním z materiálů pro rozhodování o konkrétním projektovém řešení, nikoliv pro strategické rozhodování. ZÚR pracují s hodnocením SEA, případně NATURA, které je součástí Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Podrobnost vyhodnocení odpovídá podrobnosti řešení ZÚR (například měřítko 1: 100 000).

*Poznámka:*

*V září 2011 byl dokončen Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., zpracovatel posudku: Ing. Josef Tomášek, CSc. Mníšek pod Brdy. Předmětem posudku je dokumentace vlivu záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí. Na str.90 v kap. Závěr se uvádí: „Návrhy v obou koridorech vycházejí v koncovém podrobném hodnocení velmi podobně a je podstatné, které hledisko bude zvoleno jako převažující. Přesto považujeme za průkazné, že z hlediska celkových vlivů na životní prostředí je západní koridor mírně vhodnější.“ Lze proto konstatovat, že ani nejnovější poznatky ohledně vlivů D3 na životní prostředí nezpochybňují správnost původní volby západní varianty.*

**Odůvodnění připomínky:**

Zdůvodnění dopravní potřeby, multikriteriální hodnocení záměru - Záměr koridoru dálnice D3 přes Dolní Posázaví a Neveklovsko se jeví vzhledem k existenci nulové alternativy Promika (řešící současně posílení kapacity v úseku D1 křižovatky D005 u Modletic směrem na Všechnomy), méně věcně potřebný a logický, zejména ve vztahu k nedostatku finančních prostředků státu a odsouvání termínů řešení kritické dopravní výstavby.

**Vypořádání připomínky:**

Varianty byly posuzovány komplexně a to několikrát v rámci územně plánovacích a studijních prací. ZÚR potom převzaly výslednou nejvýhodnější variantu (odsouhlasenou vládou ČR v roce 2005). Krajský úřad jako pořizovatel ZÚR musí respektovat úkoly uložené v Politice územního rozvoje 2008 přijaté usnesením vlády č. 929 ze dne 20.7.2009. Zde je v bodech 80 a 98 uloženo vymezit koridor pro dálnici D3 a zajistit jeho územní ochranu. O „dopravní potřeby“ tohoto dopravního spojení svědčí i to, že bylo součástí koncepcí Ministerstva dopravy přijatých vládou ČR, ať už to byl Generální plán dopravní infrastruktury (GEPARDI), nebo Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR a je rovněž součástí Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury.

5. připomínka:

Rozpor s článkem 3 odst. 2 a článkem 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES

**Odůvodnění připomínky:**

Návrh zásad vyhodnocení SEA - neobsahuje variantní řešení koridoru D005. Za takové rozumné náhradní řešení je třeba považovat kromě východní varianty koridoru D3 též variantu nulovou, která by zlepšila a posílila kapacitní potřeby (a bezpečnost) dopravy v úseku D1 křižovatky SOKP u Modletic směrem na Všechnomy.

**Vypořádání připomínky:**

Nelze souhlasit s tvrzením připomínky, že se jedná o rozpor s článkem 3 odst. 2 a článkem 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES, protože dokumentace Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se zabývá celkovým rozvojem kraje i s tím souvisejícími navrženými záměry, které posuzuje z hlediska

všech tří pilířů udržitelného rozvoje.

Dokumentace SEA obsahuje posouzení všech záměrů vymezených ZÚR Středočeského kraje.

Hodnocení vlivů na životní prostředí je metodicky založeno na hodnocení celého obsahu ZÚR ve stejné míře podrobnosti, dané měřítkem tiskových výstupů výkresové části (měřítko 1:100 000). Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky ŽP ve všech případech vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Míra podrobnosti hodnocení včetně kvantifikace jejich rozsahu a významnosti odpovídá míře podrobnosti, v jaké je konkrétní jev (záměr / požadavek) v rámci ZÚR definován nebo vymezen.

Návrhové části ZÚR bez územního průmětu (priority ÚP, požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území) jsou ve vztahu ke složkám životního prostředí posuzovány formou extrapolace předpokládaných vlivů. Návrhové části ZÚR s konkrétním územním průmětem ve výkresové části (koridory a plochy nadmístního významu) jsou (s výjimkou vlivů na ovzduší) posuzovány především na základě své prostorové superpozice vůči průmětům environmentálních limitů zobrazitelných měřítku ZÚR.

Varianty byly posouzeny v rámci zpracování dokumentací ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov. O variantě bylo rozhodnuto vládou dne 14. 12. 2005 při řešení rozporu (dle § 136 stavebního zákona) mezi Středočeským krajem a MŽP v rámci pořizování ÚP VÚC okresu Benešov (usnesením č. 1643/2005).

ZÚR Středočeského kraje přebírá (ve smyslu ust. §187, odst. 2 SZ) bez věcné změny vymezení koridoru pro výstavbu dálnice D3 dle schválených ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov.

Kapacitní propojení Prahy s jižní částí republiky v ose Praha (se samostatným vstupem na území hlavního města) – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště (st. hranice) je sledováno jako součást celostátní koncepce rozvoje dopravních sítí cca od 1. poloviny 70. let. Variantní řešení koridoru dálnice D3 na území Středočeského kraje bylo z hlediska vlivů na životní prostředí posouzeno v rámci územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okresu Benešov<sup>31</sup>

Požadavek variantního řešení tohoto propojení na území Středočeského kraje uplatnilo MŽP v rámci projednávání konceptů územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov. Na jednání se zástupci pořizovatele obou ÚPD<sup>32</sup> dne 22.10. 2001 na MŽP došlo k dohodě, že v obou územních plánech budou prověřena alternativní řešení vyplývající ze studií, které byly na objednávku MŽP, resp. občanských sdružení zpracovány až po dokončení obou konceptů ÚP VÚC:

- Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru;<sup>33</sup>
- Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část konceptu návrhu<sup>34</sup>

Zároveň na tomto jednání MŽP potvrdilo, že do procesu stabilizace koridoru již nevnese žádné další varianty. Tento závěr MŽP potvrdilo ve svém stanovisku ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov (čj. 2439b/OPVŽP/01AM ze dne 27.9. 2001) a následně ve stanovisku ke konceptu ÚP VÚC Pražského

<sup>31</sup> Varianty dálnice D3 na území VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov – dopracovaná verze (Atelier T-plan s.r.o., 04/2003)

<sup>32</sup> Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Středočeského kraje

<sup>33</sup> Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS, s.r.o. České Budějovice

<sup>34</sup> Atelier PROMIKA, 04/2002

regionu (čj. 710b/OPVŽP/02MS ze dne 27.5. 2002).

Na podkladě stanovisek MŽP ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu a ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov byly pro posouzení vybrány tyto varianty:

- varianta „stabilizovaná“ = koridor D3 dle dlouhodobé přípravy ŘSD ČR a dle konceptů ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov;
- varianta „Zenkl – Vyhnálek“ = dle studie Ing. Zenkla a RNDr. Vyhnálka<sup>35</sup> včetně dílčích subvariant „Drachkovské“ a „Chvojenské“ v úseku Benešov - Bystřice a západní a východní u Miličína;
- varianta „PROMIKA“ = dle studie Atelieru Promika<sup>36</sup> včetně dílčích subvariant Říčanské spojky, obchvatu Benešova a úseku Olbramovice - Miličín;
- varianta „nulová“ = stávající dvoupruhová silnice I/3 s pouze s dílčí sledovanou přestavbou (tj. neúplné MÚK v úseku Mirošovice – Benešov na úplné, rozšíření silnice v prostoru Benešova na kategorii S 11,5, obchvat Olbramovic v kategorii S 11,5).

Z výsledků hodnocení vyplynulo, že varianta stabilizovaná představuje (v porovnání se současným stavem) nejlepší řešení ve vztahu k ochraně obyvatelstva a obytné zástavby před negativními vlivy dopravy (imisní zátěž ovzduší, hluková zátěž) a to jak z hlediska vlastního vedení koridoru, tak z hlediska snížení dopravní (a tedy i hlukové a emisní) zátěže na navazující silniční síti. Jako nejšetrnější je klasifikována též z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody a ochrany kulturně historických hodnot území. Vedení koridoru ve zcela nové stopě má za následek relativně (v porovnání s ostatními variantami, které více či méně využívají koridor stávající silnice I/3) největší dopady na zájmy ochrany přírody a krajiny. S výjimkou ovlivnění krajinného rázu a zásahu do lesních porostů však nejsou tyto vlivy hodnoceny jako závažné. Problémovým úsekem této varianty je průchod krajinářsky hodnotným a rekreačně silně využívaným územím západně od Jílového u Prahy se zásahem do chatové zástavby v prostoru Kamenná Vrata a Luka p. Medníkem a průchod výhradním ložiskem cihlářské suroviny Dolní Jirčany.

Na základě těchto závěrů byla varianta „stabilizovaná“ zpracována do návrhu obou ÚPD VÚC, které byly po projednání následně schváleny zastupitelstvem Středočeského kraje.

#### 6. připomínka:

Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů

#### Odůvodnění připomínky:

Kumulativní a synergické vlivy dopravy na území Říčanska nejsou řešeny. Z hlediska vlivů na ŽP (zejména zatížení obytných lokalit dopravou, hlukem, znečištěním ovzduší a zásahem do krajinného rázu a fragmentace krajiny) je zcela zásadní synergický a kumulativní efekt s dalšími kapacitními dopravními stavbami, zejména tedy Silničním okruhem kolem Prahy, D005, D066, D074, D173, D1, I/2, a II/101, železničním koridorem D204. Tyto informace o kumulativních a synergických vlivech však v SEA k Zásadám územního rozvoje Středočeského kraje vyhodnoceny nejsou, což odporuje zákonu EIA, směrnici EP a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na ŽP (dále jen „směrnice SEA“) a SZ. Povinností posouzení těchto aspektů vyplývá z ustanovení § 2 zákona EIA, z bodu f) přílohy č. i. směrnice SEA a z bodu 5 přílohy k SZ.

<sup>35</sup> Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru (Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS s.r.o. České Budějovice, 07/2001)

<sup>36</sup> Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část koncept návrhu (Atelier PROMIKA, 04/2002)

**Vypořádání připomínky:**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

7. připomínka:

Hluková zátěž

Odůvodnění připomínky:

Existující hlukové studie prokazují překračování limitů na komunikacích I/2 a II/101

**Vypořádání připomínky:**

ZÚR navrhuje jak pro silnici I/2, tak pro silnici II/101 nové koridory, které vytvářejí předpoklady využitím pro necílovou dopravu možnost podstatného snížení zatížení na stávajících trasách.

**Občanské sdružení STOP Vestecké spojce, K Remízku 447, 252 42 Vestec, p. Jesenice, č.j. 096168/2011/KUSK**

1. připomínka:

Požadujeme, aby byl koridor pro umístění stavby D054 - propojení Vestec (II/603) - Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka (bod 142 odst. 114) byl z návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vypuštěn.

Odůvodnění připomínky:

1. Rozpor s ustanovením § 18 stavebního zákona

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. Orgány územního plánování postupem dle 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.

Koridor pro umístění stavby D054 propojení Vestec (II/603) - Újezd (D1) (dále jen Vestecká spojka) na dvou klíčových místech je umístěn na území hlavního města Prahy. Jedná se o prostor pro umístění mimoúrovňové křižovatky Exit 4 D1 (Vestecká spojka x dálnice D1) (dále jen Exit 4 D1) a křížení Vestecké spojky se silnicí III/0032. V ZÚR hl. m. Prahy však tyto části vymezeny a vyhodnoceny nejsou. V ZÚR Středočeského kraje tyto klíčové části koridoru Vestecké spojky nemohou být řešeny. Územní plán (dále jen ÚP) obce totiž nesmí obsahovat koridory a plochy nadmístního významu, aniž by toto zakotvení bylo v platném nadřazeném územním plánu (v ZÚR). Pokud ÚP obce něco takového v rozporu se ZÚR obsahuje, je nezákonný, a nelze podle této části postupovat. Podle ustanovení § 54 odst. 5 SZ je obec povinna uvést do souladu ÚP s územně plánovací dokumentací následně vydanou

krajem, do té doby nelze rozhodovat podle částí ÚP, které jsou v rozporu s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem.

#### **Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006) a je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). Jiné řešení vyžaduje dohodu s hlavním městem Prahou a změnu ÚP hlavního města Prahy. Návrh „Vestecké spojky“ je v souladu s platným územním plánem hlavního města Prahy.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **2. Rozpor s ustanovením § 187 odst. 2 stavebního zákona**

Podle ustanovení § 187 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) krajský úřad prověří ÚP velkých územních celků z hlediska aktuálnosti jednotlivých záměrů a splnění kritérií jejich nadmístního významu. Záměry vyhovující uvedeným hlediskům převezme bez věcné změny do návrhu ZÚR projednaných s dotčenými orgány. Záměr Vestecké spojky (bod 142 odst. 114) byl převzat bez projednávání a vyhodnocení vlivů na životní prostředí z ÚP Velkého územního celku Pražský region (ÚP VÚC PR).

U uvedeného záměru je však postup podle ustanovení § 187 odst. 2 stavebního zákona nezákonný, neboť není splněna podmínka aktuálnosti. V oblasti, kam má být koridor stavby D054 umístěn, došlo od nabytí účinnosti ÚP VÚC PR k masivní výstavbě rezidenčního bydlení a změnám ÚPD obcí, která umožňuje výstavbu objektů k bydlení a výstavbu komerčních objektů a skladovacích ploch. Z tohoto důvodu je třeba nově vyhodnotit limity navrhovaného funkčního využití koridoru Vestecké spojky, zejména z hlediska emisí hlukové zátěže, znečištění ovzduší, zásahu do vlastnických práv dotčených obyvatel a z hlediska dopravní potřeby záměru. Dále došlo k vyhlášení EVL Milíčovský les, která v ÚP VÚC PR posouzena a vyhodnocena není.

Po zprovoznění jižní části SOKP došlo ke zcela zásadním změnám dopravních toků v celé oblasti jižně od Prahy. Tato změna, která může mít vliv na reálnou potřebnost záměru D054, však vyhodnocena není.

Zároveň došlo ke změnám v provedení křižovatky Exit 4 D I, přičemž chybí její aktuální vyhodnocení z hlediska dopravního, dopravně bezpečnostního a z hlediska vlivů (zejména emise hluku a znečištění ovzduší) na dotčené obyvatele Újezdu.

#### **Vypořádání připomínky:**

Aktuálnost záměru je mimořádně vysoká, neboť úsek po křižovatku se silnicí II/306 byl realizován jako přivaděč od SOKP.

Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí jsou součástí dokumentace EIA. Opatření jsou promítnuta do DÚR. Stavba končí na křižovatce s D1 a nebude mít tudíž vliv na Milíčovský les.

Stavba Vestecké spojky je součástí celkové koncepce řešení dopravy umožňující vedení dopravy mimo zastavěná území Kunratic a Šeberova.

<p>Křižovatka EXIT D1 byla prověřena v rámci dokumentace EIA a DÚR. Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>3. Rozpor s ustanovením § 19 odst. 2 stavebního zákona</p> <p>Podle ustanovení § 19 odstavce 2 stavebního zákona je úkolem územního plánování vyhodnocení vlivů ZÚR 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 (tzv. SEA) a posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (tzv. naturové hodnocení), pokud orgán ochrany přírody svým stanoviskem tento vliv nevyloučil. Koridor pro umístění stavby Vestecké spojky není jako celek vyhodnocen z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území. Chybí posouzení a vyhodnocení vlivu křižovatky Exit 4 D I a křížení Vestecké spojky se silnicí III/0032. Zároveň není koridor Vestecké spojky vyhodnocen ve variantě čtyřpruhu, ačkoliv je tato komunikace jako čtyřpruhová navržena v rezervě. Zároveň není vyhodnocen vliv na EVL CZ0113002 - Milíčovský les. Zejména umístění křižovatky Exit 4 D I a sjezd směrem k Formanské ulici může mít negativní vliv na tuto lokalitu soustavy Natura 2000.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. ZÚR se nezabývají podrobným řešením profilů komunikací, ani uspořádáním křižovatek. Stavba končí na křižovatce s D1 a nebude mít tudíž vliv na Milíčovský les.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>4. Zdůvodnění dopravní potřeby, zavlečení tranzitní dopravy do zastavěného území</p> <p>Po zprovoznění jižního segmentu SOKP a spojení dálnic D5 s dálnicí D I se koridor Vestecké spojky stává ekonomicky nevýhodnou a dopravně zcela zbytečnou stavbou. Tranzitní dopravu je třeba vést na kapacitní SOKP mimo obytnou zástavbu.</p> <p>Realizace Vestecké spojky a výhledově v návaznosti na ni pokračování k silnici I/2 přes MČ Praha-Křeslice naopak způsobí riziko, že Vestecká spojka bude coby nezaplatněná silnice II. třídy, projektovaná v rezervě jako čtyřpruh, sloužit jako zkratka pro tranzitní dopravu mezi západem, jihem (zaústění D3 na SOKP) a východem republiky (D1, I/2, pokračování SOKP k D11). Zavlečení tranzitní dopravy do obytných čtvrtí je naprosto nepřipustné.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Návrh profilů komunikací ZÚR neřeší a v DÚR je navrženo dvoupruhové uspořádání.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>5. Absence vyhodnocení vlivů z hlediska jejich lokalizace</p> <p>Vyhodnocení SEA koridoru pro umístění Vestecké spojky nepostihuje vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci. Koridor pro umístění</p>

stavby Vestecké spojky je hodnocen jako jeden koridor, přičemž se jedná o radiální spojnici mezi SOKP a dálnicí D I, který na některých úsecích vybočuje i z území Středočeského kraje, na některých úsecích prochází nebo ovlivňuje industriálně urbanizované území, nezastavěné území, zastavěné území s velmi blízkou obytnou rezidenční zástavbou, přírodní památkou Hrnčířské louky a Botič-Milíčov a dále Průhonický park a zámek (UNESCO).

Jednotlivé části koridoru mají specifické vlivy a předložené tabulkové hodnocení toto vůbec nerespektuje. Hodnocení příslušného atributu celého koridoru je tak provedeno pouze jedním číslem či údajem. Hodnocení je tak naprosto paušální, hrubě zavádějící, bez konkrétní vypovídací hodnoty.

#### **Vypořádání připomínky:**

Průhonického parku se trasa nedotýká, naopak umožňuje výrazné snížení dopravy na komunikační síti procházející Průhonicemi ve směru na MÚK Průhonice. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj včetně SEA a NATURA je zpracováno v souladu s požadavky zákona na tuto dokumentaci a tomu odpovídá i podrobnost vyhodnocení. ZÚR pracují s koridory, nikoliv s projektem stavby.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **6. Nadměrná hluková zátěž**

V oblasti koridoru Vestecké spojky jsou již dnes překračovány limity hluku (Vestec, Praha-Hrnčíře/Šeberov, křížení s dálnicí D I, se silnicí II/603 a silnicí III/0033). Tyto skutečnosti vyplývají zejména ze Strategických hlukových map Ministerstva zdravotnictví a z Akustického posudku Č.P50-10 ze dne 24.1. 2011, zpracovaného Ing. Karlem Šnajdrem pro MČ Praha Šeberov.

Zároveň významné přiblížení obytné zástavby a pozemků určených k bytové zástavbě ke koridoru Vestecké spojky (zejména v obcích Vestec Jesenice, Průhonice a Praha-Hrnčíře/Šeberov) znamená značné riziko, že stavbu nebude možné realizovat z hlediska překračování závazných limitů hluku stanovených v nařízení vlády č. 148/2006 Sb. ani při realizaci dostupných protihlukových opatření.

Vzhledem k tomu, že účelem Vestecké spojky je dle návrhu ZÚR funkce přivaděče od SOKP k dálnici D I a s ohledem na její zaústění na SOKP v blízkosti zaústění plánovaného koridoru dálnice D3, bude Vestecká spojka (coby nezaplatněná silnice II. třídy, projektovaná jako čtyřpruh) sloužit též jako zkratka pro tranzitní dopravu mezi jihem a východem republiky, emise hlukové zátěže z této dopravní stavby budou signifikantní a ve spojení s hlukovou zátěží dalších staveb (dálnice D I, silnice II/603, III/0033) nebude možné zajistit dodržování hlukových limitů ani při realizaci dostupných technických a jiných opatření.

#### **Vypořádání připomínky:**

Západovýchodní spojení pro nadregionální vztahy je koncepčně řešeno SOKP.

Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí jsou součástí dokumentace EIA. Opatření jsou promítnuta do DÚR.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **7. Překračování imisních limitů znečištění ovzduší**

V oblasti, kam má být umístěn koridor Vestecké spojky jsou již dnes překračovány limity (zejména se to týká křížení s dálnicí D I a oblasti napojení

Vestecké spojky na SOKP a křížení se silnicí II/603). Tyto skutečnosti vyplývají z faktu, že dotčené území se nachází v oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Další zvyšování imisní zátěže je dle ustanovení § 2 písm. j) ve spojení s ustanovením § 6 odst. 1 zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, nepřipustné.

Nemožnost dodržení imisních limitů znečištěného ovzduší nepřímo prokazuje i rozptylová studie, zpracovávána k záměru v rámci procesu EIA.

#### **Vypořádání připomínky:**

Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí jsou součástí dokumentace EIA. Opatření jsou promítnuta do DÚR.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **8. Světelný smog**

Výstavbou Vestecké spojky by došlo k navýšení světelného smogu vlivem osvětlení a provozu na plánovaných komunikacích. Západní komerční zóně Průhonice (dále jen ZKZP) a v nových komerčních zónách podél Vestecké spojky. V okolí Vestce je situace zřejmě zcela neřešitelná, protože předpokládá vedení Vestecké spojky po 9m vysokém náspu/valu, Vestecká spojka je navíc plánována jako osvětlená až do ZKZP. Podél zástavby Šeberova, Újezdu a podél Milíčovského lesa má vést průběžný osvětlený pás dálnice dlouhý cca 5 km, takže se nedá uvažovat o osvětlení „bez vedlejších efektů na okolí“, jak uvádí EIA k Exitu4 D1. Je nutné posoudit stupeň ohrožení živočichů a rostlin světelným smogem, především na území chráněných přírodních památek a území Natura 2000 (Milíčovský les a rybníky a Hrnčířské louky) a NKP Průhonický park (UNESCO).

#### **Vypořádání připomínky:**

Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí jsou součástí dokumentace EIA. Opatření jsou promítnuta do DÚR.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **9. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů**

Vyhodnocení SEA koridoru pro umístění stavby Vestecké spojky neobsahuje vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, které tento záměr bude mít ve spojení s jinými záměry. Účelem Vestecké spojky je dle návrhu ZÚR funkce přivaděče od SOKP k dálnici D1. Vzhledem k zaústění Vestecké spojky na SOKP v blízkosti zaústění plánovaného koridoru dálnice D3, bude Vestecká spojka (coby nezaplatněná silnice II. třídy, projektovaná jako čtyřpruh) sloužit též jako zkratka pro tranzitní dopravu mezi jihem a východem republiky.

Z hlediska vlivů na životní prostředí (zejména zatížení hlukem a znečištěním ovzduší) je zcela zásadní synergický a kumulativní efekt s dalšími kapacitními dopravními stavbami, zejména s dálnicí D1, SOKP a zaústěním dálnice D3 na SOKP, a se záměry Západní komerční zóny Průhonice. Tyto informace o kumulativních a synergických vlivech však v SEA k ZÚR vyhodnoceny nejsou, což odporuje zákonu EIA, směrnici EP a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na ŽP a SZ.

**Vypořádání připomínky:**

Vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů koridoru D054 je standardním obsahem „Vyhodnocení SEA“, které bylo zpracováno jako součást „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část- výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

**Odůvodnění připomínky:**

10. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí neobsahuje žádná zmírňující opatření

Přestože vlivy záměru koridoru pro umístění Vestecké spojky, včetně jejich synergických a kumulativních vlivů s dalšími dopravními stavbami a jinými záměry, zejména z hlediska hlukové a emisní zátěže, záboru ZPF, zásahu do hydrogeologických poměrů a zásahu do přírodní památky a EVL Milíčovský les budou značné, SEA pro tento záměr nenavrhuje žádná opatření k předcházení či minimalizaci těchto vlivů.

**Vypořádání připomínky:**

Pro stavbu existuje EIA a DÚR, která se těmito opatřeními zabývá.

Opatření vyplývající z posouzení koridoru Vestecké spojky je uvedeno v příloze 2.1.:

Při vymezování koridoru v navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu záměru na ŽP (EIA/SEA) věnovat pozornost zejména:

Minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí;

Zajištění prostupnosti silničního tělesa v místě křížení s regionálním biokoridorem;

Minimalizaci rozsahu záboru ZPF.

A dále opatření uvedené k kapitole 7 (projektová opatření – společná):

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou (hluk i znečištění ovzduší)

**Odůvodnění připomínky:**

11. Věcná nesprávnost posouzení SEA

Výsledky posouzení vlivů na ŽP prezentované bodovým ohodnocením jsou věcně nesprávné a jsou v rozporu s dostupnými podklady. Hodnocení zpracovatele SEA jsou nepřezkoumatelné v důsledku chybné lokalizace vlivů jednotlivých částí koridoru, v některých lokalitách však ostře kontrastují s existujícími podklady zpracovanými k podrobnějším úrovním územně plánovací dokumentace a rovněž na posouzení provedená k jednotlivým záměrům

na úrovni územního řízení. Přestože se jedná o podklady zpracované k jiným dokumentům, jsou tyto pořizovateli nepochybně známy, jsou zpracovány podrobněji, obsahují podkladové údaje i metodiku a jsou tak ve výsledku mnohem přesvědčivější než ničím nepodložená obecná konstatování uvedená v posouzení vlivů ZÚR na ŽP.

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení vlivů na ŽP bylo zpracováno v měřítku zpracování ZÚR v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Pro hodnocení byla využita metodika používaná pro hodnocení obdobných koncepčních materiálů, včetně použitého bodového hodnocení vlivu vymezených ploch a koridorů. Zpracovatel SEA upozorňuje na potenciální vlivy, které mohou být využitím vymezené plochy vyvolány.

Hodnocení vlivů na životní prostředí je metodicky založeno na hodnocení celého obsahu ZÚR ve stejné míře podrobnosti, dané měřítkem tiskových výstupů výkresové části (měřítko 1:100 000). Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky ŽP ve všech případech vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Míra podrobnosti hodnocení včetně kvantifikace jejich rozsahu a významnosti odpovídá míře podrobnosti, v jaké je konkrétní jev (záměr / požadavek) v rámci ZÚR definován nebo vymezen.

Návrhové části ZÚR bez územního průmětu (priority ÚP, požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území) jsou ve vztahu ke složkám životního prostředí posuzovány formou extrapolace předpokládaných vlivů. Návrhové části ZÚR s konkrétním územním průmětem ve výkresové části (koridory a plochy nadmístního významu) jsou (s výjimkou vlivů na ovzduší) posuzovány především na základě své prostorové superpozice vůči průmětům environmentálních limitů zobrazitelných měřítku ZÚR.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **12. Zásah do chráněných vodních zdrojů**

V dokumentaci EIA k záměru Vestecké spojky je předpokládán negativní vliv hydrogeologických poměrů přírodní památky Hrnčířské louky s její rybníční soustavou. Koridor Vestecké spojky podstatným způsobem negativně ovlivní chráněné vodní zdroje k odběru pitné vody, zejména v oblasti Praha-Hrnčíře.

#### **Vypořádání připomínky:**

Dokumentace VV ZÚR na životní prostředí je hodnocením koncepčním a lokální vlivy posuzovaných koridorů/ploch nelze v měřítku zpracování identifikovat. V měřítku zpracování hodnocení SEA nebyly tyto vlivy identifikovány.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **13. Zásah do zemědělského půdního fondu**

Dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně 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, navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany ZPF 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. Porovnání alternativ musí být provedeno na základě číselných a grafických údajů zpracovaných podle přílohy 3 vyhlášky ZPF. Žádné porovnání variant či alternativ součástí vyhodnocení SEA k záměru Vestecké spojky, který má negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

**Vypořádání připomínky:**

Zpracovatelé SEA konstatují mírně negativní vliv na ochranu ZPF (viz příloha 2.1). Realizace záměru bude spojena se zábořem půd průměrné a podprůměrné kvality. Dokumentace SEA je hodnocením koncepce a neuvádí konkrétní údaje o rozsahu záboru ZPF. Tyto údaje jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR.

**Odůvodnění připomínky:**

14. Rozpor s článkem 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES

Podle článku 3 odst. 2 směrnice č. 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále je „směrnice SEA“) musí být územně plánovací dokumentace podrobena posouzení vlivů na životní prostředí, jehož součástí musí být dle článku 5 odst. 1 uvedené směrnice posouzení „rozumných náhradních řešení s přihlédnutím k cílům o zeměpisné oblasti působnosti plánu“. Žádné variantní řešení koridoru D054 však vyhodnocení SEA neobsahuje. Za takové rozumné náhradní řešení je třeba považovat kromě jiného koridoru především variantu nulovou.

**Vypořádání připomínky:**

Záměr je převzat bez věcné změny z ÚP VÚC Pražského regionu dle §187 zákona č.183/2006 Sb. v platném znění, v takovém případě se znovu varianty nevyhodnocují.

**Odůvodnění připomínky:**

15. Plýtvání peněz daňových poplatníků

Vestecká spojka není žádoucí už z důvodu, že by došlo k snížení využívání SOKP, na který byly vynaloženy značné finanční prostředky z peněz daňových poplatníků. Vestecká spojka (paralelně se SOKP) dopravu do obydlených lokalit a do blízkosti Prahy opět přivádí ve formě zkratky propojení dálnic. Tranzitní a kamionovou dopravu je nutné odvést na SOKP mimo rezidenční zástavbu a zajistí hospodárné využívání peněz daňových poplatníků.

**Vypořádání připomínky:**

Jedná se o radiální trasu, která není paralelou SOKP. Po dokončení SOKP bude těžká nákladní doprava uvnitř území SOKP regulována a tranzitní vyloučena.

**Odůvodnění připomínky:**

16. Ohrožení značného množství obyvatel

Dle údajů ČSÚ k 1.1. 2010 je počet obyvatel dotčených obcí uveden v následujícím počtu: Městská část Praha-Újezd: 2 648 obyvatel. Městská část Praha-Šeberov: 2 773 obyvatel, Průhonice: 2 557 obyvatel, Vestec: 2 136 obyvatel, Celkem: 10 114 obyvatel. Do 1 km od Exitu 4 D I leží též Kateřinky, Újezd,

3 km od středu Exitu D4 D I je Jižní Město, Petrovice, Křeslice. Dotčeno by bylo více než 100 000 obyvatel, které narůstá s rostoucí výstavbou v Praze i za hranicemi Prahy. Dále je nutné, aby do oblasti přímého vlivu byly zahrnuty nejen výše jmenované obce a MČ ale i přilehlá chráněná území.

**Vypořádání připomínky:**

Trasa vede v dostatečné vzdálenosti od stávajícího osídlení a platné územní plány její koridor respektují. Stavba splní všechny příslušné hygienické normy.

**Odůvodnění připomínky:**

17. Znehodnocení bydlení a cen nemovitostí

Občané se oprávněně obávají, že kromě negativního vlivu Vestecké spojky na zdraví a životní prostředí by se snížila i cena jejich nemovitostí. V oblastech, kde se postavila kapacitní komunikace poblíž rezidenční zástavby, poklesla jejich hodnota z důvodu zhoršeného životního prostředí, hluku, imisí, omezení možnosti k rekreaci. Obyvatelé, povětšinou zatíženi hypotékami, nemají reálnou možnost lokalitu, kterou si pro žití vybrali a na kterou se zadlužili, opustit. Ze studie vyplývá, že v oblasti nastane zvýšený ruch. Všechny těchto skutečností se místní obyvatelé velmi obávají a svoji nevůli vyjadřují formou petic a stížností. (Vestecká spojka neřeší skutečnost, že vedle ní vyrostou skladové a komerční haly, tak jako jinde v bezprostřední blízkosti Prahy a dálnice a též neřeší, že tato skutečnost přivede zvýšenou dopravu aut, jedoucích po Vestecké spojnici.) Na druhou stranu se dá samozřejmě očekávat nárůst cen pozemků určených pro komerční výstavbu (výhodné pro majitele současně neprodejné zemědělské půdy). Zde nelze souhlasit s poškozením soukromých investic jednotlivých občanů v dotčené oblasti oproti protěžování podnikatelských záměrů soukromých subjektů, které mají na výstavbě Vestecké spojky zájem.

**Vypořádání připomínky:**

Poměrně rozsáhlá nová výstavba v blízkém okolí vznikla v souladu s územními plány s vědomím budoucí existence této komunikace a pro některé lokality zejména Zdiměřice a Hrnčíře bude znamenat zlepšení jejich dopravních vazeb. Umožní zlepšení dostupnosti k terminálům metra na trase C jak pro autobusovou dopravu, tak pro individuální automobilovou dopravu.

**Odůvodnění připomínky:**

18. Veřejně prospěšná stavba

V ZÚR je Vestecká spojka uvedena jako veřejně prospěšná stavba. Obyvatelé dotčeného území postrádají informace, komu stavba, která bude financována z veřejných prostředků, poslouží. Jsou přesvědčeni, že stavby poslouží soukromému účelu, protože přivede dopravu do plánovaných komerčních zón za cenu dopravního zatížení celé oblasti, poškodí hlukem a emisemi ŽP tisíců obyvatel a znehodnotí velké plochy zeleně a orné půdy.

Vzhledem k tomu, že nesouhlas se stavbou Vestecké spojky již vyjádřilo mnoho tisíc obyvatel dotčené oblasti, nedá se uvažovat o stavbu realizovanou společenskou poptávkou. Občané nejsou seznámeni s rozsahem stavby a všemi možnými dopady na životní prostředí a zdraví.

Občané jsou Informováni, že výstavba komerčních center poblíž D I je podmíněna výstavbou Vestecké spojky.

V dotčené oblasti není potřeba další výstavby komerčních center, neb v přilehlém okolí je plně funkční komerční centrum Chodov a Čestlice/Průhonice. V

posledních letech pokračuje v Praze trend uzavírání komerčních center, na druhou stranu se do oblasti, která není dostupná MHD, plánuje výstavba dalšího centra ZKZP se všemi aspekty, které k tomu patří:

- Nekontrolovaný růst stavby do krajiny
- Zábor a znehodnocení zemědělské půdy
- Nárůst automobilové dopravy

#### **Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. ZÚR nové komerční zóny nenavrhují. Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí jsou součástí dokumentace EIA. Opatření jsou promítnuta do DÚR.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **19. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy**

Vestecká spojka, která okrajově zasahuje i do ÚP Prahy, je v rozporu také s „prioritami územního plánování kraje hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území“ obsaženými v ZÚR hl. m. Prahy. Stavba

ohrožuje přírodní památky

podporuje zábor zeleně a brání spojování zeleně do uceleného systému (tzv. Zeleně pásy)

prohlubuje ekologické problémy oblasti

podporuje střet životního prostředí s ekonomickým a stavebním rozvojem

brání vyváženému rozvoji okolí

podporuje rozvoj v dosud nezastavěném území

navyšuje objem automobilové dopravy směrem do Prahy

do hustě osídlených oblastí zavádí kamionovou dopravu

#### **Vypořádání připomínky:**

Tato připomínka se týká ZÚR Praha, proto je třeba ji uplatňovat při pořizování ZÚR Prahy.

**OS VIA MAGNA o.s., Ke Kříži 247, 252 62 Statenice, č.j. 098460/2011/KUSK**

#### **1. připomínka:**

Návrh ZÚR nesplňuje požadavky vymezené stavebním zákonem v § 36, odst. (3): ZÚR v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Zpřesnění nebylo provedeno, požadujeme upřesnění a vymezení záměru, aby bylo možné posoudit dopady na rozvoj okolních obcí a zdraví obyvatel.

Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního

rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí.

Aby bylo vůbec možné posoudit dopady na rozvoj okolních obcí a zdraví obyvatel a rozhodnout o přijatelnosti záměru v daném území, požadujeme upřesnění a vymezení záměru, neboť nebylo zpřesnění provedeno.

Odůvodnění připomínky:

- ZÚR žádným způsobem neupřesňuje rozšíření letiště, nejsou zde uvedeny podmínky ani rozsah provozu, délky drah, dotčená území...; text v ZÚR nelze považovat za zpřesnění a rozvíjení PÚR 2008, v ZÚR zpřesňuje záměr jednou větou v bodě 132
- nejsou vyznačeny plochy oblastí dotčených hlukem, ve výkresové části jsou uvedeny pouze plochy pro leteckou dopravu.

Požadujeme dopracovat.

**Vypořádání připomínky:**

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

ZÚR vymezily plochu (VPS D300) pro rozvoj areálu letiště Praha – Ruzyně, a tím zpřesnily záměr v PÚR 2008. Generel letiště dosud nebyl dokončen, a proto z něho nelze aktualizovat ochranná pásma.

2. připomínka:

Návrh ZÚR nesplňuje požadavky vymezené stavebním zákonem v § 187, odst. 2) v němž se uvádí: Krajský úřad prověří územní plány velkých územních celků z hlediska aktuálnosti jednotlivých záměrů a splnění kritérií jejich nadmístního významu. Záměry vyhovující uvedeným hlediskům převezme bez věcné změny do návrhu zásad územního rozvoje projednaných s dotčenými orgány. Územní plán velkého územního celku a právní předpis, kterým byla vyhlášena jeho závazná část, pozbývá platnosti dnem nabytí účinnosti zásad územního rozvoje pro území těmito zásadami řešené".

Požadujeme zařadit záměr mezi záměry nově navrhované a provést řádné vymezení a posouzení jeho dopadů na okolí letiště včetně prověření koncepčních opatření ve vztahu k dalším letištím a odůvodnění nezbytných kapacit pro leteckou dopravu z hlediska potřeb ČR, a to vzhledem ke změnám v záměru i v území proti stavu v době přípravy a schvalování ÚP VÚC.

Odůvodnění připomínky:

- a) nebyla prověřena aktuálnost a rozsah záměru vymezeného v ÚP VUC ve vztahu k současně navrhovaným parametrům drah a rozsahu ochranných pásem jasně vymezených v oficiální projektové dokumentaci včetně projednávání dokumentace EIA
- b) ZÚR v odůvodnění uvádějí u nové paralelní dráhy délku 3 200m, která je sice v souladu s údaji v ÚP VUC, ale je ve zjevném rozporu s délkou uváděnou v platné a zcela konkrétní dokumentaci EIA z roku 2009, další údaje popisující rozšířené letiště již ZÚR neobsahují
- c) dopady záměru na rozšíření letiště jsou ve výkresové dokumentaci ÚP VUC vymezeny ve formě limitů využití území, jsou vyznačena ochranná pásma a hlukové izofony; tyto limity vycházející z vyhodnocení dopadů provozu nebyly převzaty do ZÚR

- d) limity uvedené v ÚP VÚC jsou navíc ve zjevném rozporu s projednávanou dokumentací EIA z roku 2009, jsou vymezeny patrně pro zcela jiný rozsah provozu a nelze je převzít bez vyjasnění zjevných rozporů mezi Středočeským krajem a Prahou, Rozdíl v limitech území mezi ÚP VÚC, dokumentací EIA a např. Konceptem ÚP Prahy je v řádu km
- e) nové limity se provozovatel ani nepokusil stanovit, což je pochopitelné s ohledem na v textu ZÚR přímo konstatovanou neznalost budoucího provozu
- f) neprovedení koordinace se ZÚR Hl. m. Prahy, ÚP a konceptem ÚP Hl. m. Prahy i s posuzovanou dokumentací EIA na rozšíření letiště (předkládanou provozovatelem letiště) je zcela zjevné z popisů záměru i z výkresové dokumentace (např. limity využití území)
- g) záměr D300 převzatý z ÚP VÚC neodpovídá aktuálnímu stavu území, platné ÚPD Hl. m. Prahy
- h) v území potenciálně zasaženém hlukem (ze ZÚR nelze posoudit) se nalézá od roku 2009 oblast Natura 2000, potenciálně zasažená dalším záměrem D001
- i) od doby zpracování ÚP VÚC došlo v okolních obcích k zásadnímu rozvoji obytné zástavby a to nejen v prostoru nové dráhy, ale i mezi dráhami a pod stávající dráhou, podmínky v území se podstatně změnily
- j) v souvislosti se záměrem D300 nebyl v ZÚR ani v ÚP VÚC zohledněn princip proporcionality zátěže jednotlivých obcí při řešení nadmístní mezinárodní přepravy v okolí Prahy - do jednoho území je současně umístována paralelní dráha mezinárodního letiště v Ruzyni s neomezeným provozem a tranzitní komunikace mezinárodního významu

### **Vyhodnocení připomínky:**

#### *Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

- a) Aktuálnost záměru byla prověřena. V aktualizaci ZÚR budou zařazena nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. V rámci pořízení ZÚR bylo provedeno Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně dokumentace SEA a vyhodnocení NATURA. Převzaté záměry ze schválených ÚP VÚC i záměry nové byly vyhodnocovány stejně.
- b) Pro ZÚR je podstatná plocha pro rozvoj letiště (VPS D300) pro realizaci celého záměru. Přesné údaje o délkách mají orientační charakter a jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR. Uvedený údaj bude opraven tak, aby byl aktuální – na 3 550m.
- c) V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhopat. Stávající hlukové pásmo bude do koordinačního výkresu doplněno.
- d) V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhopat. Stávající hlukové pásmo bude do koordinačního výkresu doplněno.
- e) V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhopat. Stávající hlukové pásmo bude do koordinačního výkresu doplněno.
- f) Rozsah plochy pro rozvoj letiště v ZÚR odpovídá záměrům jeho rozvoje a byl koordinován s hl.městem Prahou. V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhopat.

- g) Rozsah plochy pro rozvoj letiště v ZÚR odpovídá záměrům jeho rozvoje a byl koordinován s hl.městem Prahou. V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhovat.
- h) Vliv letiště na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce a EVL Zákolanský potok byl během hodnocení zvažován. Vzhledem ke vzdálenosti (cca 7 km a cca 4,5 km) a charakteru předmětů ochrany (typy přírodních stanovišť, rak kamenáč), které nejsou citlivé na zvýšení hlukové zátěže, nebyly tyto lokality identifikovány jako dotčené. Také se ve vzdálenosti cca 3 km nachází EVL Obora Hvězda, kde je předmětem ochrany vrkoč útlý. Tento předmět ochrany také nemůže být dotčen v důsledku provozu letiště. K výstavbě došlo v souladu s územními plány obcí, které na rozvoj letiště reagovaly.
- i) U silniční dopravy je vliv hluku na obyvatelstvo řešen technickými opatřeními (tunelové úseky, či jiná opatření). Hluk z letiště se bude zmenšovat v souvislosti s vývojem nových technologií. Určitá kumulace využití území pro dopravní a technickou infrastrukturu je důsledkem mimořádného rozvojového potenciálu i atraktivity Prahy a příměstského prostoru. Udržitelný rozvoj území je posuzován nejen z hlediska přírodního prostředí, ale i ekonomického a sociálního.

### 3. připomínka:

Nebylo provedeno řádné vyhodnocení vlivů na ŽP a zdraví obyvatel

#### Odůvodnění připomínky:

##### a) V příloze vyhodnocení vlivů na ŽP č. 2.1.

- oblast zasaženou hlukem z letiště Praha Ruzyně nelze ze ZÚR, VVURÚ ani z VVŽP zjistit, toto území nebylo žádným způsobem lokalizováno a jedná se o hrubý nedostatek ZÚR vedoucí k nemožnosti posoudit synergické negativní vlivy s ostatními záměry např. komunikace
- tvrzení, že není překryv s oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, není ničím doloženo, oblastí ovlivněná provozem není vyznačena ani popsána, a nelze tedy činit žádné závěry,
- dotčeno mnohem více obcí než je uvedeno v ZÚR, rozšíření provozu se dotkne zcela jednoznačně více obcí,
- kritérium počet dotčených obyvatel není správné, provoz se přesouvá do míst, kde je zdraví ohroženo, pořizovatel nečiní rozdíl mezi ohrožením zdraví a rušením, na stejnou úroveň klade celoroční provoz bez omezení nočních letů s jednoměsíčním provozem s omezeným nočním provozem a po zbytek roku jen v případě meteorologický důvodů a bezpečnosti provozu s vyloučením nočního provozu. Srovnání pouhých počtů obyvatel je vzhledem ke zdravotním rizikům zcela nepřijatelné, srovnávat rušení s ohrožením zdraví je zcela zavádějící,
- provoz na dráze 13/31 bude nadále pokračovat, pouze se omezí provoz v případě oprav drah, důkazem je OHP v okolí 13/31 beze změny (viz EIA)

#### Vypořádání připomínky:

V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA. Popsány byly vlivy na sledované složky životního prostředí, které lze v měřítku zpracování SEA identifikovat, a které lze v souvislosti s využitím vymezené plochy předpokládat.

Informace o oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší jsou převzaty z Věstníku MŽP ČR, kde jejich vymezení pravidelně aktualizováno. Konstatování se týká oblastí, ve které je plocha pro letiště vymezena.

Posouzení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno v kapitole 5.11, příloze číslo 3 a výkrese č.6 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA je hodnocením koncepčním, počet obyvatel ovlivněných využitím vymezené plochy pro leteckou dopravu musí být stanoven na úrovni zpracování dokumentace EIA ve smyslu zákoně č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů resp. dokumentace HIA.

Odůvodnění připomínky:

b) Nebylo provedeno posouzení kumulativních a synergických vlivů

V části VVŽP 5.11. Hodnocení kumulativních vlivů na životní prostředí je uvedeno:

"Hodnocení SEA poskytuje příležitost pro hodnocení ekologických aspektů v širších souvislostech, umožňuje posouzení kumulativních a synergických vlivů ... Hodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo provedeno na základě syntetického hodnocení záměrů předložených v ZÚR Stč, vyhodnocení míry jejich vlivu na sledované složky životního prostředí a identifikace území, ve kterých je možné předpokládat působení těchto vlivů. Identifikované kumulativní a synergické vlivy jsou prezentovány v tabelárním přehledu v příloze 3 a graficky znázorněny ve výkrese č. 6."

Působením, kumulativních a synergických vlivů budou nejvýznamněji dotčena území, kde je navrhován větší počet záměrů. Obecně se jedná o území při hranici hlavního města Prahy a území v okolí významných sídelních center, které jsou i v současné době silně ovlivněna antropogenními vlivy a v důsledku realizace navrhovaných záměrů bude intenzita jejich působení ještě zesílena, případně oblasti, do kterých jsou umístěny záměry spojené s významnými vlivy. "Následuje pouze komentář o vlivech záměrů na půdu, odtokové poměry, krajinný ráz, fragmentaci krajiny, ovzduší

Přes výše uvedená tvrzení je nutné konstatovat, že posouzení synergických a kumulativních jevů (SKJ) nebylo provedeno, protože:

- v kapitole 5.11 není uveden žádný případ záměrů, které vyvolají SKJ, není signalizován žádný konkrétní problém související s SKJ,
- přímo v území, které zpracovatel obecně vymezil jako při hranici Prahy a uvedl, že zde bude intenzita působení vlivů zesílena, navrhuje ZÚR do stejného území umístit SOKP a současně rozšířit letiště s plošným neodstranitelným dopadem na okolí v rozsahu desítek km<sup>2</sup>. VVŽP, část 5.11 tento souběh záměrů neidentifikovaly, neupozornily na nebezpečí, nepožadovaly prostorová opatření, nevymezily rozsah takto devastovaného území, ... -
- příloha 3 VVŽP neobsahuje přehled případů, kdy dochází k SKJ u navrhovaných, převzatých záměrů nebo stávajících staveb (nejedná se o tabulku s uvedením záměrů, u jejichž vlivů dochází v daném území ke spolupůsobení na konkrétní složku ŽP, ale o pouhý přehled jednotlivých záměrů s uvedením složek, které významným způsobem ovlivňují. Takto je to i prezentováno ve výkrese 6, viz dále, kde jsou vyznačeny pouze významné vlivy jednotlivých staveb na jednotlivé složky ŽP) v příloze 3 se nejedná o prezentaci SKJ,
- výkres č. 6. Podklad pro vyhodnocení SKJ obsahuje pouze výčet jednotlivých záměrů, na výkrese není vyznačen ani jediný případ, kdy dochází k SKJ, ve výkrese č. 6 se nejedná o prezentaci SKJ, ale v nejlepším případě o podklad pro provedení SKJ

Nebylo provedeno posouzení synergických vlivů záměrů umístěvaných do téhož území (okruh, letiště, železnice), deklarované přítěžnosti, syntetika, aspekty a širší souvislosti při posuzování SKJ nebyly využity, kapitola 5.11 je ve smyslu posouzení SKJ zcela nedostatečná, požadujeme:

- stanovit a v rámci VVŽP posoudit kapacitu provozu letiště nebo stanovit únosné zatížení území v okolí letiště ve formě regulace provozu a to zejména z hlediska vlivů na zdraví,
- do závazné části ZÚR doplnit podmínku pro budoucí provoz letiště: „Ochranná hluková pásma letiště Praha - Ruzyně nerozšiřoval na stávající

zastavěná území s obytnou funkcí obcí v okolí letiště."

**Vypořádání připomínky:**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno v textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

Požadavek na stanovení posouzení kapacity provozu letiště s stanovení únosného zatížení území v okolí letiště je nad rámec podrobnosti, kterou umožňuje pro účel zásad územního rozvoje stavební zákon a předpisy související. Tyto požadavky musí být stanoveny v rámci zpracování dokumentace EIA ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

**Odůvodnění připomínky:**

c) V části 5.4.3 Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí není doporučeno žádné prostorové opatření ve vztahu k letišti Praha-Ruzyně. Vzhledem k charakteru dopadů záměru (neodstranitelný plošný hluk) je hlavním opatřením právě prostorové opatření spojené s regulací a uspořádáním provozu na základě únosnosti území. Ochranu před negativními vlivy je nutné u nově navrhovaných koridorů zajistit právě prostorovým opatřením.

Navrhovaná projektová opatření jsou omezena pouze na obecné požadavky vyplývající z platných předpisů, projektová opatření neodstraní letecký hluk.

**Vypořádání připomínky:**

V kapitole 7. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí je v části Prostorová opatření uvedeno: Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300) řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.

Dále pak v části Projektová opatření – společná:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- rozšiřování letišť (zejména hluk, ale i znečištění ovzduší).

**Odůvodnění připomínky:**

d) Popis navrhovaných opatření, část 7. VVŽP

V ZUR nebyla využita a ve VVŽP nebyla navrhována ani požadována koncepční opatření v rámci záměru D 300, nebyla požadována ani žádná prostorová opatření v případě kontaktu s obydleným územím, chráněným územím či kumulace vlivů s jinými záměry. Otázku kumulace vlivů jednotlivých záměrů je možné řešit v případě plošné hlukové zátěže zejména koncepčním nebo prostorovým řešením na stupni ZÚR případně omezením rozsahu záměru. Toto

nebylo provedeno.

#### Projektová opatření.

V případě souběhu záměrů v jednom území jsou při absenci prověření koncepčních a prostorových opatření projektová opatření ve vztahu k D300 nedostatečná a to zejména v případě, že záměry nejsou navíc dostatečně vymezeny a posouzeny v ZÚR a procesy EIA probíhají odděleně v různých časových horizontech. ZÚR bez prověření únosnosti území vymezují záměry závazně pro další stupně ÚPD.

#### Projektová opatření specifická.

U záměru D300 na rozšíření letiště v Praze Ruzyni doporučeno pouze v rámci projektového řešení a jeho posouzení procesem EIA navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže dotčených sídel. Vzhledem k tomu, že ZÚR rozvoj letiště a jeho provozu nevymezují ani neomezuje a dopady provozu tedy nelze stanovit, je nutné konstatovat:

- kompenzační opatření, která by dle textu pořizovatele měla kompenzovat jevy, před kterými nelze ochránit, nejsou navržena a to ani v rámci dokumentace EIA,
- ochranná opatření nejsou specifikována, navíc nezajistí ochranu vnějších chráněných prostorů staveb před hlukem a v případě vnitřních prostor případná opatření (nová vzduchotěsná okna) snižují významně podmínky bydlení (omezeno větrání, fungují pouze při vzduchotěsném uzavření) a hluk pouze tlumí (maximálních hodnot kolem 80dB o cca 37 dB, tedy i při vzduchotěsném uzavření je hluk v noci v obytných místnostech přes 40 dB),
- ochranná a kompenzační opatření žádným způsobem nelimitují maximální hladiny hluku ve stávajícím ani novém ochranném hlukovém pásmu, kde neplatí hlukové limity,
- projektová opatření neřeší rozvoj okolních obcí na území dvou krajů, rozhodnutí o záměru D300 bez vymezení dopadů provozu na okolí a bez stanovení vyvážených podmínek pro provoz letiště a rozvoj obcí je nepřijatelné,
- v části 10 VVŽP, netechnické shrnutí, v odstavci Obyvatelstvo chybí jakákoliv zmínka o hluku z letiště Praha - Ruzyně, který představuje trvalou neodstranitelnou zátěž území o rozloze min. 50 km<sup>2</sup>, v části Letecká doprava uveden pouze požadavek „důsledně doložil ochranu zdraví“ (str. 194)

#### Vypořádání připomínky:

V kapitole 7. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí je v části Prostorová opatření uvedeno: Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300) řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.

Dále pak v části Projektová opatření – společná:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- rozšiřování letišť (zejména hluk, ale i znečištění ovzduší).

<p>Ochrana zdraví obyvatelstva je zajišťována právními předpisy v oblasti ochrany veřejného zdraví. Je mimo kompetence zpracování ZÚR.</p> <p>V kapitole 7 jsou uvedena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů. Tato opatření jsou formulována s cílem komplexně postihnout celé spektrum identifikovaných negativních vlivů. Za účelem minimalizace či vyloučení vlivů k jejichž vzniku může dojít u více záměrů resp. je vznik těchto vlivů vždy s realizací dané skupiny záměrů (dopravní a technické záměry) spojen. Pro tento „typ“ vlivů byla formulována opatření společná. Pro plochy a koridory, jejichž hodnocením byly identifikovány vlivy, které lze územně identifikovat byla navržena opatření specifická.</p> <p>Kapitola 7. je shrnutím opatření, která jsou uvedena pro každou z hodnocených ploch a koridorů v přílohové části, tabelárním hodnocení ploch a koridorů (komentář SEA). V tabulkách sestavených pro jednotlivé plochy a koridory je uvedeno opatření SEA vztahující se k danému záměru (v případě, že byly identifikovány potenciálně negativní vlivy).</p> <p>V měřítku zpracování SEA nelze navrhopat opatření technická. Dokumentace SEA uvádí hodnocení ploch/ koridorů a celkové koncepce ZÚR. Konkrétní technická opatření musí být navržena v rámci hodnocení záměrů v rámci zpracování dokumentace EIA a při vymezování ploch/koridorů na úrovni navazující ÚPD (podmínka je uvedena rovněž v tabelárním hodnocení ploch/koridorů (příloha č.2).</p> <p>Kapitola 10 dokumentace SEA obsahuje stručné shrnutí výsledků hodnocení netechnického charakteru.</p>	<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>e) Záměr, který není řádně vymezen v části 4.1.1.4., nelze kvalifikovaně posoudit z hlediska životního prostředí, zdraví obyvatel a rozvoje obcí, hodnocení vlivů na ŽP je vlivem absence jakéhokoliv vymezení provozu nesprávné, neobjektivní a nepřezkoumatelné.</p> <p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Posouzení vlivů konkrétního záměru na životní prostředí a zhodnocení řešení s nejmenším negativním vlivem je předmětem procesu EIA, v němž dotčené orgány uplatňují konkrétní požadavky a konkrétní podrobné podmínky pro realizaci záměrů prostřednictvím svých stanovisek a chrání tak veřejné zájmy podle zvláštních právních předpisů. Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydává příslušný úřad na základě dokumentace (k záměru), popřípadě oznámení, posudku a veřejného projednání podle § 9 odst.9 zákona EIA/SEA a vyjádření k nim uplatněných. Jedná se o postupy, které nemohou zásady územního rozvoje vztahovat na sebe resp. je nahrazovat. Je nutno také konstatovat, že výběr konkrétního výsledného řešení v rámci procesu EIA nelze předjímat v územně plánovací dokumentaci.</p> <p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>f) Z ÚP VÚC nebyly převzaty limity území (ochranná hygienická pásma) ani izofony vymezující hlukovou zátěž, chybí jakékoliv podklady pro vymezení limitů území.</p> <p>Z důvodů výše uvedených nelze tento záměr považovat za vyhodnocený z hlediska zdraví obyvatel v rámci ÚP VÚC ani v rámci současného návrhu ZÚR a proto požadujeme přepracovat VVŽP.</p> <p><b>Vypořádání připomínky:</b></p>
---	--

Nové ochranné pásmo odpovídající navrhovanému dráhovému systému není dosud vyhlášeno. Stávající hlukové pásmo bude do koordinčního výkresu doplněno.

#### 4. připomínka:

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) vychází při hodnocení záměru D 300 z nesprávného vyhodnocení vlivů na ŽP včetně vyhodnocení vlivů na oblasti Natura 2000. Požadujeme přepracovat celé vyhodnocení záměru D 300 po jeho řádném vymezení.

#### Odůvodnění připomínky:

##### a) Letecká doprava část A 2.

V této části jsou závěry nesprávné z těchto důvodů:

- argument snížení počtu obyvatel zasažených hlukem bez ohledu na výši hlukové zátěže v jednotlivých oblastech vede k nesprávným závěrům – snížení počtu osob rušených nebo obtěžovaných nemůže odůvodnit zvýšení počtu osob ohrožených na zdraví sedminásobně větší zátěží,
- provoz z VPD 13/31 nebude převeden, pouze bude ještě více omezen (viz EIA)
- opatření pomůže oblasti, kde je podstatně menší zdravotní riziko než v oblasti, kam je provoz přesouván,
- rozsah přenesené a celkové zátěže v okolí nového dráhového systému není znám,
- objem letecké přepravy není pořizovateli znám (viz konstatování str. 12 VVURÚ), pořizovatel zjevně neví, jaký záměr s neodstranitelnými vlivy na okolí do území umísťuje, současně neklade žádné podmínky ani omezení pro provoz, záměr je v předložené podobě zjevně neposouditelný v rámci VVURÚ i VVŽP,
- předpoklad hodnocení, že VPD 13/31 bude po vybudování nové dráhy uzavřena, je zjevná nepravda (není v závazné části ZÚR, odporuje procesu EIA, konceptu UP, změně Z 939, ... Hodnocení záměru vychází z nesprávných předpokladů a z nesprávného hodnocení zdravotních rizik a vzhledem k totální absenci vymezení letiště konstatované i v ZÚR je neposouditelný.

#### Vypořádání připomínky:

V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA. Popsány byly vlivy na sledované složky životního prostředí, které lze v měřítku zpracování SEA identifikovat, a které lze v souvislosti s využitím vymezené plochy předpokládat.

Hodnocení SEA je hodnocením koncepčním, počet obyvatel ovlivněných využitím vymezené plochy pro leteckou dopravu musí být stanoven na úrovni zpracování dokumentace EIA ve smyslu zákone č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů resp. dokumentace HIA.

#### Odůvodnění připomínky:

##### b) Část 3.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj hygieny prostředí

- 1) opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů - nebyla využita koncepční opatření v rámci ZÚR, nehlédány varianty
- 2) opatření pro vytváření podmínek pro ochranu obyvatelstva se přesouvají do projektových opatření a procesů EIA, kde nelze projekčně vyřešit problémy plošného hluku a synergií záměrů opatření

3) nesprávné hodnocení situace v okolí letiště Praha - Ruzyně, vycházející z nesprávných podkladů a předpokladů (dráha VPD 13/31 není pravidelně užívána již nyní, uzavřena nebude, není naprosto brán v úvahu rozdíl mezi rušením, obtěžováním a poškozováním zdraví, není brán v úvahu rozsah stávajícího provozu na jednotlivých dráhách a dopady na okolí - přesunem části provozu z nejméně zatížené dráhy na paralelní dráhy s celoročním provozem se zvyšují rizika ohrožení zdraví).

Požadujeme přepracovat a odstranit věcné chyby.

#### **Vypořádání připomínky:**

V rámci zpracování dokumentace SEA byly posouzeny varianty dle ZÚR:

V měřítku zpracování ZÚR (1:100 000) nelze specifikovat opatření pro vytváření podmínek pro ochranu obyvatelstva. Tato opatření musí být stanovena v rámci zpracování projektové EIA v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb.,

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část- výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

Požadované detailnější řešení kumulace všech záměrů a její důsledky v ZUR SK, včetně navržení opatření, směřuje nad rámec podrobnosti, kterou umožňuje pro účel zásad územního rozvoje stavební zákon a předpisy související.

Omezení provozu na této dráze bude významným přínosem pro zmenšení jejích negativních vlivů na obyvatelstvo jihozápadní části Prahy, byť provoz nelze označit za pravidelný a tato informace bude v dokumentaci opravena.

#### **5. připomínka:**

Z návrhu ZÚR nelze zjistit, stanovit ani odhadnout obce a obyvatele dotčené řádným provozem rozšířeného letiště Praha-Ruzyně. Požadujeme vymezit území dotčená provozem letiště Praha-Ruzyně.

#### **Odůvodnění připomínky:**

a) S realizací záměru, jak vyplývá i ze současného provozu letiště, je jednoznačně spojeno rozšíření území zasažené hlukem; tato potenciální další hluková zátěž je neodstranitelná technickými prostředky, je plošná a v ZÚR není vymezena z hlediska zasažené plochy, ani z hlediska intenzity hlukové zátěže a z předkládaného návrhu ZÚR nelze jakkoliv dovodit území zasažená hlukem a počty osob ohrožených záměrem na rozšíření letiště. Obyvatelé v okolí nemají možnost ze ZÚR zjistit, že může být ohroženo jejich zdraví a majetek a podat připomínku nebo prostřednictvím zástupce veřejnosti námitku. Tento nedostatek ZÚR se z pohledu účasti veřejnosti, možnosti ochrany základních práv obyvatel a v neposlední řadě i z hlediska dotčených orgánů i podkladů pro rozhodování zastupitelů kraje, jeví jako zcela zásadní.

b) Rozsah území dotčeného nadlimitním hlukem nelze ze ZÚR, VVURÚ ani z VVŽP zjistit, toto území nebylo žádným způsobem lokalizováno a jedná se o hrubý nedostatek ZÚR vedoucí i k nemožnosti posoudit synergické negativní vlivy a proto požadujeme vymezit území dotčená provozem letiště.

**Vypořádání připomínky:**

V hlukovém pásmu letiště by neměly být navrhovány nové plochy vyžadující hygienickou ochranu (například bydlení). Vliv na stávající plochy dotčené hlukem musí být řešen kompenzacemi.

V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA. V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA. Popsány byly vlivy na sledované složky životního prostředí, které lze v měřítku zpracování SEA identifikovat, a které lze v souvislosti s využitím vymezené plochy předpokládat.

Hodnocení SEA je hodnocením koncepčním, počet obyvatel ovlivněných využitím vymezené plochy pro leteckou dopravu musí být stanoven na úrovni zpracování dokumentace EIA ve smyslu zákoně č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů resp. dokumentace HIA.

**Občanské sdružení za úpravu projektu a následné stavby silnice II třídy, Fialka - Unhošť – Rudná, Jenečská 790, Unhošť, 27351, č. j. 087344/2011/KUSK****1. připomínka:**

Proti koridoru AO Přeložka silnice II/101 Fialka - Unhošť - Rudná ve starém označení D 025, v novém označení D 056.

**Odůvodnění připomínky:**

Z textové a mapové části silnice II/101 - Unhošť - Rudná - D 025 (staré označení) s novým označením D 056 v ZÚR - 2011 vyplývá, že daný silniční úsek má ve smyslu soudního rozhodnutí Městského soudu v Praze - č.j. 11 Ca 222 / .2005-92, ze dne 27.7.2006 a Nejvyššího správního soudu č.j. 7 As 52/ 2006-143 ze dne 29.3.2007 pro zásadní vady v dodržování zákonů zrušeno dodatečného povolení stavby vydané Magistrátem města Kladno dne 15.10.2007. Navíc je však alarmující stav, že silnice v uvedeném úseku je nezákonně provozována, neboť při neexistujícím stavebním povolení nemůže být vydáno ani kolaudační povolení.

S touto skutečností a 16 ti žalobními námitkami se zhotovitel ZÚR - 2011, nezabýval, takže je v dané části návrh zadání ZÚR věcně naprosto vadný a nezákonný. Navíc pak závazné právní názory soudu nejsou respektovány.

**Vypořádání připomínky:**

Stavba je realizovaná a v ZÚR je vymezena jako stávající.

**2. připomínka:**

Proti skutečnosti, že pokračování přeložky silnice II/101 od křižovatky se silnicí II/201, dále úsek v délce 940 m ke křižovatce Trojice, je v ZÚR veden jako stávající stav.

**Odůvodnění připomínky:**

Pokračování přeložky silnice II/101 od křižovatky se silnicí II/201, dále úsek v délce 940 m ke křižovatce Trojice, je veden v ZÚR - 2011, jako stávající stav, což není pravda, neboť bylo pro nezákonnosti Městským soudem Praha č.j. 10 Ca 332 / 2006-38 ze dne 29.10.2008 zrušeno územní rozhodnutí ZÚR

<p>- 2011 nemá v textu věcné posouzení hluku ani exhalací , ani řešení 14 ti žalobních námitek, které jako závazné právní názory zhotovitel nerespektuje.</p> <p>Poznámka: Kopie soudních rozsudků jsou uvedeny v příloze dopisu zaslaného doporučeně na Krajský úřad Středočeského kraje vedoucímu odboru regionálního rozvoje ze dne 6. března 2008, ten však za tři roky nereagoval.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Uvedené žalobní námítka nebyly uplatněny k ZÚR.</p>
<p>3. připomínka:</p> <p>Koridor aglomeračního okruhu v úseku Trojice - Červený Újezd - Ptice (ve starém označení D 025 ), v ZÚR 2011 nové označení D 056a, (západní varianta ), je zcela nepřijatelný z těchto důvodů:</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>3a. Varianta D 056a - ( západní), je k realizaci doporučena jak je zhotovitelem uvedeno v ZÚR 2011. Jde však o variantu v části katastru nemovitostí Unhošť nezákonnou, jak je patrné z výše uvedeného rozsudku.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Z hlediska koncepce řešení dopravy v rámci ZÚR Středočeského kraje nemá tento fakt relevantní význam, z hlediska odborného konceptu řešení neovlivní. Problém je administrativní a ZÚR na něj nebudou reagovat.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>3b. Varianta D 056 a - (západní) je vedena na mnoha místech v těsné blízkosti stávající bytové zástavby. To je na příklad v úseku Fialka-Unhošť, který má zrušeno dodatečné povolení stavby a též úseku silnice II/201-Trojice, kde je zrušeno soudně územní rozhodnutí. Obdobně je tomu v místech obce jihovýchodní části Unhoště, Červený Újezd, Ptice a Svárov, všude však ne v malém rozsahu a navíc u zcela nové i rozestavěné bytové výstavby.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Stavba je v souladu s ÚPD obcí a v rámci porřízení ZÚR byla opětovně posouzena z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území včetně SEA a NATURA.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>3c. Ve variantě D056a je uvedeno v kap. F III str. 136 „Proto představuje větší riziko pro zhoršení kvality obytného prostředí“ a tím zhoršení zdraví obyvatel, což je skutečný stav věci. Přes toto skutečnosti nezákonně věc doporučuje k realizaci.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se zpracovává z hlediska 3 pilířů udržitelného rozvoje. Hodnocení je komplexní, a proto jeden argument nemůže být chápán jako rozhodující.</p>

<p>Stavba bude muset splnit zákonné hygienické normy. Pokud hrozí jejich překračování, budou již v rámci DÚR navržena kompenzační opatření.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>3d. Varianta D056a působí na zdraví obyvatel vlivem hluku z automobilového provozu na 123 rodinných domků, které jsou od středu silnice II/101 cca do 60 m v dotčených obcích Ptice, Červený Újezd, Svárov a Unhošť, tedy jde o negativní vliv na zdraví dotčených cca 400 až 450. obyvatel. Ve Variantě D 056 ( východní) nejsou v žádné uvedené obci ohrožení obyvatelé na svém zdraví hlukovou zátěží ze silnice II/101, uvedené v příložené situaci.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>U východní varianty je v kapitole F III. Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území konstatováno, že varianta D 056 b (východní ) by měla „menší vliv dopravy z obchvatu na obyvatelstvo, avšak větší zatížení dopravou při průjezdu napojovací komunikace Č. Újezdem“. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území bralo v úvahu i toto hledisko. Vzhledem k tomu, že Středočeský kraj jako investor přeložky neuvažuje v nejbližší době s realizací této stavby, byl koridor přeřazen do kategorie územní rezerva. Pokud se dokončí započatý proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí (EIA), bude možné v aktualizaci ZÚR využít i doporučení z tohoto podrobnějšího srovnání variant. Vymezení koridoru pro silnici II. třídy zůstává beze změny.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>3e. Dále je zcela nepravdivý údaj o intenzitě dopravy v uvedené lokalitě (Ptice) v hodnotě 4100 vozidel za 24 hodin, což je v rozporu s platným VÚC Pražský region, který uvádí intenzitu dopravy 11.000 vozidel za 24 hodin. Manipulace s intenzitami dopravy a tím i s hlukovou zátěží se v případě silnice II/101 stalo pravidlem, což je patrné z úseku Fialka - Unhošť, kde je v projektové dokumentaci uváděna intenzita dopravy 5864 vozidel za 24 hodin, a ve VÚC Pražském regionu pro rok 2015 intenzita dopravy uvedena 13.400 vozidel za 24 hodin. Z uvedené skutečnosti vyplývá, že se zpracovatelé dokumentací uchylují k libovolným manipulacím.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Z připomínky není zřejmé, kde se tento údaj vyskytuje, v dokumentaci ZÚR není uveden. Rovněž v dokumentaci ÚP VÚC Pražského regionu tyto údaje uvedeny nejsou. Údaje ze sčítání dopravy 2010 jsou následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• II/101 v úseku Úhonic – Ptice: 4872 všech vozidel za 24 hodin,</li> <li>• II/101 v úseku Unhošť – R6: 5723 všech vozidel za 24 hodin,</li> <li>• I/61 v úseku R6 – Kladno: 8 044 všech vozidel za 24 hodin.</li> </ul>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>3f. V daném případě musí být prioritní zdraví obyvatel, což jak je patrné ze všech výše uvedených skutečností, zdraví obyvatel a pohodu bydlení od Unhoště až k Ptícím naopak ohrožuje.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p>

<p>Cílem veřejně prospěšné stavby D056 je vymístění stávajícího průjezdu ze zástavby sídel, což v současné době představuje výrazná rizika hygienická i bezpečnostní. Navrhované řešení bude znamenat podstatné zmenšení těchto důsledků na obyvatelstvo.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Údaj v ZÚR – 2011 uvedený, že varianta „b“ je problematická, že prochází územím s VN je bezpředmětná, neboť trasa může být vedena v dostatečné vzdálenosti od VN, což je patrné ze situačních výkresů.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>U východní varianty je mimo jiné v kapitole F III. Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území konstatováno že její vedení, „je částečně problematické, jelikož prochází územím, kde je vedena řada koridorů inženýrských sítí (vysoké napětí, vysokotlaký plynovod)“.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Ochranné pásmo klášter Hájek, o němž se uvádí, že je pro variantu „b“ problematické, není pravdivé, což je patrné z vyjádření Národního památkového ústavu ze dne 24.1.2007, zn. NPÚ 321/313/2007.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>OP kláštera Hájek bylo uvažováno jako jedno z mnoha hledisek. Podmínky vyhlášení tohoto OP nadále platí a vyjádření NPÚ je nemohou změnit.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Řešit vadné umístění silnice aplikací protihlukových stěn, jak uvádí společnost Milota Kladno, a jak je též v ZÚR 2011 uvedeno, z hlediska negativního vlivu na ráz krajiny je nejen neodborné, ale i ekonomicky neúnosné.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Koridor pro vedení silnice II/101, úsek Rudná – Unhošť byl převzat do ZÚR z ÚP VÚC Pražského regionu. Koridor byl již dříve podrobně dopravně prověřován a posouzen ve variantách byl i v rámci Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území včetně SEA a NATURA. Výsledkem je vedení trasy podle základní varianty (a), která se jeví výhodnější. Vedení trasy silnice (var.a) kříží stávající silnici v prostoru mezi Ptice a Červeným Újezdem, a tak umožňuje velmi dobré napojení jednotlivých obcí. Variantní řešení (b) se severním objezdem Červeného Újezdu je problematické, jelikož prochází územím, kde je vedena řada koridorů inženýrských sítí (vysoké napětí, vysokotlaký plynovod) a dále zasahuje do OP lokality kláštera Hájek. Z dopravního hlediska variantní trasa (b) sice převádí průjezdnou dopravu zcela mimo zástavbu obcí, ale na druhou stranu neumožňuje vhodné napojení části území, což by mělo dopad na vyšší dopravní zatížení stávající trasy v zastavěném území obcí. Varianta (a) umožňuje lepší etapizaci výstavby a přímé napojení Svárova. Obě varianty odvádějí tranzitní dopravu mimo zastavěné území obcí Červený Újezd, Ptice a Úhonice, čímž dojde ke zlepšení stavu ovzduší v území podél stávajících průtahů těmito obcemi. Var. (a) prochází v těsnější blízkosti zástavby než var. (b), a dokonce se v některých případech roztroušené zástavby v okrajových částech obcí přímo dotýká. Proto představuje varianta (a) větší riziko pro zhoršení kvality obytného prostředí. Na druhou stranu, tato varianta umožňuje lepší dopravní obsluhu přilehlých obcí. Míra snížení dopravní zátěže v zástavbě dotčených obcí bude v této variantě nepřímě úměrná podílu</p>

cílové a zdrojové dopravy do těchto obcí na celkové dopravní zátěži. Rozdíly mezi variantami jsou však poměrně mírné, negativní dopady var. (a) lze omezit za předpokladu aplikace protihlukových opatření.

Z hlediska vlivu na ZPF jsou obě varianty hodnoceny jako rovnocenné. Realizace obou z uvažovaných variant bude spojena se zábořem ZPF vysoké kvality. Žádná z předkládaných variant nemá vliv na PUPFL. Z hlediska vodohospodářských poměrů jsou obě varianty srovnatelné, bez významnějšího vlivu. Ani v jedné variantě nemá záměr vliv na horninové prostředí.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny jsou obě z uvažovaných variant hodnoceny jako rovnocenné. Významné vlivy na sledované prvky v zájmu ochrany přírody a krajiny nebyly v měřítku hodnocení identifikovány.

Z hlediska kulturních a historických hodnot území jsou předložené varianty řešení hodnoceny rovněž jako rovnocenné, přestože východní varianta (b) prochází OP nemovité památky.

Vzhledem k tomu, že Středočeský kraj jako investor přeložky neuvažuje v nejbližší době s realizací této stavby, byl koridor přeřazen do kategorie územní rezerva. Pokud se dokončí započatý proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí (EIA), bude možné v aktualizaci ZÚR využít i doporučení z tohoto podrobnějšího srovnání variant. Vymezení koridoru pro silnici II. třídy zůstává beze změny.

#### **Občanské sdružení Zdravá krajina, Lešany 65, č.j. 086056/2011/KUSK**

1. připomínka:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Antonína Kučery (č. j. 087363/2011/KUSK)

Odůvodnění připomínky:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Antonína Kučery (č. j. 087363/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedeného Antonína Kučery (č. j. 087363/2011/KUSK)

#### **OS Zdravé životní prostředí, U Vrby 46, 190 11 Praha 9; Majitelé nemovitostí v Praze Běchovicích II, č.j. 098361/2011/KUSK**

1. připomínka:

Vzhledem k tomu, že návrh ZÚR ve svých předpokladech a odkazech nereflektuje aktuální situaci, protože v něm navržené koridory SOKP v částech dosud nerealizovaných úseků nenavazují na koridory v ZÚR Prahy požadujeme v souladu s Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o řídicích zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T a v souladu s požadavky uvedenými v PÚR posouzení regionální varianty vedení koridoru SOKP (viz příloha s komentářem).

Odůvodnění připomínky:

Návrh Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále ZÚR) obsahuje veřejně prospěšné stavby:

D001 Koridor silničního okruhu kolem Prahy; úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)

D003 Koridor silničního okruhu kolem Prahy; úsek D1 - Nupaky - Říčany - (Běchovice) (+1x MÚK)

D011 Koridor silničního okruhu kolem Prahy; úsek Březiněves (D8)-R10 (+1xMÚK)

jež mají být součástí chybějící části Silničního okruhu kolem Prahy (dále SOKP).

Výše uvedené koridory staveb jsou v ZÚR vymezeny v návaznosti na úseky SOKP, které byly v ZÚR hl. města Prahy zaneseny pod názvem:

Z/500 Pražský okruh (SOKP), úsek Březiněves - Horní Počernice

Z/502 Pražský okruh (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves

Z/503 Pražský okruh (SOKP), úsek Běchovice - D1

Koridory staveb Z/500, Z/502 a Z/503 byly ze ZÚR hl. města Prahy vymazány na základě rozsudků Nejvyššího správního soudu.

Koridor stavby Z/502 byl vymazána dne 20. 5. 2010 rozsudkem NSS č.j. 8Ao 2/2010 - 644 a koridory staveb Z/503 a Z/500 dne 27. 1. 2011 rozsudkem NSS č.j. 7 Ao 7/2010-133. Tyto části koridorů SOKP vedoucí po území hl. m. Prahy byly zrušeny z řady důvodů, mimo jiné pro nedostatečné posouzení vlivů plánovaného SOKP na jednotlivé složky životního prostředí, pro neposouzení kumulativních a synergických vlivů a pro neposouzení přivaděčů a mimoúrovňových křižovatek.

Vzhledem k výše uvedené aktuální skutečnosti, že koridor nadmístního významu pro SOKP není v ZÚR hl. m. Prahy vymezen a v souladu se stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. uplatňujeme k návrhu ZÚR včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území následující připomínky k záměru č. (116) koridor SOKP, který je součástí systému transevropských dálnic TEN-T a IV. multimodálního koridoru Berlín - Praha - Istanbul a který je vymezen veřejně prospěšnými stavbami č. D001, D003, D011, (uveden v části 4. „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu“, bod 4.1.1.1 „Silniční doprava“):

Dne 20. 7. 2009 byla vládním usnesením č. 929 schválena Politika územního rozvoje (dále PÚR), Podle § 31 odst. 4 stavebního zákona je PÚR závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území, PÚR ovšem mimo jiné přebírá požadavky na komunikace sítě TEN-T uvedené v Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. 7. 1996 č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, se změnami ze dne 29. dubna 2004 pod číslem 884/2004/ES, kde se specifikují požadavky na transevropské komunikace systému TEN-T, jehož součástí je i Pražský okruh (SOKP): např. bezpečnost a spolehlivost provozu, plynulost dopravy, vliv na životní prostředí, zásadu umísťování do tras, které musí mít hlavní sídelní útvary, nevhodnost míšení tranzitní a vnitroměstské dopravy.

Požadavky rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady na umísťování hlavních komunikací silniční sítě TEN-T byly upřesněny v Corrigendu českého překladu Rozhodnutí č. 1692/96 Evropského parlamentu a Rady (viz Úřední věstník EU, L233/36 z 26. 8. 2006), kde je uvedeno na straně 367, čl. 9, odst. 1. druhá odrážka: „míjejí hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti“ (ve smyslu míjení hlavních městských aglomerací - jak plyne z Návrhu corrigenda (Brusel, 16-01-2006 ENV.D.3/MN/kp D(2005) 26518).

Toto rozhodnutí se prostřednictvím odkazů v PÚR stalo závazným i pro procesy týkající se územního plánování.

Politika územního rozvoje stanoví mimo jiné tzv. republikové priority. V těch se uvádí:

## „2.2 Republikové priority

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006).

Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení."

Návrh koridoru SOKP v ZÚR a v ZÚR předpokládané navazující úseky na území Prahy nejsou voleny tak, aby byly umístěny v dostatečném odstupu od obytné zástavby, aby mijely hlavní sídelní útvary.

Jak vyplývá z mapových podkladů, koridor navrhované trasy SOKP prochází přes území s obytnou zástavbou nebo v jejich těsné blízkosti (Horoměřice, Suchdol, Čimice, Dolní Chabry, Zdiby, Březiněves, Dáblice, Třeboradice, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Vinoř, Satalice, Černý most, Horní a Dolní Počernice, Běchovice, Dubeč).

Vzhledem k tomu, že návrh ZÚR ve svých předpokladech a odkazech nereflexuje aktuální situaci, protože v něm navržené koridory SOKP v částech dosud nerealizovaných úseků nenavazují na koridory v ZÚR Prahy požadujeme v souladu s Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o řídících zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T a v souladu s požadavky uvedenými v PÚR posouzení regionální varianty vedení koridoru SOKP (viz příloha s komentářem).

### **Vypořádání připomínky:**

Koridor SOKP je dlouhodobě sledován v územně plánovací dokumentaci pořizované krajem. V případě, že se přibližuje ke stávající zástavbě, jsou v úrovni projektu a dokumentace EIA navrhována příslušná opatření omezující negativní vliv stavby na okolí. Návrh těchto opatření není předmětem ZÚR.

Posouzení tzv. „regionální varianty“, není možné vzhledem k úrovni jejího zpracování. Regionální varianta neobsahuje komplexní řešení včetně propojovacích komunikací ke kompaktnímu území Prahy. Nelze ji proto srovnávat se současným vedením SOKP.

Územně plánovací dokumentace na území sousedních krajů (hlavního města Prahy a Středočeského kraje) je v různých fázích rozpracovanosti, přesto je třeba dlouhodobě sledované záměry respektovat v obou dokumentacích.

V intenzivně urbanizovaných územích, kterým je rozvojová oblast Praha, obdobně jako v jiných evropských metropolitních regionech prochází nadřazené trasy silniční sítě těmito územími, samozřejmě mimo souvisle zastavěná území měst. Příměstské území Prahy i její některé vnější části vykazují ve srovnání s jinými evropskými aglomeracemi výrazně menší hustotu zalidnění. Přiblížení trasy k některým částem osídlení se nedá při návrhu takové trasy vyhnout. V případě potřeby jsou v konkrétních lokalitách v úrovni DÚR navrhována (i na základě doporučení EIA) opatření k vyloučení nebo omezení možných negativních důsledků záměrů.

### **2. připomínka:**

Dále namítáme, že v ZÚR Středočeského kraje nebyly řádně posouzeny vlivy na životní prostředí výše uvedených částí SOKP: D001, D003 a D011. V rozporu se stanoviskem MŽP pak nebyla posouzena varianta vedoucí na severu Prahy po území Středočeského kraje. Dle našeho názoru by samozřejmě měla být posouzena i varianta kompletně Regionální - v Středočeském kraji - tedy i na východě Prahy - viz výše a viz přílohy.

### **Vypořádání připomínky:**

Všechny uvedené VPS byly řádně vyhodnoceny Vyhodnocením vlivů na životní prostředí včetně SEA a NATURA, a to i v případě, že byly bez věcné změny převzaty v souladu s § 187 odst.2 ze schválených ÚPVÚC. V tomto případě byla prověřena jejich aktuálnost a hledisko nadmístního významu (viz kap. 4.4.1.1. Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu textu Odůvodnění ZÚR).

Tzv. regionální varianta SOKP představuje nesystémové a nekomplexní řešení zejména z těchto důvodů:

1. Podstatná část zatížení okruhu je generována nikoliv nadregionálními tranzitními vazbami, ale aktivitami na území hl. m. Prahy, zejména uvnitř SOKP ve sledované podobě. Území hl. m. Prahy má uvnitř SOKP velký rozsah transformačních ploch (např. v oblasti Vysočan). Jejich žádoucí využití se promítne i do indukce dopravních vazeb na SOKP.
2. Menší část aktivit je vně okruhu, avšak v jeho dobré dostupnosti většinou stávajícími radiálami. Jsou to zejména logistické areály při některých radiálách (D, R). Jejich poloha vně okruhu umožňuje dobrou dostupnost k cílům (kde je realizována spotřeba) uvnitř tohoto území.
3. Uvnitř okruhu jsou terminály metra (Zličín, Černý Most, Letňany) a budoucí Písnice (resp. Jesenice), které umožňují zachycení jak IAD, tak přestupu z autobusové dopravy.
4. Uvnitř okruhu jsou rovněž nejvýznamnější komerční zóny (Letňany, Zličín, Čestlice, Černý Most), které indukují mimořádně velké objemy přepravních vazeb. Zásobování „z venku“, návštěvnost z větší části z kompaktního území Prahy, kde je podstatná část obyvatel metropolitního regionu.
5. Poloha okruhu umožňuje rozváděcí efekty k cílům/zdrojům uvnitř a tedy omezení tlaku na radiální trasy uvnitř okruhu.
6. Relativně vysoká četnost MÚK a jejich dostupnost na okruhu vede k omezení tranzitních vazeb přes vnitřní území.
7. Role tzv. aglomeračního okruhu (AO) je především ve významu přiváděčů sídel na radiální trasy (D, R, I. tř.). Vzhledem k většině úrovněvých křižovatek AO umožňuje přístup okolních obcí (to v případě komunikace kategorie R není možné). V Pražském regionu v podstatě jediným významným zdrojem/cílem širších vazeb je největší středočeské město Kladno.
8. Průchodnost území v tzv. regionální variantě je velice problematická. V některých případech byla náročná i stabilizace vedení podstatně méně konfliktní silnice kat. II. tř., které tvoří převažující část AD. Využití stávajících MÚK na AO s radiálami (D, R) téměř není možné (a to ani po přestavbě) pro SOKP.
9. „Zlepšovací“ návrh neřeší radiální vazby od oddáleného SOKP, které by ve většině případů znamenaly 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.
10. Námět znamená znehodnocení stávající trasy SOKP na východě města (s vazbou na Zličín), která v letošním roce umožní vysočanskou radiálou a

<p>trasou Kbelské propojení radiál I/12, D11, R10 a D8.</p> <p>11. Oddálení SOKP by výrazně snížilo jeho využívání, důsledkem by bylo přetěžování MO a dalších komunikací v kompaktním území Prahy.</p> <p>12. Srovnávat náklady projektově ověřené trasy s vysokým rozsahem „kompenzačních“ opatření s ideovým (neprověřeným) námětem, kde tyto souvislosti nejsou zahrnuty je neprofesionální. Pro hodnocení jsou významné faktory účinnosti komplexního systému, za ten předkládaný námět (reflektující určité parciální zájmy) nelze považovat.</p>
<p><b>Pavel Palas, Jindřiška Palasová, Únětice 186, 252 62, č.j. 087012/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka: (pozn.: připomínky se týkají části 4. „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PUR a vymezení ploch a koridorů krajského významu“, bod 4.1.1.4 „Letecká doprava“ k záměrům uvedeným v bodech (132) - (134))</p> <p>Požadujeme dopracovat ZÚR v souladu se zadáním zásad územního rozvoje schválených usnesením zastupitelstva č. 38-26/2008/ZK a respektovat v ZÚR připomínky a požadavky k zadání a návrhu ZÚR.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>nebyly stanoveny podmínky pro využití ploch a koridorů nadmístního významu, nebyly popsány a vyhodnoceny zjištěné a předpokládané vlivy na ŽP, zejména neodstranitelná hluková zátěž v obydlených územích překračující hygienické limity</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR stanovují v odst.133 pro územní plánování – v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, rozvoj obcí navrhovat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru.</p> <p>ZÚR navrhuji v odst. 134 na základě doporučení SEA prostorová či projektová specifická opatření v případě plochy (VPS D300) pro rozvoj letiště Praha - Ruzyně - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby dotčených sídel na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.</p> <p>Záměr byl převzat bez věcné změny do návrhu zásad územního rozvoje projednaných s dotčenými orgány.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>nebyly prověřeny možnosti využívání dalších letišť, ZÚR nesplnily jeden ze základních úkolů při navrhování nadmístních záměrů</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p><i>Poznámka:</i>  PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.</p> <p>Varianty rozvoje letišť ve Středočeském kraji byly v minulosti několikrát sledovány, žádná z ověřovaných lokalit neumožňovala rozvoj, který by nahradil</p>

letišť Praha – Ruzyně.

**Odůvodnění připomínky:**

zásadní koncepční pochybení v návrhu ZÚR, pořizovatel nevyjasnil požadavky na rozsah letišť, jejich stávající i požadované budoucí kapacity, nezabýval se maximální možnou kapacitou s ohledem na únosnost území a zdraví obyvatel v okolí, v dalším stupni UPD již nelze řešit koncepční opatření,

**Vypořádání připomínky:**

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

ZÚR zpřesňují rozvoj Letiště Praha Ruzyně, který se projeví částečně na území Středočeského kraje vymezením plochy (VPS D300) pro rozvoj areálu letiště. ZÚR stanovují pro územní plánování: v odst. (133) v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, rozvoj obcí navrhovat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy).

Dokumentace SEA navrhla prostorová opatření převzatá do ZÚR, které je třeba uplatňovat a realizovat na úrovni ÚP obcí. ZÚR navrhuje příslušná opatření jen v podrobnosti, která odpovídá úrovni této dokumentace. V ZÚR jsou stanovena tato opatření:

(134) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA prostorová či projektová specifická opatření v případě plochy pro rozvoj letiště (VPS D300) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby dotčených sídel na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.

(191) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA následující společná projektová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury:

a) vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou
- rozšiřování letišť
- železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou
- výstavba nových energetických zdrojů

**Odůvodnění připomínky:**

pořizovatel neřešil ani využití letišť, celkový požadavek potřebných kapacit pro leteckou dopravu a jejich pokrytí v jednotlivých lokalitách jsou nadále neznámé, přestože jsou na území kraje reálné záměry na rozvoj letecké dopravy v dalších lokalitách,

**Vypořádání připomínky:**

V kapitole 4.4.1. Plochy a koridory dopravy v odstavcích "Letecká doprava" je odůvodněna koncepce letecké dopravy včetně komentářů k jednotlivým letištím. Plocha (VPS D300) pro rozvoj areálu letiště pro letiště Praha Ruzyně byla převzata z ÚPVÚC bez věcné změny.

<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>nebyla prověřena aktuálnost záměru</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p><i>Poznámka:</i>  <i>PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.</i></p> <p>V souladu s § 187 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. byla prověřena aktuálnost záměru rozšíření letiště Praha – Ruzyně. Záměr rozšíření letiště Ruzyně je v současné době stále aktuální, neboť se jedná o jediné významné mezinárodní letiště v České republice. Záměry rozšíření letiště neznamenaají jen možnost zvýšení jeho kapacity, ale současně sledují zvýšení bezpečnosti leteckého provozu a snížení souhrnných negativních vlivů na obyvatelstvo.</p>
<p>2. připomínka:</p> <p>Návrh ZÚR nesplnil požadavek uvedený ve schválené PÚR ČR z roku 2008, která ukládá úkol řešit dopady rozvoje letiště Praha-Ruzyně na územní rozvoj dotčených obcí. Požadujeme doplnit do ZÚR konkrétní a reálná řešení dopadů rozvoje letiště.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Koncepční opatření nebyla uplatněna ani požadována</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V kapitole 7. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí je v části Prostorová opatření uvedeno: Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300) řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.</p> <p>Dále pak v části Projektová opatření – společná:</p> <p>Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>rozšiřování letišť (zejména hluk, ale i znečištění ovzduší).</li> </ul> <p>Ochrana zdraví obyvatelstva je zajišťována právními předpisy v oblasti ochrany veřejného zdraví. Je mimo kompetence zpracování ZÚR.</p> <p>V kapitole 7 jsou uvedena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů. Tato opatření jsou formulována s cílem komplexně postihnout celé spektrum identifikovaných negativních vlivů. Za účelem minimalizace či vyloučení vlivů k jejichž vzniku může dojít u více záměrů resp. je vznik těchto vlivů vždy s realizací dané skupiny záměrů (dopravní a technické záměry) spojen. Pro tento „typ“ vlivů byla formulována opatření společná. Pro plochy a koridory, jejichž hodnocením byly identifikovány vlivy, které lze územně identifikovat byla navržena opatření specifická.</p>

Kapitola 7. je shrnutím opatření, která jsou uvedena pro každou z hodnocených ploch a koridorů v přílohové části, tabelárním hodnocení ploch a koridorů (komentář SEA). V tabulkách sestavených pro jednotlivé plochy a koridory je uvedeno opatření SEA vztahující se k danému záměru (v případě, že byly identifikovány potenciálně negativní vlivy).

V měřítku zpracování SEA nelze navrhovat opatření technická. Dokumentace SEA uvádí hodnocení ploch/ koridorů a celkové koncepce ZÚR. Konkrétní technická opatření musí být navržena v rámci hodnocení záměrů v rámci zpracování dokumentace EIA a při vymezování ploch/koridorů na úrovni navazující ÚPD (podmínka je uvedena rovněž v tabelárním hodnocení ploch/koridorů (příloha č.2).

Kapitola 10 dokumentace SEA obsahuje stručné shrnutí výsledků hodnocení netechnického charakteru.

Odůvodnění připomínky:

nebyly vymezeny dopady rozšířeného provozu letiště, ze ZÚR není zřejmé, které obce budou dotčeny a jak

**Vypořádání připomínky:**

Dopady provozu letiště ZÚR berou v úvahu stanovením opatření v územích dotčených obcí (úkoly pro územní plánování obcí). Konkrétní a reálná opatření budou navržena v rámci dokumentace EIA a DÚR.

PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD) Letiště Praha Ruzyně. S ohledem na úkol pro územní plánování stanovený pod písm. a) v tomto čl. zní čl. 132 ZÚR: „ZÚR zpřesňují rozvoj Letiště Praha Ruzyně, který se projeví částečně na území Středočeského kraje vymezením plochy (VPS D300) pro rozvoj areálu letiště“.

V odst. (133) ZÚR stanovují pro územní plánování – „v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, zejména rozvoj obcí Jeneč, Hostivice a Horoměřice navrhovat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy) se nahradí formulací „ZÚR stanovují pro územní plánování – v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy v důsledku dostavby dráhového systému, zejména v obcích Jeneč, Hostivice a Horoměřice navrhovat rozvoj obcí tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy).“

Odůvodnění připomínky:

výčet obcí uvedených v bodě (133) je zjevně nesprávný, dopady provozu letiště stávajícího i rozšířeného se dotknou mnohem většího počtu obcí na území kraje

**Vypořádání připomínky:**

V odst. (133) ZÚR stanovují pro územní plánování – „v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, zejména rozvoj obcí Jeneč, Hostivice a Horoměřice navrhovat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy) se nahradí formulací „ZÚR stanovují pro územní plánování – v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy v důsledku dostavby dráhového systému, zejména v obcích Jeneč, Hostivice a Horoměřice navrhovat rozvoj obcí tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy).“

Stávající provoz letiště se dotýká i dalších obcí Kněževes, Dobrovíz, Tuchoměřice, Hostouň.

Podkladem pro případnou úpravu problematiky v rámci aktualizace ZÚR budou vyhlášena nová ochranná hluková pásma.
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>pro nejvíce dotčené obce ležící mezi paralelními drahami je stanovena podmínka „nerozšiřoval plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví směrem k letovému koridoru" v bodě (133) zjevně neproveditelná, podmínka je zjevně nedostatečná i ve vztahu k ostatním obcím v okolí letiště</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Stanovená podmínka je nezbytná vzhledem k tomu, že zajištění letecké dopravy nemá na území Středočeského kraje jinou odpovídající variantu a letiště Praha Ruzyně v tomto prostoru existuje již několik desítek let včetně současného dráhového systému.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>není naprosto zřejmé, kolika obcím se podmínka uvedená v předchozím bodě dotýká, výčet obcí je neúplný, délka letových koridorů je pravděpodobně v řádu desítek kilometrů, navíc nejsou vyznačeny, podmínka je bez uvedení okruhu adresátů nesplnitelná a neurčitá, pro další stupně ÚPD nesmyslná, obce nemohou plánovat rozvoj,</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Jedná se zejména o obce Jeneč, Hostivice a Horoměřice. Podkladem pro případnou úpravu problematiky v rámci aktualizace ZÚR budou vyhlášena nová ochranná hluková pásma.</p> <p>Stávající provoz letiště se dotýká i dalších obcí Kněžves, Dobrovíz, Tuchoměřice, Hostouň.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>prostorová opatření požadovaná v dalších stupních ÚPD jsou u tohoto typu záměru, zasahujícího i na území Prahy a na území mnoha obcí, realizovatelná zejména na stupni ZÚR, ale v návrhu nejsou uplatněna</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Prostorová opatření je třeba uplatňovat a realizovat na úrovni ÚP obcí. ZÚR navrhuje příslušná opatření jen v podrobnosti, která odpovídá úrovni této dokumentace.</p> <p>Dokumentace SEA navrhla prostorová opatření převzatá do ZÚR, které je třeba uplatňovat a realizovat na úrovni ÚP obcí. ZÚR navrhuje příslušná opatření jen v podrobnosti, která odpovídá úrovni této dokumentace. V ZÚR jsou stanovena tato opatření:</p> <p>(134) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA prostorová či projektová specifická opatření v případě plochy pro rozvoj letiště (VPS D300) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby dotčených sídel na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.</p> <p>(191) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA následující společná projektová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury:</p> <p>a) vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o</p>

následující záměry:

- silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou
- rozšiřování letišť
- železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou
- výstavba nových energetických zdrojů.

Odůvodnění připomínky:

projektová řešení jsou v případě nevymezení celorepublikového záměru na stupni PÚR nebo ZÚR omezena až znemožněna neznalostí zadání - rozsahu záměru, který má být realizován,

**Vypořádání připomínky:**

V době zpracování ZÚR se vycházelo z dostupných podkladů (například generel rozvoje letiště Praha – Ruzyně, dokumentace EIA). V této úrovni (dokumentace ZÚR) nelze kvantifikovat možné negativní důsledky leteckého provozu, neboť ty vyplývají z řady faktorů, včetně technologických a organizačních.

Odůvodnění připomínky:

Požadavky ZÚR jsou zcela nevyvážené, omezující podmínky směřují k obcím, zatímco provoz letiště není žádným způsobem omezen ani vymezen.

**Vypořádání připomínky:**

Stanovené požadavky jsou nezbytné vzhledem k tomu, že zajištění letecké dopravy nemá na území Středočeského kraje jinou odpovídající variantu a letiště Ruzyně v tomto prostoru existuje již několik desítek let (uvedení do provozu 1937). Současný dráhový systém je z roku 1963.

3. připomínka:

Návrh ZÚR nesplňuje požadavky vymezené stavebním zákonem v § 36, odst. (3):

ZÚR v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Zpřesnění nebylo provedeno, požadujeme upřesnění a vymezení záměru, aby bylo možné posoudit dopady na rozvoj okolních obcí a zdraví obyvatel a rozhodnout o přijatelnosti záměru v daném území.

Odůvodnění připomínky:

ZÚR zpřesňuje záměr jednou větou v bodě (132), která rozšíření letiště žádným způsobem neupřesňuje, nejsou zde uvedeny podmínky ani rozsah provozu, délky drah, dotčená území, text v ZÚR nelze považovat za zpřesnění a rozvíjení PÚR 2008

**Vypořádání připomínky:**

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha*

<p><i>Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.</i></p> <p>V rámci podrobnosti odpovídající dokumentaci ZÚR budou doplněny základní údaje o záměru.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>ve výkresové části jsou uvedeny pouze plochy pro leteckou dopravu, bez vyznačení oblastí dotčených hlukem</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Nové ochranné pásmo odpovídající navrhovanému dráhovému systému není dosud vyhlášeno. Stávající hlukové pásmo bude do koordinčního výkresu doplněno.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>nebyla provedena koordinace záměru s Hl. m. Prahou zejména ve vztahu k dotčeným územím a parametry drah</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Rozsah plochy pro rozvoj letiště v ZÚR odpovídá záměrům jeho rozvoje a byl koordinován s hl.městem Prahou. Jen malá část rozvojové plochy je na území Středočeského kraje.</p>
<p><b>4. připomínka:</b></p> <p>Návrh ZÚR nesplňuje požadavky vymezené stavebním zákonem v § 187, odst. 2), rovněž bod m) zadání Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (schváleno zastupitelstvem pod č. Usnesení 38-26/2008/ZK) "Do ZÚR budou převzaty VPS ze „schválených ÚP VÚC, které splňují kritéria regionální významnosti a aktuálnosti" nebyl splněn. Součástí návrhu ZÚR je záměr na realizaci veřejně prospěšné stavby pod ozn. D300 na rozšíření letiště Praha Ruzyně, který je označen jako převzatý z ÚP VÚC Pražského regionu. Tento záměr není aktuální, v ZÚR nebylo provedeno prověření jeho aktuálnosti a nebyla provedena koordinace s Hl. m. Prahou. Vzhledem ke změnám v záměru i v území proti stavu v době přípravy a schvalování ÚP VÚC požadujeme zařadit záměr mezi záměry nově navrhované a provést řádné vymezení a posouzení jeho dopadů na okolí letiště včetně prověření koncepčních opatření ve vztahu k dalším letištím a odůvodnění nezbytných kapacit pro leteckou dopravu z hlediska potřeb CR.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>nebyla prověřena aktuálnost a rozsah záměru vymezeného v ÚP VÚC ve vztahu k současně navrhovaným parametrům drah a rozsahu ochranných pásem jasně vymezených v dokumentaci EIA</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p><i>Poznámka:</i>  <i>PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.</i></p> <p>Aktuálnost a rozsah záměru byl prověřen. Rozsah plochy pro rozvoj letiště v ZÚR odpovídá záměrům jeho rozvoje a byl koordinován s hl.městem Prahou.</p>

<p>Do koordinčního výkresu ZÚR budou v rámci aktualizace převzata nová ochranná pásma po jejich vyhlášení.</p> <p>V rámci pořízení ZÚR bylo provedeno Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně dokumentace SEA a vyhodnocení NATURA. Převzaté záměry ze schválených ÚP VÚC i záměry nové byly vyhodnocovány stejně.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>ZÚR v odůvodnění předpokládají prodloužení stávající dráhy VPD 06/24 o 385 m směrem na Jeneč, toto prodloužení dráhy západním směrem není u tohoto celorepublikového záměru uvedeno v PÚR a není ani uvedeno v projednávané dokumentaci EIA na rozšíření letiště z roku 2009</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V ZÚR je v odůvodnění uvedena informace o prodloužení stávající dráhy VPD 06/24, která nebyla předmětem vyhodnocení EIA. Systémově nesouvisí s paralelní drahou. V kapitole 4.4.1.2. Plochy a koridory nadmístního významu bude prodloužení stávající dráhy opraveno na 4000m, místo původních 4100m.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>ZÚR v odůvodnění uvádějí u nové paralelní dráhy délku 3 200m, která je sice v souladu s údaji v ÚP VÚC, ale je ve zjevném rozporu s délkou uváděnou v dokumentaci EIA z roku 2009, další údaje popisující rozšířené letiště ZÚR neobsahují</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Pro ZÚR je podstatná plocha pro realizaci celého záměru. Přesné údaje o délkách mají orientační charakter a jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR. Uvedený údaj bude opraven tak, aby byl aktuální – na 3 550m.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>dopady záměru na rozšíření letiště jsou ve výkresové dokumentaci ÚP VUC vymezeny ve formě limitů využití území, jsou vyznačena ochranná pásma a hlukové izofony; tyto limity nebyly převzaty a ZÚR nestanovily žádné limity.</p> <p>Limity uvedené v ÚP VÚC jsou navíc ve zjevném rozporu s projednávanou dokumentací EIA z roku 2009, jsou vymezeny patrně pro zcela jiný rozsah provozu a nelze je převzít bez vyjasnění zjevných rozporů mezi Středočeským krajem a Prahou, Rozdíl v limitech území mezi ÚP VÚC, dokumentací EIA a např. Konceptem ÚP Prahy je v řádu km</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhovat.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Nové limity se provozovatel ani nepokusil stanovit, což je pochopitelné s ohledem na v textu ZÚR přímo konstatovanou neznalost budoucího provozu,</p>

**Vypořádání připomínky:**

V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhopat. Stávající hlukové pásmo bude do koordinačního výkresu doplněno.

**Odůvodnění připomínky:**

Neprovedení koordinace se ZÚR Hl. m. Prahy, ÚP a konceptem ÚP Hl. m. Prahy i s posuzovanou dokumentací EIA na rozšíření letiště (předkládanou provozovatelem letiště) je zcela zjevné z popisů záměru i z výkresové dokumentace (např. limity využití území)

**Vypořádání připomínky:***Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Rozsah plochy pro rozvoj letiště v ZÚR odpovídá záměrům jeho rozvoje a byl koordinován s hl.městem Prahou. V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhopat. Stávající hlukové pásmo bude do koordinačního výkresu doplněno.

**Odůvodnění připomínky:**

Záměr D300 převzatý z ÚP VÚC neodpovídá aktuálnímu stavu území, platné ÚPD Hl. m. Prahy:

- v území potenciálně zasaženém hlukem (ze ZÚR nelze posoudit) se nalézá od roku 2009 oblast Natura 2000, potenciálně zasažená dalším záměrem D001,
- letiště Praha - Ruzyně není vymezeno v platných Zásadách územního rozvoje Hlavního města Prahy, tedy na úrovni ÚPD odpovídající řešení tras nadmístních celorepublikových záměrů, paralelní dráha není zahrnuta ani v platném ÚP Hl.m.Prahy,
- od doby zpracování ÚP VÚC došlo v okolních obcích k zásadnímu rozvoji obytné zástavby a to nejen v prostoru nové dráhy, ale i mezi dráhami a pod stávající dráhou, podmínky v území se podstatně změnily
- probíhají přípravy na zřízení mezinárodního letiště ve Vodochodech (projednává se dokumentace EIA), koncepční otázka Kolik drah a s jakou kapacitou v okolí Prahy ČR potřebuje a na co?, nebyla řešena v ZÚR ani v ÚP VÚC, jedná se o zjevně nedorozhodné nové koncepční skutečnosti v území a v ÚPD,
- v souvislosti se záměrem D300 nebyl v ZÚR ani v ÚP VÚC zohledněn princip proporcionality zátěže jednotlivých obcí při řešení nadmístní mezinárodní přepravy v okolí Prahy - do jednoho území je současně umístována paralelní dráha mezinárodního letiště v Ruzyni s neomezeným provozem a tranzitní komunikace mezinárodního významu.

Nutno konstatovat přetrvávající chaos a nepořádek v ÚPD na všech stupních a obou krajích.

**Vypořádání připomínky:***Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Vyhodnocení vlivů na NATURA ZÚR obsahují.

Dokumenty se zpracovávají koordinovaně, avšak jejich harmonogram vydání je rozdílný.

Od doby schválení ÚP VÚC Pražského regionu (2006) měly být územní plány obcí upraveny do souladu s nadřazenou dokumentací.

ZÚR nenavrhují územní rozvoj areálu letiště Vodochody. I případný rozvoj letiště Vodochody nebude mít významný vliv na budoucí využití letiště Praha – Ruzyně.

U silniční dopravy je vliv hluku na obyvatelstvo řešen technickými opatřeními (tunelové úseky, či jiná opatření). Hluk z letiště se bude zmenšovat v souvislosti s vývojem nových technologií. Určitá kumulace využití území pro dopravní a technickou infrastrukturu je důsledkem mimořádného rozvojového potenciálu i atraktivity Prahy a příměstského prostoru. Udržitelný rozvoj území je posuzován nejen z hlediska přírodního pilíře, ale i ekonomického a sociálního.

#### 5. připomínka:

Nebylo provedeno řádné vyhodnocení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel, požadujeme přepracovat vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dále jen VVŽP)

#### Odůvodnění připomínky:

V příloze vyhodnocení vlivů na ŽP (VVŽP) č. 2.1.

- oblast zasaženou hlukem z letiště Praha - Ruzyně nelze ze ZÚR, VURÚ ani z VVŽP zjistit, toto území nebylo žádným způsobem lokalizováno a jedná se o hrubý nedostatek ZÚR vedoucí k nemožnosti posoudit synergické negativní vlivy s ostatními záměry (železnice, komunikace)
- tvrzení, že není překryv s oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší není ničím doloženo, oblast ovlivněná provozem není vyznačena ani popsána, a nelze tedy činit žádné závěry,
- dotčeno mnohem více obcí než je uvedeno v ZÚR, rozšíření provozu se dotkne zcela jednoznačně více obcí,
- kritérium počet dotčených obyvatel není správné, provoz se přesouvá do míst, kde je zdraví ohroženo, pořizovatel nečiní rozdíl mezi ohrožením zdraví a rušením, na stejnou úroveň klade celoroční provoz bez omezení nočních letů s jednoměsíčním provozem s omezeným nočním provozem a po zbytek roku jen v případě meteorologický důvodů a bezpečnosti provozu s vyloučením nočního provozu. Srovnání pouhých počtů obyvatel je vzhledem ke zdravotním rizikům zcela nepřijatelné, srovnávat rušení s ohrožením zdraví je zcela zavádějící,
- provoz na dráze 13/31 bude nadále pokračovat, pouze se omezí provoz v případě oprav drah, důkazem je OHP v okolí 13/31 beze změny (viz EIA).

#### Vypořádání připomínky:

V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být

provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA. Popsány byly vlivy na sledované složky životního prostředí, které lze v měřítku zpracování SEA identifikovat, a které lze v souvislosti s využitím vymezené plochy předpokládat.

Informace o oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší jsou převzaty z Věstníku MŽP ČR, kde jejich vymezení pravidelně aktualizováno. Konstatování se týká oblasti, ve které je plocha pro letiště vymezena.

Posouzení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno v kapitole 5.11, příloze číslo 3 a výkrese č.6 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA je hodnocením koncepčním, počet obyvatel ovlivněných využitím vymezené plochy pro leteckou dopravu musí být stanoven na úrovni zpracování dokumentace EIA ve smyslu zákone č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů resp. dokumentace HIA.

Odůvodnění připomínky:

Nebylo provedeno posouzení kumulativních a synergických vlivů

V části VVŽP 5.11 Hodnocení kumulativních vlivů na životní prostředí je uvedeno:

„Hodnocení SEA poskytuje příležitost pro hodnocení ekologických aspektů v širších souvislostech, umožňuje posouzení kumulativních a synergických vlivů... Hodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo provedeno na základě syntetického hodnocení záměrů předložených v ZÚR Stčk, vyhodnocení míry jejich vlivu na sledované složky životního prostředí a identifikace území, ve kterých je možné předpokládat působení těchto vlivů. Identifikované kumulativní a synergické vlivy jsou prezentovány v tabelárním přehledu v příloze 3 a graficky znázorněny ve výkrese č. 6.“

Působením kumulativních a synergických vlivů budou nejvýznamněji dotčena území, kde je navrhován větší počet záměrů. Obecně se jedná o území při hranici hlavního města Prahy a území v okolí významných sídelních center, které jsou i v současné době silně ovlivněna antropogenními vlivy a v důsledku realizace navrhovaných záměrů bude intenzita jejich působení ještě zesílena, případně oblasti, do kterých jsou umístěny záměry spojené s významnými vlivy.“ Následuje pouze komentář o vlivech záměrů na půdu, odtokové poměry, krajinný ráz, fragmentaci krajiny, ovzduší. Přes výše uvedená tvrzení je nutné konstatovat, že posouzení synergických a kumulativních jevů (SKJ) nebylo provedeno protože:

- v kapitole 5.11 není uveden žádný případ záměrů, které vyvolají SKJ, není signalizován žádný konkrétní problém související s SKJ,
- přímo v území, které zpracovatel obecně vymezil jako při hranici Prahy a uvedl, že zde bude intenzita působení vlivů zesílena, navrhuje ZÚR do stejného území umístit SOKP a současně rozšířit letiště s plošným neodstranitelným dopadem na okolí v rozsahu desítek km<sup>2</sup>. VVŽP, část 5.11 tento souběh záměrů neidentifikovaly, neupozornily na nebezpečí, nepožadovaly prostorová opatření, nevymezily rozsah takto devastovaného území,... –
- příloha č. 3 VVŽP neobsahuje přehled případů, kdy dochází k SKJ u navrhovaných, převzatých záměrů nebo stávajících staveb (nejedná se o tabulku s uvedením záměrů, u jejichž vlivů dochází v daném území ke spolupůsobení na konkrétní složku ŽP, ale o pouhý přehled jednotlivých záměrů s uvedením složek, které významným způsobem ovlivňují. Takto je to i prezentováno ve výkrese 6, viz dále, kde jsou vyznačeny pouze významné vlivy jednotlivých staveb na jednotlivé složky ŽP) v příloze 3 se nejedná o prezentaci SKJ,
- výkres č. 6 Podklad pro vyhodnocení SKJ obsahuje pouze výčet jednotlivých záměrů, na výkrese není vyznačen ani jediný případ, kdy dochází k SKJ, ve výkrese č. 6 se nejedná o prezentaci SKJ, ale v nejlepším případě o podklad pro provedení SKJ.

Nebylo provedeno posouzení synergických vlivů záměrů umístovaných do téhož území (okruh, letiště, železnice), deklarované příležitosti, syntetika,

<p>aspekty a širší souvislosti při posuzování SKJ nebyly využity, kapitola 5.11 je ve smyslu posouzení SKJ zcela nedostatečná, požadujeme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stanovit a v rámci VVŽP posoudit kapacitu provozu letiště nebo stanovit únosné zatížení území v okolí letiště ve formě regulace provozu a to zejména z hlediska vlivů na zdraví;</li> <li>- do závazné části ZÚR doplnit podmínku pro budoucí provoz letiště: „Ochranná hluková pásma letiště Praha – Ruzyně nerozšiřovat na stávající zastavěná území s obytnou funkcí obcí v okolí letiště.“</li> </ul>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textově a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>V části 5.4.3 Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na ŽP není doporučeno žádné prostorové opatření ve vztahu k letišti Praha – Ruzyně. Vzhledem k charakteru dopadů záměru (neodstranitelný plošný hluk) je hlavním opatřením právě prostorové opatření spojené s regulací a uspořádáním provozu na základě únosnosti území. Ochranu před negativními vlivy je nutné u nově navrhovaných koridorů zajistit právě prostorovým opatřením. Navrhovaná projektová opatření jsou omezena na pouze na obecné požadavky vyplývající z platných předpisů, projektová opatření neodstraní letecký hluk.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V kapitole 7 dokumentace SEA Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na ŽP uvedeno prostorové opatření pro záměr D300. „Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300) řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.“</p> <p>V příloze 2.1. dále uvedeno: „Podmínkou realizace záměru je doložení ochrany veřejného zdraví nejpozději v procesu EIA a následně i v příslušných správních řízeních“.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Popis navrhovaných opatření, část 7. VVŽP</p> <p>V ZÚR nebyla využita ve VVŽP nebyla navrhována ani požadována koncepční opatření v rámci záměru D300, nebyla požadována ani žádná prostorová opatření v případě kontaktu s obydleným územím, chráněným územím či kumulace vlivů s jinými záměry. Otázku kumulace vlivů jednotlivých záměrů je možné řešit v případě plošné hlukové zátěže zejména koncepčním nebo prostorovým řešením na stupni ZÚR případně omezením rozsahu záměru. Toto nebylo provedeno,</p> <p>Projektová opatření</p> <p>V případě souběhu záměrů v jednom území jsou při absenci prověření koncepčních a prostorových opatření projektová opatření ve vztahu k D300</p>

nedostatečná a to zejména v případě, že záměry nejsou navíc dostatečně vymezeny a posouzeny v ZÚR a procesy EIA probíhají odděleně v různých časových horizontech. ZÚR bez prověření únosnosti území vymezují záměry závazně pro další stupně ÚPD.

#### Projektová opatření specifická

U záměru D300 na rozšíření letiště v Praze Ruzyni doporučeno pouze v rámci projektového řešení a jeho posouzení procesem EIA navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže dotčených sídel. Vzhledem k tomu, že ZÚR rozvoj letiště a jeho provozu nevymezují ani neomezuji a dopady provozu tedy nelze stanovit, je nutné konstatovat:

- kompenzační opatření, která by dle textu pořizovatele měla kompenzovat jevy, před kterými nelze ochránit, nejsou navržena a to ani v rámci dokumentace EIA,
- ochranná opatření nejsou specifikována, navíc nezajistí ochranu vnějších chráněných prostorů staveb před hlukem a v případě vnitřních prostor případná opatření (nová vzduchotěsná okna) snižují významně podmínky bydlení (omezeno větrání, fungují pouze při vzduchotěsném uzavření) a hluk pouze tlumí (maximálních hodnot kolem 80dB o cca 37 dB, tedy i při vzduchotěsném uzavření je hluk v noci v obytných místnostech přes 40 dB),
- ochranná a kompenzační opatření žádným způsobem nelimitují maximální hladiny hluku ve stávajícím ani novém ochranném hlukovém pásmu, kde neplatí hlukové limity,
- projektová opatření neřeší rozvoj okolních obcí na území dvou krajů, rozhodnutí o záměru D300 bez vymezení dopadů provozu na okolí a bez stanovení vyvážených podmínek pro provoz letiště a rozvoj obcí je nepřijatelné,
- v části 10 VVŽP, netechnické shrnutí, v odstavci Obyvatelstvo chybí jakákoliv zmínka o hluku z letiště Praha - Ruzyně, který představuje trvalou neodstranitelnou zátěž území o rozloze min. 50 loai2, v části Letecká doprava uveden pouze požadavek „důsledně doložil ochranu zdraví“ (str. 194)

#### Vypořádání připomínky:

V kapitole 7 dokumentace SEA *Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na ŽP* uvedeno prostorové opatření pro záměr D300.

„Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300) řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.“

V příloze 2.1. dále uvedeno: „Podmínkou realizace záměru je doložení ochrany veřejného zdraví nejpozději v procesu EIA a následně i v příslušných správních řízeních“.

V měřítku zpracování SEA nelze navrhnout kompenzační opatření. Detail hodnocení odpovídá způsobu vymezení plochy pro leteckou dopravu v měřítku zpracování ZÚR. Konkrétní opatření budou stanovena v rámci posouzení záměru v procesu EIA v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb.

Ochrana zdraví obyvatelstva je zajišťována právními předpisy v oblasti ochrany veřejného zdraví. Je mimo kompetence zpracování ZÚR.

Kapitola 10 dokumentace SEA obsahuje stručné shrnutí výsledků hodnocení netechnického charakteru.

#### Odůvodnění připomínky:

záměr, který není řádně vymezen v Části 4.1.1.4., nelze kvalifikovaně posoudit z hlediska životního prostředí, zdraví obyvatel a rozvoje obcí, hodnocení

<p>vlivů na ŽP je vlivem absence jakéhokoliv vymezení provozu nesprávné, neobjektivní a nepřezkoumatelné</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Hodnocení SEA je hodnocení koncepce ZÚR zpracované v měřítku 1:100 000. Výsledky hodnocení odpovídají podrobnosti ZÚR. Detailní hodnocení musí být zpracováno v rámci posouzení záměru v procesu EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a následných etapách přípravy záměru.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>z ÚP VUC nebyly převzaty limity území (ochranná hygienická pásma) ani izofony vymezující hlukovou zátěž, chybí jakékoliv podklady pro vymezení limitů území samotné</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhovat.</p>
<p>6. připomínka:</p> <p>Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) vychází při hodnocení záměru D 300 z nesprávného vyhodnocení vlivů na ŽP včetně vyhodnocení vlivů na oblasti Natura 2000, požadujeme přepracovat a odstranit věcné chyby.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>V části A 2. Letecká doprava</p> <p>Závěry v této části jsou nesprávné z následujících důvodů:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• argument snížení počtu obyvatel zasažených hlukem bez ohledu na výši hlukové zátěže v jednotlivých oblastech vede k nesprávným závěrům - snížení počtu osob rušených nebo obtěžovaných nemůže odůvodnit zvýšení počtu osob ohrožených na zdraví sedminásobně větší zátěží,</li> <li>• provoz z VPD 13/31 nebude převeden, pouze bude ještě více omezen (viz EIA),</li> <li>• opatření pomůže oblasti, kde je podstatně menší zdravotní riziko než v oblasti, kam je provoz přesouván,</li> <li>• rozsah přenesené a celkové zátěže v okolí nového dráhového systému není znám,</li> <li>• objem letecké přepravy není pořizovateli znám (viz konstatování str. 12 VVURÚ), pořizovatel zjevně neví, jaký záměr s neodstranitelnými vlivy na okolí do území umísťuje, současně neklade žádné podmínky ani omezení pro provoz, záměr je v předložené podobě zjevně neposouditelný v rámci VVURÚ i VVŽP,</li> <li>• předpoklad hodnocení, že VPD 13/31 bude po vybudování nové dráhy uzavřena, je zjevná nepravda (není v závazné části ZÚR, odporuje procesu EIA, konceptu UP, změně Z 939, ...)</li> </ul> <p>Hodnocení záměru vychází z nesprávných předpokladů a z nesprávného hodnocení zdravotních rizik a vzhledem k totální absenci vymezení letiště konstatované i v ZÚR je neposouditelný. Požadujeme přepracovat celé vyhodnocení záměru D 300 po jeho řádném vymezení</p>

**Vypořádání připomínky:**

V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA. Popsány byly vlivy na sledované složky životního prostředí, které lze v měřítku zpracování SEA identifikovat, a které lze v souvislosti s využitím vymezené plochy předpokládat.

Hodnocení SEA je hodnocením koncepčním, počet obyvatel ovlivněných využitím vymezené plochy pro leteckou dopravu musí být stanoven na úrovni zpracování dokumentace EIA ve smyslu zákone č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů resp. dokumentace HIA.

**Odůvodnění připomínky:**

Část A 3. Kumulativní a synergické vlivy na ŽP - text převzat z VVŽP, k této části platí výhrady uvedené v připomínce 5.

**Vypořádání připomínky:**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

**Odůvodnění připomínky:**

Část B Vyhodnocení vlivů ZÚR na oblasti Natura

Záměr D300 rozvoj Letiště Ruzyně (rozšíření dráhového systému o paralelní VPD) je dle zpracovatele hodnocen jako „0“, tedy bez vlivu na EVL - Plocha nezasahuje území EVL ani PO. Vliv realizace záměru nemění významně intenzitu oproti stávajícímu stavu.

V případě letiště ve Vodochodech, které je zařazeno pouze v úkolech ZÚR v příloze 1, u kterých je uvedeno „Většina úkolů není lokalizována, má pouze obecný charakter, nebylo tedy možné je hodnotit“ zpracovatel uvádí Zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území - Ověřit možnosti rozvoje letišť Aero Vodochody (11 h)

Hodnocení je „?“ tedy případný mírný nebo významný vliv na EVL, konstatováno Možné ovlivnění EVL Milovice - Mladá,

Zpracovatel tedy tvrdí, že zřízení další paralelní dráhy v Ruzyni nad EVL situovanou přímo v ose drah ve vzdálenosti cca 9 km od prahu dráhy a s provozem 7x větším než ve Vodochodech bude mít nulový vliv na EVL, zatímco v případě Vodochod bude vliv mírný až významný na EVL v oblasti Milovice-Mladá, která je vzdálená 32 km od Vodochod, navíc mimo osu dráhy. Hodnocení vlivu leteckého provozu na oblasti Natura je zcela neobjektivní a nesprávné.

Evidentně nesprávné je také to, že letiště ve Vodochodech je zařazeno v úkolech pro ověření a případně bez možnosti lokalizace, přestože fyzicky dráha existuje, existuje projekt mezinárodního letiště a probíhá stejně jako v Ruzyni a ve stejné fázi proces EIA. Neznalost lokalizace Vodochod ze strany zpracovatele by mohla vysvětlit nesprávné hodnocení vlivu na oblasti Natura, nicméně hodnocení je nepochybně nesprávné.

**Vypořádání připomínky:**

Hodnocení „0“ pro D300 platí. U úkolu „Ověřit možnosti rozvoje letiště Aero Vodochody (11 h)“ je omylem uveden „?“ , který platí pro odrážky nad tímto úkolem a pod ním. Správné hodnocení je také „0“, vliv na EVL Milovice-Mladá je vzhledem k velké vzdálenosti vyloučen. Uvedený odstavec bude z návrhu ZÚR vypuštěn, protože není nenavrhován žádný územní rozvoj letiště Vodochody. Není tedy nutné vyhodnocení SEA opravovat.

**Odůvodnění připomínky:****Část 3.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj hygieny prostředí**

- opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů - nebyla využita koncepční opatření v rámci ZÚR, nehledány varianty
- opatření pro vytváření podmínek pro ochranu obyvatelstva se přesouvají do projektových opatření a procesů EIA, kde nelze projekčně vyřešit problémy plošného hluku a synergií záměrů, opatření
- nesprávné hodnocení situace v okolí letiště Praha - Ruzyně, vycházející z nesprávných podkladů a předpokladů (dráha VPD 13/31 není pravidelně užívána již nyní, uzavřena nebude, není naprosto brán v úvahu rozdíl mezi rušením, obtěžováním a poškozováním zdraví, není brán v úvahu rozsah stávajícího provozu na jednotlivých dráhách a dopady na okolí - přesunem části provozu z nejméně postižené dráhy na paralelní dráhy s celoročním provozem se zvyšují rizika ohrožení zdraví).

**Vypořádání připomínky:**

V rámci zpracování dokumentace SEA byly posouzeny varianty dle ZÚR:

V měřítku zpracování ZÚR (1:100 000) nelze specifikovat opatření pro vytváření podmínek pro ochranu obyvatelstva. Tato opatření musí být stanovena v rámci zpracování projektové EIA v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textově a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část- výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

Požadované detailnější řešení kumulace všech záměrů a její důsledky v ZUR SK, včetně navržení opatření, směřuje nad rámec podrobnosti, kterou umožňuje pro účel ZÚR stavební zákon a předpisy související.

**Odůvodnění připomínky:****V části 6.1 Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj dopravní infrastruktury, Letecká doprava**

- opakován nesprávný argument, že rozšíření letiště umožní „ukončení pravidelného provozu na stávající VPD 13/31“. Na dráze 13/31 není pravidelný provoz, viz AIP CR, Smlouva s MC Praha 6, EIA, ÚR na OHP, ... a provoz na této dráze bude ukončen.

**Vypořádání připomínky:**

Omezení provozu na této dráze bude významným přínosem pro zmenšení jejích negativních vlivů na obyvatelstvo jihozápadní části Prahy, byť provoz

nelze označit za pravidelný a tato informace bude v dokumentaci opravena.
<p>7. připomínka</p> <p>Z návrhu ZÚR nelze zjistit, stanovit ani odhadnout obce a obyvatele dotčené řádným provozem rozšířeného letiště Praha-Ruzyně. Požadujeme vymezit území dotčená provozem letiště.</p> <p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>S realizací záměru, jak vyplývá i ze současného provozu letiště, je jednoznačně spojeno rozšíření území zasažené hlukem a tato potenciální další hluková zátěž je neodstranitelná technickými prostředky a je plošná. V ZÚR není vymezena z hlediska zasažené plochy, ani z hlediska intenzity hlukové zátěže. Z předkládaného návrhu ZÚR nelze dovodit území zasažená hlukem a počty osob ohrožených záměrem na rozšíření letiště. Obyvatelé v okolí nemají možnost ze ZÚR zjistit, že může být ohroženo jejich zdraví a majetek a podat připomínku nebo prostřednictvím zástupce veřejnosti námitku. Tento nedostatek ZÚR se z pohledu účasti veřejnosti, možnosti ochrany základních práv obyvatel a v neposlední řadě i z hlediska dotčených orgánů i podkladů pro rozhodování zastupitelů kraje, jeví jako zcela zásadní.</p> <p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V hlukovém pásmu letiště by neměly být navrhovány nové plochy vyžadující hygienickou ochranu (například bydlení). Vliv na stávající plochy dotčené hlukem musí být řešen kompenzacemi. Stávající hlukové pásmo Letiště Ruzyně bude do koordinačního výkresu doplněno.</p> <p>V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA.</p> <p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Rozsah území dotčeného nadlimitním hlukem nelze ze ZÚR, VVURÚ ani z VVŽP zjistit, toto území nebylo žádným způsobem lokalizováno a jedná se o hrubý nedostatek ZÚR vedoucí i k nemožnosti posoudit synergické negativní vlivy.</p> <p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Zjištění území zasaženého nadlimitním hlukem nelze stanovovat v rámci ZÚR. Touto problematikou se zabývá EIA, respektive orgány Hygienické služby.</p> <p>V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA.</p>
<p>8. připomínka: <i>(odtud dále k části 4. „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu“, bod 4.1.1.1 „Silniční doprava“)</i></p> <p>Nebyla prověřena aktuálnost záměru D001 převzatého z ÚP VÚC, záměr D001 není v převzaté podobě aktuální</p> <p>Odůvodnění připomínky:</p>

Koridor SOKP byl v severozápadní části převzat bez prověření aktuálnosti z ÚP VÚC Pražský region z prosince 2006 (dále ÚP VÚC). Odůvodnění pouhého převzetí trasy koridoru z ÚP VÚC je nedostatečné, nepřesné a je vedeno v obecné rovině. Bod m) zadání Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (schváleno zastupitelstvem pod č. Usnesení 38-26/2008/ZK) "Do ZÚR budou převzaty VPS ze schválených ÚP VÚC, které splňují kritéria regionální významnosti a aktuálnosti" nebyl splněn, krajský úřad neproověřil záměr D001 uvedený v ÚP VÚC z hlediska aktuálnosti. Požadujeme prověřit aktuálnost záměru zejména ve vztahu k platnosti důvodů a podkladů, které rozhodly o výběru varianty v rámci ÚP VÚC a před vymezením koridoru pro D001 provést srovnání variant koridoru pro SOKP. Neproověření aktuálnosti navrhovaného umístění koridoru SOKP ze strany pořizovatele vyplývá z následujících podkladů, informací a připomínek:

1) V odůvodnění ZÚR, část 4.4.1.1. Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu je uvedeno: "SOKP byl .... v rámci ÚP VÚC Pražského regionu ověřován ve dvou variantách". v platném ÚP VÚC Pražského regionu nejsou obsaženy žádné informace o potenciálních variantách trasy SOKP, jejich prověřování či důvodech a závěrech vyhodnocování. ÚP VÚC pouze obsahuje odkaz na Souborné stanovisko z listopadu 2005, které určilo výběr variant. Souborné stanovisko na str. 5 v části 2. uvádí, že byly navrhovány a prověřovány tři varianty - A, B a C s tím, že byly posuzovány v procesu EIA s jednoznačným doporučením na realizaci varianty B (Ss) a v případě nemožnosti její realizace Ministerstvo životního prostředí připustilo i variantu A (J), která byla převzata do návrhu ZÚR. Pořizovatel v Souborném stanovisku na str. 6 rozhodl v pokynu pro výběr varianty o zahrnutí varianty A (J) do ÚP VÚC a to na základě následujících argumentů:

- ve variantě A (J) jsou dořešeny střety s osídlením i přírodou; Argument není pravdivý, protože koridor protíná osídlené oblasti, v případě krajiny dokonce i Evropsky významnou oblast Natura 2000,
- poloha koridoru umožňuje obsluhu okrajových částí Prahy; Argument není podstatný, jiné polohy koridoru toto umožňují rovněž a řeší navíc i problém veřejné dopravy,
- varianta B (Ss) není v územních plánech; Argument není podstatný, varianta A (J) není rovněž dořešena v Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy (dále ÚP Prahy) a v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy (dále ZÚR Prahy) tento koridor zcela chybí,
- střety s přírodou jsou srovnatelné; Argument není pravdivý, hodnocení EIA vyznívá ve prospěch jiné varianty, ve stanovisku Ministerstva životního prostředí dle zákona 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.“

- není reálné najít vhodný koridor; Argument není pravdivý, jiný koridor existuje, protože i dle tvrzení pořizovatele byl tento koridor posuzován (a to kladně) procesem EIA a doporučen k realizaci (neexistující trasu by bylo obtížné kladně hodnotit),
- nepřípustný průchod varianty B (Ss) ochranným pásmem ÚJV Řež; Tento argument již od srpna 2007 není pravdivý. Ústav pro jadernou

bezpečnost v Praze vydal tehdy souhlasné stanovisko k variantě vedené v koridoru trasy B (Ss) dle studie ministerstva dopravy (Mott MacDonald z 08/2007), (viz sdělením Státního úřadu pro jadernou bezpečnost č.j. 22267/2007/OSK/tkad ze dne 20.8.2007, kde je mimo jiné uvedeno: „Závěrem tedy konstatujeme, že stávající úroveň jaderné bezpečnosti, radiační ochrany, fyzické ochrany a havarijní připravenosti ÚJV Rež, a.s., včetně uvážení vlivu případného vedení obchvatu v trase navržené Mott MacDonald Praha, spol. s r.o., je dostatečná a v souladu s Atomovým zákonem, respektuje vylučovací kritéria a splňuje podmiňující kritéria vyhlášky SÚJB č. 215/1997 Sb.

- variantu A (J) podporuje většina subjektů - dotčené orgány, hl. m. Praha, obce; Argument není zcela pravdivý, protože např. dotčený orgán odpovědný za posuzování vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel jednoznačně preferuje variantu B (Ss), MČ Praha Suchdol odmítá vedení tranzitní dopravy středem městské části přímo v oblasti předpokládaného nadlimitního hluku z letecké dopravy; argument, že obce nechtějí trasu SOKP ve svém okolí je zcela pochopitelný, pochopitelný by měl být ale i argument odmítání souběžného vedení tranzitní dopravy silniční i letecké v jednom koridoru. Odmítavý postoj je pochopitelný u všech obcí, rozhodující by mělo být objektivní vyhodnocení možných řešení dopravy a únosnost daného území pro realizaci záměrů což bylo provedeno v hodnocení 6-ti variant v procesu EIA.
- trasa A (J) je v územních plánech; Argument není zcela pravdivý, protože vedení trasy A (J) dle projektové dokumentace pro územní řízení pro stavby SOKP 518 a 519 z roku 2008 neodpovídá platnému ÚP Prahy (viz Nejvyšším správním soudem opakovaně zrušená změna ÚP SÚ hl.m. Prahy Z1000/00) ani ZÚR Prahy, které neobsahují koridor SOKP v úseku R7 (Ruzyně), D8 (Březiněves-Đáblice), R11 (Satalice) a dále v úseku Běchovice - Dl . Zanesení případné optimální trasy do ÚPD je regulérní proces územního plánování na jeho jednotlivých stupních vycházející zrádného posouzení a výběru optimální varianty. Oddalování řádného posouzení variant je při prokazatelných změnách situace v území (bytová výstavba např. v Horoměřicích a Zdicech, vyhlášení oblasti Natura 2000, překračování hygienických limitů) neodůvodnitelné a časové hledisko při změnách ÚPD není s ohledem na stav ÚPD na území hl.m. Prahy rozhodující.
- výběr varianty A (J) v rámci ÚP VÚC není podložen žádnými konkrétními údaji o počtu dotčených osob, chráněných území, o nákladech na realizaci,...

Z výše uvedených argumentů uplatněných v roce 2005 je zřejmé, že vyhodnocení aktuálnosti, tj. nových skutečností a informací po uplynutí 5 let od rozhodování o trase koridoru v rámci ÚP VÚC je zcela odůvodněné a naprosto nezbytné. Pouhé převzetí koridoru z ÚP VÚC bez prověření aktuálnosti podkladů znamená bezdůvodné pominutí a neprověření jiných relevantních řešení.

2) Záměr D001 převzatý z ÚP VÚC neodpovídá aktuálnímu stavu území, platné územně plánovací dokumentaci hl.m. Prahy, současným požadavkům na vedení trasy komunikací třídy TEN-T ani požadavkům aktuální Politiky územního rozvoje (PÚR) z roku 2008:

- v době přípravy a schvalování ÚP VÚC před 5 lety neprotínala trasa koridoru v trase A (J) oblast Natura 2000, tato oblast byla vyhlášena v říjnu 2009, jedná se zjevně o novou skutečnost.
- prokazatelně jsou reálné jiné varianty trasy koridoru SOKP, viz přílohy. Návrh regionální trasy SOKP včetně komentáře, autor Ing. Milan Strnad, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby - ČKAI 0000264 a
- okruh v severozápadní a severovýchodní části hl.m. města Prahy není vymezen v platných ZÚR Prahy, tedy na úrovni ÚPD odpovídající řešení tras nadmístních záměrů. Trasa koridoru SOKP v ZÚR předpokládá jeho umístění z cca 90 % právě na území hl.m. Prahy a to bez řádného prověření možnosti jeho umístění, bez posouzení jeho dopadů na životní prostředí a zdraví. Bez řádného vymezení v rámci ZÚR Prahy není z hlediska návrhu ZÚR záměr D001 aktuální. Obytná území a oblasti Natura 2000 jsou právě převážně na území Prahy touto trasou přímo dotčena a dochází ke kolizi s dalšími nadmístními záměry.

- v červenci roku 2009 byla Vládou ČR schválena Politika územního rozvoje 2008, která stanovuje mimo jiné tzv. republikové priority: „2.2 Republikové priority (23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnosti území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006). Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; Jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení." PÚR tak jednoznačně požaduje vedení tras komunikací TEN-T mimo obydlená území, vymezení SOKP v rámci PÚR umožňuje variantní řešení při splnění požadavků na TEN -T, tj. vedení mimo obytné území a nevytváření úzkých hrdel na síti transevropských dálnic.

### 3) Nedostatečné odůvodnění převzetí záměru D001 v ZÚR

- Odůvodnění návrhu ZÚR ani návrh samotný neobsahují žádný odkaz na případnou aktuální konkrétní studii či materiál státní správy či samosprávy, který by se problematikou aktualizace podkladů a srovnání variant zabýval a odůvodňoval převzetí této varianty koridoru D001 do ZÚR.
- pro převzetí koridoru z ÚP VÚC se uvádějí tyto argumenty:
  - propojení severní části města; Propojení řeší i jiné varianty
  - obce nesouhlasí; Obecně platí u každé varianty, problematiku ÚPD obcí řeší stavební zákon (např. § 54, odst. (5))
  - soulad s ÚP; navržená trasa není v souladu s ÚP Prahy a se ZÚR Prahy
  - doprovodné investice; bez řádného srovnání nákladů na realizaci variant se nejedná o argument ve prospěch jedné z variant, dále je možné uvést, že dle studie ministerstva dopravy (Mott MacDonald z 08/2007) vychází díky stavební jednoduchosti severní trasa levnější o 4,3 miliardy Kč a dle Posouzení propočetů staveb „SOKP-518 a 519“ vyhotovených společnostmi SUDOP Praha, a.s. a IBR Consulting s.r.o. z listopadu 2008 zpracovaného pro Ministerstvo životního prostředí Ing. Milanem Strnadem, autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby - ČKAI 0000264 vychází úspory v severní trase ve výši 11,8 miliardy Kč, resp. dle rozpočtu SFDI na rok 2011 vychází náklady v jižní trase přes 2,1 mil. Kč / km.
- odkaz na 50 let staré plány; Okruh kolem Prahy plánovaný před 50 lety nemusí být vždy v souladu se současnými požadavky na rozvoj města, měnící se dopravní zátěž může vyžadovat jiná řešení - viz. např. magistrála přes Václavské náměstí) a je nepodložený, protože jižní trasa „J“ SOKP byla vymezena do ÚP SÚ hl.m. Prahy až od 1.1.2000 v rozporu s tehdy platným plánem VÚC Pražské středočeské aglomerace, který zahrnoval i území hl.m. Prahy a ve kterém byla od roku 1976 umístěna trasa severní vedená přes Roztoky, (viz Rekapitulace plánů v příloze)
- předcházení nepříznivým důsledkům trasy na okolí, nový zásah do stability území; V procesu EIA byla z dlouhodobého pohledu doporučena severní varianta „Ss“, zásah se projeví u každé varianty, ale pouze některé varianty vedou středem obce.
- propojení radiální sítě dálnic, nízký podíl tranzitní dopravy; "Všechny varianty SOKP propojují paprskovitě ku Praze vedené dálnice a rychlostní komunikace, nízký podíl nadregionálního tranzitu se vzhledem k propojení dálnic a plánu na zásadní rozšíření letiště jeví jako ne zcela odůvodněný názor, míšení tranzitní a vnitroměstské dopravy v jižní variantě „J“ (náhrada chybějícího vnitroměstského spojení Prahy 6 a Prahy 8) způsobuje úzké hrdlo na komunikaci sítě TEN-T.

### 4) Při navrhování dopravních staveb a jejich odůvodňování nebyl zohledněn princip proporcionality zátěže jednotlivých obcí při řešení nadregionální

dopravy v okolí Prahy.

V návrhu ZÚR je do jednoho území současně umístována paralelní dráha mezinárodního letiště v Praze-Ruzyni s neomezeným provozem a transevropská komunikace sítě TEN-T Faktor umístění dvou rozsáhlých záměrů mezinárodního charakteru do hustě obydleného území nebyl v rámci ZÚR vůbec zvažován ani označen za sporné místo např. z hlediska ochrany zdraví. Podél koridoru SOKP na území s obytnou zástavbou Horoměřic a také městské části Praha-Suchdol by docházelo k překračování hygienických hlukových limitů a limitů znečištění ovzduší.

### **Vypořádání připomínky:**

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

V době pořizování ZÚR Středočeského kraje je stále aktuální potřeba dobudování severozápadní části SOKP. V tomto území chybí propojení přes údolí Vltavy a spojení pravobřežní severní části Prahy a navazujícího příměstského území s letištěm Ruzyně. Dlouhodobé neřešení tohoto problému vede k neúnosnému zatížení obytné zástavby řady sídel včetně centrální části Prahy a k prodlužování západovýchodního propojení nutností využívat mosty na jižním obvodu Prahy.

Výběr variant byl ukončen schválením ÚP VÚC Pražského regionu a na základě § 187, odst.2 stavebního zákona byl převzat do ZÚR. Byla prověřena aktuálnost záměru a nadmístní význam.

Trasa má zpracovanou DÚR, kde jsou střety s osídlením detailně řešeny včetně kompenzačních opatření, významně negativní vliv na lokalitu Kaňon Vltavy u Sedlce na úrovni ZÚR nebylo možné konstatovat – je reálné technické řešení stavby bez významně negativních vlivů na typy přírodních stanovišť.

Poloha koridoru umožňuje obsluhu okrajových částí Prahy nejvýhodnějším způsobem. Nevyžaduje oproti oddálené variantě další přemostí Vltavy směřující do obytného území Bohnic a radiální trasu procházející Suchdolem a Statenicemi pro napojení Dejvic na okruh.

Časový soulad ZÚR Hlavního města Prahy, Středočeského kraje a ÚP Prahy nelze okamžitě dosáhnout, ve všech těchto dokumentech se však tato varianta dlouhodobě sleduje.

Modifikace varianty Ss zpracovaná ing. Strnadem je přijatelná pro ÚJV Řež, ale nepřijatelná pro město Libčice nad Vltavou, kde se dotýká obytného území.

Hlavní město Praha s variantou A (J) souhlasí, což je v procesu pořizování ÚPD rozhodující.

Výhodou sledované trasy je její dlouhodobé sledování v ÚPD, což umožňuje stabilitu území a minimalizaci případných vlivů.

V rámci ÚP VÚC Pražského regionu byl SOKP v severozápadním segmentu ověřován ve dvou variantách. Tyto varianty mají širší systémové souvislosti.

Základní (jižní) varianta vede dle územního plánu Prahy téměř v celém rozsahu na území hl. města. Ve dvou úsecích z tohoto území vybočuje, je však v souladu s územními plány sousedních obcí Horoměřice a Zdiby. Toto řešení výrazně přispívá k propojení severních částí hl. města a tím umožňuje

udržet zatížení městského okruhu (MO), který prochází tunelovým systémem Blanka po obvodě Pražské památkové rezervace na přijatelné úrovni.

Severní varianta (iniciovaná MČ Prahy Suchdol a Dolní Chabry) je celá vedena po území Středočeského kraje a žádná z dotčených obcí s tímto koridorem nesouhlasí, a tudíž je v zásadním rozporu s jejich územními plány i již realizovaným rozvojem převážně obytné funkce.

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

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

Územní rezerva je v severozápadním sektoru Prahy pro vedení okruhu sledována již více než 50 let, neznámá tedy pro vlastníky pozemků a nemovitostí žádnou novou skutečnost ve vztahu ke znehodnocení pozemků či ovlivnění kvality obytného prostředí.

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 jsou též dopady exhalací.

Naopak pro obyvatele příměstských měst a obcí by severní koridor znamenal nový zásadní zásah do současné stability území znehodnocením jejich přírodního i obytného prostředí. Kvalita tohoto prostředí byla po r. 1990 důvodem pro poměrně velký rozvoj bydlení v tomto území.

SOKP umožňuje propojení radiální silniční sítě a optimalizuje vazby k území uvnitř i vně své trasy. Nadregionální tranzit (a to i v nákladní dopravě) je poměrně nízký. Naprostou většinu vazeb generuje Praha a její příměstské území vytvářející jádro Pražské metropolitní oblasti.

Toto území vyvolává nároky na dopravu jak svým mimořádným populačním potenciálem, tak zejména vysokou ekonomickou výkonností (a s tím související spotřebou i rozsáhlou výstavbou bytů, oblužných i dalších komerčních zařízení), vysokou atraktivitou promítající se do mimořádně rozsáhlého cestovního ruchu.

Zatížení dopravního systému je potřebné pojímat komplexně a směřovat k jeho minimalizaci a to jak potřebného rozsahu nových (zejména kapacitních) staveb, tak k ekonomickým a časovým nárokům na provoz.

#### 9. připomínka:

Nebyly prověřeny varianty trasy koridoru SOKP

V rámci návrhu ZÚR nebylo provedeno posouzení variant umístění koridoru pro SOKP. Vlivem neproověření aktuálnosti zvoleného řešení nebylo následně provedeno žádné vyhodnocení a srovnání variant SOKP a to ani s variantou reálně existující a doporučenou při hodnocení v procesu EIA jako nejvhodnější.

Požadujeme provést vyhodnocení variant trasy koridoru pro SOKP, záměr D001, zejména z hlediska udržitelného rozvoje, vlivů na životní prostředí a

zdraví obyvatel včetně nákladů na realizaci jednotlivých variant.

**Odůvodnění připomínky:**

- 1) odkaz na srovnání variant v rámci souborného stanoviska k návrhu ÚP VÚC neodůvodňuje postup pořizovatele, protože neproověřil změny podmínek rozhodujících při výběru varianty v rámci ÚP VÚC,
- 2) pořizovatel v bodě (116), část návrhu 4.1.1.1 Silniční doprava, nepřesně uvádí, že „ZÚR zpřesňují na území Stč. kraje koridor republikového významu (vymezené v PÚR 2008) pro umístění silničního okruhu kolem Prahy (RI, SOKP)". PÚR trasu pro SOKP v území konkrétně nevymezuje, ale uvádí pouze obecné požadavky na vedení trasy mimo území s obytnou zástavbou. ZÚR Prahy koridor pro SOKP neobsahují a neexistuje tedy formální ani jiný důvod pro neposuzování variant jeho umístění,
- 3) reálně existují trasy koridoru, které jsou funkčně, ekologicky, ekonomicky i z hlediska časové realizace záměru Časově zcela srovnatelné s koridorem SOKP v ZÚR, v příloze předkládáme návrh Regionální varianty trasy SOKP v severozápadní části pražského regionu, která byla v posouzení EIA doporučena.

**Vypořádání připomínky:**

Stavba byla převzata bez věcné změny z ÚPVÚC Pražského regionu, v procesu zpracování ZÚR proto již nebyly varianty posuzovány. V souladu s § 187 odst.2 stavebního zákona byla prověřena a potvrzena aktuálnost záměru a jeho nadmístní význam.

Informace v ZÚR v části 4.1.1.1 Silniční doprava je správná. ZÚR upřesňují koridor uvedený v PÚR 2008 jako SOP (viz čl. 99)..

**10. připomínka:**

Nesprávné a neúplné vyhodnocení vlivů na životní prostředí, požadujeme jeho přepracování

**Odůvodnění připomínky:**

- 1) Příloha vyhodnocení vlivů na životní prostředí (VVŽP) 2.1. je nesprávná:

- u vlivů na obyvatelstvo není uveden překryv s oblastí zasaženou hlukem z letiště Praha-Ruzyně. Rozsah takto dotčeného území nelze ze ZÚR, VVURÚ ani z VVŽP zjistit, toto území nebylo žádným způsobem lokalizováno a jedná se o hrubý nedostatek ZÚR vedoucí k nemožnosti posoudit synergické negativní vlivy.
- u vlivů na vodu je hodnocení 0, tedy bez vlivu. Není odůvodněno, vzhledem k rozsahu nově zpevněných ploch v území není toto hodnocení reálné.

- 2) Nebylo provedeno posouzení kumulativních a synergických vlivů, požadujeme jeho vypracování

Odůvodnění je obdobné jako v připomínce 5, část 2).

Vzhledem k tomu, že nebylo provedeno posouzení synergických vlivů záměrů umístěvaných do téhož území (okruh, letiště), požadujeme přepracování VVŽP.

- 3) Navrhovaná opatření, část 7. VVZP, jsou v rámci ZUR nedostatečná a ve vztahu k D001 neúčinná:

- Koncepční opatření

V ZÚR nebyla využita a ve VVŽP navrhována ani požadována koncepční opatření v rámci záměru D001, kde existuje prokazatelně výhodnější řešení z hlediska životního prostředí. Pro záměr D001 nebyla požadována ani žádná prostorová opatření v případě kontaktu s obydleným územím (např. obytná zástavba v Horoměřicích, asi 200m od výduchu 2km dlouhého šestiproudého tunelu), s chráněným územím či v důsledku kumulace vlivů s jinými záměry (rozšíření letiště v Praze-Ruzyni).

- Projektová opatření

V případě souběhu záměrů v jednom území jsou při absenci prověření konceptních a prostorových opatření projektová opatření ve vztahu k D001 nedostatečná a to zejména v případě, že záměry nejsou navíc dostatečně vymezeny a posouzeny v ZÚR a procesy EIA probíhají odděleně v různých časových horizontech. Přitom ZÚR při absenci prověření únosnosti území vymezují nadmístní záměry závazně pro další stupně ÚPD.

- Projektová opatření specifická

Ve vyhodnocení je konstatován vliv koridoru SOKP, záměru D001 na oblast EVL, navržený koridor SOKP prochází územím Natura 2000 Kaňon Vltavy u Sedlce (krajinná oblast). V rámci ZÚR ale nebyly prověřeny žádné varianty řešení koridoru SOKP v zájmu minimalizace vlivů na území EVL.

### Vypořádání připomínky:

ZÚR navrhuje opatření odpovídající úrovni podrobnosti ZÚR a SEA a tedy nikoli DÚR a EIA.

### 11. připomínka:

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj je nesprávné, požadujeme jeho přepracování

### Odůvodnění připomínky:

- 1) V části A 2. Silniční doprava je uvedeno „jedním ze základních kroků ke snížení vlivů na obyvatelstvo je omezení dopravy v obytných územích, převedení tranzitní dopravy mimo obytná území sídel a usměrnění hlavních dopravních tahů do nejvýhodnějších tras" V případě záměru D001 nebyla výhodnost zvoleného řešení prověřována, žádné aktuální varianty nebyly v ZÚR hodnoceny ani nebyla prověřena aktuálnost vybrané varianty.
- 2) Část A 3. Kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí (text převzat z VVŽP), k této Části platí výhrady uvedené v připomínce č.5.
- 3) Část B Vyhodnocení vlivů ZÚR na oblasti Natura, část B.2. Vyhodnocení problematických úkolů a záměrů je nedostatečná
  - Koridor pro D001 dle textu pořizovatele „protíná vltavské údolí EVL Kaňon Vltavy u Sedlce (přímý zábor území, znečištění, eutrofizace " ), přesto je koridor navrhován bez posouzení variant a je konstatováno „Může dojít k negativnímu vlivu, není však možné vyhodnotit jeho významnost“. Vliv na oblast Natura ani jeho rozsah nebyl upřesněn ani vyloučen, přesto je koridor veden středem krajinné (!) oblasti Natura 2000.
  - v závěru části B je uvedeno: Pro některé záměry na základě dostupných informací o záměru a výskytu předmětů ochrany není možné určit významnost vlivu. Vliv bude přinejmenším mírný, není však vyloučeno, že při podrobném hodnocení vlivů na EVL a PO bude určen jako významně negativní. Těmto záměrům je přiřazena hodnota „?". Toto je i případ záměru D001.
  - Na str. 31-34 VVURÚ je u všech 40 posuzovaných problematických úkolů a záměrů z pohledu hodnocení vlivů koncepce na Evropsky významné lokality a Ptačí oblasti uvedeno hodnocení „?", což znamená, že u nich nebyl schopen hodnotitel určit rozsah a významnost vlivu a konstatoval, že vliv bude přinejmenším mírný a není vyloučen ani vliv významný, všechny posuzované problematické úkoly a záměry mají vliv mírný nebo významně negativní a přes tuto skutečnost dospěl hodnotitel k závěru, že ZÚR nemá významně negativní vliv na Evropsky významné lokality a

Ptačí oblasti. Toto tvrzení hodnotitele nemá žádnou oporu v předkládaném hodnocení jednotlivých problematických záměrů a úkolů, fakticky u nich k žádnému hodnocení nedošlo a ZÚR nelze z hlediska EVL považovat za správně vyhodnocené.

Nesouhlasíme s vypracováním a závěry části B ZÚR a s vyhodnocením vlivů na oblasti Natura 2000, požadujeme jeho přepracování.

4) Část 3.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj hygieny prostředí je vyhodnocen nedostatečně, protože:

- u opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů nebyla využita koncepční opatření v rámci ZÚR, nebyly hledány varianty
- opatření pro vytváření podmínek pro ochranu obyvatelstva se přesouvají do projektových opatření a procesů EIA, kde nelze projekčně vyřešit problémy plošného hluku a synergií záměrů,

5) V části 6.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj dopravní infrastruktury je popis řešení u záměru D001 nesprávný. Poznámka k SOKP v části Silniční doprava, vztahující se k D001, je doslovně převzata z odůvodnění ZÚR, argumentace je věcně nesprávná, viz výše v odůvodnění připomínky 8.

### **Vypořádání připomínky:**

V době pořizování ZÚR Středočeského kraje je stále aktuální potřeba dobudování severozápadní části SOKP. V tomto území chybí propojení přes údolí Vltavy a spojení pravobřežní severní části Prahy a navazujícího příměstského území s letištěm Ruzyně. Dlouhodobé neřešení tohoto problému vede k neúnosnému zatížení obytné zástavby řady sídel včetně centrální části Prahy a k prodlužování západovýchodního propojení nutností využívat mosty na jižním obvodu Prahy.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část- výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

Požadované detailnější řešení kumulace všech záměrů a její důsledky v ZUR SK, včetně navržených opatření, směřuje nad rámec podrobnosti, kterou umožňuje pro účel ZÚR stavební zákon a předpisy související.

Posouzení ZÚR proběhlo podle platné metodiky MŽP uveřejněné ve Věstníku MŽP v listopadu 2007. Při hodnocení koncepcí jsou záměry hodnoceny v úrovni podrobnosti, která odpovídá koncepci. V měřítku hodnocené ZÚR Středočeského kraje nebylo možné konstatovat významně negativní vliv na žádný ze záměrů. Kategorie „možný negativní vliv“ vyjádřená otazníkem upozorňuje, že dochází ke střetu s lokalitou Natury 2000 a že v podrobnějším měřítku hodnocení významně negativní vliv může být případně vyhodnocen. Možný negativní vliv je konstatován pouze u záměrů, kde technické řešení umožňuje realizovat záměr bez významně negativních vlivů.

Návrh opatření je dílčím cílem hodnocení SEA. Hlavním důvodem zpracování dokumentace je identifikace potenciálních vlivů na sledované složky životního prostředí a komplexní hodnocení koncepce ZÚR.

V kapitole 7 jsou uvedena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů. Tato opatření jsou formulována s cílem komplexně postihnout celé spektrum identifikovaných negativních vlivů. Za účelem minimalizace či vyloučení vlivů k jejichž vzniku může dojít u více záměrů resp. je vznik těchto vlivů vždy s realizací dané skupiny záměrů (dopravní a technické záměry) spojen. Pro tento „typ“ vlivů byla formulována opatření společná. Pro plochy a koridory, jejichž hodnocením byly identifikovány vlivy, které lze územně identifikovat byla navržena opatření specifická.

Kapitola 7. je shrnutím opatření, která jsou uvedena pro každou z hodnocených ploch a koridorů v přílohové části, tabelárním hodnocením ploch a koridorů

<p>(komentář SEA). V tabulkách sestavených pro jednotlivé plochy a koridory je uvedeno opatření SEA vztahující se k danému záměru (v případě, že byly identifikovány potenciálně negativní vlivy).</p> <p>V měřítku zpracování SEA nelze navrhnout opatření technická. Dokumentace SEA uvádí hodnocení ploch/ koridorů a celkové koncepce ZÚR. Konkrétní technická opatření musí být navržena v rámci hodnocení záměrů v rámci zpracování dokumentace EIA a při vymezování ploch/koridorů na úrovni navazující ÚPD (podmínka je uvedena rovněž v tabelárním hodnocení ploch/koridorů (příloha č.1).</p>
<p>12. připomínka:</p> <p>Nebylo splněno zadání a připomínky k zadání ZÚR, požadujeme zpracovat ZÚR v souladu s uvedenými dokumenty.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Návrh ZÚR nesplňuje požadavky zadání Zásad územního rozvoje a připomínky a požadavky dotčených orgánů, požadujeme dopracování ZÚR také v souladu se zadáním schváleným usnesením zastupitelstva č. 38-26/2008/ZK, protože v návrhu ZÚR nebyly stanoveny podmínky pro využití ploch a koridorů nadmístního významu, nebyly popsány a vyhodnoceny zjištěné a předpokládané vlivy na životní prostředí a nebyla prověřena aktuálnost záměru.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Dokumentace ZÚR je zpracována v souladu se schváleným zadáním. V době pořizování ZÚR Středočeského kraje je stále aktuální potřeba dobudování severozápadní části SOKP. V tomto území chybí propojení přes údolí Vltavy a spojení pravobřežní severní části Prahy a navazujícího příměstského území s letištěm Ruzyně. Dlouhodobé neřešení tohoto problému vede k neúnosnému zatížení obytné zástavby řady sídel včetně centrální části Prahy a k prodlužování západovýchodního propojení nutností využívat mosty na jižním obvodu Prahy. Podstatná část okruhu je na území hlavního města Prahy. V úrovni ZÚR a VVURÚ včetně SEA a NATURA bylo provedeno prověření aktuálnosti záměru.</p> <p>V kapitole 4.1.2. Plochy a koridory dopravy nadmístního významu byly podmínky pro koridor D001 týkající se území Středočeského kraje doplněny.</p>
<p><b>Olga Paterová, Souběžná 12, 250 64 Hovorčovice, č.j. 098469/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>ZÚR jsou zpracovány na zastaralých mapových podkladech nerespektujících vývoj obcí za posledních 20 let.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Příklad a dotčená oblast: Obec Hovorčovice, mapový podklad zobrazuje původní intravilán, nerespektuje nynější zastavěné území.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Návrh ZÚR byl zpracováván nad státním mapovým dílem měřítka 1 : 100 000. Není možné zjišťovat stav, resp. změny v rozsahu zastavěných ploch na celém území kraje. Aktualizaci mapových podkladů zajišťuje pouze Český úřad zeměměřičský a katastrální.</p>
<p><b>Martina Paříková, K Safině 765, 149 00 Praha 4 Šeberov, č.j. 084360/2011/KUSK</b></p>

1. připomínka:

Zásadně nesouhlasím s Vesteckou spojkou, neboť tato komunikace vážně ohrozí životní prostředí přilehlých obcí.

Odůvodnění připomínky:

Tato dokumentace vůbec nebo částečně neposuzuje:

1. vliv dopravy plynoucí z funkce Vestecké spojky jako spojnice dálnic,
2. možnost pokračování Vestecké spojky kolem Milíčovského lesa v trase původního dálničního okruhu JVK,
3. vliv dopravy z plánované komerční zóny v Průhonících a už vůbec nepočítá s dopravou z dalších možných staveb,
4. vliv záměru na chráněná území (Milíčovský les a rybníky, Hrnčířské louky, Průhonický park, přírodní park Botič-Milíčov).

Kromě Vestecké spojky a křižovatky na D1 Zásady územního rozvoje neposuzují další varianty dopravního řešení. Není posouzeno ani tzv. nulové řešení, tedy varianta, kdy by Vestecká dálniční spojka ani dálniční křižovatka vůbec nevznikly.

**Vypořádání připomínky:**

Ad 1) Vestecká spojka není spojnici dálnic (tou je SOKP), jde o radiální trasu od SOKP ke kompaktnímu území Prahy – náhrada silnice II/603.

Ad 2) ZÚR pokračování za současnou D1 nesledují.

Ad 3) ZÚR nenavrhují komerční zóny, z toho důvodu, že pokládají tuto oblast za plně saturovanou.

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu.

Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojížděka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006) a je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). ÚP počítají dlouhodobě s tímto záměrem a nové obytné soubory do blízkosti této komunikace by neměly navrhovat.

Ad 4. Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. V závěrech hodnocení SEA uvedeno:

„Při vymezování koridoru v navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu záměru na ŽP (EIA/SEA) věnovat pozornost zejména:

Minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí;

Zajištění prostupnosti silničního tělesa v místě křížení s regionálním biokoridorem;

Minimalizaci rozsahu záboru ZPF.“

V kapitole 7 (projektová opatření) je dále uvedeno:

„Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v procesu EIA.“

Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí jsou součástí dokumentace EIA. Opatření jsou promítnuta do DÚR.

Současný nevyhovující stav včetně aplikování veškerých možných konkrétních a účinných opatření k nápravě řeší dle svých kompetencí jednotlivé orgány veřejné správy. Z hlediska ochrany ovzduší návrh ZÚR vychází z programu zlepšení kvality ovzduší dle § 7 odst. 9 zákona č. 86/2002 Sb., který musí být v souladu s národním programem (§ 7 odst. 10 zákona č. 86/2002 Sb.).

Účelem ZÚR je navrhnout koncepční řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje) a naplňuje cíle zásad územního rozvoje.

Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1 a nebude mít tudíž vliv na Milíčovský les, Hrnčířské louky, přírodní park Botič-Milíčov. Průhonického parku se trasa nedotýká (vzdálenost cca 1 km), naopak umožňuje výrazné snížení dopravy na komunikační síti procházející Průhonicemi ve směru na MÚK Průhonice.

**Aleš Pavlík, Alena Pavlíková, Sokolovská 966/185, Praha 9, č.j. 098316/2011/KUSK**

1. připomínka:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

Odůvodnění připomínky:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Martin Pavlovič, Klára Budařová, Průběžná 31, Horoušanky, naše č.j. 097968/2011/KUSK**

1. připomínka:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

Odůvodnění připomínky:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Marcela Popelková, Lovosická 661, Praha 9, č.j. 097997/2011/KUSK**

1. připomínka:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Eva Příhodová, K Safině 871, Praha-Šeberov, 149 00, č.j. 096196/2011/KUSK (za petiční výbor v Šeberově; za petiční výbor v Újezdu u Průhonic; za obč. sdružení Aliance Jihovýchod)</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>Zásadně nesouhlasíme s výstavbou tzv. Vestecké spojky a na ni navazující dálniční křižovatky Exit 4 D1, které jsou navrhovány v bezprostřední blízkosti městských částí Praha-Šeberov, Praha-Újezd u Průhonic a obcí Vestec a Zdiměřice. Jde o stavby škodlivé, devastující, které by dále výrazně zhoršily současnou nevyhovující dopravní situaci v oblasti a nevratně poškodily životní prostředí celého regionu.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Jihovýchod Prahy je přetížen nežádoucí dopravou - páteří komunikace v Šeberově je během dopravních špiček zahlcena kolonami aut z okolí. Tuto situaci nemůže vyřešit dálniční spojka (zkratka vůči Pražskému okruhu!), která by propojila několik zatížených evropských dálnic a zcela bezdůvodně přivedla do regionu další mohutný objem tranzitní osobní i kamionové dopravy. Dopravní problémy je třeba řešit sítí místních komunikací. Tranzitní dopravu vůči hlavnímu městu má přenášet silniční okruh v tzv. trase „JVD“ (Jihovýchodní dlouhá), jehož první část od Lahovic po dálnici D1 je zprovozněna (stavby 513 a 512). Silniční okruh by byl Vesteckou spojkou dublován. Ačkoliv obě stavby, tj. Exit 4 D1 a VS, byly prohlášeny za tzv. veřejně prospěšné, mají vzniknout na objednávku úzkého okruhu vlastníků přilehlých pozemků a zájmy veřejnosti (tedy především životní prostředí celé oblasti) mají výrazně poškodit. Podnikatelům, kteří vlastní pozemky v blízkosti navrhovaných staveb, jde jen o jejich vlastní prospěch, stavba Vestecké spojky jim má přinést finanční zisk. Před lety koupili lukrativní pozemky přiléhající k původně navržené trase S O K P (tzv. „JVK“), jde např. o firmy Eurospektrum Group a.s, a Tesco, s tím, že je dále výrazně zhodnotí výstavbou komerčních zón. Na základě masového odporu obyvatel však byla trasa okruhu přesunuta dále od města a zmíněné pozemky by pro investory bez kapacitního komunikačního připojení ztratily na hodnotě. Pro investory je teď jediným řešením prosadit výstavbu původní trasy okruhu „JVK“, kterou přejmenovali na Vesteckou spojku. Po schválení trasy okruhu „JVD“ se do oblasti za zdravým bydlením přestěhovaly stovky až tisíce rodin, investovaly své úspory a zadlužily se na dlouhé roky, neboť předpokládaly, že se změnou územního plánu už stavba „JVK“ nehrozí. Na to však investoři neberou ohled a „JVK“ pod změněným názvem nadále prosazují. Ačkoliv obě stavby (Vestecká spojka a Exit 4 D1) jsou prosazovány prokazatelně pouze v zájmu soukromých subjektů (nadnárodních společností), jejich výstavba má být paradoxně hrazena z veřejných finančních prostředků, tedy i z prostředků <i>těch</i>, koho by zmíněné stavby poškodily a kdo je odmítají. Obě navrhované stavby je nutno chápat jako součást jediného záměru – vytvořit v oblasti nové propojení dálnic a zajistit obsluhu navazující komerční výstavby. Dá se předpokládat, že po vzniku Vestecké spojky by na všech volných plochách kolem ní vznikly další komerční areály, do kterých by denně mířily tisíce aut a kamionů. Vlivy těchto staveb (i budoucích a dosud neznámých) na životní prostředí se kumulují, sčítají a násobí. Důsledky jejich případné realizace je tak třeba posuzovat současně.</p>

**Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

ZÚR nenavrhují pokračování Vestecké spojky severovýchodně dálnice D1, dále je pro radiální vztah využívána stávající D1. V územním plánu hlavního města Prahy žádné pokračování Vestecké spojky není.

ZÚR žádné komerční zóny nenavrhují.

**2. připomínka:**

Nesouhlasíme s tím, že jak jednotlivé části Vestecké spojky, tak další na ni navazující stavby jsou prosazovány do výstavby po částech (za použití tzv. salámové metody).

**Odůvodnění připomínky:**

Jejich vlivy na životní prostředí jsou tak posuzovány odděleně a nemohou být objektivně zhodnoceny. Na Vesteckou spojku má navázat dálniční křižovatka Exit 4 D1 v Újezdu u Průhonic, doprava na Vestecké spojce má výrazně narůst po realizaci plánované dálnice D3 z Českých Budějovic. Na pozemcích v okolí exitu a Vestecké spojky je připravována rozsáhlá komerční výstavba - hypermarkety, logistická centra, skladové haly, čerpací stanice... Souhrnné vlivy všech těchto staveb mají zapříčinit naprosto zásadní změnu charakteru celé oblasti - z klidové zóny předurčené především k rodinnému bydlení se má stát jedna velká komerční zóna.

**Vypořádání připomínky:**

ZÚR nenavrhují komerční zóny, z toho důvodu, že pokládají tuto oblast za plně saturovanou.

**3. připomínka:**

Pokud by došlo k realizaci Vestecké spojky, hrozí vážné nebezpečí, že jejím následným dostavěním vznikne trasa Pražského okruhu, tzv. „JVK“.

**Odůvodnění připomínky:**

Vestecká spojka je navržena ve stopě původně plánované a před lety zrušené trasy Pražského okruhu, tzv. „JVK“ (Jihovýchodní krátké). Spolu s tzv. Vesteckým přivaděčem tvoří Vestecká spojka první dvě části „JVK“. Koridor kolem Milíčovského lesa, kudy měla původně „JVK“ pokračovat, je však stále volný - pražský magistrát zde udržuje přísnou stavební uzávěru. Průchod pro „JVK“ od D1 až k ulici Formanské je již nyní zajištěn navrženou sběrnou komunikací. Hrozbu dostavění „JVK“ podél Milíčovského lesa považujeme za velmi reálnou. Poté, co by Vestecká spojka začala přivádět k přetížené a velmi často neprůjezdné D1 velký objem nové dopravy, v okolí dálniční křižovatky by docházelo ke kritickým kongescím, doprava směrem na východ Prahy by zahltila Formanskou ulici i část Jižního Města. Přebytkovou dopravu by bylo nutné odvést směrem na severovýchod koridorem podél

Milíčovského lesa. Na budoucí dostavění „JVK“ by vznikl ještě větší tlak po výstavbě a zprovoznění D3. „JVK“ by pak fungovala jako dálniční zkratka vůči silničnímu okruhu „JVD“. Kromě toho však nyní hrozí reálné nebezpečí, že druhá část „JVD“ nebude vůbec dostavěna (stavbu zastavil soud) a že VS a později i kompletní „JVK“ její funkci převezmou. S dostavbou Vestecké spojky a vznikem „JVK“ samozřejmě nesouhlasíme, právě tak jako ostatní obyvatelé regionu, kteří svůj nesouhlas dali najevo prostřednictvím více než 40 tisíc podpisů pod peticemi. Petiční akce nadále pokračují a stanovisko veřejnosti podporují nyní svými usneseními i místní samosprávy.

#### **Vypořádání připomínky:**

ZÚR pokračování za současnou D1 nesledují.

#### **4. připomínka:**

Úřady sice ujišťují obyvatele, že Vestecká spojka bude pouze dvoupruhová, v dokumentaci pro územní rozhodnutí DUR je však pro čtyřpruh povinná územní rezerva. Kapacitní čtyřpruhové provedení VS bohužel považujeme za nevyhnutelné, a to z více důvodů.

#### **Odůvodnění připomínky:**

VS by zkratkou vůči SOKP spojovala hned několik silně zatížených šesti až osmipruhových dálničních tahů s mezinárodní tranzitní dopravou, a to včetně dopravy nákladní a kamionové. Po zprovoznění budějovické dálnice D3 by VS plnila funkci hlavní radiály od D3 do centra Prahy. Dálnice D3 má přitom přivádět k Vesteckému přivaděči u Jesenice cca 50 000 aut denně. Jako dvoupruhová v této situaci nemůže VS obstát, na tento přivaděč by totiž D3 přímo navazovala a pokračovala by zkratkou ve směru do centra Prahy, (Pro případ potřeby rozšíření VS jsou mosty na VS již nyní projektovány tak, aby bylo možné dostavět je pro čtyři pruhy.) Je nepochybné, že komunikace, která je v územním plánu Prahy schválena jako „celopražsky významná sběrná komunikace“ a měla by přivést dálnici D3 do hlavního města, by v žádném případě nemohla být postavena jen jako dvoupruhová. Vestecký přivaděč je postaven jako čtyřpruhová dálniční komunikace s odstavnými pruhy. I Exit 4 D1 včetně části Vestecké spojky směrem k průhonickým komerčním zónám je projektován jako čtyřpruhová komunikace dálničního typu. Pouze dvoupruhová komunikace by byla mezi těmito dvěma čtyřpruhovými nelogická a nefunkční. Navržení Vestecké spojky pouze v dvoupruhové podobě je podle našeho názoru způsob, jak prosadit plnohodnotnou dálniční komunikaci v původní tase JVK metodou postupných kroků, tedy „salámovou metodou“.

#### **Vypořádání připomínky:**

Návrh profilů komunikací a počet pruhů ZÚR neřeší a v DÚR je navrženo dvoupruhové uspořádání.

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu.

Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006) a je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). ÚP počítají dlouhodobě s tímto záměrem a nové obytné soubory do blízkosti této komunikace by neměly navrhovat.

#### 5. připomínka:

Po zprovoznění Vestecké spojky by výrazně narostlo množství aut projíždějící Šeberovem. Nové propojení dálnic, které by do oblasti zavedlo novou dopravu, by navýšilo dopravní zátěž ve všech přilehlých obcích a městských částech (Jesenice, Vestec, Průhonice, Šeberov, Hrnčírě, Újezd u Průhonic, Jižní Město...).

#### Odůvodnění připomínky:

Vestecká spojka by totiž představovala pohodlnou zkratku vůči části JVD (stavbě č. 512), proto by po jejím zprovoznění převzala velkou část její dopravy směřující do centra. Protazením Vestecké spojky kolem Milíčovského lesa by vznikla dálniční zkratka vůči JVD (stavbě 511) pro další tranzitní dopravu ve směru západ - východ ČR. Dá se očekávat, že doprava ze S O K P směřující na VS by byla velmi masivní. Vesteckou spojku by ve směru do centra využívala kromě dopravy z okolních obcí i část dopravy od Plzně, která se cestou po okruhu vyhýbá přetížené Jižní spojce, a v budoucnu má do okruhu u Jesenice vyústit další dálnice (D3), pro kterou by VS představovala hlavní radiálu do centra Prahy. Provoz na dvoupruhové VS by proto nemohl být plynulý. Auta směřující do Prahy ze S O K P by sjela u Hodkovic na Vestecký přivaděč (narazila na přetíženou Vídeňskou ulici) a pokračovala po Vestecké spojce k dálnici D1 a dále do centra Prahy. Vestecká spojka by nebyla schopna všechnu tuto dopravu pojmout a docházelo by k jejímu zahlcování. Zastavení dopravy na Vestecké spojce by však působily i (již dnes časté) kolony na D1 (!), které bohužel přetrvávají i po zprovoznění SOKP. V případě přetížení nebo neprůjezdnosti Vestecké spojky by řidiči využívali místní komunikace (ve Vestci, Hrnčírích, Šeberově, ale i v Újezdě, Kateřinkách, Křeslicích a na Jižním Městě...), a to včetně těch nejužších ulic v obytných zónách, aby se dostali ke svému cíli náhradní trasou. Nelze proto očekávat, že by došlo ke snížení dopravní zátěže na místních komunikacích. Prakticky vždy, když se někde zprovozní kapacitní tranzitní komunikace, zvýší se doprava v celém jejím okolí. Pokud jde o samotný Šeberov, VS by zde měla vést necelých 100m od zdejších tzv. „anglických domků“, v jejichž sousedství jsou nyní jen pole a louky. Doprava přivedená do této „zelené“ oblasti úplně novým dopravním koridorem – Vesteckou spojku, by byla nesrovnatelně masivnější a škodlivější než doprava, která nyní prochází centrem obce, protože by šlo o dopravu nákladní. Protože výhledově by měla vést minimálně ve čtyřech jízdních pruzích, její negativní vliv na obec by tak byl i přes větší vzdálenost mnohem výraznější než nyní.

Nadměrná doprava obtěžuje v současné době Šeberov pouze v dopravních špičkách (ráno a večer v pracovních dnech a v době odjezdu obyvatel na víkend a zpět). Po celou ostatní dobu, a to samozřejmě i v noci, Šeberov zůstává původní klidnou obcí. Kdyby však vznikla Vestecká spojka, doprava by Šeberov obtěžovala nepřetržitě, a to i v noci, protože má jít o frekventovanou spojku dálnic s tranzitní dopravou. To vše by pro obyvatelstvo znamenalo podstatné zhoršení současné situace.

K optimalizaci dopravy v Šeberově vedou úplně jiné cesty, než je postavení VS. Je třeba zrekonstruovat zastaralý kruhový objezd u Jižního Města (v blízkosti Exitu 2), odvést část dopravy např. na Kunratickou spojku, případně vybudovat místní obchvat Šeberova. Je samozřejmě možné hledat i řešení další.

#### Vypořádání připomínky:

V minulosti bylo zpracována řada variant a Vestecká spojka, tak jak je navržena v ÚP VÚC Pražského regionu, je výsledným řešením převzatým do ZÚR Středočeského kraje. Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími

aktivitami v Praze.
<p>6. připomínka:</p> <p>Nové propojení dálnic považujeme za zbytečné, protože je duplicitní k „JVD“ i ke Kunratické spojce a představuje plýtvání prostředky ze státního rozpočtu.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Pro oblast potřebná dálniční spojka s mimoúrovňovou křižovatkou byla již nedávno zprovozněna, jde o součást S O K P , stavbu č. 512, která spojuje stejné dálnice jako VS. Není proto důvod, proč by měla ve vzdálenosti cca jen 3,5 km vzdušnou čarou od této spojky vzniknout další paralelní, duplicitní komunikace a proč by měla být budována další nadbytečná mimoúrovňová křižovatka Exit 4 D1, jejíž umístění navíc odporuje normě o nejmenších vzdálenostech silničních křižovatek.</p> <p>Kromě nové části JVD (stavba č. 512) již existuje i další možné propojení SOKP s dálnicí D1 v podobě tzv. Kunratické spojky (dle studie Ing. arch. P. Preininger). Pro odvedení místní dopravy z okolních obcí a městských částí na D1, do Jižního Města i dalších částí Prahy je Kunratická spojka mnohem vhodnější než Vestecká spojka, protože vede volným prostorem daleko od obytné zástavby. Je možné ji zkapacitnit rozšířením na čtyři pruhy, připadá v úvahu i její odstínění od Šeberova protihlukovým valem, které by podstatně zlepšilo současný nevyhovující stav. Pokud bude z Vesteckého přivaděče odvedena doprava Kunratickou spojkou (nikoliv novou spojkou dálniční), nebude docházet k zahlcení místních komunikací tranzitní dopravou. Je však také možné vybudovat nové přímé propojení přivaděče a Kunratické spojky. Každopádně je však nutné zrekonstruovat již dávno nevyhovující křižovatku - Exit 2 Chodov, do které ústí nejen Kunratická spojka, ale i hlavní silnice procházející Vestcem a Šeberovem.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>SOKP umožňuje rozvádění vnější dopravy do centrálních částí Prahy větším počtem komunikací nižšího řádu. Vestecká spojka nespojuje dálnice, ale SOKP s Pankráckou radiálou.</p>
<p>7. připomínka:</p> <p>Označení staveb za tzv. „veřejně prospěšné“ není opodstatněné.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Zařazení stavby mezi tzv. „veřejně prospěšné“ je obyvatelům JV Prahy zdůvodňováno tím, že Vestecká spojka má zvýšený význam pro dopravní obslužnost v těsném okolí Prahy a navazuje na další významné stavby dopravní infrastruktury, zejména dálniční komunikace. Toto zdůvodnění není na místě, pokouší se totiž vytvořit mylný dojem, že navrhované komunikace jsou „zvýšeně významné“ svým přínosem pro veřejnost. Veřejnost ale jejich význam posuzuje jako jednoznačně negativní! Přímá návaznost Vestecké spojky na dálniční komunikace by poškodila celou oblast, protože by ji zahltila mezinárodní tranzitní dopravou včetně dopravy nákladní. Toto duplicitní propojení dálnic proto rozhodně není ve veřejném zájmu, ale veřejný zájem na zachování zdravého životního prostředí naopak poškozuje. Stavba není v souladu se společenskou objednávkou. Význam, stabilizace polohy a zařazení jako veřejně prospěšné stavby nebyly u těchto staveb dostatečně projednány a vyhodnoceny. Nebyla zajištěna dostatečná účast veřejnosti. Veřejnosti je účast na rozhodování dlouhodobě znemožňována. Stavby byly do územních plánů zařazeny proti zájmu veřejností vyjádřenému mj. právě ve výše</p>

uvedených peticích. Státní správa neposkytuje občanům potřebné informace o křižovatce Exit 4 D1 a VS. Nehovoří se o skutečné budoucí podobě staveb, ani o důsledcích, jaké by mělo zprovoznění komunikací na životní prostředí. Negativní vliv staveb na obyvatelstvo je již řadu let zamlčován, případně zamlžován a zkreslován. Potřebné informace o VS zprostředkovávají veřejnosti především místní občanské iniciativy. Přestože názor veřejnosti na prosazované stavby je nyní dostatečně zřejmý (viz např. Desetitisíce podpisů pod peticemi), není u orgánů státní správy ani u prosazovatelů Vestecké spojky zohledňován.

#### **Vypořádání připomínky:**

Stanovení „veřejně prospěšných staveb“ v ZÚR obecně vychází z § 2 odst.1 písm. 1. VPS v úrovni ZÚR zahrnují mj. základní komunikační síť, kam Vestecká spojka patří. Záměry se posuzují vždy z hlediska širšího významu v dopravním systému.

#### **8. připomínka:**

Neexistuje žádná záruka, že po Vestecké spojnici by v budoucnu neprojížděla nákladní doprava včetně kamionů. Je naopak logické, že po VS by kamiony jezdily.

#### **Odůvodnění připomínky:**

V současné době obyvatelé Šeberova nejvíce obtěžuje velké množství aut z okolí, která v době dopravních špiček projíždějí jeho středem především k dálnici D1, a to přímo pod okny některých domů. Jde však z naprosté většiny o osobní dopravu (nákladní doprava má přístup pouze s písemným povolením MČ).

Místní samospráva dlouhodobě ujišťuje obyvatele, že případné vybudování Vestecké spojky dopravní situaci a životní prostředí obyvatel nezhorší, protože na Vesteckou spojku nebude smět kamionová doprava a že Vestecká spojka nebude v žádném případě sloužit tranzitní dopravě, ale pouze dopravě místní. Vestecká spojka však má být dle DUR komunikací 1. třídy, resp. B1, s neomezeným přístupem, a ta je dle zákona o pozemních komunikacích určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu včetně dopravy kamionové. Zástupce ŘSD před časem na veřejném setkání s občany potvrdil, že na komunikaci 1. třídy, kterou má Vestecká spojka být, nelze vjezd kamionové dopravy zakázat. Že by k takovému zákazu přesto došlo, považují občané za prakticky nemožné, protože jedním z úkolů Vestecké spojky má být zásobování rozsáhlých komerčních zón, které je samozřejmě bez vjezdu kamionů nereálné.

Obyvatelé Šeberova však stejně neřeší otázku, zda mají po VS jezdit kamiony, nebo „pouze“ nákladní doprava do 12 tun. Vzhledem k tomu, že nyní smí do obce pouze osobní doprava, jakákoliv nákladní doprava přivedená na VS, tedy do bezprostřední blízkosti obytné zástavby, případně přímo do obce, by samozřejmě životní prostředí a tím i obyvatele poškodila.

#### **Vypořádání připomínky:**

Kamionová doprava mimo dopravy cílové by po dokončení SOKP měla vést po tomto okruhu.

#### **9. připomínka:**

Výstavba frekventované tranzitní komunikace propojující několik dálnic by nejen znehodnotila bydlení ve stávajících nemovitostech, ale také by snížila jejich cenu. Zároveň by negativně ovlivnila i budoucí využití dosud volných pozemků kolem celé trasy VS.

**Odůvodnění připomínky:**

Zvýšila by se samozřejmě pouze cena pozemků určených k výstavbě komerčních objektů, a to na úkor ceny obytných nemovitostí. Šlo by tu tak pouze o podporu podnikatelských záměrů soukromých subjektů, a to za státní prostředky a proti zájmu obyvatel! Je všeobecně známo, že jakmile dojde v blízkosti objektu určeného k bydlení k výstavbě frekventované kapacitní komunikace, hodnota i prodejní cena takové nemovitosti vzhledem ke hluku a emisím prudce klesne. V blízkém okolí plánované Vestecké spojky i v dosahu plánované MÚK Exit 4 D1 a dále v blízkosti možného pokračování VS kolem Křeslic a Petrovic se nachází obytná zástavba (většinou zastoupená novými rodinnými domky). Do oblasti bez průmyslu a se zachovalou přírodou se přistěhovaly stovky až tisíce rodin. Do zdravého bydlení investovaly nemalé finanční prostředky, řada z nich je zadlužena na desítky let. Jejich nemovitosti by teď měly být znehodnoceny kapacitní komunikací, která zde po schválení JVD nemá co dělat. Obyvatelé byli dezinformováni jak místními samosprávami, tak představiteli hl. m. Prahy, že žádná JVK již nehrozí. Pokud jde o dostupnost obytné zástavby v uvedené oblasti, vzhledem k blízkosti metra a dobrého autobusového spojení je již nyní naprosto dostatečná. Kromě stávajících obytných nemovitostí by však výstavba Vestecké spojky zásadně ovlivnila budoucí využití dosud volných pozemků. Oblast bez průmyslové výstavby zahrnující nyní pouze nízkopodlažní rodinné domy obklopené zahradami a velkými plochami polí a luk, včetně luk chráněných (což rodinné bydlení dále zhodnocuje), by se změnila v jednu velkou komerční zónu. Pozemky podél frekventované komunikace by se pro účely zdravého a klidného bydlení staly neprodejnými a jejich vlastníkům by tak nezbývalo, než volné pozemky rozprodat na další komerční zástavbu (čerpací stanice, prodejní haly, výrobní provozovny, autoservisy, parkoviště...) Plochy určené pro rozvoj obcí by byly zablokovány navrhovanými komunikacemi a komerčními objekty, které by navíc z velké části nesloužily místním obyvatelům, ale lidem ze vzdálenějších oblastí. O dalších a dalších komerčních objektech, které soukromí majitelé pozemků již nyní plánují kolem navržené VS postavit, se veřejnost dozvídá stále častěji.

**Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka je dlouhodobě stabilizovaným záměrem v územně plánovacích dokumentacích. Ceny nemovitostí se v ZÚR neřeší.

**10. připomínka:**

Výstavba MÚK Exit 4 D1 a Vestecké spojky je ve vážném rozporu s posláním silničního okruhu kolem Prahy (SOKP).

**Odůvodnění připomínky:**

Posláním pražského okruhu je snížit dopravní zatížení hustě obydlených oblastí a odvést tranzitní dopravu zatěžující obyvatelstvo dál od obytné zástavby. Proto také byla na JV Prahy zvolena do výstavby od města vzdálenější varianta okruhu nazvaná JVD. Zatímco pražský okruh tranzitní dopravu z obytné zástavby odvádí, Vestecká spojka tuto dopravu do hustě osídlených oblastí vrací zpět, a to v ještě větším objemu. Má jít o pohodlnou dálniční zkratku, která by mezinárodní dopravu z několika dálnic do osídleného území doslova vtáhla. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že po dostavbě druhé části JVD výrazně poklesne intenzita dopravy na D1 (především dopravy tranzitní a nákladní) a sníží se tak i hluchost, emise a světelný smog z projíždějící dopravy. Nikdo samozřejmě nebude mít zájem o návrat k původnímu stavu.

**Vypořádání připomínky:**

Nedostavěnost komunikačního systému Prahy a okolí znamená nadměrné využívání stávajících kapacitních tras. Po dobudování dopravního systému bude mít dálnice D1 v šestipruhovém uspořádání od SOKP po Prahu – Pankrác výkonovou rezervu.

#### 11. připomínka:

Vyústění Vestecké spojky do dálnice D1 prostřednictvím Exitu 4 na km 3,7 dálnice D1 je pro potřeby místních obyvatel nevhodné.

#### Odůvodnění připomínky:

Většina obyvatel regionu k cestě do zaměstnání nepotřebuje ani exit, ani Vesteckou spojku. Nemají samozřejmě zájem jezdit do práce oklikou přes Újezd a ucpanou dálnici D1. Při cestě do práce se totiž naprostá většina z nich nepotřebuje dostat na dálnici D1 (ve směru na Brno), ale na Jižní Město, na odstavná parkoviště u metra, do centra, případně do dalších částí Prahy. Ve srovnání s Vesteckou spojkou je pro ně proto vhodnější, přímější, kratší a méně riziková současná trasa přes kruhovou křižovatku v blízkosti Exitu 2 Chodov a poté přes most nad dálnicí D1 ve směru do centra. I řidiči z okolí Vestce jednoznačně upřednostňují přímou cestu do centra Prahy po Vídeňské ulici (tzv. staré benešovské). Rozhodně by nevyužívali zajížděku přes Újezd. Mohli by uváznout na ucpané D1 a zdržet se zde o několik desítek minut! Pokud budou řidiči jezdit dál tak, jak jsou zvyklí (přes Exit 2), má to pro ně i další výhodu, hlavně v době dopravních špiček. Pokud přijedou k Exitu 2 po Kunratické spojkě, případně po místním obchvatu Šeberova, mohou z mostu nad D1 snadno zjistit, zda je dálnice průjezdná, a v případě potřeby pak zvolit cestu do Prahy místními komunikacemi, např. přes Spořilov. Řidiči směřující z JV Prahy pouze na Jižní Město se samozřejmě mohou cestě po dálnici úplně vyhnout. I obyvatelé Vestce, Zdiměřic, Rozkoše, Hrnčír, Šeberova, Újezdu i Průhonic, kteří jezdí do zaměstnání autobusem, mohou pochopitelně využívat dosavadní spojení. Ze všech těchto obcí je možné dojet autobusem k metru za několik minut (Vestec – 13 min, Zdiměřice – 11 min, Hrnčír – 6 min, Šeberov – 2 min, Újezd – 8 min, Průhonice – 13 min). Je pravda, že ranní kolony často cestu k metru prodlouží, jde však řádově zase jen o minuty. I to lze však řešit, např. rekonstrukcí zastaralé kruhové křižovatky u Jižního Města, která kolony způsobuje, odvedením části dopravy na Kunratickou spojku, vybudováním místního obchvatu Šeberova, nebo vybudováním dalších místních komunikací např. podle studie Ing. arch. Petra Preiningera. Zároveň je třeba zvážit zásadní otázku, zda by se vůbec na Vesteckou spojku místní doprava dostala. Dle projektové dokumentace pro územní rozhodnutí má být VS dvoupruhovou spojnici několika vysoce zatížených dálnic o šesti až osmi pružích s neomezeným vstupem. Za této situace lze těžko předpokládat, že provoz na VS by byl plynulý, a to např. i proto, že na světelné křižovatce u ZKZP jsou v dokumentaci upřednostněny jízdní pruhy obsluhující tuto komerční zónu. Tato komunikace by byla jednoznačně přetížená a pro místní dopravu by nebyla využitelná. Do lokality by mnohem více dopravy přivedla, než by z ní odvedla.

#### Vypořádání připomínky:

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu.

Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojížděka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

#### 12. připomínka:

Vestecká spojka a na ni navazující dálniční křižovatka Exit 4 D1 má vážně poškodit chráněná území na JV Prahy.

#### Odůvodnění připomínky:

V blízkém okolí záměrů je několik velmi rozsáhlých chráněných území o celkové rozloze přes 1000 ha. (Tato přírodní území slouží ke každodenní rekreaci tisíců lidí z přilehlých sídlišť Jižního Města, Petrovic a Horních Měcholup.) Hrnčířské louky mají plochu 29 ha, přičemž mají být dále rozšiřovány. Přírodní památka Milíčovský les a rybníky, která spadá pod území NATURA 2000 a je tak chráněna legislativou EU, je od středu exitu vzdálena jen cca 300 m, napojení Vestecké spojky na ulici Formanskou, kde JVK v této chvíli končí, je od Milíčovského lesa vzdáleno jen cca 100 m! Přírodní památka Milíčovský les a rybníky zaujímá plochu 93 ha. Milíčovský les je zároveň součástí přírodního parku Botič "Milíčov s chráněnými nivami a meandry Botiče. Jde o nejstarší přírodní park na JV Prahy a má rozlohu celých 824 ha. Pokud by Vestecká spojka pokračovala dál na severovýchod kolem Milíčovského lesa jako trasa JVK, přetnula by tento přírodní park v jeho nejširší části a zásadním způsobem by ho znehodnotila. Průhonický park se zámek (chráněný od loňského roku organizací UNESCO) má rozlohu 250 ha a vzhledem k výskytu velkého množství vzácných a chráněných rostlin má nevyčíslitelnou estetickou a vědeckou hodnotu. Výše uvedené chráněné oblasti patří často mezi unikátní „přírodní stanoviště“, která v rámci ČR zaujímají jen 17 % plochy, přičemž území NATURA 2000, mezi která patří i Milíčovský les, už pokrývají jen 13,3 % území ČR (viz Zpráva o stavu přírody a krajiny ČR 2009 vydaná Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR ve spolupráci s MŽP). Lidé, kteří mají to štěstí, že v přírodně hodnotném území Vestce, Šeberova, Újezdu, Průhonic a Křeslic žijí, a lidé, kteří bydlí na sídlištích Jižní Město, Petrovice a Horní Měcholupy a využívají tyto přírodní plochy pro rekreaci a odpočinek, si dobře uvědomují cenu těchto přírodních ploch, po kterých vede mnoho naučných stezek i cyklostezek. Je zde i další zeleň, která není přímo chráněná zákonem, ale pro zdraví lidí je stejně významná. Jde o louky, polní pěšiny a remízky. V nejbližším okolí Šeberova, Újezdu, Křeslic, Jižního Města a Petrovic představují relativně nepoškozenou přírodu, kterou rozhodně nelze znehodnotit jen kvůli zisku podnikatelů, kteří chtějí své pozemky využít pro komerční zóny. V okolí záměru je kromě toho i několik zahrádkářských kolonií, kteří by byly výstavbou navrhované komunikace rovněž poškozeny.

V dosahu Šeberova vede v současné době několik frekventovaných silnic. Cestu do přírody (ve směru k Průhonickému parku) však mají obyvatelé Šeberova, Zdiměřic a Vestce stále otevřenou. Vestecká spojka by situaci podstatně změnila. Uzavřela by Šeberov do obdélníku čtyř kapacitních komunikací (Videňské ulice, Kunratické spojky, Vestecké spojky a dálnice D1). Vestec a Průhonice včetně Průhonického parku jsou na návětrné straně převládajících větrů od trasy Vestecké spojky. Šeberov a Vestec kromě toho zatěžuje i letecká doprava. Nízko nad obcemi nalétávají letadla na přistání na ruzyňské letiště (v nejzatíženějším období roku bylo napočítáno až 18 letadel za 15 minut). Starou hlukovou zátěží Šeberova, Hrnčíř, Průhonic, Jižního Města, Újezda a Kateřinek je dálnice D1. Současnou situaci v nedávné době ještě zhoršilo i otevření nové části Pražského okruhu, odkud se i přes protihluková opatření šíří hluk až do Šeberova (okruh je přitom vzdálen cca 3 km, tedy mnohem dále než navrhované stavby exitu a VS). Přírodu kolem Šeberova, Újezda, Křeslic, Jižního Města a Petrovic je nutné chránit o to víc, že veřejně přístupné plochy v obydlených částech těchto obcí nedisponují větším množstvím vzrostlé zeleně. V nedávné době byla např. vykácena alej vysokých kaštanů podél hlavní silnice v Hrnčířích. Nejbližší souvislou plochou vzrostlých stromů je tak pro Šeberov a Hrnčíře nedaleká Průhonická obora. Od tohoto parku by byly Hrnčíře Vesteckou spojkou doslova odříznuty a obyvatelé této části Hrnčíř by pak přišli o jedinou únikovou cestu do přírody. V této souvislosti upozorňujeme na rozpor navrhovaného záměru s informacemi o plánovaném tzv. zeleném pásu kolem Prahy, který má vzniknout dle návrhu nového územního plánu hl. m. Prahy (viz např. <http://www.langmaier.cz/tisk/09-01-26.html>), Šeberov má být podle výše uvedeného plánu propojen s Průhonicemi zelení (!), nikoliv odříznut dálniční spojkou, která celé „zelené“ okolí znehodnotí. Součástí zeleného pásu měl být zřejmě i před několika lety (nově, jako součást biokoridoru) vysazený pruh lesa mezi hrnčířským hřbitovem a Rozkoší. Nyní by musely být tyto již vzrostlé stromy kvůli výstavbě Vestecké spojky odstraněny. Doprava v regionu může být optimalizována pouze prostřednictvím fungující sítě místních komunikací. Pokud by došlo k realizaci Vestecké spojky, přišly by obce kolem ní nejen o pozemky vhodné k rozvoji (např. k rodinné zástavbě), ale i o možnost řešit místní dopravní problémy místními komunikacemi, např. Místním

obchvatem Šeberova a Hrnčíř šetrným k životnímu prostředí. I když teprve zprovoznění celého SOKP ukáže, zda vůbec bude stavba místního obchvatu nutná a zda nebude stačit např. převedení nadbytečné dopravy na Kunratickou spojku a rekonstrukce opatovské křižovatky u Jižního Města. Je třeba připomenout, že okrajovou část Prahy, kterou má Vestecká spojka protnout, nevyužívají k odpočinku a rekreaci (procházky, cyklistika, jogging, jízda na koních, jízda na běžkách, golf...) pouze místní obyvatelé a obyvatelé přelidněných sídlišť Jižního Města a Petrovic, pro které představuje nenahraditelné zázemí, ale mnoho obyvatel z celé Prahy. Vzhledem k blízkosti metra je samozřejmě zdejší příroda pro ostatní Pražany dostupná, a proto velice cenná.

### **Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1 a nebude mít tudíž vliv na Milíčovský les, Hrnčířské louky, přírodní park Botič-Milíčov. Průhonického parku se trasa nedotýká (vzdálenost cca 1 km), naopak umožňuje výrazné snížení dopravy na komunikační síti procházející Průhonicemi ve směru na MÚK Průhonice.

### **13. připomínka:**

Provoz křižovatky Exit 4 D1 a Vestecké spojky by poškodil faunu i floru Milíčovského lesa.

### **Odůvodnění připomínky:**

Exit 4 D1 je navržen v bezprostřední blízkosti Přírodního parku Botič-Milíčov a Přírodní památky Milíčovský les a rybníky (Evropsky významná lokalita soustavy Natura 2000). Okraj Milíčovského lesa je vzdálen jen cca 260 m od sjezdu z exitu (měřeno v úrovni ulice Na Cípu) a střed exitu je pak od okraje lesa vzdálen pouze cca 300 m. Stavba však má pokračovat až na ulici Formanskou, která je v úrovni exitu vzdálená jen cca 100 m od Milíčovského lesa. V případě pokračování Vestecké spojky dál na severovýchod v trase „JVK“ by komunikace vedla jen několik desítek metrů od Milíčovského lesa. Milíčovský les je proto nutno považovat za přímou součást posuzované lokality! V tzv. „Plánu péče o Přírodní památku Milíčovský les a rybníky“ upozorňuje autor RNDr. Petr Petřík, Ph.D. (Botanický ústav Akademie věd ČR), že po případné stavbě plánované křižovatky Exit 4 D1 může dojít k překračování limitů hluku a polutantů přímo uvnitř této přírodní památky. Podle Atlasu životního prostředí v Praze se právě v oblasti směrem k dálnici D1 a plánovanému Exitu 4 D1 již nyní nachází větší množství avitálních (tedy poškozených) dřevin (viz <http://vwtw.premis.cz/atlaszp/>). Část Milíčovského lesa spadá do soustavy Natura 2000 podléhající právním předpisům EU na ochranu přírody - Směrnicí 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Protože Milíčovský les je příliš blízko navržených staveb, ohrožení emisemi, hlukem a světelným smogem se bohužel dotýká celého jeho území. Např. hluk z dálnice D1 již nyní často prochází celým lesem až na Jižní Město. Situaci by mělo v budoucnu zlepšit zprovoznění druhé části trasy pražského okruhu JVD. Pokud se tak stane, bylo by samozřejmě nežádoucí stavbou exitu a Vestecké spojky příznivější stav znovu výrazně zhoršit. Milíčovský les je biotopem chráněných živočichů. Vyskytuje se zde řada rostlin. Mnohé z nich jsou chráněné (sasanka hajní, jaterník podléška, ptačinec velkokvětý, kosatec žlutý, prstnatec májový, kruštík širokolistý, karbinec evropský, svízel plazivý, řada druhů ostřic, řebříček bertram, děhol lesní, ořešník kmínolistý...), žije zde řada druhů živočichů, z nichž mnohé jsou ohrožené a zákonem chráněné (zajíc, bažant, srnec, prase divoké, sýkora koňadra, sýkora modřinka, lejsek bělokrký, budníček menší, žluna zelená, strakapoud prostřední, brhlík lesní, káně lesní, poštolka obecná, krahujec obecný, labuť velká, kachna divoká, lyska černá, polák velký, polák chocholačka, volavka popelavá a mnoho dalších). Zdejší rybníky jsou význačnou zastávkou tažných ptáků - na tahu se zde zastavují i takové vzácnosti jako jespáci a vodouši (!). Území je zároveň význačným útočištěm bezobratlých a obojživelníků (žije zde dokonce rosníčka a kuňka). Z brouků se zde vyskytuje roháč obecný a krajník hnědý, v rámci evropského systému NATURA 2000 je lokalita vymezena pro ochranu tesaříka obrovského (!). Z obojživelníků žije na území Milíčovského lesa skokan zelený, hnědý, štíhlý,

ropucha obecná a zelená a kuňka ohnivá. Z území PP je nejen zakázáno odnášet jakékoliv přírodniny, ale platí zde také zákaz zasahovat do přirozeného vývoje. Přesně takový zásah by bohužel představovala realizace exitu a VS. Vlivem silného provozu na Vestecké spojení, na exitu i na pokračování VS na Formanskou ulici by došlo k výraznému navýšení zátěže Milíčovského lesa i jeho okolí emisemi, hlukem a světelným smogem. Ještě trestuhodnějším zásahem by však bylo pokračování VS severovýchodním směrem v trase JVK kolem celého Milíčovského lesa. Křeslic a Petrovic, pro které je zde stále průchozí koridor a se kterým se již v dokumentaci předběžně počítá. Neven v této souvislosti nesouhlasíme se stanoviskem Magistrátu HMP o souladu s Natura 2000, Stanovisko MÚ hl. m, Prahy - Odbor ochrany prostředí – podepsán Ing. arch. Jan Winkler, ředitel odboru), kde je uvedeno, že: „Uvedený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti“. Právě tak nesouhlasíme se stanoviskem Krajského úřadu Středočeského kraje - OŽPZ, že „...lze vyloučit významný vliv předložené projektové dokumentace samostatně i ve spojení s jinými projekty na evropsky významné lokality a ptačí oblasti...“ Ani jedno z výše uvedených stanovisek není pravdivé a navíc nebylo v rozporu se zákonem zdůvodněno! V případě stanoviska MHMP byl porušen zákon dokonce dvakrát, protože příslušné stanovisko vydala osoba postrádající vysokoškolské vzdělání odpovídajícího zaměření.

#### **Vypořádání připomínky:**

Stavba byl standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA při zpracování ZÚR. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na ŽP bude součástí dokumentace EIA. Opatření budou promítnuta do DÚR.

Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1 a nebude mít tudíž vliv na Milíčovský les, Hrnčířské louky, přírodní park Botič-Milíčov.

Aktuální dopravní situace (včetně zmiňovaných dopravních toků) byla vzata při návrhu ZÚR v úvahu a ZÚR svými návrhy tuto problematiku na území Středočeského kraje řeší (v jižním segmentu zejména D3, SOKP, Vestecká spojka).

ZÚR neřeší uspořádání mimoúrovňových křižovatek. Pro zajištění potřebných vazeb v území to není podstatné. Vyhodnocení křižovatky MÚK Exit 4 z hlediska dopravního, dopravně bezpečnostního a z hlediska vlivů na obyvatele Újezdu není předmětem ZÚR Středočeského kraje. Takové posouzení přísluší dokumentaci DÚR a EIA. Dotyčná křižovatka je na území Prahy.

#### **14. připomínka:**

Upozorňujeme, že výstavba exitu a VS by zapříčinila přetížení až neprůjezdnost Formanské ulice v Kateřinkách a na ni navazujících ulic na Jižním Městě.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Formanská ulice vede těsně kolem Milíčovského lesa, místy jen ve vzdálenosti 30m (měřeno v úrovni nové výstavby v ulici Na Formance). Pokud by došlo k realizaci Exitu 4 D1 a Vestecké spojky a bylo vybudováno nové propojení dálnice D1 s Formanskou ulicí, neexistuje způsob, jak velkému množství řidičů nejen z Jižního Města (kteří to mají tudy blíž) zabránit, aby k Exitu 4 D1 (tedy ve směru na Brno) nebo naopak cestou domů ve směru opačném nejezdili po Formanské ulici. Mnoho řidičů by využívalo toto spojení do navržených komerčních zón. V době, kdy by byla D1 neprůjezdná (což se děje velmi často), by Formanská ulice a na ni navazující ulice Jižního Města fungovaly dokonce jako náhradní trasa na Jižní Město a dále do Prahy. Protože již nyní je provoz na Formanské ulici důvodem k překračování hygienických limitů, není přípustné zde dopravu ještě navyšovat. Právě to by ale zprovoznění Vestecké spojky způsobilo. Nárůstem provozu na Formanské ulici by utrpěli jak lidé v okolní zástavbě, tak celý Milíčovský les. Postižen by však byl i přilehlý okraj Jižního Města, především ulice Ke Kateřinkám, ale i Opatovská. Pokračování Formanské ulice tu vede těsně kolem základní školy a v okolí je i několik škol mateřských, přechod přes tuto ulici je proto (bohužel hlavně v období dopravních špiček) velmi frekventovaný.

**Vypořádání připomínky:**

Z hlediska regionálních vazeb není propojení na Formanskou ulici v ZÚR sledováno.

**15. připomínka:**

Realizace exitu a Vestecké spojky by ohrozila přírodní památku Hrnčířské louky.

**Odůvodnění připomínky:**

Hrnčířské louky s řadou chráněných rostlin a živočichů začínají rybníkem Jordánkem vzdáleným jen 800m od Vestecké spojky a jen 900m od nájezdu na plánovaný exit (ve směru na Brno). Rybník Jordánek není přitom od navrhovaných komunikací nijak odstíněn, v okolí jsou jen volná nezastavěná pole a louky. Už nyní je navíc tato část Hrnčířských luk ovlivňována hlukem z dopravy jak z ulice K Šeberovu, tak z dálnice D1, Svým dalším pokračováním pak trasa Vestecké spojky přímo zasahuje do luk mezi Hrnčířemi a Rozkoší, které by se měly v budoucnu (dle návrhu tzv. Plánu péče o PP Hrnčířské louky) stát přímou součástí této přírodní památky. Hrnčířské louky s komplexem luk a pěti rybníků jsou unikátní oblastí výskytu obojživelníků, hnízdištěm a významnou tahovou zastávkou ptactva. Konkrétně má být k této přírodní památce připojena louka mezi Hrnčířemi a Rozkoší, (tzv. Louka k Rozkoši), kde roste silně ohrožený kosatec sibiřský (označený vyhláškou MŽP za zvláště chráněný) a další ohrožené a vzácné rostliny uvedené v národním „Červeném seznamu“ jako např. vrba rozmarýnolistá a několik druhů ostřic. Podle Plánu péče o PP Hrnčířské louky (zveřejněn je na internetu) jsou zdejší louky značně podobné těm, které se vyskytují i v samotném chráněném území, mají stejně významný charakter porostu a vyžadují proto obdobnou péči a ochranu (proto také mají být připojeny k PPI). Jak již bylo uvedeno výše, Hrnčířské louky jsou kromě toho unikátní výskytem obojživelníků a jsou hnízdištěm a významnou tahovou zastávkou ptactva. Oblast tzv. Louky k Rozkoši byla proto na základě opakovaného botanického průzkumu a z důvodu výskytu chráněné flóry a fauny navržena k zaregistrování jako tzv. „významný krajinný prvek“.

**Vypořádání připomínky:**

Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA při zpracování ZÚR. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na ŽP bude součástí dokumentace EIA. Opatření budou promítnuta do DÚR. Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1 a nebude mít tudíž vliv na Milíčovský les, Hrnčířské louky. Uvedené vzdálenosti jsou dostatečné.

**16. připomínka:**

Výstavba exitu a VS by poškodila Průhonický park a zámek.

**Odůvodnění připomínky:**

V blízkosti navrhovaných staveb se nachází Průhonický park se zámek, který v únoru 2010 jmenovala vláda národní kulturní památkou. V srpnu 2010 byl pak Průhonický park na jednání Centra světového dědictví v Brazílii (na základě žádosti ČR) zařazen do prestižního seznamu památek světového kulturního dědictví organizace UNESCO. Bylo tak oficiálně potvrzeno, že Průhonický park je od této chvíle součástí pražské památkové rezervace a je třeba na něj nahlížet jako na součást historického jádra Prahy, se kterým nyní tvoří jeden unikátní soubor. Sjezdy a nájezdy na plánovaný exit jsou ve vzdálenosti 1,3 km od hlavní části parku se zámek, 1,6 km od druhé části parku s rybníkem Bořin, sama Vestecká spojka by vedla pouhých 900 m od hranice parku a plochy vymezené pro výstavbu rušné komerční zóny ZKZP (i sousední rozvojové zóny Rozkoš) jsou v obdobné vzdálenosti. Kromě toho

celý Průhonický park je na návětrné straně převládajících větrů od navržené Vestecké spojky. Není proto třeba zdůrazňovat, že Průhonický park by byl vzhledem ke své blízkosti stavbami všestranně ovlivněn, a to hlukem, emisemi i světelným smogem z navrhovaných komunikací a komerčních zón. Již nyní zatěžuje hlavní silnici procházející Průhonicemi (i ostatní komunikace v okolí) nadměrná doprava směřující do komerční zóny Čestlice a v dopravních špičkách se tudy dá projet jen s velkými obtížemi. Tato silnice vede přímo podél parkové zdi a jen několik desítek metrů od vchodu do zámeckého areálu. Je nutné zdůraznit, že výstavbou ZKZP by došlo k velkému navýšení dopravy na této komunikaci (více viz následující připomínka). Kromě vlivu emisí zavátých větry z Vestecké spojky a pocházejících ze zvýšené dopravy na průjezdné komunikaci Průhonicemi by zde však došlo k závažnému narušení krajinného rázu. Pohled na věž novorenesančního Průhonického zámku (dominantu krajiny) ve směru od Milíčovského lesa by částečně zastínila nevzhledná podpůrná konstrukce protihlukových stěn a nájezdů na exit.

#### **Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1 a nebude mít tudíž vliv na Průhonický park (vzdálenost cca 1 km), naopak umožňuje výrazné snížení dopravy na komunikační síti procházející Průhonicemi ve směru na MÚK Průhonice, MÚK s D1 je od Průhonického parku vzdálena cca 2,5 km. Uvedené vzdálenosti jsou dostatečné.

#### **17. připomínka:**

Plánovaná výstavba Vestecké spojky znamená ohrožení pro vodní režim v krajině, a to včetně území chráněných přírodních památek.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Stavba by ovlivnila prameniště na východním okraji Hrnčíř dotující rybniční soustavu přírodní památky Hrnčířské louky i chráněný vodní zdroj na JV okraji Hrnčíř využívaný pro zásobování pitnou vodou. (Upozorňujeme na skutečnost, že v některých místech např. v Hrnčířích je hladina podzemní vody v hloubce pouze 60 cm.) Dosud nebyla zpracována důkladná hydrogeologická studie oblasti zaměřené na lokalizaci a ochranu pramenišť v okolí Hrnčíř a na ochranu přilehlého území před dalším neustále postupujícím poklesem hladiny podzemních vod.

#### **Vypořádání připomínky:**

V úrovni ZÚR vzhledem k měřítku zpracování (1:100 000) a míře podrobnosti zkoumání odpovídající tomuto měřítku se nenavrhují opatření (např. hydrogeologická či protihluková), která jsou charakteristická pro podrobnou dokumentaci (v tomto případě např. pro dokumentaci pro územní řízení, příp. EIA). Jedná se o podrobnosti nad rámec stanoveného obsahu ZÚR (viz Příl. č. 4 Vyhl.). Podmínky výstavby musí být tedy řešeny v podrobnější dokumentaci, v níž již musí být vyřešena uváděná problematika různými (hlavně stavebními) opatřeními.

#### **18. připomínka:**

Stavby mají v důsledku další fragmentace krajiny připravit o životní prostor velké množství živočichů, např. zajíců, srnčí zvěře, ptáků, plazů a obojživelníků.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Realizací Vestecké spojky by došlo k další nepřijatelné fragmentaci přírodního prostředí (dělení větších celků na menší) v okolí Šeberova. Frekventovaná

VS by působila jako bariéra nejen pro místní obyvatele, kterým by odřízla cestu do přírody, ale především pro živočichy, které by (vzhledem k protihlukovým valům nebo stěnám) nepustila dále do krajiny, případně by je od přesunu odradila hlukem nebo by dokonce došlo k jejich usmrcení při pokusu bariéru překonat (to se děje především tam, kde jsou protihlukové stěny pouze na jedné straně komunikace - zvíře po překonání silnice narazí na protihlukovou stěnu a v panice se pak pokouší vrátit zpět přes frekventovanou silnici, kde skončí pod koly aut.) Aby jednotlivé populace živočichů nezdegenerovaly a přežily, potřebují se čas od času zkrřížit se svými vzdálenějšími sousedy. Pokud by došlo k oddělení jednotlivých populací velkou dopravní stavbou, docházelo by k příbuzenské plemenitbě a k postupnému zániku celé skupiny. Taková násilná izolace populací by pak měla za následek vymizení druhu v celé oblasti. Např. v Šeberově se toto nebezpečí týká nejen drobných živočichů (obojživelníci, plazi, ptáci), ale i zajíců a srnek. V místě záměru byl potvrzen výskyt zajíce polního. Je třeba zdůraznit, že stavy zajíců v České republice soustavně klesají a vzhledem k novým zemědělským postupům populace zajíců drasticky poklesla i na území mnoha evropských států. Každoročně jich ale nejvíc zahyne na silnicích (570 000 ks). Zajáci se téměř výhradně pohybují v hranicích svého domovského teritoria a velice neradi ho opouštějí. Odborná literatura, zoologové i myslivci se shodují na tom, že zajáci nemigrují a jsou vázáni na místo, kde se narodili. Pokud je lidé převezou do jiné oblasti, obtížně si tam zvykají, často končí pod koly aut, Pokud jde o výskyt zajíců, pole kolem Šeberova jsou pravděpodobně celopražskou raritou, zajáci tu totiž prosperují nezvykle dobře. Podle jesenicko-vesteckých myslivců, konkrétně pak jejich předsedy Václava Čumpelíka (tel.: 244 911 406), je totiž tato oblast takzvanou „zaječí komorou“, kde se myslivci o zajíce starají se zvýšenou péčí, nepořádaly se tu hony, zajáci se zde neloví... To je problém především Vestecké spojky, která prochází místy zvýšeného výskytu zajíců - oblastí mezi Vestcem a Hrnčířmi. Jakákoliv dopravní stavba v zaječím teritoriu by měla vliv na jejich početní stavy. (Když zde před časem majitel restaurace z centra Prahy vystřílel několik desítek zajíců, vzbudilo to velký zájem médií a veřejnost záležitost jednoznačně odsoudila, obdobný přístup by byl žádoucí i nyní!) Srnčí zvěř žije především v části mezi Průhonickým parkem a Hrnčířmi (Drazdy), pravidelně se zde pohybuje stádo kolem 50 jedinců, opět v oblasti, kde by měla vést Vestecká spojka. I srnčí zvěř často porazí auta, i ona žije na jednom místě a nemigruje. Podrobněji by se k této otázce mohli vyjádřit sami myslivci.

Zároveň upozorňujeme, že v oblasti, kde by měl být postaven E4 DI a Vestecká spojka, se vyskytují kriticky ohrožené druhy ptáků, např. vrabec domácí a vrabec polní. Masový úbytek vrabců je celoevropským problémem. V některých evropských městech (např. Londýn) zbývá posledních 10 % z původních stavů, v České republice jen 20 %. V Praze vrabci již téměř vyhynuli a vyskytují se zde pouze mozaikovitě. Jedním z takových míst je právě okolí Újezdu u Průhonic, Šeberova a Vestce. Vrabci jsou zde vázáni na okrajové části obytné zástavby a na blízká pole a louky. Nemohou přežívat v upraveném, biologicky sterilním prostředí, vyhovují jim husté neupravené keře a neposekané travní plochy, kde sbírají semena trav, plevelů a hmyz. V zimě zalétávají do blízkých zahrad, kde je lidé přikrmují. Na některých zahradách vrabci dokonce hnízdí a vyvádějí mladé. Větší plochy neupravené zeleně, kde žije vrabec domácí, je možné najít např. na Louce k Rozkoši v Hrnčířích, na Hrnčířských lukách, v blízkosti rybníka ve Vestci a v okolí Milíčovského lesa. Za jeden z důvodů vymírání vrabců vědci označili masové ubývání hmyzu, bez kterého se vrabci neobejdou. Nejnovější vědecké teorie označují za příčinu vymírání vrabců zavedení bezolovnatého benzínu, při jehož spalování vznikají toxické sloučeniny, které hubí hmyz, např. mšice. Výhradně takovou potravou jsou ale krmeni malí vrabci v prvních dnech života. Není potřeba zdůrazňovat, že vytvoření nového dopravního koridoru v oblasti výskytu vrabců je nežádoucí.

Kromě ohrožených vrabců jsou však ale v okolí Šeberova a Vestce každoročně pozorovány rovněž ohrožené a chráněné žáby, především ropuchy.

#### **Vypořádání připomínky:**

Dokumentace ZÚR pracuje s určitou úrovní podrobnosti řešení. To se týká i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Podrobnější opatření k minimalizaci negativních vlivů stavby na ŽP navrhuje DÚR, respektive EIA.

#### 19. připomínka:

Nesouhlasíme s tím, že nebyly navrženy a dostatečně zhodnoceny možné varianty k Vestecké spojkce, že nebyla např. vůbec zhodnocena možnost řešit dopravu sítí místních komunikací místo dálniční spojkou, ačkoliv existuje např. dopravní studie místních komunikací vypracovaná Ing. arch. P. Preiningerem.

Požadujeme, aby byly odborně a odpovědně zhodnoceny varianty využívající síť místních komunikací navržené Ing. arch. P. Preiningerem a aby byly navrženy a zhodnoceny další varianty dopravní obslužnosti území místními komunikacemi (bez VS nebo podobné kapacitní komunikace a Exitu 4 D1). Požadujeme, aby byla studie Ing. arch. P. Preiningera veřejně prezentována a odborně okomentována za účasti veřejnosti a dle výsledků těchto prezentací pak dále rozpracována.

#### Odůvodnění připomínky:

Obce v celé oblasti ve skutečnosti dálniční spojkou vůbec nepotřebují. Místní dopravu je možné řešit místními komunikacemi (bez mezinárodní tranzitní dopravy). Navržené místní komunikace pochopitelně nejsou určeny pro obsluhu rozsáhlých komerčních a logistických center, jejichž výstavba by vážně poškodila životní prostředí území. Jsou navrženy pro rozvoj oblasti coby zklidněné zóny určené zejména pro rodinné bydlení. Obyvatelé oblasti zcela oprávněně požadují, aby byly zachovány přírodní hodnoty území. Ve studii Ing. arch. Preiningera se počítá i s přestavbou s přestavbou kruhové křižovatky nad Šeberovem. Toto řešení bez Vestecké spojky a Exitu 4 D1 by umožnilo zachovat zdravé životní prostředí a rozhodně by bylo levnější než navrhovaná VS.

Ze studie Ing. arch. Preiningera je nutno zmínit např. možnost vybudování místní objízdné trasy kolem Šeberova, která může odvést místní dopravu ze zástavby ve Zdiměřicích mimo obytná území Hrnčír a Šeberova, nevyžaduje vybudování dálničního exitu a nepředpokládá ani přímé propojení Pražského okruhu s dálnicí D1 s tranzitní a kamionovou dopravou. Znovu uvádíme, že uliční síť místních komunikací podle studie Ing. arch. Preiningera neumožní rozvoj rozsáhlých komerčních zón a doslovnou „kapitalizaci“ území, která je samozřejmě nežádoucí. Pro umožnění rozvoje zklidněné oblasti určené pro rodinné bydlení je navržená síť místních komunikací zcela dostatečná.

Dopravní spojení mezi Vestcem a D1 zajišťuje Kunratická spojka více než dostatečně, protože většina aut z Vestce míří do centra města a využívá Vídeňskou ulici.

Páteční komunikace v Šeberově je denně (především ráno a večer, jinak je v obci klid!) zahlcena kolonami aut z okolních obcí (z místní, především rodinné satelitní zástavby), přičemž tato auta směřují především do centra Prahy a na Jižní Město. V pátek a v neděli večer trasu využívají řidiči cestou na víkend a zpět. Je proto nutné odvést tuto dopravu z obytné zástavby Hrnčír a Šeberova. Toto odvedení však nelze řešit přivedením dopravy další! Proto je nesmyslné stavět zde dálniční spojkou pro tranzitní osobní a kamionovou dopravu z Pražského okruhu a z několika dálnic (D1, D3, D5 a částečně i z Jižní spojkou).

Šeberov a Hrnčír nepotřebují nic jiného, než odvést současnou dopravu ze stávající průjezdné silnice mimo obec, což může zajistit jednoduchý obchvat místního charakteru. Vesteckou spojkou v žádném případě nelze vydávat za obchvat Šeberova sloužící téměř výhradně místním obyvatelům, o čemž se snaží občany přesvědčit místní samospráva v MČ Praha-Šeberov. Zatím nejpropracovanější a nejperspektivnější z úřady opomíjených alternativ je již zmíněná studie renomovaného architekta Ing. arch. Petra Preiningera z r. 1991 (atelier DUK) nazvaná „Studie dopravní obsluhy JV segmentu Prahy“ – konkrétně její varianta 7c. V ní vede obchvat Šeberova těsně podél dálnice D1, tzn. co nejdál od obytné zástavby Šeberova a Hrnčír, takže doprava z okolních satelitů ve Zdiměřicích by šeberovské obyvatelstvo prakticky vůbec neobtěžovala. Tuto studii zastupitelstva v Šeberově i v Újezdě v minulosti

podporovala. Studie samozřejmě (v souladu s přáním obyvatel) nepočítá s rozvojem masivních komerčních ploch, které by umožnila a vyvolala VS. Existují samozřejmě i další možnosti, jak motivovat řidiče z přilehlých oblastí, aby cestou na Jižní Město a do centra Prahy nejezdili přes Šeberov a Hrnčíře, ale dali přednost např. cestě po Kunratické spojce. Nabízí se možnost jim cestu na Kunratickou spojku výrazně usnadnit vybudováním přímého propojení Vídeňské ulice a Kunratické spojky (díky kterému by řidiče nezdržovalo čekání u kruhové křižovatky u čerpací stanice ve Vestci). Toto propojení by používali i řidiči jedoucí z oblasti Vestce, mířící na D1. V úvahu připadá možnost rozšíření Kunratické spojky na čtyři pruhy a především potřebná rekonstrukce křižovatky Exit 2 Chodov (např. s dvouúrovňovým uspořádáním). Právě tato již nevyhovující křižovatka totiž kolony v Šeberově a na Kunratické spojce způsobuje. Všechny tyto problémy řeší zmíněná studie Ing. arch. P. Preiningera. Řešení dopravy pomocí místních komunikací a zkapacitnění Kunratické spojky a rekonstrukcí křižovatky Exitu 2 Chodov včetně kruhové křižovatky u ní je k životnímu prostředí nesrovnatelně šetrnější než vedení úplně nové zbytečné kapacitní sběrné komunikace, spojující dálnice neporušenou přírodou a těsně kolem husté obytné zástavby. Rekonstrukce zmíněné nevyhovující křižovatky Exit 2 a zejména kruhové křižovatky, která na exit navazuje, by byla nutná i v případě vzniku VS, a to nejen proto, že po zprovoznění VS by došlo k nárůstu dopravy na Kunratické spojce, ve Vestci i v Šeberově. Nevhodná organizace dopravy na této křižovatce je hlavní příčinou kolon v Šeberově a na Kunratické spojce, řidiči ze směru od vysokoškolských kolejí se zde často snaží „předbíhat“ pomocí nedovoleného odbočení do kratší kolony od Šeberova a je zde spousta dopravních nehod. To vše by se výrazně zhoršilo zprovozněním VS (a ještě více v době, kdy by byla dálnice D1 zahlcená, což se stává prakticky denně). Hluk z Kunratické spojky (KS) obtěžuje celý Šeberov, a to je zde přitom nejbližší obytná zástavba od KS třikrát dále, než by tomu bylo v případě VS (!). Nepříznivou situaci by výrazně zlepšilo vybudování protihlukových valů.

#### **Vypořádání připomínky:**

Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu. Studie místních komunikací vypracovaná ing.arch. Petrem Preiningerem s názvem „Studie dopravní obsluhy JV segmentu Prahy“ z října 2004, byla jedním z posuzovaných návrhů dopravního řešení sledovaného území v rámci ÚP VÚC a vybraná varianta je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). Do ZÚR Středočeského kraje byl záměr převzat na základě §187 odst.2 SZ.

#### **20. připomínka:**

Budování dalších komerčních zón v oblasti považujeme za nadbytečné, neekonomické a škodlivé - fungují tu již dvě velké komerční zóny (Chodov a Čestlice/Průhonice).

#### **Odůvodnění připomínky:**

Stávající nákupní možnosti v oblasti jsou více než dostatečné. Přesto má mezi dvěma již fungujícími rozlehlými zónami vzniknout Západní komerční zóna Průhonice, (po vzniku Exitu 4 D1 by nepochybně brzy vznikla i komerční zóna Tesco v Šeberově, protože firma Tesco má zde již řadu let koupené pozemky). Protože umístění zvolené pro výstavbu ZKZP je v současné době nevýhodné (plochy nejsou dopravně propojeny s D1), usilují investoři o prosazení Exitu 4 D1 a Vestecké spojky. Jejich pozemky by se tak ocitly vedle křížení dálnic, tedy na místě naopak velmi výhodném, tyto komunikace by jim přivedly potřebné množství zákazníků. V zájmu provozovatelů komerčních zón by samozřejmě bylo i dostavění JVK v celém rozsahu, tj. i kolem Milíčovského lesa. Jde zde ve skutečnosti spíše o konkurenční boj provozovatelů obchodních středisek, než o potřeby obyvatel. Čestlická komerční zóna není v dosahu metra a již nyní jsou (hlavně o víkendových nákupních špičkách) místní komunikace přetížené, a to nejen osobní dopravou. Právě tak odtržená od MHD by byla i ZKZP a další komerční zóny, které by vznikly podél trasy „JVK“. Nevhodnost výstavby další komerční zóny potvrzuje např. výzkum Nezávislého ekologického hnutí Nesehnutí. Budováním nákupních center dochází dle závěrů výzkumu „k nekontrolovanému bujení měst do

krajiny, zabírání nezastavěných ploch a zemědělské půdy, což poškozuje přírodu a zároveň způsobuje zásadní růst automobilové dopravy. Jen za posledních sedm let zabrala nová nákupní centra a hypermarkety v Česku plochu odpovídající devíti stům fotbalových hřišť. Polovina nových staveb navíc stojí blízko jiného velkého obchodu (což se má týkat I ZKZP) a dochází tak ke kumulaci vlivů. Expanze nákupních řetězců v České republice působící škody na životním prostředí vyžaduje dle výsledků výzkumu přijetí účinných regulačních a kontrolních mechanismů."

#### **Vypořádání připomínky:**

ZÚR nenavrhují komerční zóny.

#### **21. připomínka:**

Vestecká spojka by ohrozila emisemi, hlukem a světelným smogem velké množství obyvatel.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Obyvatelé již nyní obtěžuje silný hluk z dálnice D1 a v poslední době především z nově otevřené části Pražského okruhu. Tyto komunikace jsou přitom od jejich domů vzdáleny mnohdy více než 3 km. Exit 4 D1 a Vestecká spojka by však měly procházet v mnohem menší vzdálenosti od obytné zástavby. V dosahu do cca 1 km od nejbližšího nájezdu na Exit 4 totiž leží téměř celé Kateřinky, ve směru na východ téměř celý Újezd. V přilehlé oblasti tak žije přibližně 2 600 osob. Nové bytové domy přiléhající k Formanské ulici jsou od Exitu 4 D1 vzdálené pouze cca 150 metrů a nejbližší starší obytná zástavba Újezdu leží ve vzdálenosti pouze 250 metrů od nejbližšího sjezdu z exitu. Podobná situace je i v okolí Vestecké spojky, kde nejbližší obytné domy jsou rovněž ve vzdálenosti cca 100 metrů, a to z obou jejích stran, a v pásmu do cca 1 km od plánované komunikace leží celé Hrnčire a téměř celý Šeberov, kde žije přibližně 2 800 obyvatel. V nedalekých Průhonicích je hlášeno cca 2 600 obyvatel a ve Vestci přibližně 2 200 obyvatel. Ve vzdálenosti do 3 km od středu plánovaného exitu pak leží téměř celé Jižní Město, celé Křeslice a velká část Petrovic. Obě stavby by tak poškodily (především hlukem) více než 100 000 obyvatel, přičemž toto číslo by samozřejmě s pokračující bytovou výstavbou dále narůstalo.

#### **Vypořádání připomínky:**

V podrobnosti „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ pro ZÚR nelze taková opatření stanovovat, avšak na úrovni EIA, respektive DÚR, je možné je navrhnout.

Při vymezování koridoru v navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu záměru na ŽP (EIA/SEA) je nutné věnovat pozornost zejména:

- Minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí;

- Zajištění prostupnosti silničního tělesa v místě křížení s regionálním biokoridorem;

- Minimalizaci rozsahu záboru ZPF.

V kapitole 7 (projektová opatření) je dále uvedeno:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v procesu EIA.

#### **22. připomínka:**

Zprovoznění Exitu 4 D1 a Vestecké spojky by v oblasti způsobilo trvalé překračování imisních limitů, především limitů pro suspendované prachové

částice frakce PM<sub>10</sub>.

Vzhledem k vážnému zdravotnímu riziku pro obyvatelstvo nesouhlasíme s tím, aby byl tolerován jakýkoliv další nárůst koncentrací škodlivin oproti současnému stavu, protože již tento stav je nevyhovující. (Dálnice D1 před Prahou je nejzatíženější dálnicí v ČR.) Požadujeme proto, aby byly změřeny a zhodnoceny současné úrovně škodlivin z dopravy přímo v terénu, nejen v obytných oblastech, ale i ve všech již zmíněných chráněných územích.

**Odůvodnění připomínky:**

Za jedno z nejvážnějších považujeme překračování limitů koncentrací prachových částic PM<sub>10</sub>. Tyto částice jsou dle odborné literatury pro lidské zdraví vysoce nebezpečné, protože mají schopnost vázat na svém povrchu řadu toxických látek a alergenů - viry, pyly, těžké kovy a další karcinogeny, které se pak při dýchání dostávají hluboko do plic, do tělních tekutin a nevratně poškozují tělesné orgány. Jejich působení je podle epidemiologických studií bezprahové, což znamená, že je nemožné stanovit jejich bezpečnou hladinu v ovzduší, pod kterou už nedochází k negativním vlivům na zdraví. Odborné kruhy se bohužel v posledních letech přiklání k názoru, že zdravotní rizika tzv. standardních imisních škodlivin jsou vázána na podstatně nižší koncentrace, než se doposud soudilo. I dodržení nyní platného imisního limitu pro roční koncentrace škodlivin typu PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub> či SO<sub>2</sub> tedy představuje zdravotní riziko. Dále je nutné zohlednit i nebezpečí chronických inhalačních rizik - jsou-li toxické látky přítomny v ovzduší i v relativně nízkých koncentracích, ale působí stabilně a dlouhodobě (což je právě případ okolí kapacitní komunikace), poškozují zdraví člověka stejně vážně jako v případě krátkodobého překračování limitů. Limit pro částice PM<sub>10</sub> je překračován na 66 % území Prahy. Vůbec k nejzatíženějším místům prachovými částicemi PM<sub>10</sub> patří údajně pražský Spořilov (údaj z nedávných let), a to vlivem blízkosti křižovatky Jižní spojky a magistrály (300 m). Vzhledem k plánované výstavbě dálniční křižovatky Exit 4 D1, na ni navazující Vestecké spojky a stále reálnému nebezpečí vzniku JVK mají obyvatelé Šeberova, Hrnčír, Vestce, Kateřinek a Újezda, Rozkoše, Křeslic, Průhonic a Petrovic obavy z obdobně vysoké imisní zátěže (která by se samozřejmě ještě výrazně zvyšovala za inverzních situací). Obytná výstavba je v případě Exitu 4 D1 dokonce ještě výrazně blíže od navrhovaného záměru než na Spořilově - nejbližší novostavby v Rozkoši jsou od trasy VS necelých 100 metrů, stejně tak blízko jsou i tzv., anglické domky v Hrnčírích, v Újezdu jsou nejbližší obytné budovy vzdálené cca 150 m.

V Průhonicích byly dle posledního měření v r. 2010 povolené 24hodinové imisní limity pro PM<sub>10</sub> překračovány na 16,8 % území obce (v případě benzo(a)pyrenu na 5,2 % území). Že exit a VS by svým provozem úroveň koncentrace PM<sub>10</sub> v ovzduší ještě zvýšily (a to i nad povolené limity), je zřejmé. Tzv. resuspendovaná prašnost není v podstatě možné předpovědět, právě sekundární prašnost, tedy prach opakovaně vířený provozem, ale tvoří v prostoru kolem dálnic až 50 % z celkové prašnosti. Jak velké by bylo navýšení koncentrací částic PM<sub>10</sub> po realizaci záměru, nelze tedy spolehlivě určit. V MF Dnes (dne 5. 10. 2010) byly zveřejněny výsledky měření provedené pracovníky ústeckého zdravotního ústavu v obcích, kterými projede denně 20 tisíc automobilů včetně kamionů. Výsledky dle MF Dnes dopadly katastrofálně. Ukázalo se, že místní doprava obyvatele vážně ohrožuje na zdraví. Byly prokázány vysoké koncentrace prašného aerosolu blížící se nebo dokonce překračující roční limitní hodnoty. Za týden tu prý auta dokázala vyprodukovat tolik miniaturního prachu jako jinde za celý rok. Dle zdravotníků zdejší obyvatelé nemusejí kouřit, a přesto je u nich až o 50 % vyšší riziko rakoviny plic. Podle lékařů prý dlouhodobý pobyt v takto znečištěném prostředí může člověku zkrátit život až o tři roky. (V ČR kvůli polétavému prachu ročně zemře 12 tisíc lidí, v Evropě 350 tisíc.) Přitom situace v Česku a Polsku je vůbec nejhorší v celé EU. Je zřejmé, že zdraví obyvatel v dosahu Vestecké spojky by bylo vážně ohroženo, protože provoz na ní by byl přinejmenším srovnatelný s provozem v ústeckých obcích, kde byla provedena výše popsání měření.

**Vypořádání připomínky:**

Viz vyhodnocení předchozí 22. připomínky.

### 23. připomínka:

Výše uvedené stavby odmítáme také z důvodu nepřipustného navýšení tzv. světelného smogu vlivem osvětlení a provozu navržených komunikací a nových komerčních zón podél celé dálniční spojky.

### Odůvodnění připomínky:

Negativní vliv světelného smogu na zdraví lidí, ale i na živočichy a rostliny potvrdily vědecké studie (viz např. kvalitní projekt MŽP ČR „Mapování světelného znečištění a negativní vlivy osvětlování umělým světlem na živou přírodu na území České republiky“). Výzkumy potvrzují, že světelný smog způsobuje kromě poruch spánku a chronického nevyspání i významné snížení produkce tzv. spánkového hormonu melatoninu, čímž se výrazně zvyšuje riziko vzniku rakovinných nádorů (především rakoviny prsu) a cukrovky.

Bylo prokázáno, že světelný smog narušuje biorytmy většiny živočišných druhů. Rozvrací např. všechny vodní ekosystémy (nežádoucí osvětlení vodní plochy omezuje vyplouvání fytoplanktonu životně závislého na bezměsíčných nocích k hladině, omezuje tak tím i jeho konzumaci, dochází k jeho přemnožení a odumírání, voda se odkysličuje, a to mívá za následek vyhynutí celých rybích populací i dalších vodních živočichů). V této souvislosti upozorňujeme na existenci celé řady chráněných rybníků jak v Milíčovském lese, tak v prostoru Hrnčířských luk. Je známo, že noční osvětlení komunikací hubí v masovém měřítku ptáky a hmyz. Jedna výbojka dokáže usmrtit až 100 000 hmyzích jedinců za noc, ročně tak zahyne miliarda jedinců a hmyzí druhy se stávají v oblasti kriticky ohroženými, nejde samozřejmě jen o komáry, ale i o druhy nezbytné pro reprodukci mnoha druhů rostlin (opylovače), včetně rostlin hospodářských a ovocných stromů. V této souvislosti upozorňujeme na výskyt chráněných druhů hmyzu v prostoru Milíčovského lesa i Hrnčířských luk. Úbytek hmyzu by měl samozřejmě za následek narušení přírodní rovnováhy, které by ovlivnilo např. i výskyt řady druhů ptáků (a nejen ptáků), především v Milíčovském lese. Trvalé nepřirozené osvětlení oblasti (která je v našem případě tahovou zastávkou!) ohrožuje migraci těch druhů ptáků, které migrují především v noci (drobní zpěvní ptáci), způsobuje jejich dezorientaci, ptáci hynou nárazy do osvětlovacích těles...

Ohroženi jsou i noční dravci z Milíčovského lesa, které světelný smog ruší při lovu na polích přiléhajících k dálnici D1 a navrhovanému exitu. Bylo prokázáno, že rušivé světlo negativně ovlivňuje i rostliny, protože jejich metabolismus je světlem přímo řízen. Stromy v blízkosti světla mívají deformované koruny (svítit na památkově chráněný strom je dle odborné literatury nejjistější způsob, jak jej do deseti až dvaceti let spolehlivě zahubit). V této souvislosti upozorňujeme na existenci památného stromořadí (dubů) na hrázi rybníku Homolka u Milíčovského lesa (k. ú. Újezd u Průhonic). Již dnes se bohužel právě v části lesa směřující k dálnici D1 a Exitu 4 nachází větší množství poškozených (avitálních) dřevin (viz Atlas životního prostředí v Praze). Je zřejmé, že osvětlení Vestecské spojky a dálniční křižovatky by ovlivnilo živočichy na území Milíčovského lesa i v jeho okolí. Nežádoucímu nasvícení ploch přírodního prostředí přitom nelze zabránit. Velká část světelného smogu vzniká odrazem od osvětlovaných objektů (vozovka, velké množství billboardů a budov) a z provozu samotných automobilů. Silné světlo produkované komerční zónou v Čestlicích a dálnicí D1 odražené od okolních objektů i od mraků dosahuje za určitých povětrnostních podmínek až k Hrnčířům, kde pak bývá obloha natolik rozzářená, že nejsou vidět hvězdy. Tuto situaci je samozřejmě nežádoucí v zájmu obyvatel i přírody ještě zhoršovat. Účinná opatření bránící negativnímu vlivu světelného smogu si lze jen stěží představit u obce Vestec, kde má vést Vestecská spojka po náspu vysokém až 9 metrů.

Pro úplnost dodáváme, že otázka vzdálenosti osvětlovaných objektů od komunikace nebo komerčních zón nehraje podstatnou roli, protože světlo odražené k obloze je někdy viditelné do vzdálenosti až 60 km. Další navýšení světelného smogu by pak poškodilo i vzdálené oblasti. Zatímco v současné době

začíná osvětlení dálnice mnohem blíže ku Praze - přibližně na úrovni bytové zástavby (ulice Remízková) v Kateřinkách, po výstavbě Vestecké spojky by měl být (údajně z důvodů bezpečnosti provozu) osvětlen celý pás Milíčovského lesa přiléhající k dálnici D1. Podél zástavby Šeberova, Újezdu a podél Milíčovského lesa by tak vedl průběžný osvětlený pás dálnice dlouhý cca 5 km. Instalace osvětlení bez vedlejších efektů na okolí, které by narušilo život v obcích a okolí dálnice D1, zde samozřejmě není možná.

#### **Vypořádání připomínky:**

Viz vyhodnocení předchozí 22. připomínky.

#### **24. připomínka:**

Jsme přesvědčeni, že neexistují taková protihluková opatření, která by zabránila poškození životního prostředí hlukem z dopravy na Vestecké spojnici.

Požadujeme vypracování odborné studie, která by změřila současnou intenzitu rušivého světla v oblasti a zhodnotila rizika negativního ovlivnění obyvatelstva nesporným nárůstem světelného smogu v souvislosti se záměrem (jde o ovlivnění desetitisíců osob trvale žijících jen v nejbližším okolí staveb). Žádáme, aby tato studie posoudila i stupeň ohrožení živočichů a rostlin světelným smogem, především na území chráněných přírodních památek a území Natura 2000 (Milíčovský les a rybníky a Hrnčířské louky) a národní kulturní památky Průhonický park (chráněné organizací UNESCO). Nesouhlasíme s prodloužením osvětleného pásu dálnice a zcela nežádoucím nesvícením Milíčovského lesa.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Dle názoru předsedy České akustické společnosti Václava Hlaváče má na fungování každé protihlukové bariéry velký vliv počasí. Pokud je inverze nebo padá mlha, tak prý stěna téměř nefunguje.

(zdroj: [netekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/proti-hluku-proti-zveri](http://netekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/proti-hluku-proti-zveri)).

Je proto opodstatněné, že se místní obyvatelé obávají hluku - v Újezdu u Průhonic je to hlavně kvůli nedostatečné funkčnosti případných protihlukových stěn, v Šeberově, Průhonicích, Zdiměřicích, Rozkoší, Vestci... se lidé kromě toho obávají i hluku, který by se odrážel od protihlukových stěn a zasáhl Šeberov. Je nesporné, že obyvatelé přilehlé oblasti jsou vystavováni stále rostoucí hlukové zátěži i z komunikací, jejichž existenci nebo podobu nemohou vzhledem k jejich větší vzdálenosti od jejich bydliště nijak ovlivnit. I tato zátěž však patří ke kumulativním vlivům, které je třeba při posuzování budoucí hlukové zátěže oblasti vzít v úvahu. Pro ilustraci citujeme soukromou mailovou zprávu od obyvatelky Jesenice, která si po zprovoznění nové části pražského okruhu stěžuje na velký hluk z nové komunikace (neupraveno): „Jinak odhlučnění JVD vůbec nefunguje, přes ty valy je slyšet všechno snad ještě víc ... Hluk naprosto šílený hlavně v noci. Kdokoli odsud Vám potvrdí, že ty hlukové bariéry jsou nanič, šíří se to ze všech stran." Tato obyvatelka přitom bydlí více než 1 km daleko od trasy okruhu! Praktickou neúčinnost protihlukových opatření mohou ale potvrdit i obyvatelé Hrnčíř, kam silný hluk z okruhu rovněž dosahuje (opět ze vzdálenosti delší než 3 km). V této situaci nemá smysl dále polemizovat o tom, zda by hluk z exitu a VS zasáhl okolní chráněná území vzdálená pouze 260 m až cca 1 km. Požadujeme, aby byla provedena příslušná měření současné úrovně hluku přímo v obytné zástavbě i v chráněných oblastech v celé přilehlé oblasti.

#### **Vypořádání připomínky:**

V úrovni ZÚR vzhledem k měřítku zpracování (1:100 000) a míře podrobnosti zkoumání odpovídající tomuto měřítku se nenavrhují např. tvary křižovatek

či různá opatření (např. protihluková), která jsou charakteristická pro podrobnou dokumentaci (v tomto případě např. pro dokumentaci pro územní řízení, příp. EIA). Jedná se o podrobnosti nad rámec stanoveného obsahu ZÚR (viz Příl. č. 4 Vyhl.). Podmínky výstavby musí být tedy řešeny v podrobnější dokumentaci, v níž již musí být vyřešena uváděná problematika různými (hlavně stavebními) opatřeními. V podrobnosti „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí“ pro ZÚR nebyla taková opatření stanovena, avšak na úrovni EIA, respektive DÚR, je možné je navrhnout.

Při vymezování koridoru v navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu záměru na ŽP (EIA/SEA) věnovat pozornost zejména:

- Minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí;

- Zajištění prostupnosti silničního tělesa v místě křížení s regionálním biokoridorem;

- Minimalizaci rozsahu záboru ZPF.

V kapitole 7 (projektová opatření) je dále uvedeno:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v procesu EIA.

25. připomínka:

Zprovoznění tzv. Vesteckého přivaděče se nesmí stát důvodem pro stavbu Vestecké spojky a Exitu 4 D1.

Nesouhlasíme s tím, aby se na první chybu, tzn. Postavení Vesteckého přivaděče, navázalo další nyní již zřejmou chybou, tedy výstavbou Vestecké spojky. Požadujeme porovnání Vestecké spojky s již existujícími variantami místních komunikací a zároveň žádáme o navržení variant dalších. (V úvahu připadá dokonce 10 - 15 možných kombinací.)

Požadujeme, aby uvažovaná variantní řešení byla vystavena na veřejném místě a okomentována odborníkem z oblastí dopravy na veřejném shromáždění. Požadujeme, aby byla nezávisle posouzena především varianta prostého obchvatu Šeberova podle Ing. arch. P. Preiningera (varianta 7c) a aby byl Ing. Preininger požádán o rozpracování své studie. (V další fázi je nutné provést analýzu majetkových vztahů k dotčeným pozemkům, provést geodetické zaměření a zpracovat projekt pro územní rozhodnutí.)

Odůvodnění připomínky:

Je zřejmé, že Vestecký přivaděč byl navržen na nevhodném místě - ústí do přeplněné Vídeňské ulice. Potvrdily se bohužel obavy, že po propojení Pražského okruhu a Vídeňské ulice dojde k zahlcení Vídeňské ulice dopravou, kterou nebude kam odvést - v navrhovaném případě, což považujeme za krajně nevhodné, by měla být doprava odvedena nově vzniklým dopravním koridorem vedeným kolem Šeberova k dálnici D1, tedy Vesteckou spojkou. Na odvedení dopravy ze svých katastrů mají zájem především Vestec a Jesenice, neexistuje ale důvod, proč by se tranzitní doprava z Vídeňské ulice měla odvádět novou dálniční spojkou na D1. Výstavbou Vestecké spojky by se totiž přivedla nežádoucí doprava na dálnici D1, která je právě tak přeplněná jako Vídeňská ulice. Vybudování Vesteckého přivaděče je bohužel hrubou chybou, ať již z hlediska dopravního, tak i z urbanistického. Vybudování Vestecké spojky by představovalo další chybný krok, který by nutně vyústil v třetí, opět vynucenou chybu, tedy v nutnost dostavět zbytek JVK podél Milíčovského lesa, Křeslic a Petrovic, Prosazovatelé JVK by v tomto případě nepochybně argumentovali nutností odvést přebytečnou dopravu severovýchodním směrem od D1. Tím by vznikla k „JVD“ duplicitní původní varianta okruhu tzv. „JVK“ s fatálními důsledky pro celý region.

Dopravu ze zatížené Vídeňské ulice lze snadno odvést prostřednictvím Kunratické spojky. Nabízí se zde její rozšíření na čtyři pruhy a její oddělení od Šeberova protihlukovým valem. Došlo by tak dokonce ke zlepšení současné situace, kdy západní stranu Šeberova obtěžuje nadměrný hluk z Kunratické

spojky. Je také možné vybudovat přímé propojení Vídeňské ulice s Kunratickou spojkou podle již zmiňované studie Ing. arch. P. Preiningera a umožnit tak autům přijíždějícím od Vestce, aby se vyhnula kruhové křižovatce u čerpací stanice, kde je často nutné čekat v kolonách.

#### **Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka má smysl jako celek od SOKP po D1. Tzv. „přivaděč“ je 1. etapou této spojky. Vestecká spojka je náhradou současné silnice II/603.

#### **26. připomínka:**

Prosazovatelé Vestecké spojky a Exitu 4 D1 zcela přehlíží obecný a dlouhodobý odpor občanů regionu proti těmto stavbám.

Požadujeme vysvětlení, proč navrhované dopravní řešení oblastí hrubým způsobem nerespektuje potřeby a požadavky obyvatel, které jsou zcela legitimní a jednoznačné a příslušným orgánům jsou známy.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Se stavbami těchto komunikací i s budováním dalších komerčních zón v oblasti dlouhodobě zásadně nesouhlasí většina místních obyvatel, o čemž jsou investoři dostatečně informováni, a to i prostřednictvím jednotlivých místních samospráv. Proti výstavbě komunikace ve stopě „JVK“ bylo v minulosti shromážděno více než 40 000 podpisů občanů, a to jak z blízkého Jižního Města, tak z okolních obcí a městských částí. Proti stavbám průběžně vystupuje nejméně devět místních občanských sdružení. Petiční akce byly zorganizovány v Petrovicích, na Jižním Městě, v Křeslicích, Újezdu, Kateřinkách, Šeberově, Hrnčířích, Zdiměřicích, Vestci...

Průběžné výsledky petičních akcí potvrzují, že s navrhovanými stavbami nesouhlasí více než 90 % obyvatel.

#### **Vypořádání připomínky:**

Stavba Vestecké spojky byla převzata do ZÚR Středočeského kraje z ÚP VÚC Pražského regionu. Při pořízení ÚP VÚC byla řádně projednána s veřejností. Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu.

Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006) a je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). ÚP počítají dlouhodobě s tímto záměrem a nové obytné soubory do blízkosti této komunikace by se navrhovat neměly.

#### **27. připomínka:**

Jak chápe veřejnost podstatu udržitelného rozvoje:

Podstatou trvale udržitelného rozvoje je snaha zachovat příštím generacím životní prostředí v pokud možno nezměněné podobě. Nejde tu tedy o to, aby bylo tolerováno postupné další a další znečišťování oblasti hlukem a imisemi, které se rychle beztestně vyšplhají k samotné hranici povolených limitů,

kteře platí v nejznečištěnějších oblastech Prahy (a s postupným zvyšováním dopravy je pak přesáhne). Obyvatelé JV Prahy si přejí, aby jejich životní prostředí zůstalo v relativně zachovalém a nepoškozeném stavu, v jakém je nyní, a aby byl tento stav zlepšován. V zájmu nalezení takového dopravního řešení oblasti, které nepoškodí životní prostředí, je nutno zodpovědět základní otázku: Jaký smysl má zavést do obydlené oblasti se zachovalou přírodou (dle názoru veřejnosti 1. chyba) přetížené místní osobní dopravou (2. chyba) zkratkou vůči Pražskému okruhu (3. chyba) novou mezinárodní nákladní a tranzitní dopravu (4. chyba) z několika šesti až osmipruhových dálnic (5. chyba) a zaústit ji do nejzatíženější dálnice v ČR (6.chyba)? Je možné očekávat, že takový dopravní model životnímu prostředí prospěje?

Na základě výše uvedeného upozorňujeme, že hodnocení vlivů Vestecké spojky na udržitelný rozvoj území přiložené k návrhu ZÚR je hrubě nedostatečné. Nevyhovělo ani Zadání ZÚR, ani požadavkům stanoveným stavebním naše připomínky upozorňují na řadu nevyřešených a často neřešitelných otázek souvisejících se záměrem, jehož zásadním negativním vlivům na životní prostředí tak nelze zabránit. Nesouhlasíme proto se stavbou Vestecké spojky, MUK Exit 4 D1 a další navazující komerční zástavbou a žádáme, aby byl koridor určený pro umístění stavby D 054 - propojení Vestec (II/603) - Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka z návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyřazen.

#### **Vypořádání připomínky:**

Stavba Vestecké spojky byla převzata do ZÚR Středočeského kraje z ÚP VÚC Pražského regionu. Při pořízení VÚC byla řádně projednána s veřejností.

V území jižně Prahy urbanistický rozvoj časově předstihl výstavbu komunikační sítě. Podstatná část zatížení je indukována rozvojem bydlení a dalších aktivit v tomto území. V území zcela jasně převládají radiální dopravní vztahy z přilehlých obcí ke kompaktnímu území Hl. m. Prahy, tyto vazby zůstanou i po dokončení SOKP.

Mezinárodní tranzit (sčítání dopravy ŘSD 2005) na spojení Rozvadov – Břeclav dosahoval hodnoty 1 524 voz./24 hod. Na vstupu D5 do Prahy se podílel 3,3 % a na vstupu D1 1,6 %. Ve sčítání dopravy 2010 jsou hodnoty ještě výrazně nižší.

#### **28. připomínka: (pozn.: ve znění podpisového archu)**

Nesouhlasíme:

s napojením Vestecké dálniční spojky na Vídeňskou ulici a obchvat Prahy

s výstavbou křižovatky Vestecké dálniční spojky s dálnicí D 1

s výstavbou nových hypermarketů v blízkosti naší městské části

Požadujeme, aby byla urychleně zahájena příprava výstavby takového obchvatu Šeberova, který by odvedl současnou tranzitní dopravu ze Zdiměřic a Vestce mimo naši MČ a zároveň by k nám nepřivedl evropskou tranzitní osobní i kamionovou dopravu.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Vestecká dálniční spojka by zavedla do naší oblasti (Praha – Šeberov) nepřipustný objem nové tranzitní, osobní i kamionové dopravy z obchvatu Prahy R 1, dálnic D 1, D3 a D5, přetížení Vestecké dálniční spojky by vedlo k nežádoucímu dopravnímu zatížení stávajících místních komunikací v Šeberově a Hrnčířích

neúnosná dopravní zátěž Vestecké dálniční spojky by si vynutila její pokračování kolem Milíčovského lesa a vznik obávané komunikace v původní trase JVK dálničního okruhu

<p>výstavba Vestecké dálniční spojky v bezprostřední blízkosti Šeberova by poškodila ŽP, snížila kvalitu našeho bydlení i cenu našich nemovitostí další hypermarkety zásadně odmítáme, jejich výstavba by vedla k dalšímu zhoršení dopravní situace v oblasti.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Kamionová transitní doprava by měla po dokončení SOKP být vedena po tomto okruhu a nákladní doprava uvnitř okruhu by měla být regulována. Pokračování spojky kolem Milíčovského lesa ZÚR Středočeského kraje ani ÚP Hlavního města Prahy nenavrhují. Vestecká spojka je silnice II. třídy, náhrada současné trasy II/603 vedené ke Krčské nemocnici.</p> <p>Vestecká spojka není v bezprostřední blízkosti Šeberova a naopak umožňuje dopravu ze Šeberova vymístit a převést na D1 mimo zástavbu. ZÚR žádné komerční zóny nenavrhují.</p>
<p>29. připomínka:</p> <p>Nesouhlasíme s výstavbou bytových domů na volných plochách v Újezdě a Kateřinkách. Na volných plochách v Újezdě a Kateřinkách požadujeme zástavbu pouze rodinných domků, pro které postačují stávající místní komunikace. Chceme zachovat dosavadní charakter Újezda a Kateřinek jako zklidněné oblasti přírodního parku pro rodinné bydlení.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Výstavba způsobí nárůst dopravy a přetížení místních komunikací.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Tyto připomínky se netýkají území Středočeského kraje, ale území hl. m. Prahy a ZÚR na ně nemohou reagovat.</p>
<p>30. připomínka:</p> <p>Nesouhlasíme se stavbou křižovatky na dálnici D1 a Vestecké spojky v trase JVK.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Přivedou do Újezda tranzitní a kamionovou dopravu.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Vestecká spojka systémově končí na D1.</p>
<p>31. připomínka:</p> <p>Nesouhlasíme s přeložkou elektrického vedení VVN k chráněnému území Milíčovského lesa.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p>

Přeložka vytvoří koridor pro pokračování obávané komunikace v trase JVK, zohyzdí krajinu a musí se pro ni vykácet část údolí Botiče.
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Jedná se o záměr koridoru pro umístění stavby E15 – vedení 110 kV Chodov – Uhřetěves, které bude sloužit Hlavními městu Praze a v krátkém úseku zasahuje do území Středočeského kraje. Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1.</p>
<p><b>Region Jihozápad, Náměstí 5. května 19, 252 25 Jinočany, č.j. 087123/2011/KUSK</b></p> <p>Region Jihozápad, sdružuje 14 obcí - Jinočany, Zbuzany, Ořech, Chrástany, Dobříč, Tachlovice, Nučice, Rudná, Úhonice, Drahelčice, Ptice, Loděnice, Choteč, Chynice</p>
<p>1. připomínka:</p> <p>Region Jihozápad podává námitku proti návrhu trasy VVN v předložené podobě. Námitka se týká území, které je v katastru obce Jinočany zahrnuto do oblasti koridoru VVN.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Projednávaný koridor trasy VVN byl navržen bez ohledu na schválené a uplatňované ÚP dotčených obcí, již realizovanou výstavbu a vydání stavební povolení.</p> <p>S předloženou variantou koridoru nelze souhlasit z důvodu zásadního znehodnocení rozvojových záměrů obcí, jak jsou vyjádřeny v jejich územních plánech, které byly nákladně projednány se všemi DO včetně krajského úřadu. Projednávaná trasa prochází zastavěnými částmi sídel a zároveň prokazatelně maří možnosti využití ploch, v platných územních plánech určených pro jejich další rozvoj.</p> <p>Rozsah škod plynoucích z umístění trasy VVN v prostoru definovaném předloženým koridorem pro další rozumný rozvoj obcí v oblasti není ničím eliminován. Navržený koridor poskytuje výhradní službu pražským městským částím a napomáhá jejich expanzi. Použitá území s Prahou sousedících obcí budou následovně dlouhodobě omezena a uzavřena pro další vývoj.</p> <p>Z projednávaného návrhu nevyplývá skutečnost, že byla trasa variantně připravována na pražském území. Není zdůvodněno, proč se přednostně nevyužívá stávající trasy 110 kV. K posouzení takto zásadního koridoru nebyly předloženy žádné varianty, není předloženo ani náležité odůvodnění potřebnosti navrhované trasy.</p> <p>Z uvedených důvodů jasně vyplývá, že záměr byl předem připraven bez ohledu na „negativní dopad do struktury zasaženého území ve všech rovinách, od oblasti obecné využitelnosti krajiny, jejího hospodářského a společenského směřování až po majetkové dopady do vlastnických prav osob. S navrženým koridorem VVN zásadně nesouhlasíme.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR zpřesňují koridor E10 (převzatý z PÚR 2008) pro vedení VVN 400 kV TR Výškov – TR Řeporyje jako koridor pro veřejně prospěšnou stavbu E01. Záměr byl standardně vyhodnocen „Vyhodnocením vlivů na udržitelný rozvoj území“ včetně SEA a NATURA. Byly posuzovány tři varianty, z nichž tato</p>

byla vybrána jako celkově nejlepší i podle vyjádření DO. Dle dohody s MPO i investorem (závěr z jednání dne 19. 8. 2011) bude šířka koridoru předmětného vedení v úseku jižně Červeného Újezdu po hranice Prahy zúžena na 200 m. Tím nebude zasahovat zastavěné území obcí i územními plány stanovené zastavitelné plochy obcí Chrášťany a Jinočany.

## 2. připomínka:

Region Jihozápad podává námitku proti navrženému řešení křížení přeložky II/116 a III/00516.

## Odůvodnění připomínky:

V katastru obce Jinočany je navrženo mimoúrovňové křížení se silnicí III/00516 Zbuzany-Jinočany. Navrhovaná trasa je ve studii umístěna na náspu vysokém téměř 7 m. Navržené řešení umístění trasy silnice II. třídy vysoko nad terén bude zhoršovat hlukovou zátěž pro Obce Jinočany i Zbuzany.

S navrženým řešením zásadně nesouhlasíme a požadujeme toto křížení řešit, jako úrovnňovou křižovátku.

## Vypořádání připomínky:

Vzhledem k tomu, že řešení křížení přeložky II/116 a III/00516 není v ZÚR navrhováno, nelze připomínku vyhodnotit.

Obecně: V úrovni ZÚR vzhledem k měřítku zpracování (1:100 000) a míře podrobnosti zkoumání odpovídající tomuto měřítku se nenavrhují např. tvary křižovatek či různá opatření (např. protihluková), která jsou charakteristická pro podrobnou dokumentaci (v tomto případě např. pro dokumentaci pro územní řízení, příp. EIA). Jedná se o podrobnosti nad rámec stanoveného obsahu ZÚR (viz Příl. č. 4 Vyhl.). Podmínky výstavby musí být tedy řešeny v podrobnější dokumentaci, v níž již musí být vyřešena uváděná problematika různými (hlavně stavebními) opatřeními.

## 3. připomínka:

Region Jihozápad podává námitku a požaduje uvedení přeložky silnice III/00516 a III/00512 do Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.

## Odůvodnění připomínky:

Přeložka silnic III /00516 a III /00512 řeší dosud nerealizované napojení sjezdu z Pražského okruhu na komunikace Středočeského kraje. Zmiňovaná přeložka má regionální význam a je jediným možným řešením pro plnohodnotné napojení dopravy ze Středočeského kraje na Pražský okruh. Toto plnohodnotné napojení naprosto zásadním způsobem ovlivňuje dopravu obcí Jinočany, Zbuzany, Ořech, Chrášťany, Dobříč, Tachlovice, Nučice a města Rudná.

Požadujeme zahrnutí přeložky silnice III/00516 a III/00512 do Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.

## Vypořádání připomínky:

V ZÚR byly zahrnuty jen dvě silnice III. třídy (obchvat Břežan s napojením na stávající MÚK na SOKP a obchvat Milčic s napojením na navrhovanou MÚK Milčice na D11). V ZÚR byla na MÚK Jinočany v souladu s ÚP VÚC Pražského regionu napojena nová trasa II/16 využívající částečně úseků silnic III. tříd.

Následně byly zpracované další dopravní studie, které však nebyly dosud dostatečně projednány. V rámci aktualizace ZÚR bude možné řešení na základě

těchto studií znovu prověřit a případně i některé úseky silnic III. třídy, zejména pokud zajišťují přístup na stávající mimoúrovňové křižovatky, zahrnout do řešení ZÚR.

**Bohumil Řeháček, Jana Řeháčková, Na Vyhlídce 97, Horoušánky, č.j. 098281/2011/KUSK**

**Hana Řeháčková, Janovská 376, 109 00 Praha 10 - Horní Měcholupy, č.j. 086063/2011/KUSK**

1. připomínka:

zasílám Vám připomínky k Zásadám územního rozvoje Středočeského kraje - k části 7.1, "Veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravy".

V této části je uvedena veřejně prospěšná stavba D054, "Koridor propojení Vestec (II/603) -Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka". Tato stavba je již dlouhodobě značně kontroverzní a její přínos velmi diskutabilní. Žádám proto, aby koridor pro tuto stavbu byl z tohoto dokumentu vyjmut.

V následujících odstavcích uvádím některé argumenty pro podporu tohoto požadavku.

Věřím, že Odbor regionálního rozvoje neumožní vytvoření koridoru pro Vesteckou spojku a naopak podpoří realizaci dopravního řešení, které zajistí kvalitní dopravní obslužnost daného území.

Odůvodnění připomínky:

Vestecká spojka rozšiřováním komerčních zón v těsném okolí Prahy bude mít za následek nárůst dopravy a výstavbu komerčních objektů v těsném sousedství cenných přírodních lokalit (Miličovský les a rybníky, Hrnčířské louky)', Průhonický park, přírodní park Botič-Miličov). Vliv Vestecké spojky na tyto lokality navíc není dostatečně posouzen.

**Vypořádání připomínky:**

Stavba byla standardně posouzena z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj včetně SEA a NATURA.

Odůvodnění připomínky:

Rovněž není dostatečně posouzena dopravní zátěž plynoucí z realizace Vestecké spojky a plánované dálnice D3 při současné pravděpodobné absenci stavby "Pražský okruh, stavba PO 511 (úsek I/12-D1)" v termínu realizace Vestecké spojky.

**Vypořádání připomínky:**

Koncepce dopravy v ZÚR nemůže reagovat na opoždění některých jiných dopravních staveb.

Odůvodnění připomínky:

Dopravní zátěž může vyvolat tlak na pokračování Vestecké spojky od Újezda směrem na severovýchod kolem Miličovského lesa, Křeslic a Petrovic. Pro realizaci tohoto pokračování existuje volný koridor. Rozhodně považuji za nutné, aby tato varianta byla posouzena, včetně jejích dopadů.

**Vypořádání připomínky:**

<p>ZÚR nenavrhují pokračování Vestecké spojky severovýchodně dálnice D1, dále je pro radiální vztah využívána stávající D1. V územním plánu hlavního města Prahy žádné pokračování Vestecké spojky není.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Nebyla posouzena možnost nulového řešení, tzn. dopravní řešení bez realizace Vestecké spojky a křižovatky Exit 4 na D1. Nebyly posouzeny ani hotové variantní studie dopravní obslužnosti daného území, např. již několik let existující studie zpracovaná Ing. arch. Petrem Preiningerem.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006). Studie místních komunikací vypracovaná ing.arch. Petrem Preiningerem s názvem „Studie dopravní obsluhy JV segmentu Prahy“ z října 2004, byla jedním z posuzovaných návrhů dopravního řešení sledovaného území v rámci ÚP VÚC a vybraná varianta je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). Do ZÚR Středočeského kraje byl záměr převzat na základě §187 odst.2 SZ.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Tato stavba byla za účelem studie EIA rozdělena na dvě části: MZP214 (VESTECKÁ SPOJKA v úseku Západní komerční zóna Průhonice - silnice II/603) a MZP208 (Exit 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice (ZKZP). Obě dosud nebyly schváleny, jsou opakovaně vráceny k přepracování. To ukazuje na celkově podprůměrnou kvalitu dokumentace k Vestecké spojkce a zároveň zpochybňuje smysluplnost projektu Vestecké spojky (není vůbec jisté, zda EIA pro Vesteckou spojkou bude kdy schválena).</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006) a je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). Jiné řešení vyžaduje dohodu s hlavním městem Prahou a změnu ÚP hlavního města Prahy.</p> <p>Návrh profilů komunikací ZÚR neřeší a v DÚR je navrženo dvoupruhové uspořádání.</p> <p>Stavba byla standardně posouzena „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí bude součástí dokumentace EIA. Opatření budou promítnuta do DÚR. V měřítku zpracování hodnocení SEA (1:100 000) nebyly identifikovány vlivy na tato území.</p>
<p><b>Ivana Reichová, Ladislav Hroník, Jarní 191 Horoušánky, č.j. 098326/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p>

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>REMIN spol. s r.o., Blanická 25, 120 00 Praha 2, č.j. 085894/2011/KUSK</b>
1. připomínka: Ve zveřejněném návrhu zásad územního rozvoje Středočeského kraje není uvedena přeložka části silnice III/00320 z Petříkova do Modletic, v obci Popovičky - části obce Nebřenice (trasa Chomutovice - Nebřenice - Radimovice), katastrální území Chomutovice u Dobřejovic (okres Praha východ); 627674. Z uvedených důvodů žádáme o zařazení přeložky do zásad územního rozvoje Středočeského kraje mezi veřejně prospěšné stavby.
Odůvodnění připomínky: Společnost Arendon a.s. je vlastníkem pozemků v uvedeném k.ú. a dlouhodobě plánuje rozvoj této oblasti v rámci projektu „RPC Nebřenice“. Komunikace III / 00320 je páteřní komunikací celého území obce Popovičky. Je vedena po okraji částí obce Popovičky a Chomutovice, ale částí Nebřenice prochází naprosto nevhodně velmi úzkou trasou středem historické zástavby. Bez přeložky této části komunikace není možné realizovat rozvoj Nebřenic ani celé přilehlé oblasti, která je již nyní velmi zatížena silniční dopravou. Přeložka je součástí i platného územního plánu VÚC Pražský region (v textové části označena D080 – Nebřenice, úpravy komunikace III/00320), byla součástí předchozích ZÚR a je součástí i platného ÚP obce Popovičky (včetně projednávané změny č. 4). V současnosti je v součinnosti s obcí Popovičky a na základě předběžných konzultací s dotčenými orgány připravována realizace přeložky.
<b>Vypořádání připomínky:</b> Tato silnice byla součástí ÚP VÚC Pražského regionu (1 : 50 000), nicméně ZÚR Středočeského kraje jsou zpracovány v menší podrobnosti (1 : 100 000). Z toho důvodu v nich není tato přeložka zařazena. V návrhu ZÚR tedy nebude požadavek reflektován, protože uvedená komunikace nesplňuje kritérium hierarchické významnosti → v návrhu ZÚR jsou vzhledem k měřítku zpracování a míře podrobnosti zpracování řešeny pouze dálnice, rychl. silnice, silnice I. tř. a jen významné silnice II. a III. tř.; územní problematika je řešitelná v ÚP obce.
<b>RENIX, a.s., Na dědinách 733/22, 141 00 Praha 4, č.j. 086147/2011/KUSK</b>
1. připomínka: Připomínky směřují proti návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a to zejména proti části související a týkající se řešení trasy přeložky silnice č. II/101 tzv. trasy přivaděče k dálnici D11 (dále označováno jako „přivaděč“). Připomínky směřují proti navrhované variantě, která mění zásadním způsobem původní návrh trasy přivaděče z roku 1974 a platný územní plán obce Horoušany.

#### Odůvodnění připomínky:

RENIX, a.s, se domáhal již v roce 2009 u obce Horoušany a u Středočeského kraje vyjádření k tomu, zda mají tyto subjekty v plánu realizovat výstavbu přivaděče jinak, než jak je plánováno již od roku 1974 přes starou část Horoušan tj. zcela mimo lokalitu „Za Panskou zahradou“, jejíž součástí jsou i výše označené parcely ve vlastnictví spol. RENIX, a.s. Upozorňoval na to, že v případě, že bude trasa přivaděče změněna a to tak, že by měla protínat lokalitu „Za Panskou zahradou“, pak může dojít k tomu, že budou narušena jeho vlastnická práva, znehodnoceny investice, významným způsobem negativně zasažena místní flóra a fauna. Zároveň deklaroval, že se bude vždy aktivně účastnit protestu proti případným nevhodným variantám vedení trasy přivaděče.

Bohužel však nebyly upozornění ani připomínky spol. RENIX, a.s. vzaty v potaz a v rámci návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se bude dne 2.5.2011 projednávat i dle názoru spol. RENIX, a.s. nevhodná trasa vedení přivaděče. Přes lokalitu „Za Panskou zahradou“.

Proti tomu spol. RENIX, a.s. výrazně protestuje a uvádí, že má zásadní připomínky k možnosti realizovatelnosti navrhované varianty vedení trasy, nesouhlasí s návrhem vedení trasy přivaděče a navrhuje, aby kraj od dalších kroků vedoucích k realizaci navrhovaných variant zcela ustoupil. RENIX, a.s. si je vědom toho, že otázka výstavby silnice bude vždy mít své odpůrce a vždy se najde někdo či něco, co bude více či méně výstavbou zasaženo či ohroženo. Není v zájmu RENIX, a.s. vystupovat kategoricky proti projektům, které nemusí být zcela v jeho zájmu, ale mají v souvislostech daného území svou logiku. To však není případ navrhovaných tras přivaděče přes lokalitu „Za Panskou zahradou“. Případnou realizaci výstavby budou nejen ohroženy a znehodnoceny osobní zájmy spol. RENIX, a.s, tj. znehodnocena investice do nákupu pozemků v dané lokalitě, do výstavby rodinného bydlení a plánované výstavby cca 100 dalších rodinných domů, které by se staly v důsledku případné výstavby přivaděče dle návrhu neprodejně, ale budou případně dotčeny i zájmy obecně veřejné a to nenávratně, destruktivně v některých oblastech. Např. se lze důvodně obávat, že bude zásadním způsobem narušen stávající biokoridor ÚSES, což znamená smrt či vyhynutí řady živočichů a znehodnocení vegetace, narušen krajinný ráz údolní nivy Horoušanského potoka, budou zasaženy zdroje pitné vody a chráněných ložiskových území nerostných surovin - žáruvzdorných jílu v západní části od Horoušan. Bude omezena možnost využitelnosti zeleně pro stávající i budoucí obyvatele, volnost jejich pohybu a kvalita jejich života nadměrným hlukem a vibracemi, neb dle navrhované varianty nelze splnit hlukové normy pro dotčené zastavěné území přiléhající plánované trase vedení přivaděče. Nehledě na to, že z technického hlediska, z důvodů umístění infrastruktury v obci a okolí by byla realizace přivaděče značným způsobem ztížena a prodražena.

Při pohledu na stávající platný územní plán obce Horoušany a realizovanou rodinnou zástavbu je rovněž zřejmé, že Středočeský kraj. Či zpracovatel návrhu vedení trasy přeložky, vycházel z mylných podkladů, což je zásadní problém pro reálnou realizaci navrhované varianty přeložky.

Ze všech výše uvedených důvodů RENIX, a.s. nemůže souhlasit s navrhovanými variantami vedení trasy přivaděče silnice č. II/101 přes lokalitu „Za Panskou zahradou“ tj. mezi Horoušany a Horoušánkami a vznáší tyto připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

#### Vypořádání připomínky:

Na základě požadavků obcí Horoušany, Jirny a města Úvaly na změnu trasování silnice II/101 zakotvené ve schváleném ÚP VÚC Pražského regionu (vedoucí v bezprostřední blízkosti nové zástavby v Horoušánkách) pořídil Odbor dopravy KÚ Středočeského kraje vyhledávací studii „II/101, přeložka“ (zpracovanou firmou Pontex spol. s r.o. v prosinci 2008), v níž byla ověřena v podrobném měřítku (hlavně 1:5 000) možnost variantního vedení silnice východně od části obce Horoušanky a navrženo trasování (byly navrženy dvě varianty, které se liší jen nepatrně). Již v průběhu pořizování studie bylo ze

strany dotčených obcí (a vzniklých občanských sdružení) opakovaně a důrazně požadováno vedení ve variantách východních. Studie také porovnávala stávající variantu (z ÚP VÚC Pražského regionu) s nově navrhovanými z různých hledisek jak environmentálních, tak stavebně technických a nákladových. Závěrem vyhodnocení bylo, že obě varianty jsou možné, obě jsou rovnoměrně zatíženy výhodami a nevýhodami s malou preferencí východních variant. Dotčené 3 obce jednoznačně vyjádřily podporu východní variantě.

Ve zpracovaném návrhu ZÚR byla silnice II/101 uvažována variantně (západní D064a vers. východní D064b). Obě varianty byly standardně vyhodnoceny z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území včetně SEA a vyhodnocení NATURA. Takto byla dokumentace předložena dotčeným orgánům v rámci společného jednání a projednání vyhodnocení (dle § 37 odst. 2 a 4 SZ).

Dotčené orgány (hlavně MŽP a KHS) jednoznačně preferovaly var. východní. Obě varianty byly standardně vyhodnoceny z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území včetně SEA a vyhodnocení NATURA.

Posouzení variant, zpracované v průběhu pořizování ZÚR:

Varianta D064a je vedena od dálnice D11 východně od obce Jirny a dále prostorem mezi Novými Jirny a Horoušánky, kde se v krátkém úseku přimyká k současné trase, od které se opět odklání a pokračuje do uvažované mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/12. Ve variantním řešení D064b je trasa silnice vedena východně od Horoušánek. Trasa bude řešena jako dvoupruh. Náklady na výstavbu jsou u obou variantách srovnatelné.

Základní rozdíl obou variant je možnost etapové výstavby u základní varianty D064a, a to v první etapě od dálnice D11 po napojení na současnou trasu severně od Úval. Navazující úsek je možné vybudovat až v časově delším odstupu, protože tento úsek je v podstatě dlouhodobě využitelný. Zároveň řešení dle varianty D064a umožní dobré napojení zástavby Nových Jiren a Horoušánek bez zvýšení dopravního zatížení navazujících komunikací. Při variantním řešení je toto území napojeno prostřednictvím silnice II/10164 mezi Horoušánky a Horoušany, což znamená zvýšení dopravního zatížení na průjezdu Horoušánky. Zároveň s tím zůstane větší část dopravní zátěže od Úval severním směrem ve stávající trase silnice II/101. Varianta D064b časově váže na realizaci nové trasy silnice I/12 včetně obchvatu Úval.

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant z hlediska jejich vlivu na životní prostředí (dále ŽP) a předpokládaných vlivů na obyvatelstvo doporučilo vyhodnocení SEA preferovat jako variantu výslednou – variantu „východní“ D064b. Tato varianta je hodnocena příznivěji z hlediska vlivu na obyvatelstvo, ovzduší, přírodu a krajinu a z hlediska vlivu na horninové prostředí. Toto rozhodnutí bylo v té době podpořeno skutečností, že varianta D064a je vedena v blízkosti Klánovického lesa, který plní funkci rekreačního zázemí okolních sídel. Vložení nové liniové stavby do tohoto prostoru by znamenalo další fragmentaci území, snížení faktoru pohody v dotčeném území a narušení vazeb okolních sídel vůči Klánovickému lesu.

**Jiří Ringelhán, Encovany 93, Polepy, Martina Prokopová, Heranova 1348, Ústí nad Orlicí, č.j. 098292/2011/KUSK**

1. připomínka:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

Odůvodnění připomínky:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**1. připomínka:**

P05 - VTL plynovod vč. 2xRS (Zbenice - Chrašnice), (lépe Těchařovice - Chrašnice, RS Těchařovice, RS Chrašnice) - zachovat koridor, neplánovat 2 ks VTL RS, ale VVTL RS s výstupem STL.

**Odůvodnění připomínky:**

Chybně zakreslen VTL plynovod, jedná se o VVTL plynovod. Plynifikace lokalit je podmíněna připojením z VVTL soustavy, proto je potřebné kladné stanovisko provozovatele přepravní soustavy, tj. společnosti NET4GAS, s.r.o.

**Vypořádání připomínky:**

Vzhledem k tomu, že data předaná do ÚAP Středočeského kraje společností RWE GasNet s.r.o. a společností NET4GAS s.r.o. nejsou konzistentní (nelze na vedení VTL navázat VVTL dle požadavku RWE), bude záležitost dořešena v rámci ÚAP a výsledné řešení zpracováno do aktualizace ZÚR.

**2. připomínka:**

VTL plynovod vč. 3 RS (Sv. Jan-Kamýk n. VI. - Krásná Hora n. Vit.) (1xRS VVTL, 2xRS VTL) - zachovat koridor, neplánovat 2 ks VTL RS, ale VVTL RS s výstupem STL.

**Odůvodnění připomínky:**

Plynifikace lokalit je podmíněna připojením z VVTL soustavy, proto je potřebné kladné stanovisko provozovatele přepravní soustavy, tj. společnosti NET4GAS, s.r.o.

**Vypořádání připomínky:**

Plynovod i RS budou překlasifikovány dle požadavku.

**3. připomínka:**

VTL plynovod vč. RS (Sedlčany - Vys. Chlumeč) - zachovat koridor, ale nahradit VTL plynovod STL plynovodem vyvedeným ze stávající VVTL RS Doubravice.

**Vypořádání připomínky:**

Koridor nebude v ZÚR zobrazen vzhledem k tomu, že zařízení STL nesplňují kritérium hierarchické významnosti. Příkladně: v návrhu ZÚR jsou vzhledem k měřítku zpracování a míře podrobnosti zpracování řešeny pouze dálnice, rychl. silnice, silnice I. tř. a jen významné silnice II. tř.

**4. připomínka:**

zpracovat předpokládané stavby VTL plynovodů: obchvat Českého Brodu mezi Liblicemi a Bylany

Odůvodnění připomínky: Realizací stavby dojde k vymístění stávajícího VTL plynovodu, který vede v zastavěném území
<b>Vypořádání připomínky:</b> Bude řešeno v rámci ÚAP a poté případně zapracováno do aktualizace ZÚR.
5. připomínka: zapracovat předpokládané stavby VTL plynovodů: Obchvat Pičina
Odůvodnění připomínky: Realizací stavby dojde k vymístění stávajícího VTL plynovodu, který vede v zastavěném území.
<b>Vypořádání připomínky:</b> Bude řešeno v rámci ÚAP a poté případně zapracováno do aktualizace ZÚR.
6. připomínka: zapracovat předpokládané stavby VTL plynovodů: obchvat Nelahozevsi
Odůvodnění připomínky: Realizací stavby dojde k vymístění stávajícího VTL plynovodu, který vede v zastavěném území.
<b>Vypořádání připomínky:</b> Bude řešeno v rámci ÚAP a poté případně zapracováno do aktualizace ZÚR.
<b>Obecné vyhodnocení pořizovatele vztažené ke všem připomínkám RWE GasNet, s.r.o:</b> Novými požadavky na technickou infrastrukturu se může zabývat aktualizace ZÚR, v níž musí být potřeba a příp. trasování prověřeno. Výše uvedené požadavky na nová vedení plynovodů (resp. úpravu trasování koridorů) měly být uplatněny k zadání ZÚR, příp. v rámci společného jednání prostřednictvím DO na úseku technické infrastruktury, tedy MPO, což se nestalo. V současné fázi pořizování zapracování požadavků mířících na změny v území není možné.
<b>Zuzana Řeřichová, Na Kovárně 26, Horoušánky, č.j. 098013/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Sdružení občanů pro ochranu přírody Neštětické hory a okolí, Černíkovice 31, 257 56 Neveklov, č.j. 084768/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Kučery Antonína (č. j. 087363/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Kučery Antonína (č. j. 087363/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedeného Kučery Antonína (č. j. 087363/2011/KUSK)
<b>Sdružení za změnu trasy silnice II/101 v úseku Fialka – Rudná, Červený Újezd 261, 273 51 Unhošť; OS Středočeská lípa, Ptice 202, 252 18 Úhonice; Obec Svárov, Svárov 1, 273 51 Svárov; Obec Červený Újezd, Červený Újezd 26, 273 51 Unhošť, naše č. j. 085911/2011/KUSK</b>
připomínka: Požadujeme, aby ZÚR kalkulovaly s možností realizace variantního řešení severním objezdem Červeného Újezda, resp. variantním vedením východním objezdem Červeného Újezda, tj. mezi Červeným Újezdem a Hájkem.
Odůvodnění připomínky: Hlavním důvodem, proč nebyla „severní varianta“ vedení přeložky II/101 (tato varianta je v některých dokumentech označována také jako „variantní řešení východním objezdem Červeného Újezda, tj. mezi Červeným Újezdem a Hájkem“) zanesena do územních plánů (VÚC, resp. obcí), bylo vedení její trasy kolem nemovité památky kláštera Františkánů v Hájkem (tehdejší odbor regionálního rozvoje OÚ Praha západ vydal ve věci nesouhlasné stanovisko). Tento problém vedení silnice kolem památkově chráněného území se však již podařilo odstranit, avšak až po zanesení trasy přeložky II/101 (v nyní posuzovaném směrovém vedení) do ÚPD. V současné době nepředstavuje přiblížení trasy ke klášteru Hájek, a tedy zásah do ochranného pásma tohoto kláštera, problém, pro nějž by nebylo možné realizovat předmětný záměr variantně. Ve vyjádření NPÚ z ledna roku 2007 je uvedeno, že NPÚ nemá při dodržení definovaných podmínek výhrady k vedení trasy II/101 v lokalitě kolem kláštera v Hájkem.
<b>Vypořádání připomínky:</b> Koridor pro vedení silnice II/101, úsek Rudná – Unhošť byl převzat do ZÚR z ÚP VÚC Pražského regionu. Koridor byl již dříve podrobně dopravně prověřován a posouzen ve variantách byl i v rámci dokumentace ZÚR (vč. Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, jehož součástí jsou i

dokumentace SEA a NATURA) pro společné jednání dle § 37 SZ. Výsledkem je vedení trasy podle základní varianty (a), která se jeví výhodnější. Vedení trasy silnice (var.a) kříží stávající silnici v prostoru mezi Ptice a Červeným Újezdem, a tak umožňuje velmi dobré napojení jednotlivých obcí. Variantní řešení (b) se severním objezdem Červeného Újezdu je problematické, jelikož prochází územím, kde je vedena řada koridorů inženýrských sítí (vysoké napětí, vysokotlaký plynovod) a dále zasahuje do OP lokality kláštera Hájek.

Z dopravního hlediska variantní trasa (b) sice převádí průjezdnou dopravu zcela mimo zástavbu obcí, ale na druhou stranu neumožňuje vhodné napojení části území, což by mělo dopad na vyšší dopravní zatížení stávající trasy v zastavěném území obcí. Varianta (a) umožňuje lepší etapizaci výstavby a přímé napojení Svárova.

Obě varianty odvádějí tranzitní dopravu mimo zastavěné území obcí Červený Újezd, Ptice a Úhonice, čímž dojde ke zlepšení stavu ovzduší v území podél stávajících průtahů těmito obcemi. Var. (a) prochází v těsnější blízkosti zástavby než var. (b), a dokonce se v některých případech roztroušené zástavby v okrajových částech obcí přímo dotýká. Proto představuje varianta (a) větší riziko pro zhoršení kvality obytného prostředí. Na druhou stranu, tato varianta umožňuje lepší dopravní obsluhu přilehlých obcí. Míra snížení dopravní zátěže v zástavbě dotčených obcí bude v této variantě nepřímě úměrná podílu cílové a zdrojové dopravy do těchto obcí na celkové dopravní zátěži. Rozdíly mezi variantami jsou však poměrně mírné, negativní dopady var. (a) lze omezit za předpokladu aplikace protihlukových opatření.

Z hlediska vlivu na ZPF jsou obě varianty hodnoceny jako rovnocenné. Realizace obou z uvažovaných variant bude spojena se zábořem ZPF vysoké kvality. Žádná z předkládaných variant nemá vliv na PUPFL. Z hlediska vodohospodářských poměrů jsou obě varianty srovnatelné, bez významnějšího vlivu. Ani v jedné variantě nemá záměr vliv na horninové prostředí.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny jsou obě z uvažovaných variant hodnoceny jako rovnocenné. Významné vlivy na sledované prvky v zájmu ochrany přírody a krajiny nebyly v měřítku hodnocení identifikovány.

Z hlediska kulturních a historických hodnot území jsou předložené varianty řešení hodnoceny rovněž jako rovnocenné, přestože východní varianta (b) prochází OP nemovité památky.

Není pravda, že problematika vedení trasy východní (b) přes OP lokality kláštera Hájek je odstraněno. V rámci společného jednání obdržel pořizovatel stanovisko KÚSK, Odboru kultury a památkové péče, v němž je sdělení: „... varianta D056b vede v OP kláštera - komunikace by byla značným narušením prostředí kulturní památky, tuto variantu považujeme za nevhodnou.“ OP kláštera Hájek bylo uvažováno jako jedno z mnoha hledisek.

Podmínky vyhlášení tohoto OP nadále platí a vyjádření NPÚ je nemohou změnit. DO na úseku ochrany ovzduší (MŽP) ve svém stanovisku sděluje: „... varianta východní převádí průjezdnou dopravu zcela mimo zástavbu obcí, což přispěje ke zlepšení imisní situace, avšak dostatečně neumožňuje vhodnou obsluhu území. Obě dvě navržené varianty obchvatu však přispějí ke zlepšení kvality ovzduší, rozdíly jejich dopadu na kvalitu ovzduší jsou minimální.“

Vzhledem k tomu, že Středočeský kraj jako investor přeložky neuvažuje v nejbližší době s realizací této stavby, byl koridor přeřazen do kategorie územní rezerva. Pokud se dokončí počítaný proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí (EIA), bude možné v aktualizaci ZÚR využít i doporučení z tohoto podrobnějšího srovnání variant. Vymezení koridoru pro silnici II. třídy zůstává beze změny.

**Odůvodnění připomínky:**

Dle tzv. základní varianty je trasa vzdálena pouhých 50 - 60 m od východní části obce Ptice a dále vede na severu Ptice v blízkosti celé obce, a tedy hlukově i exhalčně bude realizace této varianty tuto zástavbu ovlivňovat.

**Vypořádání připomínky:**

<p>Pokud budou v dokumentaci EIA předpokládány negativní vlivy na zástavbu, překračující příslušní hygienické limity, budou v rámci DÚR navržena příslušná kompenzační opatření.</p> <p>Vzhledem k tomu, že Středočeský kraj jako investor přeložky neuvažuje v nejbližší době s realizací této stavby, byl koridor přeřazen do kategorie územní rezerva. Pokud se dokončí započatý proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí (EIA), bude možné v aktualizaci ZÚR využít i doporučení z tohoto podrobnějšího srovnání variant. Vymezení koridoru pro silnici II. třídy zůstává beze změny.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Mezi obcemi Č. Újezd a Svárov se staví nové domy. Pokud by se realizovala základní varianta, která povede kolem této výstavby, bude mít provoz na této komunikaci negativní vliv na ŽP v blízké původní a nové zástavbě. Nová komunikace - spojka mezi D5 a R6 rozdělí obec Č. Újezd na dvě části. Újezdské domy u Svárova budou oddělené od celé zbývající obce Č. Újezd. Újezdské domy u Svárova budou oddělené od celé zbývající obce Č. Újezd.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Od roku 2006, kdy byla stabilizována trasa v ÚPVÚC Pražského regionu, měly být podmínky umístění staveb v souladu s touto dokumentací, respektive se záměrem výstavby silnice II/101 v západní variantě.</p> <p>Vzhledem k tomu, že Středočeský kraj jako investor přeložky neuvažuje v nejbližší době s realizací této stavby, byl koridor přeřazen do kategorie územní rezerva. Pokud se dokončí započatý proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí (EIA), bude možné v aktualizaci ZÚR využít i doporučení z tohoto podrobnějšího srovnání variant. Vymezení koridoru pro silnici II. třídy zůstává beze změny.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Z obce Červený Újezd chodí děti do školy do obce Svárov. Po realizaci přeložky II/101 by pak musely tuto frekventovanou komunikaci přecházet. V oznámení záměru tedy není řešen dělicí efekt.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR řeší koridor pro trasu silnice II/101, nikoliv detailní křížení s pěšími trasami. To je možné řešit v úrovni ÚP obce (například stanovení místa křížení) a následně návrhem opatření v DÚR, které tento problém řeší (například podchod, světelná křižovatka apod.).</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Pokud se výhledově počítá s cyklostezkou po tělese bývalé Kladensko-Nučnické dráhy, bude tato cyklostezka několikrát křížovat navrženou přeložku II/101. Nebude tak možné zajistit bezpečné křížení komunikace s cyklotrasou.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>To je možné řešit v úrovni ÚP obce (například stanovení místa křížení) a následně návrhem opatření v DÚR, které tento problém řeší.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Vedení přeložky II/101 v tzv. základní variantě naruší vazby mezi obcemi Ptice, Červený Újezd a Svárov. Stavba bude mít silný bariérový efekt a tento</p>

fakt je třeba vzít v úvahu.
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Přes uvedený fakt, byla vybrána tato západní varianta, protože má řadu jiných výhod. Například možnost stavět po úsecích, které budou schopny provozu i v rámci jednotlivých etap, vedení mezi sídly je pro jejich obsluhu výhodné a nebude nadměrně zatěžovat Červený Újezd průjezdem do Svárova. Vzhledem k tomu, že Středočeský kraj jako investor přeložky neuvažuje v nejbližší době s realizací této stavby, byl koridor přefazen do kategorie územní rezerva. Pokud se dokončí započatý proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí (EIA), bude možné v aktualizaci ZÚR využít i doporučení z tohoto podrobnějšího srovnání variant. Vymezení koridoru pro silnici II. třídy zůstává beze změny.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Dále bude mít realizace přeložky v tzv. základní variantě vliv na obyvatelstvo nejbližší zástavby - tj. zahrádkáře z přilehlé zahrádkářské kolonie, čímž bude ovlivněn faktor jejich psychické pohody. I s ohledem na tuto skutečnost se jeví jako potřebné, aby Zásady územního rozvoje počítaly s možností variantního vedení trasy v severní části, resp. variantní vedení východním objezdem Červeného Újezda, tj. mezi Červeným Újezdem a Hájkem.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Znovu je třeba připomenout, že nová trasa přináší výrazné zlepšení hygieny i bezpečnosti na stávajících průjezdech sídly.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>V této souvislosti je nezbytné poukázat i na mínění obyvatel dotčené oblasti. Obyvatelé Červeného újezdu, Svárova a části Ptice i v současné době výrazně nesouhlasí s vedením trasy v tzv. základní variantě a je proto nezbytné neuzavírat možnost realizace tzv. severní varianty (resp. variantním vedením východním objezdem Červeného Újezda, tj. mezi Červeným Újezdem a Hájkem), když mínění podstatné části obyvatelstva dotčené oblasti by mělo být zohledněno, neboť v demokratické společnosti by mínění podstatné části obyvatel mělo být respektováno a jakékoli „dobro“ by ze strany veřejné moci nemělo být vnucováno, proti vůli obyvatel, zvláště za situace, kdy požadovaného účelu lze dosáhnout jiným vhodným způsobem.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Vedení trasy bylo schváleno v ÚP VÚC Pražského regionu v roce 2006, což přináší výhodu právní stability uživatelů území, i budoucích investorů.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Důvody pro realizaci tzv. severní varianty, resp. variantního vedením východním objezdem Červeného Újezda, tj. mezi Červeným Újezdem a Hájkem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tato varianta je o cca 1,5 km kratší než stávající posuzovaná varianta.</li> <li>- Trasa vede méně náročným terénem, z čehož plynou technická i finanční pozitiva (např. při zakládání stavby).</li> <li>- Stavba nevytvoří bariéru mezi obcemi Ptice, Červený Újezd a Svárov.</li> </ul>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V komplexním vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území byl proveden odborný odhad nákladů na obě varianty a varianta západní je o cca 10%</p>

levnější.

**Odůvodnění připomínky:**

Přeložka II/101 je navržena jako součást plánovaného aglomeračního okruhu kolem Prahy (konkrétně části Rudná - Unhošť - Fialka tvořící propojení mezi dálnicí D5 a rychlostní silnicí R6). Jedná se tedy o komunikaci regionálního významu. V této souvislosti lze do budoucna očekávat poměrně vysokou dopravní zátěž.

Nutnost realizace přeložky II/101 je neoddiskutovatelná. Otázkou však zůstává její optimální vedení v úseku Rudná - Ptice, a to zejména s ohledem na skutečnost, že vedení trasy bylo v minulosti navrženo fy. Milota ve více variantách. Absence variantního posouzení záměru je v přímém rozporu s právními předpisy, zejména zákonem EIA.

**Vypořádání připomínky:**

Varianty byly posuzovány jak v rámci ÚP VÚC Pražského regionu (více variant), tak i v ZÚR Středočeského kraje (2 varianty). Výsledkem posouzení je výběr západní varianty, která se z hlediska komplexního hodnocení jeví jako výhodnější.

Vzhledem k tomu, že Středočeský kraj jako investor přeložky neuvažuje v nejbližší době s realizací této stavby, byl koridor přeřazen do kategorie územní rezerva. Pokud se dokončí započatý proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí (EIA), bude možné v aktualizaci ZÚR využít i doporučení z tohoto podrobnějšího srovnání variant. Vymezení koridoru pro silnici II. třídy zůstává beze změny.

**Odůvodnění připomínky:**

S tzv. základní variantou stavby nesouhlasíme. Domníváme se, že „severní varianta“ (resp. variantní vedení východním objezdem Červeného Újezda, tj. mezi Červeným Újezdem a Hájkem) je z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo příznivější. Proti realizaci záměru v tzv. „severní variantě“ (resp. variantním vedením východním objezdem Červeného Újezda, tj. mezi Červeným Újezdem a Hájkem) - existoval v minulosti jediný známý argument, a to ochranné pásmo kláštera Hájek. V současné době již tato jediná překážka realizací předmětného záměru v tzv. „severní variantě“ (resp. variantním vedením východním objezdem Červeného Újezda, tj. mezi Červeným Újezdem a Hájkem) nebrání, neboť příslušné kulturní instituce na ochranu kulturních památek nemají v současné době proti vedení trasy v severní variantě, (resp. variantnímu vedení východním objezdem Červeného Újezda, tj. mezi Červeným Újezdem a Hájkem) námitek.

**Vypořádání připomínky:**

Není pravda, že problematika vedení trasy východní (b) přes OP lokality kláštera Hájek je odstraněno. V rámci společného jednání obdržel pořizovatel stanovisko KÚSK, Odboru kultury a památkové péče, v němž je sdělení: „... varianta D056b vede v OP kláštera - komunikace by byla značným narušením prostředí kulturní památky, tuto variantu považujeme za nevhodnou.“ OP kláštera Hájek bylo uvažováno jako jedno z mnoha hledisek. Podmínky vyhlášení tohoto OP nadále platí a vyjádření NPÚ je nemohou změnit. DO na úseku ochrany ovzduší (MŽP) ve svém stanovisku sděluje: „... varianta východní převádí průjezdnou dopravu zcela mimo zástavbu obcí, což přispěje ke zlepšení imisní situace, avšak dostatečně neumožňuje vhodnou obsluhu území. Obě dvě navržené varianty obchvatu však přispějí ke zlepšení kvality ovzduší, rozdíly jejich dopadu na kvalitu ovzduší jsou minimální.“ Byla vybrána tato jiho - západní varianta, protože má řadu jiných výhod. Například možnost stavět po úsecích, které budou schopny provozu i v rámci jednotlivých etap, vedení mezi sídly je pro jejich obsluhu výhodné a nebude nadměrně zatěžovat Červený Újezd průjezdem do Svárova.

Vzhledem k tomu, že Středočeský kraj jako investor přeložky neuvažuje v nejbližší době s realizací této stavby, byl koridor přeřazen do kategorie územní rezerva. Pokud se dokončí započatý proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí (EIA), bude možné v aktualizaci ZÚR využít i doporučení z tohoto podrobnějšího srovnání variant. Vymezení koridoru pro silnici II. třídy zůstává beze změny.

**Helena Secká, Horoušánky 6, č.j. 098224/2011/KUSK**

1. připomínka:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

Odůvodnění připomínky:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Petr Sejkora, Denisa Sejkorová, Na Návsí 12 Horoušánky, č.j. 098154/2011/KUSK**

1. připomínka:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

Odůvodnění připomínky:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Hana Semerádová, Zahradní 4 Horoušánky, č.j. 097993/2011/KUSK**

1. připomínka:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

Odůvodnění připomínky:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Tereza Sixtová, Jug. partyzánů 4, 160 00 Praha 6, Milan Kračmár, K Matěji 20, 160 00 Praha 6, Simona Pustějovská, Kamenná vrata 870, Jílové u Prahy, Richard Čadek, Kamenná vrata 870, Jílové u Prahy, Petr Lněnička, Kamenná vrata 873, Jílové u Prahy, Martina Vildová, Kamenná vrata 873, Jílové u Prahy, Danuše Mizerová, Kamenná vrata 871, Jílové u Prahy, Václav Mizera, Kamenná vrata 871, Jílové u Prahy, č. j 087006/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

Na základě níže uvedeného požadujeme, aby byl koridor pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice - Jílové - Mezno z návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vypuštěn a nahrazen koridorem stavby D3 variantou východní nebo variantou nulovou.

**Odůvodnění připomínky:**

**1. Rozpor s ustanovením § 187 odst. 2 stavebního zákona**

Podle ustanovení § 187 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. krajský úřad prověří ÚP VÚC z hlediska aktuálnosti jednotlivých záměrů a splnění kritérií jejich nadmístního významu. Záměry vyhovující uvedeným hlediskům převezme bez věcné změny do návrhu ZÚR projednaných s DO. Záměr Koridor pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice - Jílové - Mezno byl převzat bez projednávání a vyhodnocení vlivů na životní prostředí z ÚP VÚC PR.

U uvedeného záměru je postup podle ustanovení § 187 odst. 2 SZ nezákonný, neboť není splněna podmínka aktuálnosti. Záměr koridoru dálnice D3 doznal od konce roku 2006 (nabytí účinnosti ÚP VÚC PR) významných změn: 1. došlo ke změně obou variant záměru dálnice D3 ve Středočeském kraji, včetně stanovení celé řady nových subvariant záměru. Východní varianta (dříve Promika) byla celá přepracována, a to jak trasováním, tak změnou zařazení z rychlostní komunikace na dálnici; 2. došlo k vyhlášení EVL Dolní Sázava a EVL Minartice; 3. došlo k masivní výstavbě objektů k bydlení a změnám ÚPD obcí, která umožňuje výstavbu objektů k bydlení a výstavbu komerčních objektů a skladovacích ploch v blízkosti koridoru dálnice 03. Z tohoto důvodu je třeba nově vyhodnotit limity navrhovaného funkčního využití koridoru stavby D005, zejména z hlediska emisí hlukové zátěže, znečištění ovzduší, zásahu do krajiny a krajinného rázu, zásahu do vlastnických práv dotčených obyvatel a z hlediska dopravní potřeby záměru.

Především je třeba posoudit a vyhodnotit obě aktualizované a podstatně upravené varianty záměru stavby dálnice D3 ve Středočeském kraji, včetně jejich nově stanovených subvariant. Požadujeme proto, aby koridor pro umístění stavby D005 dálnice 03 Jesenice - Jílové - Mezno byl posouzen včetně projednání s dotčenými orgány a dotčenými osobami ve standardním procesu tvorby územně plánovací dokumentace.

**Vypořádání připomínky:**

K žádnému rozporu s § 187 odst. 2 SZ nedochází. Koridor byl prověřen z požadovaných dvou hledisek: aktuálnosti a nadmístního významu. Oběma hlediskům stavba vyhověla. Uvedená pasáž ze SZ právě naopak zpracovateli návrhu ZÚR umožňuje převzít některé záměry z dříve schválených ÚP VÚC, protože již v nich byly posuzovány a následně schváleny. Přebíraný záměr je aktuální - v současné době např. probíhá proces EIA k dokumentaci pro ÚR. Potvrzuje to i postoj Ministerstva dopravy jako DO, který ani při projednávání návrhu Zadání ani při společném jednání k návrhu ZÚR nepožadoval změnit koridor pro dálnici D3.

ZÚR přebírají trasu dálnice D3 ze schváleného ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov. O výběru koridoru pro dálnici D3 ve variantě stabilizované rozhodla vláda ČR na svém zasedání dne 14. 12. 2005 při řešení rozporu (dle § 136 dříve platného SZ) mezi Středočeským krajem a MŽP v rámci pořizování ÚP VÚC okresu Benešov (usnesením č. 1643/2005).

Tuto trasu, tzv. stabilizovanou, navrhlo a dlouhodobě (od poloviny 70. let) sleduje Ředitelství silnic a dálnic ČR. Varianta Zenkl - Vyhánělek vznikla v gesci MŽP v r. 2001 a mj. potvrdila průchod dálnice dolním Posázavím v trase varianty stabilizované. Varianta Promika, jejíž vznik iniciovaly několik obcí a občanská sdružení nesouhlasící s variantou stabilizovanou, v podstatě využívá stávající silnici I/3 s odbočením u Senohrab ve dvou subvariantách se samostatným zaústěním na silniční okruh kolem Prahy. Posouzení variant bylo projednáno i za účasti obcí a veřejnosti z okresů Praha-východ a Praha-západ. V rámci pořizování uvedených ÚP VÚC byly koridory nadstandardně posouzeny a vyhodnoceny podle řady parametrů s rozdílným významem vliv jednotlivých variant na životní prostředí, vč. vlivu bariérového efektu jednotlivých variant dálnice na migraci volně žijících živočichů a vlivu na ekologicky stabilní části krajiny s vyšší hodnotou krajinného rázu. Varianty trasy dálnice D3 byly posouzeny rovněž z hledisek dopravně inženýrských a dopravně technických. Ze závěrů posouzení SEA ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vyplývá, že z komplexního vyhodnocení vlivů na životní prostředí, je jako nejvhodnější hodnocena varianta stabilizovaná. Je nutné zdůraznit, že bylo třeba vyhodnotit varianty i z ostatních hledisek – environmentálních, dopravně urbanistických a sociálně ekonomických - ne pouze z hlediska ochrany přírody a krajiny tak, aby se řešení co nejvíce přibližovalo zásadám trvale udržitelného rozvoje.

EIA je jedním z materiálů pro rozhodování o konkrétním projektovém řešení, nikoliv pro strategické rozhodování. ZÚR pracují s hodnocením SEA, případně NATURA, které je součástí Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Podrobnost vyhodnocení odpovídá podrobnosti řešení ZÚR (například měřítko 1: 100 000).

#### *Poznámka:*

*V září 2011 byl dokončen Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., zpracovatel posudku: Ing. Josef Tomášek, CSc. Mníšek pod Brdy. Předmětem posudku je dokumentace vlivu záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí. Na str.90 v kap. Závěr se uvádí: „Návrhy v obou koridorech vycházejí v koncovém podrobném hodnocení velmi podobně a je podstatné, které hledisko bude zvoleno jako převažující. Přesto považujeme za průkazné, že z hlediska celkových vlivů na životní prostředí je západní koridor mírně vhodnější.“ Lze proto konstatovat, že ani nejnovější poznatky ohledně vlivů D3 na životní prostředí nezpochybňují správnost původní volby západní varianty.*

#### Odůvodnění připomínky:

##### 2. Rozpor s článkem 3 odst. 2 a článkem 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES

Podle článku 3 odst. 2 směrnice č. 2001/42/ES, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále je „směrnice SEA“) se mají posuzovat mimo jiné všechny plány a programy, které se připravují v odvětvích dopravy a územního plánování, pokud stanoví rámec pro budoucí schválení záměrů uvedených v příloze směrnice 85/337/EHS.

Směrnice SEA požaduje posouzení celého plánu, neumožňuje nějakou část vyjmout a neposoudit. Směrnice obsahuje přechodné ustanovení pouze ve vztahu k plánům, u nichž byl první formální akt uskutečněn před 21. červencem 2004. O takový program se ale v případě návrhu ZÚR Středočeského kraje nejedná. Jestliže podstatné infrastrukturní projekty nebyly zahrnuty do zprávy (dokumentace) a nebyly posouzeny, jedná se postup v rozporu se směrnicí.

Podle článku 5 odst. 1 směrnice SEA musí být součástí posouzení plánů a programů dle článku 3 též posouzení „rozumných náhradních řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu“. Žádné variantní řešení koridoru D005 však vyhodnocení SEA neobsahuje. Za takové

rozumné náhradní řešení je třeba považovat kromě východní varianty koridoru D3 též variantu nulovou (s využitím realizace záměrů D013 až D016 a D007).

### **Vypořádání připomínky:**

Nelze souhlasit s tvrzením připomínky, že se jedná o rozpor s článkem 3 odst. 2 a článkem 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES, protože dokumentace Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se zabývá celkovým rozvojem kraje i s tím souvisejícími navrženými záměry, které posuzuje z hlediska všech tří pilířů udržitelného rozvoje.

Dokumentace SEA obsahuje posouzení všech záměrů vymezených ZÚR Středočeského kraje.

Hodnocení vlivů na životní prostředí je metodicky založeno na hodnocení celého obsahu ZÚR ve stejné míře podrobnosti, dané měřítkem tiskových výstupů výkresové části (měřítko 1:100 000). Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky ŽP ve všech případech vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Míra podrobnosti hodnocení včetně kvantifikace jejich rozsahu a významnosti odpovídá míře podrobnosti, v jaké je konkrétní jev (záměr / požadavek) v rámci ZÚR definován nebo vymezen.

Návrhové části ZÚR bez územního průmětu (priority ÚP, požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území) jsou ve vztahu ke složkám životního prostředí posuzovány formou extrapolace předpokládaných vlivů. Návrhové části ZÚR s konkrétním územním průmětem ve výkresové části (koridory a plochy nadmístního významu) jsou (s výjimkou vlivů na ovzduší) posuzovány především na základě své prostorové superpozice vůči průmětům environmentálních limitů zobrazitelných měřítku ZÚR.

Varianty byly posouzeny v rámci zpracování dokumentací ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov. O variantě bylo rozhodnuto vládou dne 14. 12. 2005 při řešení rozporu (dle § 136 stavebního zákona) mezi Středočeským krajem a MŽP v rámci pořizování ÚP VÚC okresu Benešov (usnesením č. 1643/2005).

ZÚR Středočeského kraje přebírá (ve smyslu ust. §187, odst. 2 SZ) bez věcné změny vymezení koridoru pro výstavbu dálnice D3 dle schválených ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov.

Kapacitní propojení Prahy s jižní částí republiky v ose Praha (se samostatným vstupem na území hlavního města) – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště (st. hranice) je sledováno jako součást celostátní koncepce rozvoje dopravních sítí cca od 1. poloviny 70. let. Variantní řešení koridoru dálnice D3 na území Středočeského kraje bylo z hlediska vlivů na životní prostředí posouzena v rámci územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okresu Benešov<sup>37</sup>

Požadavek variantního řešení tohoto propojení na území Středočeského kraje uplatnilo MŽP v rámci projednávání konceptů územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov. Na jednání se zástupci pořizovatele obou ÚPD<sup>38</sup> dne 22.10. 2001 na MŽP došlo k dohodě, že v obou územních plánech budou prověřena alternativní řešení vyplývající ze studií, které byly na objednávku MŽP, resp. občanských sdružení zpracovány až po dokončení

<sup>37</sup> Varianty dálnice D3 na území VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov – dopracovaná verze (Atelier T-plan s.r.o., 04/2003)

<sup>38</sup> Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Středočeského kraje

obou konceptů ÚP VÚC:

- Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru;<sup>39</sup>
- Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část koncept návrhu<sup>40</sup>

Zároveň na tomto jednání MŽP potvrdilo, že do procesu stabilizace koridoru již nevnesou žádné další varianty. Tento závěr MŽP potvrdilo ve svém stanovisku ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov (čj. 2439b/OPVŽP/01AM ze dne 27.9. 2001) a následně ve stanovisku ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu (čj. 710b/OPVŽP/02MS ze dne 27.5. 2002).

Na podkladě stanovisek MŽP ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu a ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov byly pro posouzení vybrány tyto varianty:

- varianta „stabilizovaná“ = koridor D3 dle dlouhodobé přípravy ŘSD ČR a dle konceptů ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov;
- varianta „Zenkl – Vyhnálek“ = dle studie Ing. Zenkla a RNDr. Vyhnálka<sup>41</sup> včetně dílčích subvariant „Drachkovské“ a „Chvojenské“ v úseku Benešov - Bystřice a západní a východní u Miličína;
- varianta „PROMIKA“ = dle studie Atelieru Promika<sup>42</sup> včetně dílčích subvariant Říčanské spojky, obchvatu Benešova a úseku Olbramovice - Miličín;
- varianta „nulová“ = stávající dvoupruhová silnice I/3 s pouze s dílčí sledovanou přestavbou (tj. neúplné MÚK v úseku Mirošovice – Benešov na úplné, rozšíření silnice v prostoru Benešova na kategorii S 11,5, obchvat Olbramovic v kategorii S 11,5).

Z výsledků hodnocení vyplynulo, že varianta stabilizovaná představuje (v porovnání se současným stavem) nejlepší řešení ve vztahu k ochraně obyvatelstva a obytné zástavby před negativními vlivy dopravy (imisní zátěž ovzduší, hluková zátěž) a to jak z hlediska vlastního vedení koridoru, tak z hlediska snížení dopravní (a tedy i hlukové a emisní) zátěže na navazující silniční síti. Jako nejšetnější je klasifikována též z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody a ochrany kulturně historických hodnot území. Vedení koridoru ve zcela nové stopě má za následek relativně (v porovnání s ostatními variantami, které více či méně využívají koridor stávající silnice I/3) největší dopady na zájmy ochrany přírody a krajiny. S výjimkou ovlivnění krajinného rázu a zásahu do lesních porostů však nejsou tyto vlivy hodnoceny jako závažné. Problémovým úsekem této varianty je průchod krajinářsky hodnotným a rekreačně silně využívaným územím západně od Jílového u Prahy se zásahem do chatové zástavby v prostoru Kamenná Vrata a Luka p. Medníkem a průchod výhradním ložiskem cihlářské suroviny Dolní Jirčany.

Na základě těchto závěrů byla varianta „stabilizovaná“ zapracována do návrhu obou ÚPD VÚC, které byly po projednání následně schváleny zastupitelstvem Středočeského kraje.

Odůvodnění připomínky:

### 3. Rozpor s ustanovením § 19 odst. 2 stavebního zákona a směrnicí SEA

<sup>39</sup> Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS, s.r.o. České Budějovice

<sup>40</sup> Atelier PROMIKA, 04/2002

<sup>41</sup> Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru (Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS s.r.o. České Budějovice, 07/2001)

<sup>42</sup> Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část koncept návrhu (Atelier PROMIKA, 04/2002)

Podle ustanovení § 19 odstavec 2 stavebního zákona je úkolem 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 (dále jen "vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území"); jeho součástí je posouzení vlivů na životní prostředí (tzv. SEA) a posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (tzv. naturové hodnocení), pokud orgán ochrany přírody svým stanoviskem takovýto vliv nevyloučil.

Vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR Středočeského kraje neobsahuje posouzení vlivů záměru D005 dálnice D3 na Evropsky významnou lokalitu (EVL) Dolní Sázava, CZ0213068, jehož hlavním předmětem ochrany jsou hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*) a velevrub tupý (*Unio crassus*), v jeho části přemostění Sázavy (v obou variantách). Při délce mostu přes 1000 m ve výšce 110 m, v těžko přístupném prostředí lze očekávat významný negativní vliv výstavby takového mostu na předmět ochrany EVL Dolní Sázava. Ostatně, Krajský úřad Středočeského kraje ve stanovisku EIA záměru dálnice D3 nevyloučil významný vliv a požaduje podrobnější informace o „podobě mostního tělesa a způsobu jeho výstavby“. Stejně tak není posouzen vliv záměru D005 na EVL Minartice, přestože toto EVL leží ve velmi těsné blízkosti koridoru D3. Toto posouzení však chybí, v Hodnocení vlivů koncepce na EVL a ptačí oblasti na str. 22 je u koridoru D005 uveden otazník. Tento způsob „posouzení“ směrnice SEA neumožňuje.

#### Vypořádání připomínky:

K rozporu s ustanovením § 19 odst. 2 SZ nedošlo. Vliv koridoru pro dálnici D3 na EVL byl autorizovanou osobou posouzen, jak v ZÚR (viz např. str. 22 „Hodnocení vlivů koncepce na EVL a PO“), tak již v ÚP VÚC okresu Benešov. Skutečnost, že během pořizování ZÚR Středočeského kraje probíhá proces EIA o vlivu stavby dálnice D3 na životní prostředí – v mnohem větší podrobnosti, se subvariantami a se srovnávací „východní“ variantou nezakládá povinnost pořizovateli ZÚR, aby tento proces prováděl souběžně s mnohem méně podrobnými nástroji. Bylo zpracováno vyhodnocení SEA, takže např. argumentovat zjišťováním informací „o podobě mostního tělesa a způsobu jeho výstavby“ je zcela irelevantní. Domníváme se, že výsledek procesu EIA může sloužit jako podnět pro případnou změnu koridoru v rámci aktualizace ZÚR.

V rámci vyhodnocení vlivů ZÚR na trvale udržitelný rozvoj bylo provedeno vyhodnocení vlivů na EVL a PO. Během tohoto hodnocení nebylo zjištěno, že by záměr D005 v koncepci měl významně negativní vlivy na EVL ani PO. Byl konstatován pouze tzv. „možný negativní vliv“, který nevylučuje, že v podrobnějším měřítku významný vliv konstatován být může. Přemostění Sázavy je technicky realizovatelné tak, aby nedošlo k vlivům na hořavku a velevrubu. Také vlivy na EVL Minartice není možné hodnotit jako významně negativní – šířka koridoru 600 m umožňuje lokalizaci bez vlivů, problém migrace kuněk je technicky řešitelný.

#### Odůvodnění připomínky:

##### 4. Absence vyhodnocení vlivů z hlediska jejich lokalizace

Vyhodnocení SEA koridoru pro umístění stavby D005 nepostihuje vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci. Je zřejmé, že právě u záměrů liniových staveb se vlivy v jednotlivých částech území mohou lišit. Někde mohou být pozitivní, jinde negativní a různá bude i míra závažnosti vlivů. Pokud jde o koridor pro umístění stavby D005, ten je hodnocen jako jeden koridor, přičemž se jedná kapacitní silniční tah, který v některých úsecích prochází industriálně urbanizovaným územím (napojení na SOKP), nezastavěným územím, zastavěným územím s velmi blízkou obytnou rezidenční zástavbou (Libeň, Jilové u Prahy atd.), nebo územím s přírodním parkem (PP Střed Čech a lokalitou soustavy Natura 2000 (EVL Dolní Sázava a EVL Minartice). Jednotlivé části koridoru mají specifické vlivy a předložené tabulkové hodnocení toto vůbec nerespektuje. Hodnocení příslušného atributu celého koridoru

je tak provedeno pouze jedním číslem či údajem. Hodnocení je tak naprosto paušální, hrubě zavádějící, bez konkrétní vypovídací hodnoty.

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení SEA je zpracováno v měřítku ZÚR (1:100.000), identifikace potenciálních vlivů na sledované složky životního prostředí byla zpracována nad mapovým podkladem zpracovaným v měřítku 1:50 000. Hodnocení bylo provedeno v souladu se zákonem č.183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, dle metodiky obecně používané pro hodnocení obdobných koncepčních materiálů.

Tabelární hodnocení je vztaženo k celému koridoru, lokalizace popsanych vlivů je uvedena pouze v případě, kdy lze tyto vlivy v měřítku zpracování lokalizovat.

Hodnocení SEA je hodnocením koncepce.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **5. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů**

Vyhodnocení SEA koridoru pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice - Jílové -Mezno neobsahuje vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, které tento záměr bude mít ve spojení s jinými záměry. Z hlediska vlivů na životní prostředí (zejména zatížení hlukem, znečištěním ovzduší a zásahem do krajinného rázu a fragmentace krajiny) je zcela zásadní synergický a kumulativní efekt s dalšími kapacitními dopravními stavbami, zejména tedy Silničním okruhem kolem Prahy, IV. železničním koridorem (0204 a D205) a koridory pro umístění stavby D013 až D016 (silnice I/3). Tyto informace o kumulativních a synergických vlivech však v SEA k ZÚR vyhodnoceny nejsou, což odporuje zákonu EIA, směrnicí EP a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivu některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen směrnice SEA") a stavebnímu zákonu. Povinnost posouzení těchto aspektů vyplývá z ustanovení § 2 zákona EIA, z bodu f) přílohy č. I. směrnice SEA a z bodu 5 přílohy ke stavebnímu zákonu.

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **6. Poddolované území a CHLÚ v Jílovém u Prahy, archeologické naleziště zlatohorního revíru**

Oblast kolem Jílového u Prahy je charakteristická svým poddolováním a častými propady starých důlních děl. Mnohé štolý na Jílovsku ani nejsou zaneseny v mapách. V plánované trase dálnice rovněž leží chráněné ložiskové území zlata, které je podřízeno režimu horního zákona. Vedením dálnice touto oblastí hrozí vážné riziko propadu poddolovaného území. Soudní znalec v oboru staveb na poddolovaném území Ing. František Polášek v roce 1996 zpracoval znalecký posudek poddolovaného území v trase dálnice D3 v oblasti bývalého dobývacího prostoru Jílové u Prahy. V závěru tohoto posudku uvádí cit.: 'Tento úsek trasy dálnice nelze pro stavbu použít'. Oblast je zařazena mezi tzv. „poklesové kotliny". Nelze vyloučit ani způsobení mimořádné

události náhlého propadu. Ve vyhodnocení SEA zcela chybí jakékoliv návrhy opatření na zmírnění vlivů realizace záměru na tyto aspekty.

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení SEA upozorňuje na průchod koridoru chráněným ložiskovým územím (CHLÚ) a poddolovaným územím (viz příloha č. 2.1). Příslušné opatření stanovené zpracovatelem SEA je uvedeno v kapitole 7 (Vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do stanovených dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území, zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace objemu zásob vázaných v ochranném pilíři stavby). Technická opatření proti negativním vlivům starých důlních děl jsou známa. Navrhnou a použijí se až na základě inženýrsko-geologických průzkumů přímo v místě stavby. Není to úkolem ZÚR v měřítku 1:100 000.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **7. Střet záměru s výhradním ložiskem cihlářské hlíny v Dolních Jirčanech a absence jeho vyhodnocení**

Koridor pro umístění stavby D005 dálnice D3 Jesenice – Jílové – Mezno prochází největším ložiskem cihlářské hlíny v České republice. Průchod dálnice přes ložisko cihlářské hlíny bude znamenat podstatné zvýšení nákladů na realizaci investice a další negativní ekonomické důsledky ve formě znehodnocení části ložiska vysoce kvalitní cihlářské hlíny. Důsledkem bude buď znemožnění těžby na části ložiska, přes které dálnice povede, nebo finančně a časově náročný přesun cihlářské hlíny. Kromě zvýšených finančních nákladů nastanou i potíže právního charakteru se statusem chráněného ložiskového území podle předpisů horního práva. To může vyvolat další časovou prodlevu v realizaci koridoru D005. Zároveň tento střet s významným veřejným zájmem na nerostném bohatství ČR není ve Vyhodnocení SEA dostatečným způsobem posouzen. Zejména není řešeno umístění mezideponie cihlářské a jak bude zabezpečena ochrana takto vytěžené suroviny před vysoušením, které by znamenalo její naprosté znehodnocení. Chybí též posouzení možnosti realizace mezideponie s ohledem na platné a účinné nařízení obce Psáry č. 5/2006 o stavební uzávěře. Článek 3 tohoto nařízení významným způsobem omezuje ukládání cihlářských hlín na mezideponii. V tuto chvíli není znám ani celkový objem suroviny nutné k přetížení na mezideponii.

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení SEA upozorňuje na průchod koridoru výhradním ložiskem cihlářské suroviny a CHLÚ (viz příloha č. 2.1). Příslušné opatření stanovené zpracovatelem SEA je uvedeno v kapitole 7 (Vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do stanovených dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území, zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace objemu zásob vázaných v ochranném pilíři stavby). Varianta stabilizovaná byla vybrána i se znalostí rozsahu tohoto ložiska. Ložisko cihlářských hlín je tak obrovské, že dobývání může být omezeno stavbou dálnice až ve velmi vzdáleném časovém horizontu. Je proto předčasné v ZÚR řešit, zda se mají hromady hlíny zvlhčovat, či jak mají být vysoké. Je reálná možnost odpisu zásob pod pilířem stavby. Podmínkou by pak bylo zajištění přístupu k další části ložiska za dálnicí.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **8. Koridor je veden extrémně náročným terénem**

Oblast Posázaví, přes kterou je koridor D005 dálnice D3 veden, má výrazně členitý terén. Především se to týká hlubokého údolí řeky Sázavy, které by vyžadovalo přemostění o délce více jak 1 kilometr ve výšce přes 100 metrů. Dalším mostem s délkou přes 1 km je most přes Zahořanský potok. Tato trasa také předvídá množství dlouhých tunelů pro prostoupení složitým terénem. Celkově je tato trasa vedená v členitém terénu finančně mnohem nákladnější

než její alternativní varianta tzv. „východní“. Kromě zbytečného předražení je tato technicky obtížná varianta bezpochyby i časově náročnější.

**Vypořádání připomínky:**

Varianta byla komplexně prověřena včetně technického řešení a vybrána jako nejvýhodnější.

**Odůvodnění připomínky:**

9. Rozpor se zájmem na rozvoji turistického a přírodního potenciálu oblasti

Koridor D005 Dálnice D3 je veden esteticky a přírodně cenným územím, které se vyznačuje minimálními zásahy do krajiny a jejich ekostabilizačních funkcí. V oblasti je vyhlášen přírodní park Střed Čech. Vedení dálnice D3 oblastí Dolního Posázaví a Neveklovska by poškodilo ráz krajiny a její turistickou atraktivitu. Dolní Posázaví je nejbližší rekreační oblastí na jih od Prahy. Tato oblast ekonomicky těží z přírodně orientovaného turismu. Výstavba dálnice a s ní související infrastruktury bude mít negativní vliv na zachování a rozvoj přírodně orientované turistiky této oblasti.

**Vypořádání připomínky:**

Jako každá obdobná stavba, bude dálnice skutečně znamenat zásah do krajiny. Veškerá zpracovávaná dokumentace od ZÚR až po DÚR a dokumentaci EIA navrhuje stavbu pokud možno co nejcitlivěji k hodnotám krajinného rázu i k přírodním hodnotám. Z těchto dokumentací vyplývá řada opatření k minimalizaci veškerých negativních vlivů.

Z hlediska dostupnosti rekreačně cenných území, bude její přínos ve zlepšení dopravních vazeb Jílovska a Neveklovska ve vztahu k Praze a zlepšení dostupnosti rekreačního potenciálu Dolního Posázaví a zejména východní části Středního Povltaví a Sedlčanska.

V září 2011 byl dokončen Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., zpracovatel posudku: Ing. Josef Tomášek, CSc. Mníšek pod Brdy. Předmětem posudku je dokumentace vlivu záměru „D3 – Středočeská část“ na životní prostředí. Na str.90 v kap. Závěr se uvádí: „Návrhy v obou koridorech vycházejí v koncovém podrobném hodnocení velmi podobně a je podstatné, které hledisko bude zvoleno jako převažující. Přesto považujeme za průkazné, že z hlediska celkových vlivů na životní prostředí je západní koridor mírně vhodnější.“ Lze proto konstatovat, že ani nejnovější poznatky ohledně vlivů D3 na životní prostředí nezpochybnila správnost původní volby západní varianty.

**Odůvodnění připomínky:**

10. Hluková zátěž

Existující hluková studie, která je součástí dokumentace EIA pro záměr dálnice D3, prokazuje překračování závazných hlukových limitů u koridoru D005 dálnice D3 ve venkovním chráněném prostoru staveb stanovených nařízením vlády č. 148/2006 Sb., a to i v případě realizace protihlukových stěn.

**Vypořádání připomínky:**

Trasa je vedena z velké části vedena v dostatečné vzdálenosti od sídel, tak aby vliv na osídlení byl minimalizován. Z tohoto hlediska je tato varianta výrazně výhodnější než ostatní posuzované. V rámci následné dokumentace (DÚR) budou navržena taková technická opatření, která vyloučí případné překračování závazných hlukových limitů.

V úrovni ZÚR vzhledem k měřítku zpracování (1:100 000) a míře podrobnosti zkoumání odpovídající tomuto měřítku se nenavrhují např. tvary křížovatek či různá opatření (např. protihluková), která jsou charakteristická pro podrobnou dokumentaci (v tomto případě např. pro dokumentaci pro územní řízení, příp. EIA). Jedná se o podrobnosti nad rámec stanoveného obsahu ZÚR (viz Příl. č. 4 Vyhl.). Podmínky výstavby musí být tedy řešeny v podrobnější dokumentaci, v níž již musí být vyřešena uváděná problematika různými (hlavně stavebními) opatřeními.

Odůvodnění připomínky:

#### 11. Imisní zátěž

Z dostupných rozptylových studií k dokumentaci EIA pro záměr dálnice D3 je patrné, že může docházet k překračování denních imisních limitů pro prachové částice PM 10, zejména v místech zaústění portálů tunelů.

**Vypořádání připomínky:**

Případné překračování denních imisních limitů pro prachové částice PM 10 bude sledováno příslušnými orgány hygieny, které budou navrhovat potřebná opatření. V rámci technického řešení budou vytvořeny podmínky pro minimalizaci tohoto negativního jevu. Vzhledem k relativně malému kontaktu s osídlením bude i tento vliv omezen na minimální počet obyvatel. V úrovni ZÚR vzhledem k měřítku zpracování (1:100 000) a míře podrobnosti zkoumání odpovídající tomuto měřítku se nenavrhují např. tvary křížovatek či různá opatření (např. protihluková), která jsou charakteristická pro podrobnou dokumentaci (v tomto případě např. pro dokumentaci pro územní řízení, příp. EIA). Jedná se o podrobnosti nad rámec stanoveného obsahu ZÚR (viz Příl. č. 4 Vyhl.). Podmínky výstavby musí být tedy řešeny v podrobnější dokumentaci, v níž již musí být vyřešena uváděná problematika různými (hlavně stavebními) opatřeními.

Odůvodnění připomínky:

#### 12. Zásah do chráněných vodních zdrojů

Koridor D005 podstatným způsobem negativně ovlivní chráněné vodní zdroje k odběru pitné vody, zejména v oblasti Neveklovska. V dokumentaci EIA k záměru dálnice D3 Středočeská je předpokládán negativní vliv záměru na hydrogeologické poměry.

**Vypořádání připomínky:**

V rámci následné dokumentace (DÚR) budou navržena taková technická opatření, která vyloučí nebo omezí případné negativní vlivy na chráněné vodní zdroje. V úrovni ZÚR vzhledem k měřítku zpracování (1:100 000) a míře podrobnosti zkoumání odpovídající tomuto měřítku se nenavrhují opatření (např. hydrogeologická či protihluková), která jsou charakteristická pro podrobnou dokumentaci (v tomto případě např. pro dokumentaci pro územní řízení, příp. EIA). Jedná se o podrobnosti nad rámec stanoveného obsahu ZÚR (viz Příl. č. 4 Vyhl.). Podmínky výstavby musí být tedy řešeny v podrobnější dokumentaci, v níž již musí být vyřešena uváděná problematika různými (hlavně stavebními) opatřeními.

Odůvodnění připomínky:

#### 13. 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

fondy 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 vyhodnocení SEA k záměru D005, který má negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

#### **Vypořádání připomínky:**

Tento koridor stejně jako ostatní byl standardně vyhodnocen při zpracování ZÚR. V rámci ÚP VÚC okres Benešov byl koridor porovnáván s ostatními variantami i z hlediska záboru půdního fondu.

Zpracovatelé SEA konstatují mírně negativní vliv na ochranu ZPF (viz příloha 2.1). Realizace záměru bude spojena se zábořem půd průměrné a podprůměrné kvality. Dokumentace SEA je hodnocením koncepce a neuvádí konkrétní údaje o rozsahu záboru ZPF. Tyto údaje jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **14. Zdůvodnění dopravní potřeby, multikriteriální hodnocení záměru**

Přestože se záměr koridoru dálnice D3 přes Dolní Posázaví a Neveklovsko připravuje již několik desetiletí, nikdy nedošlo k reálnému zhodnocení ekonomického přínosu uvedené stavby v poměru k nákladům. Vzhledem k významným střetům se zájmy na ochranu nerostného bohatství, ochranu ZPF a PUPFL, ochranu krajinného rázu a prostupnosti krajiny je toto vyhodnocení nejen vyžadováno zákonem (§ 19 odst. 2 stavebního zákona), ale je též věcně potřebné a logické, zejména ve vztahu k nedostatku finančních prostředků státu a odsouvání termínů harmonogramu výstavby, i časové hledisko a návaznost na jiné dopravní stavby, které jsou schopny převzít severozápadní dopravní toky (R4, rekonstruovaná I/3, IV. železniční koridor), je třeba do tohoto multikriteriálního hodnocení zahrnout.

#### **Vypořádání připomínky:**

Varianty byly posuzovány komplexně a to několikrát v rámci územně plánovacích a studijních prací. ZÚR potom převzaly výslednou nejvýhodnější variantu (odsouhlasenou vládou ČR v roce 2005). Krajský úřad jako pořizovatel ZÚR musí respektovat úkoly uložené v Politice územního rozvoje 2008 přijaté usnesením vlády č. 929 ze dne 20.7.2009. Zde je v bodech 80 a 98 uloženo vymezit koridor pro dálnici D3 a zajistit jeho územní ochranu. O

„dopravní potřeby“ tohoto dopravního spojení svědčí i to, že bylo součástí koncepcí Ministerstva dopravy přijatých vládou ČR, ať už to byl Generální plán dopravní infrastruktury (GEPARDI), nebo Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR a je rovněž součástí Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury.

**Poznámka k Vypořádání připomínky:**

*ZÚR Středočeského kraje přebírá (ve smyslu ust. §187, odst. 2 SZ) bez věcné změny vymezení koridoru pro výstavbu dálnice D3 dle schválených ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov.*

*Kapacitní propojení Prahy s jižní částí republiky v ose Praha (se samostatným vstupem na území hlavního města) – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště (st. hranice) je sledováno jako součást celostátní koncepce rozvoje dopravních sítí cca od 1. poloviny 70. let. Variantní řešení koridoru dálnice D3 na území Středočeského kraje bylo z hlediska vlivů na životní prostředí posouzeno v rámci územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okresu Benešov<sup>43</sup>*

*Požadavek variantního řešení tohoto propojení na území Středočeského kraje uplatnilo MŽP v rámci projednávání konceptů územních plánů VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov. Na jednání se zástupci pořizovatele obou ÚPD<sup>44</sup> dne 22.10. 2001 na MŽP došlo k dohodě, že v obou územních plánech budou prověřena alternativní řešení vyplývající ze studií, které byly na objednávku MŽP, resp. občanských sdružení zpracovány až po dokončení obou konceptů ÚP VÚC:*

*Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru;<sup>45</sup>*

*Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část koncept návrhu<sup>46</sup>*

*Zároveň na tomto jednání MŽP potvrdilo, že do procesu stabilizace koridoru již nevнесе žádné další varianty. Tento závěr MŽP potvrdilo ve svém stanovisku ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov (čj. 2439b/OPVŽP/01AM ze dne 27.9. 2001) a následně ve stanovisku ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu (čj. 710b/OPVŽP/02MS ze dne 27.5. 2002).*

*Na podkladě stanovisek MŽP ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu a ke konceptu ÚP VÚC okr. Benešov byly pro posouzení vybrány tyto varianty:*

*varianta „stabilizovaná“ = koridor D3 dle dlouhodobé přípravy ŘSD ČR a dle konceptů ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov;*

*varianta „Zenkl – Vyhnálek“ = dle studie Ing. Zenkla a RNDr. Vyhnálka<sup>47</sup> včetně dílčích subvariant „Drachkovské“ a „Chvojenské“ v úseku Benešov - Bystřice a západní a východní u Miličína;*

*varianta „PROMIKA“ = dle studie Atelieru Promika<sup>48</sup> včetně dílčích subvariant Říčanské spojky, obchvatu Benešova a úseku Olbramovice - Miličín;*

*varianta „nulová“ = stávající dvoupruhová silnice I/3 s pouze s dílčí sledovanou přestavbou (tj. neúplné MÚK v úseku Mirošovice – Benešov na úplné,*

<sup>43</sup> Varianty dálnice D3 na území VÚC Pražského regionu a VÚC okr. Benešov – dopracovaná verze (Atelier T-plan s.r.o., 04/2003)

<sup>44</sup> Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Středočeského kraje

<sup>45</sup> Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS, s.r.o. České Budějovice

<sup>46</sup> Atelier PROMIKA, 04/2002

<sup>47</sup> Studie prověření možnosti rekonstrukce silnice I/3 v úseku Mirošovice - Mezno na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci rychlostního charakteru (Ing. L. Zenkl - ZESA + EIA SERVIS s.r.o. České Budějovice, 07/2001)

<sup>48</sup> Studie alternativy k dálnici D3 kolem Jílového v trase Praha - Benešov - Chotoviny; I. část koncept návrhu (Atelier PROMIKA, 04/2002)

rozšíření silnice v prostoru Benešova na kategorii S 11,5, obchvat Olbramovic v kategorii S 11,5).

*Z výsledků hodnocení vyplynulo, že varianta STABILIZOVANÁ představuje (v porovnání se současným stavem) nejlepší řešení ve vztahu k ochraně obyvatelstva a obytné zástavby před negativními vlivy dopravy (imisi zátěž ovzduší, hluková zátěž) a to jak z hlediska vlastního vedení koridoru, tak z hlediska snížení dopravní (a tedy i hlukové a emisní) zátěže na navazující silniční síti. Jako nejšetrnější je klasifikována též z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody a ochrany kulturně historických hodnot území. Vedení koridoru ve zcela nové stopě má za následek relativně (v porovnání s ostatními variantami, které více či méně využívají koridor stávající silnice I/3) největší dopady na zájmy ochrany přírody a krajiny. S výjimkou ovlivnění krajinného rázu a zásahu do lesních porostů však nejsou tyto vlivy hodnoceny jako závažné. Problémovým úsekem této varianty je průchod krajinářsky hodnotným a rekreačně silně využívaným územím západně od Jilového u Prahy se zásahem do chatové zástavby v prostoru Kamenná Vrata a Luka p. Medníkem a průchod výhradním ložiskem cihlářské suroviny Dolní Jirčany.*

*Na základě těchto závěrů byla varianta „stabilizovaná“ zapracována do návrhu obou ÚPD VÚC, které byly po projednání následně schváleny zastupitelstvem Středočeského kraje.*

**Andrea a Roman Smejtkovi, Bicanova 897, Horoměřice; Borek Bican, Borek Bican, Barbora Bicanová, Ludmila Štarková, Zelená 488, Horoměřice; č. j. 087492/2011/KUSK**

#### **I. Letecká doprava**

*připomínky se týkají části 4. „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PUR a vymezení ploch a koridorů krajského významu“, bod 4.1.1.4 „Letecká doprava“ k záměrům uvedeným v bodech (132) (134)*

##### **1. připomínka:**

požadujeme dopracování ZÚR v souladu se Zadáním schváleným usnesením zastupitelstva č. 38-26/2008/ZK

##### **Odůvodnění připomínky:**

nebyly stanoveny podmínky pro využití ploch a koridorů nadmístního významu, nebyly popsány a vyhodnoceny zjištěné a předpokládané vlivy na životní prostředí, zejména neodstranitelná hluková zátěž v obydlených územích překračující hygienické limity

##### **Vypořádání připomínky:**

###### *Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Z odůvodnění připomínky nevyplývá, v čem návrh ZÚR nesplňuje Zadání, v němž se konstatuje, že „Letiště Praha Ruzyně je jediným terminálem evropského významu na území ČR.“ a že „ZÚR prověří možnosti využívání dalších (zejména bývalých vojenských) letišť na území kraje“. Ovšem není tím myšleno to, že ZÚR budou hledat „náhradu“ za Letiště Praha Ruzyně.

Stanovení podmínek pro vymezené plochy koridorů je v textové části ZÚR v kapitole 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu.

Všechny nové i převzaté návrhy v ZÚR jsou standardně vyhodnoceny z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj (včetně SEA a vyhodnocení vlivů na

NATURA).

ZÚR stanovují v odst.133 pro územní plánování – v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, rozvoj obcí navrhovat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru.

ZÚR navrhuje v odst. 134 na základě doporučení SEA prostorová či projektová specifická opatření v případě plochy pro rozvoj letiště (VPS D300) letiště Praha - Ruzyně - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby dotčených sídel na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.

Záměr byl převzat bez věcné změny do návrhu zásad územního rozvoje projednaných s dotčenými orgány.

Odůvodnění připomínky:

nebyly prověřeny možnosti využívání dalších letišť

#### **Vyhodnocení pořizovatele**

ZÚR prověřily možnosti využívání dalších (zejména bývalých vojenských) letišť na území kraje včetně důsledků jejich případného rozvoje na osídlení a vazbu na ostatní systémy dopravní infrastruktury. Výsledkem posouzení je to, že žádná z ověřovaných lokalit neumožňovala rozvoj, který by nahradil letiště Praha – Ruzyně.

Odůvodnění připomínky:

nebyla prověřena aktuálnost záměru

#### **Vypořádání připomínky:**

Záměr rozšíření letiště Ruzyně je v současné době stále aktuální (např. probíhá proces EIA k dokumentaci pro ÚR), neboť se jedná o jediné významné mezinárodní letiště v České republice. Záměry rozšíření letiště neznamenaají jen možnost zvýšení jeho kapacity, ale současně sledují zvýšení bezpečnosti leteckého provozu a snížení souhrnných negativních vlivů na obyvatelstvo.

2. připomínka:

Návrh ZÚR nesplnil požadavek uvedený ve schválené PÚR ČR z roku 2008, která ukládá úkol řešit dopady rozvoje letiště Praha-Ruzyně na územní rozvoj dotčených obcí. Požadujeme doplnit do ZÚR konkrétní a reálná řešení dopadů rozvoje letiště.

Odůvodnění připomínky:

- koncepční opatření nebyla uplatněna ani požadována,
- nebyly vymezeny dopady rozšířeného provozu letiště, ze ZÚR není zřejmé, které obce budou dotčeny a jak,
- výčet obcí uvedených v bodě (133) je zjevně nesprávný a neúplný, dopady provozu letiště stávajícího i rozšířeného se dotknou mnohem většího počtu obcí na území kraje,
- pro nejvíce dotčené obce ležící mezi paralelními drahami je stanovená podmínka „nerozšiřovat plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví směrem k

- letovému koridoru“ v bodě (133) zjevně neproveditelná, podmínka je zjevně nedostatečná i ve vztahu k ostatním obcím v okolí letiště,
- není naprosto zřejmé, kolika obcí se podmínka uvedená v předchozím bodě dotýká, výčet obcí je neúplný, délka letových koridorů je pravděpodobně v řádu desítek kilometrů, navíc nejsou vyznačeny, ...?, podmínka je bez uvedení okruhu adresátů nesplnitelná a neurčitá, pro další
  - stupně ÚPD nesmyslná, obce nemohou plánovat rozvoj,
  - prostorová opatření požadovaná v dalších stupních ÚPD jsou u tohoto typu záměru, zasahujícího i na území Prahy a na území mnoha obcí, realizovatelná zejména na stupni ZÚR, ale v návrhu nejsou uplatněna,
  - projektová řešení jsou v případě nevymezení celorepublikového záměru na stupni PÚR nebo ZÚR omezena až znemožněna neznalostí zadání – rozsahu záměru, který má být realizován,
  - Požadavky v ZÚR jsou zcela nevyvážené, omezující podmínky směřují výhradně k obcím, zatímco provoz letiště není žádným způsobem omezen a dokonce ani vymezen.

### Vypořádání připomínky:

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Dotčené obce (na území Středočeského kraje) případným rozvojem letiště jsou zejména Jeneč, Hostivice, Horoměřice, což bude v ZÚR uvedeno. Přesnost vymezení ploch dotčených rozvojem letiště odpovídá podrobnosti řešení v ZÚR.

ZÚR zpřesňuje rozvoj Letiště Praha Ruzyně, který se projeví částečně na území Středočeského kraje vymezením plochy pro rozvoj letiště (VPS D300). ZÚR stanovují pro územní plánování: v odst. (133) v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, rozvoj obcí navrhovat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy).

Dokumentace SEA navrhla prostorová opatření převzatá do ZÚR, které je třeba uplatňovat a realizovat na úrovni ÚP obcí. ZÚR navrhuje příslušná opatření jen v podrobnosti, která odpovídá úrovni této dokumentace. V ZÚR jsou stanovena tato opatření:

(134) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA prostorová či projektová specifická opatření v případě plochy pro rozvoj letiště (VPS D300) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby dotčených sídel na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.

(191) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA následující společná projektová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury:

a) vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou
- rozšiřování letišť
- železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou
- výstavba nových energetických zdrojů

Plocha (VPS D300) pro rozvoj Letiště Praha Ruzyně byla převzata z ÚPVÚC bez věcné změny. V souladu s § 187 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. byla

prověřena její aktuálnost.

### 3. připomínka:

Návrh ZÚR nesplňuje požadavky vymezené stavebním zákonem v ustanovení § 36 odst. 3: Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Zpřesnění nebylo provedeno, požadujeme upřesnění a vymezení záměru, aby bylo vůbec možné posoudit dopady na rozvoj okolních obcí a zdraví obyvatel a rozhodnout o přijatelnosti záměru v daném území.

### Odůvodnění připomínky:

- ZÚR zpřesňují záměr jednou větou v bodě (132), která rozšíření letiště žádným způsobem neupřesňuje, nejsou zde uvedeny podmínky ani rozsah provozu, délky drah, dotčená území, ...; text v ZÚR nelze považovat za zpřesnění a rozvíjení PÚR 2008,
- ve výkresové části jsou uvedeny pouze plochy pro leteckou dopravu, bez vyznačení oblastí dotčených hlukem,
- nebyla provedena koordinace záměru s Hl. m. Prahou zejména ve vztahu k dotčeným územím a parametrům drah

### Vypořádání připomínky:

#### *Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Záměr z PÚR 2008 je zpřesněn tím, že se navrhuje konkrétní plocha (VPS D300) pro rozvoj areálu letiště. Byla prověřena aktuálnost záměru a záměr byl bez věcné změny převzat do ZÚR z ÚP VÚC. O aktuálnosti záměru svědčí i příprava stavby.

### 4. připomínka:

Návrh ZÚR nesplňuje požadavky vymezené stavebním zákonem v § 187 odst. 2 pro převzetí bez projednání s dotčenými orgány a dotčenými subjekty z ÚP VÚC Pražský region. Podle ustanovení § 187 odst. 2 zákona stavebního zákona krajský úřad prověří územní plány velkých územních celků z hlediska aktuálnosti jednotlivých záměrů a splnění kritérií jejich nadmístního významu. Záměry vyhovující uvedeným hlediskům převezme bez věcné změny do návrhu zásad územního rozvoje projednaných s dotčenými orgány., Rovněž tento postup nesplňuje bod m) zadání Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (schváleno zastupitelstvem pod č. Usnesení 38-26/2008/ZK) "Do ZÚR budou převzaty VPS ze schválených ÚP VUC, které splňují kritéria regionální významnosti a aktuálnosti". Součástí návrhu ZÚR je záměr na realizaci veřejně prospěšné stavby pod ozn. D300 na rozšíření letiště Praha Ruzyně, který je označen jako převzatý z ÚP VÚC Pražského regionu. Postup převzetí tohoto záměru z ÚP VÚC Pražský region je v rozporu s ustanovením § 187 odst. 2 stavebního zákona. Tento záměr není aktuální, v ZÚR nebylo provedeno prověření jeho aktuálnosti a nebyla provedena koordinace s Hl. m. Prahou. Vzhledem ke změnám v záměru (podoba a parametry záměru) i v území (zejména nová zástavba určená k trvalému bydlení a další změny v dotčeném území) proti stavu v době přípravy a schvalování ÚP VÚC Pražský region požadujeme zařadit záměr mezi záměry nově navrhované a provést řádné vymezení a posouzení jeho dopadů na okolí letiště včetně prověření koncepčních opatření ve vztahu k dalším letištím a odůvodnění nezbytných kapacit pro leteckou dopravu z hlediska potřeb ČR.

#### Odůvodnění připomínky:

- nebyla prověřena aktuálnost a rozsah záměru vymezeného v ÚP VÚC ve vztahu k současně navrhovaným parametrům drah a rozsahu ochranných pásem jasně vymezených v oficiální projektové dokumentaci včetně projednávané dokumentace EIA,
- ZÚR v odůvodnění předpokládají prodloužení stávající dráhy VPD 06/24 o 385 m směrem na Jeneč, toto prodloužení dráhy západním směrem není u tohoto celorepublikového záměru uvedeno v PÚR a není ani uvedeno v projednávané dokumentaci EIA na rozšíření letiště z roku 2009,
- ZÚR v odůvodnění uvádějí u nové paralelní dráhy délku 3 200m, která je sice v souladu s údaji v ÚP VUC, ale je ve zjevném rozporu s délkou uváděnou v platné a zcela konkrétní dokumentaci EIA z roku 2009, další údaje popisující rozšířené letiště již bohužel ZÚR neobsahují
- dopady záměru na rozšíření letiště jsou ve výkresové dokumentaci ÚP VUC vymezeny ve formě limitů využití území, jsou vyznačena ochranná pásma a hlukové izofony; tyto limity vycházející z vyhodnocení dopadů provozu nebyly převzaty do ZÚR,
- Limity uvedené v ÚP VUC jsou navíc ve zjevném rozporu s projednávanou dokumentací EIA z roku 2009, jsou vymezeny patrně pro zcela jiný rozsah provozu a nelze je převzít bez vyjasnění zjevných rozporů mezi Středočeským krajem a Prahou, Rozdíl v limitech území mezi ÚP VUC, dokumentací EIA a např. Konceptem ÚP Prahy je v řádu km.
- Nové limity se provozovatel ani nepokusil stanovit, což je pochopitelné s ohledem na v textu ZÚR přímo konstatovanou neznalost budoucího provozu,
- Neprovedení koordinace se ZÚR Hl. m. Prahy, ÚP a konceptem ÚP Hl. m. Prahy i s posuzovanou dokumentací EIA na rozšíření letiště (předkládanou provozovatelem letiště) je zcela zjevné z popisů záměru i z výkresové dokumentace (např. limity využití území).

Záměr D300 převzatý z ÚP VÚC neodpovídá aktuálnímu stavu území, platné ÚPD Hl. m. Prahy,

- v území potenciálně zasaženém hlukem (ze ZÚR nelze posoudit) se nalézá od roku 2009 oblast Natura 2000, potenciálně zasažená dalším záměrem D001,
- letiště Praha – Ruzyně není vymezeno v platných Zásadách územního rozvoje Hlavního města Prahy, tedy na úrovni ÚPD odpovídající řešení tras nadmístních celorepublikových záměrů, paralelní dráha není zahrnuta ani v platném ÚP Hl.m.Prahy,
- od doby zpracování ÚP VÚC došlo v okolních obcích k zásadnímu rozvoji obytné zástavby a to nejen v prostoru nové dráhy, ale i mezi dráhami a pod stávající dráhou, podmínky v území se podstatně změnily
- probíhají přípravy na zřízení mezinárodního letiště ve Vodochodech (projednává se dokumentace EIA), koncepční otázka Kolik drah a s jakou kapacitou v okolí Prahy ČR potřebuje a na co?, nebyla řešena v ZÚR ani v ÚP VÚC, jedná se o zjevně nedořešené nové koncepční skutečnosti v území a v ÚPD,
- v souvislosti se záměrem D300 nebyl v ZÚR ani v ÚP VÚC zohledněn princip proporcionality zátěže jednotlivých obcí při řešení nadmístní mezinárodní přepravy v okolí Prahy – do jednoho území je současně umístována paralelní dráha mezinárodního letiště v Ruzyni s neomezeným provozem a tranzitní komunikace mezinárodního významu.

Nutno konstatovat mezi kraji a nedostatky v současné i navrhované ÚPD na všech stupních a obou krajích. Záměr výstavby paralelní dráhy letiště Praha Ruzyně je z podstatné části umístěn na území hlavního města Prahy. V Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy však tyto části vymezeny a vyhodnoceny nejsou. Tato skutečnost znamená porušení ustanovení § 18 stavebního zákona. 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.

### **Vypořádání připomínky:**

*Poznámka:*

*PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.*

Rozsah plochy pro rozvoj letiště (VPS D300) v ZÚR odpovídá záměrům jeho rozvoje a byl koordinován s hl.městem Prahou. V rámci pořízení ZÚR bylo provedeno Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně dokumentace SEA a vyhodnocení NATURA. Převzaté záměry ze schválených ÚP VÚC i záměry nové byly vyhodnocovány stejně.

- Aktuálnost záměru byla prověřena. V aktualizaci ZÚR budou zařazena nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. V rámci pořízení ZÚR bylo provedeno Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně dokumentace SEA a vyhodnocení NATURA. Převzaté záměry ze schválených ÚP VÚC i záměry nové byly vyhodnocovány stejně.
- Pro ZÚR je podstatná plocha pro rozvoj letiště (VPS D300) pro realizaci celého záměru. Přesné údaje o délkách mají orientační charakter a jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR. Uvedený údaj (délka paralelní dráhy 3 200m) bude opraven tak, aby byl aktuální – na 3 550m.
- Odvolávky na výkresovou dokumentaci ÚP VÚC, v níž jsou vyznačena ve formě limitů využití území ochranná pásma a hlukové izofony, je irelevantní, protože tato součást ÚP VÚC (tj. směrná část) již od 1. 1. 2007 neplatí (viz § 187 odst. 7). V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhovat. Stávající hlukové pásmo letiště Ruzyně bude do koordinačního výkresu doplněno.
- Rozsah plochy pro rozvoj letiště v ZÚR odpovídá záměrům jeho rozvoje a byl koordinován s hl.městem Prahou. V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhovat.
- V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA. Popsány byly vlivy na sledované složky životního prostředí, které lze v měřítku zpracování SEA identifikovat, a které lze v souvislosti s využitím vymezené plochy předpokládat.
- Od doby schválení ÚP VÚC Pražského regionu (2006) měly být územní plány obcí upraveny do souladu s nadřazenou dokumentací. Souhrnné negativní vlivy (na území hlavního města Prahy i dotčených obcí Středočeského kraje) na obytnou zástavbu budou menší než při provozu současného dráhového systému.
- ZÚR nenavrhují územní rozvoj areálu letiště Vodochody. I případný rozvoj letiště Vodochody nebude mít významný vliv na budoucí využití letiště Praha – Ruzyně.
- U silniční dopravy je vliv hluku na obyvatelstvo řešen technickými opatřeními (tunelové úseky, či jiná opatření). Hluk z letiště se bude zmenšovat v souvislosti s vývojem nových technologií. Určitá kumulace využití území pro dopravní a technickou infrastrukturu je důsledkem mimořádného rozvojového potenciálu i atraktivity Prahy a příměstského prostoru. Udržitelný rozvoj území je posuzován nejen z hlediska přírodního pilíře, ale i

ekonomického a sociálního.
<p>5. připomínka:</p> <p>Nebylo provedeno řádné vyhodnocení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel, požadujeme přepracovat VVŽP.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>V příloze vyhodnocení vlivů na životní prostředí (VVŽP) č. 2.1. jsou zejména následující nedostatky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• oblast zasaženou hlukem z letiště Praha – Ruzyně nelze ze ZÚR, VVURÚ ani z VVŽP zjistit, toto území nebylo žádným způsobem lokalizováno a jedná se o hrubý nedostatek ZÚR vedoucí k nemožnosti posoudit synergické negativní vlivy s ostatními záměry (železnice, komunikace)</li> <li>• tvrzení, že není překryv s oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší není ničím doloženo, oblast ovlivněná provozem není vyznačena ani popsána, a nelze tedy činit žádné závěry,</li> <li>• dotčeno mnohem více obcí než je uvedeno v ZÚR, rozšíření provozu se dotkne zcela jednoznačně více obcí,</li> <li>• kritérium počet dotčených obyvatel není správné, provoz se přesouvá do míst, kde je zdraví ohroženo, pořizovatel nečiní rozdíl mezi ohrožením zdraví a rušením, na stejnou úroveň klade celoroční provoz bez omezení nočních letů s jednoměsíčním provozem s omezeným nočním provozem a po zbytek roku jen v případě meteorologický důvodů a bezpečnosti provozu s vyloučením nočního provozu. Srovnání pouhých počtů obyvatel je vzhledem ke zdravotním rizikům zcela nepřijatelné, srovnávat rušení s ohrožením zdraví je zcela zavádějící,</li> <li>• provoz na dráze 13/31 bude nadále pokračovat, pouze se omezí provoz v případě oprav drah, důkazem je OHP v okolí 13/31 beze změny (viz EIA).</li> </ul>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p><i>Poznámka:</i>  PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha Ruzyně. Dle § 39 odst. 3 SZ se nepřihlíží k námitkám ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto při schválení PÚR 2008.</p> <p>V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA. Popsány byly vlivy na sledované složky životního prostředí, které lze v měřítku zpracování SEA identifikovat, a které lze v souvislosti s využitím vymezené plochy předpokládat.</p> <p>Informace o oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší jsou převzaty z Věstníku MŽP ČR, kde jejich vymezení pravidelně aktualizováno. Konstatování se týká oblastí, ve které je plocha pro letiště vymezena.</p> <p>Posouzení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno v kapitole 5.11, příloze číslo 3 a výkrese č.6 dokumentace SEA.</p> <p>Hodnocení SEA je hodnocením koncepčním, počet obyvatel ovlivněných využitím vymezené plochy pro leteckou dopravu musí být stanoven na úrovni zpracování dokumentace EIA ve smyslu zákoně č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů resp. dokumentace HIA.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Nebylo provedeno posouzení kumulativních a synergických vlivů.</p>

V části VVŽP 5.11. Hodnocení kumulativních vlivů na životní prostředí je uvedeno: "Hodnocení SEA poskytuje příležitost pro hodnocení ekologických aspektů v širších souvislostech, umožňuje posouzení kumulativních a synergických vlivů ..... Hodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo provedeno na základě syntetického hodnocení záměrů předložených v ZÚR Stčk, vyhodnocení míry jejich vlivu na sledované složky životního prostředí a identifikace území, ve kterých je možné předpokládat působení těchto vlivů. Identifikované kumulativní a synergické vlivy jsou prezentovány v tabelárním přehledu v příloze 3 a graficky znázorněny ve výkrese č. 6."

a dále

Působením kumulativních a synergických vlivů budou nejvýznamněji dotčena území, kde je navrhován větší počet záměrů. Obecně se jedná o území při hranici hlavního města Prahy a území v okolí významných sídelních center, které jsou i v současné době silně ovlivněna antropogenními vlivy a v důsledku realizace navrhovaných záměrů bude intenzita jejich působení ještě zesílena, případně oblasti, do kterých jsou umístěny záměry spojené s významnými vlivy. "Následuje pouze komentář o vlivech záměrů na půdu, odtokové poměry, krajinný ráz, fragmentaci krajiny, ovzduší. Přes výše uvedená tvrzení je nutné konstatovat, že posouzení synergických a kumulativních jevů (SKJ) nebylo provedeno, protože:

- v kapitole 5.11 není uveden žádný případ záměrů, které vyvolají SKJ, není signalizován žádný konkrétní problém související s SKJ,
- přímo v území, které zpracovatel obecně vymezil jako při hranici Prahy a uvedl, že zde bude intenzita působení vlivů zesílena, navrhuje ZÚR do stejného území umístit SOKP a současně rozšířit letiště s plošným neodstranitelným dopadem na okolí v rozsahu desítek km<sup>2</sup>. VVŽP, část 5.11 tento souběh záměrů neidentifikovaly, neupozornily na nebezpečí, nepožadovaly prostorová opatření, nevymezily rozsah takto devastovaného území, ... -
- příloha 3 VVŽP neobsahuje přehled případů, kdy dochází k SKJ u navrhovaných, převzatých záměrů nebo stávajících staveb (nejedná se o tabulku s uvedením záměrů, u jejichž vlivů dochází v daném území ke spolupůsobení na konkrétní složku ŽP, ale o pouhý přehled jednotlivých záměrů s uvedením složek, které významným způsobem ovlivňují. Takto je to i prezentováno ve výkrese 6, viz dále, kde jsou vyznačeny pouze významné vlivy jednotlivých staveb na jednotlivé složky ŽP) v příloze 3 se nejedná o prezentaci SKJ,
- výkres č. 6. Podklad pro vyhodnocení SKJ obsahuje pouze výčet jednotlivých záměrů, na výkrese není vyznačen ani jediný případ, kdy dochází k SKJ, ve výkrese č.6 se nejedná o prezentaci SKJ, ale v nejlepším případě o podklad pro provedení SKJ

Nebylo provedeno posouzení synergických vlivů záměrů umístovaných do téhož území (okruh, letiště, železnice), deklarované příležitosti, syntetika, aspekty a širší souvislosti při posuzování SKJ nebyly využity, kapitola 5.11 je ve smyslu posouzení SKJ zcela nedostatečná, požadujeme:

- stanovit a v rámci VVŽP posoudit kapacitu provozu letiště nebo stanovit únosné zatížení území v okolí letiště ve formě regulace provozu a to zejména z hlediska vlivů na zdraví,

do závazné části ZÚR doplnit podmínku pro budoucí provoz letiště: „Ochranná hluková pásma letiště Praha – Ruzyně nerozšiřovat na stávající zastavěná území s obytnou funkcí obcí v okolí letiště.“

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno v textové a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

Požadavek na stanovení posouzení kapacity provozu letiště s stanovení únosného zatížení území v okolí letiště je nad rámec podrobnosti, kterou umožňuje

pro účel zásad územního rozvoje stavební zákon a předpisy související. Tyto požadavky musí být stanoveny v rámci zpracování dokumentace EIA ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

#### Odůvodnění připomínky:

V části 5.4.3 *Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí* není doporučeno žádné prostorové opatření ve vztahu k letišti Praha-Ruzyně. Vzhledem k charakteru dopadů záměru (neodstranitelný plošný hluk) je hlavním opatřením právě prostorové opatření spojené s regulací a uspořádáním provozu na základě únosnosti území. Ochranu před negativními vlivy je nutné u nově navrhovaných koridorů zajistit právě prostorovým opatřením. Navrhovaná projektová opatření jsou omezena na pouze na obecné požadavky vyplývající z platných předpisů, projektová opatření neodstraní letecký hluk.

#### Vypořádání připomínky:

V kapitole 7. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí je v části Prostorová opatření uvedeno: Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300) řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.

Dále pak v části Projektová opatření – společná:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- rozšiřování letišť (zejména hluk, ale i znečištění ovzduší).

#### Odůvodnění připomínky:

Popis navrhovaných opatření, část 7. VVŽP V ZÚR nebyla využita a ve VVŽP nebyla navrhována ani požadována koncepční opatření v rámci záměru D300, nebyla požadována ani žádná prostorová opatření v případě kontaktu s obydleným územím, chráněným územím či kumulace vlivů s jinými záměry. Otázku kumulace vlivů jednotlivých záměrů je možné řešit v případě plošné hlukové zátěže zejména koncepčním nebo prostorovým řešením na stupni ZÚR případně omezením rozsahu záměru. Toto nebylo provedeno.

#### Projektová opatření

V případě souběhu záměrů v jednom území jsou při absenci prověření koncepčních a prostorových opatření projektová opatření ve vztahu k D 300 nedostatečná a to zejména v případě, že záměry nejsou navíc dostatečně vymezeny a posouzeny v ZÚR a procesy EIA probíhají odděleně v různých časových horizontech. ZÚR bez prověření únosnosti území vymezují záměry závazně pro další stupně ÚPD. Projektová opatření specifická

U záměru D300 na rozšíření letiště v Praze Ruzyni doporučeno pouze v rámci projektového řešení a jeho posouzení procesem EIA navrhnout kompenzační ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže dotčených sídel. Vzhledem k tomu, že ZÚR rozvoj letiště a jeho provozu nevymezují ani neomezuje a dopady provozu tedy nelze stanovit, je nutné konstatovat:

- kompenzační opatření, která by dle textu pořizovatele měla kompenzovat jevy, před kterými nelze ochránit, nejsou navržena a to ani v rámci

dokumentace EIA,

- ochranná opatření nejsou specifikována, navíc nezajistí ochranu vnějších chráněných prostorů staveb před hlukem a v případě vnitřních prostor případná opatření (nová vzduchotěsná okna) snižují významně podmínky bydlení (omezeno větrání, fungují pouze při vzduchotěsném uzavření) a hluk pouze tlumí (maximálních hodnot kolem 80dB o cca 37 dB, tedy i při vzduchotěsném uzavření je hluk v noci v obytných místnostech přes 40 dB),
- ochranná a kompenzační opatření žádným způsobem nelimitují maximální hladiny hluku ve stávajícím ani novém ochranném hlukovém pásmu, kde neplatí hlukové limity,
- projektová opatření neřeší rozvoj okolních obcí na území dvou krajů, rozhodnutí o záměru D300 bez vymezení dopadů provozu na okolí a bez stanovení vyvážených podmínek pro provoz letiště a rozvoj obcí je nepřijatelné,
- v části 10 VVŽP, netechnické shrnutí, v odstavci Obyvatelstvo chybí jakákoliv zmínka o hluku z letiště Praha - Ruzyně, který představuje trvalou neodstranitelnou zátěž území o rozloze min. 50 km<sup>2</sup>, v části Letecká doprava uveden pouze požadavek „*důsledně doložit ochranu zdraví*“ (str. 194)

### Vypořádání připomínky:

V kapitole 7. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí je v části Prostorová opatření uvedeno: Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300) řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.

Dále pak v části Projektová opatření – společná:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- rozšiřování letišť (zejména hluk, ale i znečištění ovzduší).

Ochrana zdraví obyvatelstva je zajišťována právními předpisy v oblasti ochrany veřejného zdraví. Je mimo kompetence zpracování ZÚR.

V kapitole 7 jsou uvedena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů. Tato opatření jsou formulována s cílem komplexně postihnout celé spektrum identifikovaných negativních vlivů. Za účelem minimalizace či vyloučení vlivů k jejichž vzniku může dojít u více záměrů resp. je vznik těchto vlivů vždy s realizací dané skupiny záměrů (dopravní a technické záměry) spojen. Pro tento „typ“ vlivů byla formulována opatření společná. Pro plochy a koridory, jejichž hodnocením byly identifikovány vlivy, které lze územně identifikovat byla navržena opatření specifická.

Kapitola 7. je shrnutím opatření, která jsou uvedena pro každou z hodnocených ploch a koridorů v přílohové části, tabelárním hodnocení ploch a koridorů (komentář SEA). V tabulkách sestavených pro jednotlivé plochy a koridory je uvedeno opatření SEA vztahující se k danému záměru (v případě, že byly identifikovány potenciálně negativní vlivy).

V měřítku zpracování SEA nelze navrhnout opatření technická. Dokumentace SEA uvádí hodnocení ploch/ koridorů a celkové koncepce ZÚR. Konkrétní technická opatření musí být navržena v rámci hodnocení záměrů v rámci zpracování dokumentace EIA a při vymezení ploch/koridorů na úrovni navazující ÚPD (podmínka je uvedena rovněž v tabelárním hodnocení ploch/koridorů (příloha č.2).

<p>Kapitola 10 dokumentace SEA obsahuje stručné shrnutí výsledků hodnocení netechnického charakteru.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>záměr, který není řádně vymezen v části 4.1.1.4., nelze kvalifikovaně posoudit z hlediska životního prostředí, zdraví obyvatel a rozvoje obcí, hodnocení vlivů na životní prostředí je vlivem absence jakéhokoli vymezení provozu nesprávné, neobjektivní a nepřezkoumatelné,</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Záměr byl standardně posouzen „Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí vyplývajícím ze závěrů dokumentace EIA budou promítnuta do DÚR.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>6) z ÚP VUC nebyly převzaty limity území (ochranná hygienická pásma) ani izofony vymezující hlukovou zátěž, chybí jakékoliv podklady pro vymezení limitů území,</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Odvolávky na výkresovou dokumentaci ÚP VUC, v níž je vyznačeno území s hlukovou zátěží z letišť (vyjádřenou izofonou 60 dB), jsou irelevantní, protože tato součást ÚP VUC (tj. směrná část) již od 1. 1. 2007 neplatí (viz § 187 odst. 7). V ZÚR budou zařazena v rámci aktualizace ZÚR nová ochranná pásma po jejich vyhlášení. Do té doby jsou v ZÚR vymezena dříve stanovená pásma. ZÚR nemohou tato pásma navrhopat. Stávající hlukové pásmo bude do koordinančního výkresu doplněno.</p>
<p>6. připomínka:</p> <p>Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) vychází při hodnocení záměru D300 z nesprávného vyhodnocení vlivů na životní prostředí včetně vyhodnocení vlivů na oblasti Natura 2000, požadujeme přepracovat a odstranit věcné chyby.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>1) V části A 2. Letecká doprava</p> <p>Závěry v této části jsou nesprávné z následujících důvodů:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• argument snížení počtu obyvatel zasažených hlukem bez ohledu na výši hlukové zátěže v jednotlivých oblastech vede k nesprávným závěrům – snížení počtu osob rušených nebo obtěžovaných nemůže odůvodnit zvýšení počtu osob ohrožených na zdraví sedminásobně větší zátěží,</li> <li>• provoz z VPD 13/31 nebude převeden, pouze bude ještě více omezen (viz EIA)</li> <li>• opatření pomůže oblasti, kde je podstatně menší zdravotní riziko než v oblasti, kam je provoz přesouván,</li> <li>• rozsah přenesené a celkové zátěže v okolí nového dráhového systému není znám,</li> <li>• objem letecké přepravy není pořizovateli znám (viz konstatování str. 12 VVURÚ), pořizovatel zjevně neví, jaký záměr s neodstranitelnými vlivy na okolí do území umísťuje, současně neklade žádné podmínky ani omezení pro provoz, záměr je v předložené podobě zjevně neposouditelný v rámci VVURÚ i VVŽP,</li> </ul>

- předpoklad hodnocení, že VPD 13/31 bude po vybudování nové dráhy uzavřena, je zjevná nepravdy (není v závazné části ZÚR, odporuje procesu EIA, konceptu ÚP, změně Z 939, ...)

Hodnocení záměru vychází z nesprávných předpokladů a z nesprávného hodnocení zdravotních rizik a vzhledem k totální absenci vymezení letiště konstatované i v ZÚR je neposouditelný. Požadujeme přepracovat celé vyhodnocení záměru D 300 po jeho řádném vymezení.

#### **Vypořádání připomínky:**

V měřítku hodnocení ZÚR nelze přesně stanovit rozsah území ovlivněného hlukovou zátěží z letecké dopravy. Vymezení tohoto území musí být provedeno na úrovni zpracování dokumentace EIA a HIA. Popsány byly vlivy na sledované složky životního prostředí, které lze v měřítku zpracování SEA identifikovat, a které lze v souvislosti s využitím vymezené plochy předpokládat.

Hodnocení SEA je hodnocením koncepčním, počet obyvatel ovlivněných využitím vymezené plochy pro leteckou dopravu musí být stanoven na úrovni zpracování dokumentace EIA ve smyslu zákone č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů resp. dokumentace HIA.

#### **Odůvodnění připomínky:**

2) Část A 3. Kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí – text převzat z VVŽP, k této části platí výhrady uvedené v námitce 5 (v tomto seznamu č. 11).

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textově a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část - výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

#### **Odůvodnění připomínky:**

3) Část B Vyhodnocení vlivů ZÚR na oblasti Natura,

a) Záměr D300 rozvoj Letiště Ruzyně (rozšíření dráhového systému o paralelní VPD) je dle zpracovatele hodnocen jako „0“, tedy bez vlivu na EVL - Plocha nezasahuje území EVL ani PO. Vliv realizace záměru nemění významně intenzitu oproti stávajícímu stavu.

b) V případě letiště ve Vodochodech, které je zařazeno pouze v úkolech ZÚR v příloze 1, u kterých je uvedeno „Většina úkolů není lokalizována, má pouze obecný charakter, nebylo tedy možné je hodnotit“ zpracovatel uvádí Zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území - Ověřit možnosti rozvoje letišť Aero Vodochody (11 h)

Hodnocení je „?“tedy případný mírný nebo významný vliv na EVL, konstatováno Možné ovlivnění EVL Milovice – Mladá.

Zpracovatel tedy tvrdí, že zřízení další paralelní dráhy v Ruzyni nad EVL situovanou přímo v ose drah ve vzdálenosti cca 9 km od prahu dráhy a s provozem 7x větším než ve Vodochodech bude mít nulový vliv na EVL, zatímco v případě Vodochod bude vliv mírný až významný na EVL v oblasti Milovice-Mladá, která je vzdálená 32 km od Vodochod, navíc mimo osu dráhy. Hodnocení vlivu leteckého provozu na oblasti Natura je zcela neobjektivní

a nesprávné. Evidentně nesprávné je také to, že letiště ve Vodochodech je zařazeno v úkolech pro ověření a případně bez možnosti lokalizace, přestože fyzicky dráha existuje, existuje projekt mezinárodního letiště a probíhá stejně jako v Ruzyni a ve stejné fázi proces EIA. Neznalost lokalizace Vodochod ze strany zpracovatele by mohla vysvětlit nesprávné hodnocení vlivu na oblasti Natura, nicméně hodnocení je nepochybně nesprávné.

#### **Vypořádání připomínky:**

Hodnocení „0“ pro D300 platí. U úkolu „Ověřit možnosti rozvoje letišť Aero Vodochody (11 h)“ je omylem uveden „?“ , který platí pro odrážky nad tímto úkolem a pod ním. Správné hodnocení je také „0“, vliv na EVL Milovice-Mladá je vzhledem k velké vzdálenosti vyloučen. Uvedený odstavec bude z návrhu ZÚR vypuštěn, protože není nenavrhován žádný územní rozvoj letiště Vodochody. Není tedy nutné vyhodnocení SEA opravovat.

#### **Odůvodnění připomínky:**

##### **4) Část 3.1.Vliv ZÚR na stav a vývoj hygieny prostředí**

a) opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů – nebyla využita koncepční opatření v rámci ZÚR, nehledány varianty

b) opatření pro vytváření podmínek pro ochranu obyvatelstva se přesouvají do projektových opatření a procesů EIA , kde nelze projekčně vyřešit problémy plošného hluku a synergií záměrů, opatření

c) nesprávné hodnocení situace v okolí letiště Praha – Ruzyně, vycházející z nesprávných podkladů a předpokladů ( dráha VPD 13/31 není pravidelně užívána již nyní, uzavřena nebude, není naprosto brán v úvahu rozdíl mezi rušením, obtěžováním a poškozováním zdraví, není brán v úvahu rozsah stávajícího provozu na jednotlivých dráhách a dopady na okolí – přesunem části provozu z nejméně zatížené dráhy na paralelní dráhy s celoročním provozem se zvyšují rizika ohrožení zdraví)

#### **Vypořádání připomínky:**

Předmětem hodnocení dokumentace SEA jsou varianty vymezené ZÚR SK.

V kapitole 7. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí je v části Prostorová opatření uvedeno: Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300) řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.

Dále pak v části Projektová opatření – společná:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- rozšiřování letišť (zejména hluk, ale i znečištění ovzduší).

Ochrana zdraví obyvatelstva je zajišťována právními předpisy v oblasti ochrany veřejného zdraví. Je mimo kompetence zpracování ZÚR.

V kapitole 7 jsou uvedena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů. Tato opatření jsou formulována s cílem komplexně postihnout celé spektrum identifikovaných negativních vlivů. Za účelem minimalizace či vyloučení vlivů k jejichž vzniku

může dojít u více záměrů resp. je vznik těchto vlivů vždy s realizací dané skupiny záměrů (dopravní a technické záměry) spojen. Pro tento „typ“ vlivů byla formulována opatření společná. Pro plochy a koridory, jejichž hodnocením byly identifikovány vlivy, které lze územně identifikovat byla navržena opatření specifická.

Kapitola 7. je shrnutím opatření, která jsou uvedena pro každou z hodnocených ploch a koridorů v přílohové části, tabelárním hodnocení ploch a koridorů (komentář SEA). V tabulkách sestavených pro jednotlivé plochy a koridory je uvedeno opatření SEA vztahující se k danému záměru (v případě, že byly identifikovány potenciálně negativní vlivy).

V měřítku zpracování SEA nelze navrhovat opatření technická. Dokumentace SEA uvádí hodnocení ploch/ koridorů a celkové koncepce ZÚR. Konkrétní technická opatření musí být navržena v rámci hodnocení záměrů v rámci zpracování dokumentace EIA a při vymezování ploch/koridorů na úrovni navazující ÚPD (podmínka je uvedena rovněž v tabelárním hodnocení ploch/koridorů (příloha č.2).

Odůvodnění připomínky:

5) V části 6.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj dopravní infrastruktury, Letecká doprava - opakován nesprávný argument, že rozšíření letiště umožní „ukončení pravidelného provozu na stávající VPD 13/31“. Na dráze 13/31 není pravidelný provoz, viz AIP ČR, Smlouva s MČ Praha 6, EIA, ÚR na OHP, ... a provoz na této dráze nebude ukončen.

**Vypořádání připomínky:**

Text bude opraven v tom smyslu, že provoz na stávající VPD 13/31 bude omezen.

7. připomínka:

Z návrhu ZÚR nelze zjistit, stanovit ani odhadnout obce a obyvatele dotčené řádným provozem rozšířeného letiště Praha-Ruzyně. Požadujeme vymezit území dotčená provozem letiště.

Odůvodnění připomínky:

1) S realizací záměru, jak vyplývá i ze současného provozu letiště i z ÚP VUC, je jednoznačně spojeno okolní území zasažené hlukem a tato potenciální další hluková zátěž je neodstranitelná technickými prostředky a je plošná. V ZÚR není vymezena z hlediska zasažené plochy, ani z hlediska intenzity hlukové zátěže. Z předkládaného návrhu ZÚR nelze dovodit území zasažená hlukem a počty osob ohrožených záměrem na rozšíření letiště. Obyvatelé v okolí nemají možnost ze ZÚR zjistit, že může být ohroženo jejich zdraví a majetek a podat připomínku nebo prostřednictvím zástupce veřejnosti námitku. Tento nedostatek ZÚR se z pohledu účasti veřejnosti, možnosti ochrany základních práv obyvatel a v neposlední řadě i z hlediska dotčených orgánů i podkladů pro rozhodování zastupitelů kraje, jeví jako zcela zásadní.

**Vypořádání připomínky:**

Dopady provozu letiště ZÚR berou v úvahu stanovením opatření v územích dotčených obcí (úkoly pro územní plánování obcí). Konkrétní a reálná opatření budou navržena v rámci dokumentace EIA a DÚR.

PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD) Letiště Praha Ruzyně. S ohledem na úkol pro územní

<p>plánování stanovený pod písm. a) v tomto čl. zní čl. 132 ZÚR: „ZÚR zpřesňují rozvoj Letiště Praha Ruzyně, který se projeví částečně na území Středočeského kraje vymezením plochy pro rozvoj letiště (VPS D300)“.</p> <p>V odst. (133) ZÚR stanovují pro územní plánování – „v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy, zejména rozvoj obcí Jeneč, Hostivice a Horoměřice navrhovat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy) se nahradí formulací „ZÚR stanovují pro územní plánování – v území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy v důsledku dostavby dráhového systému, zejména v obcích Jeneč, Hostivice a Horoměřice navrhovat rozvoj obcí tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy).“</p> <p>Stávající provoz letiště se dotýká i dalších obcí Kněževes, Dobrovíz, Tuchoměřice, Hostouň. Stávající hlukové ochranné pásmo letiště Praha Ruzyně bude doplněno do grafické části odůvodnění – do koordinačního výkresu.</p> <p>Podkladem pro případnou úpravu problematiky v rámci aktualizace ZÚR budou vyhlášena nová ochranná hluková pásma.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>2) Rozsah území dotčeného nadlimitním hlukem nelze ze ZÚR, VVURÚ ani z VVŽP zjistit, toto území nebylo žádným způsobem lokalizováno a jedná se o hrubý nedostatek ZÚR vedoucí i k nemožnosti posoudit synergické negativní vlivy.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Stávající hlukové ochranné pásmo letiště Praha Ruzyně bude doplněno do grafické části odůvodnění – do koordinačního výkresu.</p> <p>Podkladem pro případnou úpravu problematiky v rámci aktualizace ZÚR budou vyhlášena nová ochranná hluková pásma.</p>
<p>II Silniční doprava – záměr D 001</p> <p>K části 4. „Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu“, bod 4.1.1.1 „Silniční doprava“</p> <p>8. připomínka</p> <p>Nebyla prověřena aktuálnost záměru D001 převzatého z ÚP VÚC, záměr D001 není v převzaté podobě aktuální.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Koridor SOKP byl v severozápadní části převzat bez prověření aktuálnosti z ÚP VÚC Pražský region z prosince 2006 (dále ÚP VÚC). Odůvodnění pouhého převzetí trasy koridoru z ÚP VÚC je nedostatečné, nepřesné a je vedeno v obecné rovině. Bod m) zadání Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (schváleno zastupitelstvem pod č. Usnesení 38-26/2008/ZK) "Do ZÚR budou převzaty VPS ze schválených ÚP VÚC, které splňují kritéria regionální významnosti a aktuálnosti" nebyl splněn, krajský úřad neproověřil záměr D001 uvedený v ÚP VÚC z hlediska aktuálnosti. Požadujeme prověřit aktuálnost záměru zejména ve vztahu k platnosti důvodů a podkladů, které rozhodly o výběru varianty v rámci ÚP VÚC a před vymezením koridoru pro D001 provést srovnání variant koridoru pro SOKP. Neproověření aktuálnosti navrhovaného umístění koridoru SOKP ze strany pořizovatele vyplývá z následujících podkladů, informací a připomínek:</p> <p>1) V odůvodnění ZÚR, část 4.4.1.1. Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu je uvedeno: "SOKP byl .... v rámci ÚP VÚC Pražského regionu ověřován ve dvou variantách". v platném ÚP VÚC Pražského regionu nejsou obsaženy žádné informace o potenciálních variantách</p>

trasy SOKP, jejich prověřování či důvodech a závěrech vyhodnocování. ÚP VÚC pouze obsahuje odkaz na Souborné stanovisko z listopadu 2005, které určilo výběr variant. Souborné stanovisko na str. 5 v části 2. uvádí, že byly navrhovány a prověřovány tři varianty - A, B a C s tím, že byly posuzovány v procesu EIA s jednoznačným doporučením na realizaci varianty B (Ss) a v případě nemožnosti její realizace Ministerstvo životního prostředí připustilo i variantu A (J), která byla převzata do návrhu ZÚR. Pořizovatel v Souborném stanovisku na str. 6 rozhodl v pokynu pro výběr varianty o zahrnutí varianty A (J) do ÚP VÚC a to na základě následujících argumentů:

- ve variantě A (J) jsou dořešeny střety s osídlením i přírodou; Argument není pravdivý, protože koridor protíná osídlené oblasti, v případě krajiny dokonce i Evropsky významnou oblast Natura 2000,
- poloha koridoru umožňuje obsluhu okrajových částí Prahy; Argument není podstatný, jiné polohy koridoru toto umožňují rovněž a řeší navíc i problém veřejné dopravy,
- varianta B (Ss) není v územních plánech; Argument není podstatný, varianta A (J) není rovněž dořešena v Územním plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy (dále ÚP Prahy) a v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy (dále ZÚR Prahy) tento koridor zcela chybí,
- střety s přírodou jsou srovnatelné; Argument není pravdivý, hodnocení EIA vyznívá ve prospěch jiné varianty, ve stanovisku Ministerstva životního prostředí dle zákona 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.“

- není reálné najít vhodný koridor; Argument není pravdivý, jiný koridor existuje, protože i dle tvrzení pořizovatele byl tento koridor posuzován (a to kladně) procesem EIA a doporučen k realizaci (neexistující trasu by bylo obtížné kladně hodnotit),
- nepřípustný průchod varianty B (Ss) ochranným pásmem ÚJV Řež; Tento argument již od srpna 2007 není pravdivý. Ústav pro jadernou bezpečnost v Praze vydal tehdy souhlasné stanovisko k variantě vedené v koridoru trasy B (Ss) dle studie ministerstva dopravy (Mott MacDonald z 08/2007), (viz sdělením Státního úřadu pro jadernou bezpečnost č.j. 22267/2007/OSK/tkad ze dne 20.8.2007, kde je mimo jiné uvedeno: „Závěrem tedy konstatujeme, že stávající úroveň jaderné bezpečnosti, radiační ochrany, fyzické ochrany a havarijní připravenosti ÚJV Řež, a.s., včetně uvážení vlivu případného vedení obchvatu v trase navržené Mott MacDonald Praha, spol. s r.o., je dostatečná a v souladu s Atomovým zákonem, respektuje vylučovací kritéria a splňuje podmiňující kritéria vyhlášky SÚJB č. 215/1997 Sb.
- variantu A (J) podporuje většina subjektů - dotčené orgány, hl. m. Praha, obce; Argument není zcela pravdivý, protože např. dotčený orgán odpovědný za posuzování vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel jednoznačně preferuje variantu B (Ss), MČ Praha Suchbátka odmítá vedení tranzitní dopravy středem městské části přímo v oblasti předpokládaného nadlimitního hluku z letecké dopravy; argument, že obce nechtějí trasu SOKP ve svém okolí je zcela pochopitelný, pochopitelný by měl být ale i argument odmítání souběžného vedení tranzitní dopravy silniční i letecké v jednom koridoru. Odmítavý postoj je pochopitelný u všech obcí, rozhodující by mělo být objektivní vyhodnocení možných řešení dopravy a

únosnost daného území pro realizaci záměrů což bylo provedeno v hodnocení 6-ti variant v procesu EIA.

- trasa A (J) je v územních plánech; Argument není zcela pravdivý, protože vedení trasy A (J) dle projektové dokumentace pro územní řízení pro stavby SOKP 518 a 519 z roku 2008 neodpovídá platnému ÚP Prahy (viz Nejvyšším správním soudem opakovaně zrušená změna ÚP SÚ hl.m. Prahy Z1000/00) ani ZÚR Prahy, které neobsahují koridor SOKP v úseku R7 (Ruzyně), D8 (Březiněves-Řáblice), R11 (Satalice) a dále v úseku Běchovice - Dl. Zanesení případné optimální trasy do ÚPD je regulérní proces územního plánování na jeho jednotlivých stupních vycházející zrádného posouzení a výběru optimální varianty. Oddalování řádného posouzení variant je při prokazatelných změnách situace v území (bytová výstavba např. v Horoměřicích a Zdibech, vyhlášení oblasti Natura 2000, překračování hygienických limitů) neodůvodnitelné a časové hledisko při změnách ÚPD není s ohledem na stav ÚPD na území hl.m. Prahy rozhodující.
- výběr varianty A (J) v rámci ÚP VÚC není podložen žádnými konkrétními údaji o počtu dotčených osob, chráněných území, o nákladech na realizaci,...

Z výše uvedených argumentů uplatněných v roce 2005 je zřejmé, že vyhodnocení aktuálnosti, tj. nových skutečností a informací po uplynutí 5 let od rozhodování o trase koridoru v rámci ÚP VÚC je zcela odůvodněné a naprosto nezbytné. Pouhé převzetí koridoru z ÚP VÚC bez prověření aktuálnosti podkladů znamená bezdůvodné pominutí a neprověření jiných relevantních řešení.

2) Záměr D001 převzatý z ÚP VÚC neodpovídá aktuálnímu stavu území, platné územně plánovací dokumentaci hl.m. Prahy, současným požadavkům na vedení trasy komunikací třídy TEN-T ani požadavkům aktuální Politiky územního rozvoje (PÚR) z roku 2008:

- v době přípravy a schvalování ÚP VÚC před 5 lety neprotínala trasa koridoru v trase A (J) oblast Natura 2000, tato oblast byla vyhlášena v říjnu 2009, jedná se zjevně o novou skutečnost.
- prokazatelně jsou reálné jiné varianty trasy koridoru SOKP, viz přílohy. Návrh regionální trasy SOKP včetně komentáře, autor Ing. Milan Strnad, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby - ČKAI 0000264 a
- okruh v severozápadní a severovýchodní části hl.m. města Prahy není vymezen v platných ZÚR Prahy, tedy na úrovni ÚPD odpovídající řešení tras nadmístních záměrů. Trasa koridoru SOKP v ZÚR předpokládá jeho umístění z cca 90 % právě na území hl.m. Prahy a to bez řádného prověření možnosti jeho umístění, bez posouzení jeho dopadů na životní prostředí a zdraví. Bez řádného vymezení v rámci ZÚR Prahy není z hlediska návrhu ZÚR záměr D001 aktuální. Obytná území a oblasti Natura 2000 jsou právě převážně na území Prahy touto trasou přímo dotčena a dochází ke kolizi s dalšími nadmístními záměry.
- v červenci roku 2009 byla Vládou ČR schválena Politika územního rozvoje 2008, která stanovuje mimo jiné tzv. republikové priority: „2.2 Republikové priority (23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006). Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; Jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.“ PÚR tak jednoznačně požaduje vedení tras komunikací TEN-T mimo obydlená území, vymezení SOKP v rámci PÚR umožňuje variantní řešení při splnění požadavků na TEN-T, tj. vedení mimo obytné území a nevytváření úzkých hrdel na síti transevropských dálnic.

3) Nedostatečné odůvodnění převzetí záměru D001 v ZÚR

- Odůvodnění návrhu ZÚR ani návrh samotný neobsahují žádný odkaz na případnou aktuální konkrétní studii či materiál státní správy či samosprávy, který by se problematikou aktualizace podkladů a srovnání variant zabýval a odůvodňoval převzetí této varianty koridoru D001 do ZÚR.
- pro převzetí koridoru z ÚP VÚC se uvádějí tyto argumenty:
  - propojení severní části města; Propojení řeší i jiné varianty
  - obce nesouhlasí; Obecně platí u každé varianty, problematiku ÚPD obcí řeší stavební zákon (např. § 54, odst. (5))
  - soulad s ÚP; navržená trasa není v souladu s ÚP Prahy a se ZÚR Prahy
  - doprovodné investice; bez řádného srovnání nákladů na realizaci variant se nejedná o argument ve prospěch jedné z variant, dále je možné uvést, že dle studie ministerstva dopravy (Mott MacDonald z 08/2007) vychází díky stavební jednoduchosti severní trasa levnější o 4,3 miliardy Kč a dle Posouzení propočtů staveb „SOKP-518 a 519“ vyhotovených společností SUDOP Praha, a.s. a IBR Consulting s.r.o. z listopadu 2008 zpracovaného pro Ministerstvo životního prostředí Ing. Milanem Strnadem, autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby - ČKA I 0000264 vychází úspory v severní trase ve výši 11,8 miliardy Kč, resp. dle rozpočtu SFDI na rok 2011 vychází náklady v jižní trase přes 2,1 mil. Kč / km.
- odkaz na 50 let staré plány; Okruh kolem Prahy plánovaný před 50 lety nemusí být vždy v souladu se současnými požadavky na rozvoj města, měnící se dopravní zátěž může vyžadovat jiná řešení - viz. např. magistrála přes Václavské náměstí) a je nepodložený, protože jižní trasa „J“ SOKP byla vymezena do ÚP SÚ hl.m. Prahy až od 1.1.2000 v rozporu s tehdy platným plánem VÚC Pražské středočeské aglomerace, který zahrnoval i území hl.m. Prahy a ve kterém byla od roku 1976 umístěna trasa severní vedená přes Roztoky, (viz Rekapitulace plánů v příloze)
- předcházení nepříznivým důsledkům trasy na okolí, nový zásah do stability území; V procesu EIA byla z dlouhodobého pohledu doporučena severní varianta „Ss“, zásah se projeví u každé varianty, ale pouze některé varianty vedou středem obce.
- propojení radiální sítě dálnic, nízký podíl tranzitní dopravy; "Všechny varianty SOKP propojují paprskovitě ku Praze vedené dálnice a rychlostní komunikace, nízký podíl nadregionálního tranzitu se vzhledem k propojení dálnic a plánu na zásadní rozšíření letiště jeví jako ne zcela odůvodněný názor, míšení tranzitní a vnitroměstské dopravy v jižní variantě „J“ (náhrada chybějícího vnitroměstského spojení Prahy 6 a Prahy 8) způsobuje úzké hrdlo na komunikaci sítě TEN-T.

4) Při navrhování dopravních staveb a jejich odůvodňování nebyl zohledněn princip proporcionality zátěže jednotlivých obcí při řešení nadregionální dopravy v okolí Prahy.

V návrhu ZÚR je do jednoho území současně umístěována paralelní dráha mezinárodního letiště v Praze-Ruzyni s neomezeným provozem a transevropská komunikace sítě TEN-T Faktor umístění dvou rozsáhlých záměrů mezinárodního charakteru do hustě obydleného území nebyl v rámci ZÚR vůbec zvažován ani označen za sporné místo např. z hlediska ochrany zdraví. Podél koridoru SOKP na území s obytnou zástavbou Horoměřic a také městské části Praha-Suchbátka by docházelo k překračování hygienických hlukových limitů a limitů znečištění ovzduší.

#### **Vypořádání připomínky:**

V době pořizování ZÚR Středočeského kraje je stále aktuální potřeba dobudování severozápadní části SOKP. V tomto území chybí propojení přes údolí Vltavy a spojení pravobřežní severní části Prahy a navazujícího příměstského území s letištěm Ruzyně. Dlouhodobé neřešení tohoto problému vede k neúnosnému zatížení obytné zástavby řady sídel včetně centrální části Prahy a k prodlužování západovýchodního propojení nutností využívat mosty na

jižním obvodě Prahy.

Výběr variant byl ukončen schválením ÚP VÚC Pražského regionu a na základě §187, odst.2 stavebního zákona byl převzat do ZÚR. Byla prověřena aktuálnost záměru a nadmístní význam.

Trasa má zpracovanou DÚR, kde jsou střety s osídlením detailně řešeny včetně kompenzačních opatření, významně negativní vliv na lokalitu Kaňon Vltavy u Sedlce na úrovni ZÚR nebylo možné konstatovat – je reálné technické řešení stavby bez významně negativních vlivů na typy přírodních stanovišť.

Poloha koridoru umožňuje obsluhu okrajových částí Prahy nejvýhodnějším způsobem. Nevyžaduje oproti oddálené variantě další přemostí Vltavy směřující do obytného území Bohnic a radiální trasu procházející Suchdolem a Statenicemi pro napojení Dejvic na okruh.

Časový soulad ZÚR Hlavního města Prahy, Středočeského kraje a ÚP Prahy nelze okamžitě dosáhnout, ve všech těchto dokumentech se však tato varianta dlouhodobě sleduje.

Modifikace varianty Ss zpracovaná ing. Strnadem je přijatelná pro ÚJV Řež, ale nepřijatelná pro město Libčice nad Vltavou, kde se dotýká obytného území.

Hlavní město Praha s variantou A (J) souhlasí, což je v procesu pořizování ÚPD rozhodující.

Výhodou sledované trasy je její dlouhodobé sledování v ÚPD, což umožňuje stabilitu území a minimalizaci případných vlivů.

V rámci ÚP VÚC Pražského regionu byl SOKP v severozápadním segmentu ověřován ve dvou variantách. Tyto varianty mají širší systémové souvislosti.

Základní (jižní) varianta vede dle územního plánu Prahy téměř v celém rozsahu na území hl. města. Ve dvou úsecích z tohoto území vybočuje, je však v souladu s územními plány sousedních obcí Horoměřice a Zdiby. Toto řešení výrazně přispívá k propojení severních částí hl. města a tím umožňuje udržet zatížení městského okruhu (MO), který prochází tunelovým systémem Blanka po obvodě Pražské památkové rezervace na přijatelné úrovni.

Severní varianta (iniciovaná MČ Prahy Suchdol a Dolní Chabry) je celá vedena po území Středočeského kraje a žádná z dotčených obcí s tímto koridorem nesouhlasí, a tudíž je v zásadním rozporu s jejich územními plány i již realizovaným rozvojem převážně obytné funkce.

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

- mostem Sedlec – Bohnice pro řešení vnitroměstských vazeb Prahy - není v ÚP hl. města
- levobřežním 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 varianty je levobřežní přivaděč velmi krátký, v prostoru Suchdola je řešen tunelem Rybářka.

Územní rezerva je v severozápadním sektoru Prahy pro vedení okruhu 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.

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 jsou též dopady exhalací.

Naopak pro obyvatele příměstských měst a obcí by severní koridor znamenal nový zásadní zásah do současné stability území znehodnocením jejich přírodního i obytného prostředí. Kvalita tohoto prostředí byla po r. 1990 důvodem pro poměrně velký rozvoj bydlení v tomto území.

SOKP umožňuje propojení radiální silniční sítě a optimalizuje vazby k území uvnitř i vně své trasy. Nadregionální tranzit (a to i v nákladní dopravě) je poměrně nízký. Naprostou většinu vazeb generuje Praha a její příměstské území vytvářející jádro Pražské metropolitní oblasti.

Toto území vyvolává nároky na dopravu jak svým mimořádným populačním potenciálem, tak zejména vysokou ekonomickou výkonností (a s tím související spotřebou i rozsáhlou výstavbou bytů, obslužných i dalších komerčních zařízení), vysokou atraktivitou promítající se do mimořádně rozsáhlého cestovního ruchu.

Zatížení dopravního systému je potřebné pojímat komplexně a směřovat k jeho minimalizaci a to jak potřebného rozsahu nových (zejména kapacitních) staveb, tak k ekonomickým a časovým nárokům na provoz.

#### 9. připomínka:

Nebyly prověřeny varianty trasy koridoru SOKP

V rámci návrhu ZÚR nebylo provedeno posouzení variant umístění koridoru pro SOKP. Vlivem neprověření aktuálnosti zvoleného řešení nebylo následně provedeno žádné vyhodnocení a srovnání variant SOKP a to ani s variantou reálně existující a doporučenou při hodnocení v procesu EIA jako nejvhodnější.

Požadujeme provést vyhodnocení variant trasy koridoru pro SOKP, záměr D001, zejména z hlediska udržitelného rozvoje, vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel včetně nákladů na realizaci jednotlivých variant.

#### Odůvodnění připomínky:

1) odkaz na srovnání variant v rámci souborného stanoviska k návrhu ÚP VÚC neodůvodňuje postup pořizovatele, protože neprověřil změny podmínek rozhodujících při výběru varianty v rámci ÚP VÚC,

2) pořizovatel v bodě (116), část návrhu 4.1.1.1 Silniční doprava, nepřesně uvádí, že „ZÚR zpřesňují na území Stč. kraje koridor republikového významu (vymezené v PÚR 2008) pro umístění silničního okruhu kolem Prahy (R1, SOKP)". PÚR trasu pro SOKP v území konkrétně nevymezuje, ale uvádí pouze obecné požadavky na vedení trasy mimo území s obytnou zástavbou. ZÚR Prahy koridor pro SOKP neobsahují a neexistuje tedy formální ani jiný důvod pro neposuzování variant jeho umístění,

3) reálně existují trasy koridoru, které jsou funkčně, ekologicky, ekonomicky i z hlediska časové realizace záměru Časově zcela srovnatelné s koridorem SOKP v ZÚR, v příloze předkládáme návrh Regionální varianty trasy SOKP v severozápadní části pražského regionu, která byla v posouzení EIA doporučena.

### Vypořádání připomínky:

Stavba byla převzata bez věcné změny z ÚPVÚC Pražského regionu, v procesu zpracování ZÚR proto již nebyly varianty posuzovány. V souladu s § 187 odst.2 stavebního zákona byla prověřena a potvrzena aktuálnost záměru a jeho nadmístní význam.

Informace v ZÚR v části 4.1.1.1 Silniční doprava je správná. ZÚR upřesňují koridor uvedený v PÚR 2008 jako SOP (viz čl. 99)..

#### 10. připomínka:

Nesprávné a neúplné vyhodnocení vlivů na životní prostředí, požadujeme jeho přepracování

#### Odůvodnění připomínky:

1) Příloha vyhodnocení vlivů na životní prostředí (VVŽP) 2.1. je nesprávná:

- u vlivů na obyvatelstvo není uveden překryv s oblastí zasaženou hlukem z letiště Praha-Ruzyně. Rozsah takto dotčeného území nelze ze ZÚR, VVURÚ ani z VVŽP zjistit, toto území nebylo žádným způsobem lokalizováno a jedná se o hrubý nedostatek ZÚR vedoucí k nemožnosti posoudit synergické negativní vlivy.
- u vlivů na vodu je hodnocení 0, tedy bez vlivu. Není odůvodněno, vzhledem k rozsahu nově zpevněných ploch v území není toto hodnocení reálné.

2) Nebylo provedeno posouzení kumulativních a synergických vlivů, požadujeme jeho vypracování

Odůvodnění je obdobné jako v připomínce 5, část 2).

Vzhledem k tomu, že nebylo provedeno posouzení synergických vlivů záměrů umístěvaných do téhož území (okruh, letiště), požadujeme přepracování VVŽP.

3) Navrhovaná opatření, část 7. VVZP, jsou v rámci ZUR nedostatečná a ve vztahu k D001 neúčinná:

- Koncepční opatření

V ZÚR nebyla využita a ve VVŽP navrhována ani požadována koncepční opatření v rámci záměru D001, kde existuje prokazatelně výhodnější řešení z hlediska životního prostředí. Pro záměr D001 nebyla požadována ani žádná prostorová opatření v případě kontaktu s obydleným územím (např. obytná zástavba v Horoměřicích, asi 200m od výdychu 2km dlouhého šestiproudého tunelu), s chráněným územím či v důsledku kumulace vlivů s jinými záměry (rozšíření letiště v Praze-Ruzyni).

- Projektová opatření

V případě souběhu záměrů v jednom území jsou při absenci prověření koncepčních a prostorových opatření projektová opatření ve vztahu k D001 nedostatečná a to zejména v případě, že záměry nejsou navíc dostatečně vymezeny a posouzeny v ZUR a procesy EIA probíhají odděleně v různých časových horizontech. Přitom ZÚR při absenci prověření únosnosti území vymezují nadmístní záměry závazně pro další stupně ÚPD.

- Projektová opatření specifická

Ve vyhodnocení je konstatován vliv koridoru SOKP, záměru D001 na oblast EVL, navržený koridor SOKP prochází územím Natura 2000 Kaňon Vltavy u Sedlce (krajinná oblast). V rámci ZUR ale nebyly prověřeny žádné varianty řešení koridoru SOKP v zájmu minimalizace vlivů na území EVL.

**Vypořádání připomínky:**

ZÚR navrhuje opatření odpovídající úrovni podrobnosti ZÚR a SEA a tedy nikoli DÚR a EIA.

**11. připomínka:**

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj je nesprávné, požadujeme jeho přepracování

**Odůvodnění připomínky:**

- 1) V části A 2. Silniční doprava je uvedeno „jedním ze základních kroků ke snížení vlivů na obyvatelstvo je omezení dopravy v obytných územích, převedení tranzitní dopravy mimo obytná území sídel a usměrnění hlavních dopravních tahů do nejvýhodnějších tras“ V případě záměru D001 nebyla výhodnost zvoleného řešení prověřována, žádné aktuální varianty nebyly v ZÚR hodnoceny ani nebyla prověřena aktuálnost vybrané varianty.
- 2) Část A 3. Kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí (text převzat z VVŽP), k této Části platí výhrady uvedené v připomínce č.5.
- 3) Část B Vyhodnocení vlivů ZÚR na oblasti Natura, část B.2. Vyhodnocení problematických úkolů a záměrů je nedostatečná
  - Koridor pro D001 dle textu pořizovatelé „protíná vltavské údolí EVL Kaňon Vltavy u Sedlce (přímý zábor území, znečištění, eutrofizace “), přesto je koridor navrhován bez posouzení variant a je konstatováno „Může dojít k negativnímu vlivu, není však možné vyhodnotit jeho významnost“. Vliv na oblast Natura ani jeho rozsah nebyl upřesněn ani vyloučen, přesto je koridor veden středem krajinné (!) oblasti Natura 2000.
  - v závěru části B je uvedeno: Pro některé záměry na základě dostupných informací o záměru a výskytu předmětů ochrany není možné určit významnost vlivu. Vliv bude přinejmenším mírný, není však vyloučeno, že při podrobném hodnocení vlivů na EVL a PO bude určen jako významně negativní. Těmto záměrům je přiřazena hodnota „?“ . Toto je i případ záměru D001.
  - Na str. 31-34 VVURÚ je u všech 40 posuzovaných problematických úkolů a záměrů z pohledu hodnocení vlivů koncepce na Evropsky významné lokality a Ptačí oblasti uvedeno hodnocení „?“ , což znamená, že u nich nebyl schopen hodnotitel určit rozsah a významnost vlivu a konstatoval, že vliv bude přinejmenším mírný a není vyloučen ani vliv významný, všechny posuzované problematické úkoly a záměry mají vliv mírný nebo významně negativní a přes tuto skutečnost dospěl hodnotitel k závěru, že ZÚR nemá významně negativní vliv na Evropsky významné lokality a Ptačí oblasti. Toto tvrzení hodnotitele nemá žádnou oporu v předkládaném hodnocení jednotlivých problematických záměrů a úkolů, fakticky u nich k žádnému hodnocení nedošlo a ZÚR nelze z hlediska EVL považovat za správně vyhodnocené.

Nesouhlasíme s vypracováním a závěry části B ZÚR a s vyhodnocením vlivů na oblasti Natura 2000, požadujeme jeho přepracování.

**4) Část 3.1 .Vliv ZÚR na stav a vývoj hygieny prostředí je vyhodnocen nedostatečně, protože:**

- u opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů nebyla využita koncepční opatření v rámci ZÚR, nebyly hledány varianty
- opatření pro vytváření podmínek pro ochranu obyvatelstva se přesouvají do projektových opatření a procesů EIA, kde nelze projekčně vyřešit problémy plošného hluku a synergie záměrů,

5) V části 6.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj dopravní infrastruktury je popis řešení u záměru D001 nesprávný. Poznámka k SOKP v části Silniční doprava, vztahující se k D001, je doslovně převzata z odůvodnění ZÚR, argumentace je věcně nesprávná, viz výše v odůvodnění připomínky 8.

**Vypořádání připomínky:**

V době pořizování ZÚR Středočeského kraje je stále aktuální potřeba dobudování severozápadní části SOKP. V tomto území chybí propojení přes údolí Vltavy a spojení pravobřežní severní části Prahy a navazujícího příměstského území s letištěm Ruzyně. Dlouhodobé neřešení tohoto problému vede

k neúnosnému zatížení obytné zástavby řady sídel včetně centrální části Prahy a k prodlužování západovýchodního propojení nutností využívat mosty na jižním obvodu Prahy.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno textově a grafické části dokumentace SEA - kapitola 5.11., příloha č. 3 a grafická část- výkres č. 6. V kapitole 5.11. je uveden souhrnně přehled všech kumulativních a synergických vlivů, které lze očekávat v souvislosti s uplatněním koncepce ZÚR SK na území Středočeského kraje, v příloze č. 3 jsou barevně vyznačeny sledované složky životního prostředí, které mohou být využitím plochy/koridoru k danému účelu dotčeny. Ve výkrese č.6 jsou tyto jevy graficky vyjádřeny.

Požadované detailnější řešení kumulace všech záměrů a její důsledky v ZÚR SK, včetně navržení opatření, směřuje nad rámec podrobnosti, kterou umožňuje pro účel ZÚR stavební zákon a předpisy související.

Posouzení ZÚR proběhlo podle platné metodiky MŽP uveřejněné ve Věstníku MŽP v listopadu 2007. Při hodnocení koncepcí jsou záměry hodnoceny v úrovni podrobnosti, která odpovídá koncepci. V měřítku hodnocené ZÚR Středočeského kraje nebylo možné konstatovat významně negativní vliv na žádný ze záměrů. Kategorie „možný negativní vliv“ vyjádřená otazníkem upozorňuje, že dochází ke střetu s lokalitou Natury 2000 a že v podrobnějším měřítku hodnocení významně negativní vliv může být případně vyhodnocen. Možný negativní vliv je konstatován pouze u záměrů, kde technické řešení umožňuje realizovat záměr bez významně negativních vlivů.

Návrh opatření je dílčím cílem hodnocení SEA. Hlavním důvodem zpracování dokumentace je identifikace potenciálních vlivů na sledované složky životního prostředí a komplexní hodnocení koncepce ZÚR.

V kapitole 7 jsou uvedena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů. Tato opatření jsou formulována s cílem komplexně postihnout celé spektrum identifikovaných negativních vlivů. Za účelem minimalizace či vyloučení vlivů k jejichž vzniku může dojít u více záměrů resp. je vznik těchto vlivů vždy s realizací dané skupiny záměrů (dopravní a technické záměry) spojen. Pro tento „typ“ vlivů byla formulována opatření společná. Pro plochy a koridory, jejichž hodnocením byly identifikovány vlivy, které lze územně identifikovat byla navržena opatření specifická.

Kapitola 7. je shrnutím opatření, která jsou uvedena pro každou z hodnocených ploch a koridorů v přílohové části, tabelárním hodnocení ploch a koridorů (komentář SEA). V tabulkách sestavených pro jednotlivé plochy a koridory je uvedeno opatření SEA vztahující se k danému záměru (v případě, že byly identifikovány potenciálně negativní vlivy).

V měřítku zpracování SEA nelze navrhopvat opatření technická. Dokumentace SEA uvádí hodnocení ploch/ koridorů a celkové koncepce ZÚR. Konkrétní technická opatření musí být navržena v rámci hodnocení záměrů v rámci zpracování dokumentace EIA a při vymežování ploch/koridorů na úrovni navazující ÚPD (podmínka je uvedena rovněž v tabelárním hodnocení ploch/koridorů (příloha č.1).

12. připomínka:

Nebylo splněno zadání a připomínky k zadání ZÚR, požadujeme zpracovat ZÚR v souladu s uvedenými dokumenty.

Odůvodnění připomínky:

Návrh ZÚR nesplňuje požadavky zadání Zásad územního rozvoje a připomínky a požadavky dotčených orgánů, požadujeme dopracování ZÚR také v souladu se zadáním schváleným usnesením zastupitelstva č. 38-26/2008/ZK, protože v návrhu ZÚR nebyly stanoveny podmínky pro využití ploch a koridorů nadmístního významu, nebyly popsány a vyhodnoceny zjištěné a předpokládané vlivy na životní prostředí a nebyla prověřena aktuálnost záměru.

**Vypořádání připomínky:**

Dokumentace ZÚR je zpracována v souladu se schváleným zadáním. V době pořizování ZÚR Středočeského kraje je stále aktuální potřeba dobudování severozápadní části SOKP. V tomto území chybí propojení přes údolí Vltavy a spojení pravobřežní severní části Prahy a navazujícího příměstského území s letištěm Ruzyně. Dlouhodobé neřešení tohoto problému vede k neúnosnému zatížení obytné zástavby řady sídel včetně centrální části Prahy a k prodlužování západovýchodního propojení nutností využívat mosty na jižním obvodu Prahy. Podstatná část okruhu je na území hlavního města Prahy. V úrovni ZÚR a VVURÚ včetně SEA a NATURA bylo provedeno prověření aktuálnosti záměru. V kapitole 4.1.2. Plochy a koridory dopravy nadmístního významu byly podmínky pro koridor D001 týkající se území Středočeského kraje doplněny.

**Zbyněk Smetana, Skopec 123, 250 66 Zdiby – Brnky, č.j. 086842/201/KUSK****1. připomínka:**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Ilony Bervicové (č. j. 088089/2011/KUSK)

**Odůvodnění připomínky:**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Ilony Bervicové (č. j. 088089/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Ilony Bervicové (č. j. 088089/2011/KUSK)

**Ivan Smutný, Ivana Smutná, Anýzová 256 104 00 Praha 10 č.j. 085935/2011/KUSK****1. připomínka:**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)

**Odůvodnění připomínky:**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)

**Ing. Fr. Sojka, Družstevní 465, Horoměřice; BD Horoměřice; Ing. Tomáš Neužil, PhD., Velvarská 17, Horoměřice; Bc. Radka Sojková, Družstevní 465, Horoměřice č.j. 087492/2011/KUSK****1. připomínka:**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedených Andrei a Romana Smejtkových a dalších (č. j. 087492/2011/KUSK)

<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedených Andrei a Romana Smejtkových a dalších (č. j. 087492/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedených Andrei a Romana Smejtkových a dalších (č. j. 087492/2011/KUSK)</p>
<p><b>Eva Sokolová, Souběžná 168 Horoušánky, č.j. 098239/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Správa železniční dopravní cesty, Stavební správa Praha, Sokolovská 278/1955, Praha 9, 190 00</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>S návrhem ZÚR souhlasíme, neboť obsahuje téměř všechny stavby drah, které by na území Středočeského kraje mohly být v nejbližších 10-15 letech realizovány, a i řadu dalších výhledových staveb. Souhlasíme i s dalšími zásadami, jako je přednostní napojení ekonomických aktivit do ploch s vazbou na mj. železnice nebo rozvoj bydlení orientovat do lokalit s možností kvalitní hromadné dopravy, zejména kolejové (str. 11). Výhrady k návrhu ZÚR uvádíme dále</p>
<p><b>Odůvodnění vypořádání připomínky: - - -</b></p>
<p>2. připomínka:</p> <p>Text kap. 2.2.6, čl. 31 bod a): nesouhlasíme s formulací úkolu „stabilizovat nové vedení železniční trati Benešov - Tábor (nový koridor)". V převážné části úseku Benešov - Tábor (od Bystřice u Benešova na hranici krajů u Mezna) je trasa stabilizovaná již z ÚP VÚC Benešovsko tak, jak je zakreslena ve výkresech 1.2 a 1.4 (položka D205). Je možné, že mělo jít o potřebu stabilizovat nové vedení železniční trati Praha - Bystřice u Benešova (výkres 1.2 a 1.4 položka D204), kde ovšem postrádáme variantu se zapojením do stávající trati severně od Benešova</p>
<p><b>Odůvodnění vypořádání připomínky:</b></p> <p>Jedná se o obecný úkol pro ÚP obcí, které ve všech případech nemají mít trasu zahrnutou.</p>

3. připomínka:
Text kap. 4.1.1.2, čl. 123: souhlasíme s tím, aby ZÚR zpřesnily (proti PÚR 2008) koridor trati č. 072 (Děčín -) Liběchov - Všetaty - Lysá nad Labem a trati č. 231 (chybně uvedeno č. 232) Lysá nad Labem - Kolín a uvedení této stavby jako veřejně prospěšné. V tabulce kap. 7.1 ale pod položkou D212 je jiný záměr a ve výkresech 1.2 a 1.4 chybí tento koridor zcela. Žádáme o doplnění tohoto koridoru jako VPS do textu a do výkresů.
<b>Odůvodnění vypořádání připomínky:</b>
Překlep bude opraven (tj. chybné uvedení trati č. 232). VPS D212 je nová trasa trati č. 232 Lysá n. L. - Milovice, prodloužená do Čachovic (napojení na trať č. 081). Na úsek trati č. 231 Lysá n. L. - Nymburk není v ZÚR žádný záměr sledován, protože žádný požadavek v průběhu pořizování nebyl uplatněn a dokumentace byla s DO na úseku železniční dopravy, tj. MD dohodnuta).
4. připomínka:
text, kap. 7.1 VPS stavby D205 je třeba doplnit k. ú. Střeziměř
<b>Odůvodnění vypořádání připomínky:</b>
Do textové části návrhu ZÚR (kap. 7.1) bude u VPS D205 doplněna obec a k. ú. Střeziměř.
5. připomínka:
Text, výkres 1.2 a 1.4: nedílnou součástí akce „Koridor železniční tratě č. 071 v úseku Nymburk ~ Mladá Boleslav; přeložky a zdvoukolejnění tratě, nový úsek silnice III. tř." je také rekonstrukce vlastní žst. Mladá Boleslav hlavní nádraží. Proto je potřebné prodloužit zákres „doprava - návrh" ve výkresu 1.2, „VPS - železnice - nově navrhované, D213" ve výkresu 1.4 až k místu odbočení trati do Mladé Boleslavi města od trati do Bakova n. J., v textu kapitoly 7.1 do tabulky přidat k. ú. Dalovice u Ml. Boleslavi a popis upravit na: „rekonstrukce včetně přeložek, výhyben a zdvoukolejnění tratě".
<b>Odůvodnění vypořádání připomínky:</b>
Tento záměr nebyl v návrhu ZÚR sledován, protože žádný požadavek v průběhu pořizování nebyl uplatněn a dokumentace byla s DO na úseku železniční dopravy, tj. MD dohodnuta). VPS v ÚPD jsou vymezovány z hlediska možných nároků na území, nikoliv z hlediska investic. Zpracovatel neměl informaci, že by rekonstrukce nádraží v Mladé Boleslavi znamenala zásah do jiných ploch.
6. připomínka:
Doporučujeme doplnit do textu a výkresů akci „Koridor železniční tratě č. 070 Praha - Neratovice - Všetaty, rekonstrukce a dílčí zdvoukolejnění", jako akci na posílení úlohy železnice na obsluhu měst Neratovice a Mělník, tedy koridor dopravy nadmístního významu {kap. 4.1.2.2), včetně uvedení stavby jako veřejně prospěšné
<b>Odůvodnění vypořádání připomínky:</b>
Tento záměr nebyl v návrhu ZÚR sledován, protože žádný požadavek v průběhu pořizování nebyl uplatněn a dokumentace byla s DO na úseku železniční dopravy, tj. MD dohodnuta). Návrh na nové záměry lze případně zahrnout do budoucí aktualizace ZÚR. Potřeba zkapacitnění trati Praha - Neratovice -

Všetaty by měla být objektivně prokázána.

**7. připomínka:**

Upozorňujeme, že pro návrhy vysokorychlostních a rychlých tratí nechalo Ministerstvo dopravy ČR v loňském roce zpracovat několik studií, měnicích dosti zásadně uvažované stopy {Praha - Brno přes Benešov a Jihlavu, Praha - Ústí n. L. přes Prosek a Litoměřice nebo Libochovice, Praha - Liberec přes Neratovice nebo Brandýs nad Labem). Pro trať do Plzně bylo zpracováno pro MD ČR a SŽDC s. o. několik studií možných vedení trasy. Není nám známo, zda některé z těchto návrhů míní jejich zadavatelé (MD ČR a SŽDC s. o. Stavební správa Plzeň) sledovat do ZÚR.

**Odůvodnění vypořádání připomínky:**

Vzhledem k tomu, že názor na VRT zdaleka není stabilizován (realizace před r. 2030 zřejmě není reálná), lze očekávat další studijní ověřování jednotlivých tras. V návrhu ZÚR jsou (po dohodě s MD) stabilizovány (jako VPS) výstupní úseky z hl. m. Prahy, z důvodu potřebného uvolnění stávajících tratí pro příměstskou železniční dopravu. I na těchto úsecích však může dojít ke změnám (např. Praha - Beroun). Zařazení do VPS znamená tedy aktuální potřebu (prioritu) navržených úseků.

**Josef Srnka, Libuše Srnková, Diviznová 10, Praha 10-Křeslice č. j. 086081/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

V souvislosti se záměrem vašeho úřadu zařadit stavbu tzv. Vestecké dálniční spojky (VDS) do Zásad územního rozvoje Středočeského kraje považujeme za nutné vyjádřit náš naprostý nesouhlas jak se zamýšlenou stavbou VDS, tak na ni navazující stavbou dálničního exitu v katastru obce Újezd u Prahy.

**Odůvodnění připomínky:**

Důvodem je nepochybné budoucí znečištění životního prostředí v širokém pásmu kolem zamýšlené stavby a v přilehlých obcích. Ke zhoršení prostředí by vedla jak samotná spojka, tak realizovanou stavbou následné podpořená a vyvolaná masová zástavba dostupného okolí zejména komerčními (výrobními i skladovými) objekty. Již dnes cítíme zplodiny vozidel a slyšíme hluk v širokém pásmu kolem stávající dálnice a další komunikace by jen znásobila stávající provoz. V této souvislosti je zcela neuvážená i zamýšlená stavba dalších komerčních zón v blízkosti obcí Újezd a Šeberov, které si pochopitelně vynutí velmi intenzivní zásobování a vyvolají intenzivní transport kupujících oběma směry.

Je zřejmé, že případné existující VDS a na ni navazující exit logicky podpoří snahu o další prodloužení komunikace kolem Miličovského lesa na Křeslice a Petrovice. Zmiňované obce a jejich okolí se tak dostanou do sevření komunikacemi s intenzivním provozem nákladní i osobní automobilové dopravy.

Připomínáme, že k tomu přispěje i již schválená výstavba bytových prostor v obci Újezd.

Z dostupné dokumentace je zřejmé, že při posuzování záměru a jeho dopadu na ŽP nebyly posuzovány žádné alternativní a šetrnější varianty ani budoucí pravděpodobný rozvoj celé oblasti, který může být jen negativní.

Žádáme, aby připomínky obyvatel, kteří v dotčené oblasti žijí, byly s plnou vážností vzaty v úvahu, a aby stavba Vestecké spojky v navrženém řešení nebyla zařazena do územního plánu.

**Vypořádání připomínky:**

<p>Nejedná se o dálniční spojku, ale o přeložku silnice II/603 s úroňovými křižovatkami. Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodě hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu.</p> <p>Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.</p> <p>Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006) a je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). ÚP počítají dlouhodobě s tímto záměrem a nové obytné soubory do blízkosti této komunikace by neměly navrhovat. Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1.</p>
<b>Michal Staněk, Průběžná 165, Horoušanky, č.j. 098249/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<b>Jaromír Stehlík, Pňovice 44, 262 42 Rožmitál pod Třemšínem, č.j. 086397/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p> <p>Nesouhlasím, s navrhovaným rozšířením biokoridoru v k.ú. Pňovice pod Třemšínem.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Navrhuji biokoridor rozšířit o plochu rybníka Vidimáku, ale nerozšiřovat biokoridor na veřejnou cestu a na můj pozemek 1048/1, který mám oplocen. Můj návrh rozšíření biokoridoru jsem zakreslil do přiložené mapy. Rozšíření biokoridoru na můj pozemek a na veřejnou cestu nepovažuji za účelné.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>Připomínka se zřejmě týká vymezení regionálního biocentra č. 875. V dosud platném ÚP VÚC okresu Příbram má biocentrum větší rozsah než je v návrhu ZÚR. Do ZÚR bylo převzato vymezení RBC z ÚPD města. Připomínka je přesto akceptována a parcely č. 1048/1, 1048/2, 1754, 785/1 a 785/3 nejsou zařazeny do RBC č.875. Vypuštěním výše uvedených pozemků byl snížený rozsah regionálního biocentra (,které by mělo mít dle příslušného ÚTP plochu 50 ha) kompenzován na jihozápadním okraji RBC, kde se nachází vhodný biotop (mapovaný v rámci NATURA 2000).</p>
<b>Marie Stehlíková, Pňovice 44, 262 42 Rožmitál pod Třemšínem, č.j. 085398/2011/KUSK</b>

1. připomínka:
Nesouhlasím, s navrhovaným rozšířením biokoridoru v k.ú. Pňovice pod Třemšínem.
Odůvodnění připomínky:
Navrhuji biokoridor rozšířit o plochu rybníka Vidimáku, ale nerozšiřovat biokoridor na veřejnou cestu a na můj pozemek 1048/1, který mám oplocen. Můj návrh rozšíření biokoridoru jsem zakreslil do přiložené mapy. Rozšíření biokoridoru na můj pozemek a na veřejnou cestu nepovažuji za účelné.
<b>Vypořádání připomínky:</b>
Připomínka se zřejmě týká vymezení regionálního biocentra č. 875. V dosud platném ÚP VÚC Příbramsko má biocentrum větší rozsah než je v návrhu ZÚR. Do ZÚR bylo převzato vymezení RBC z ÚPD města. Připomínka je přesto akceptována a parcely č. 1048/1, 1048/2, 1754, 785/1 a 785/3 nejsou zařazeny do RBC č.875. Vypuštěním výše uvedených pozemků byl snížen rozsah regionálního biocentra (,které by mělo mít dle příslušného ÚTP plochu 50 ha) kompenzován na jihozápadním okraji RBC, kde se nachází vhodný biotop (mapovaný v rámci NATURA 2000).
<b>Vladimíra Stehlíková, Pňovice 44, 262 42 Rožmitál pod Třemšínem, č.j. 085400/2011/KUSK</b>
1. připomínka:
Nesouhlasím, s navrhovaným rozšířením biokoridoru v k.ú. Pňovice pod Třemšínem.
Odůvodnění připomínky:
Navrhuji biokoridor rozšířit o plochu rybníka Vidimáku, ale nerozšiřovat biokoridor na veřejnou cestu a na můj pozemek 1048/1, který mám oplocen. Můj návrh rozšíření biokoridoru jsem zakreslil do přiložené mapy. Rozšíření biokoridoru na můj pozemek a na veřejnou cestu nepovažuji za účelné.
<b>Vypořádání připomínky:</b>
Připomínka se zřejmě týká vymezení regionálního biocentra č. 875. V dosud platném ÚP VÚC Příbramsko má biocentrum větší rozsah než je v návrhu ZÚR. Do ZÚR bylo převzato vymezení RBC z ÚPD města. Připomínka je přesto akceptována a parcely č. 1048/1, 1048/2, 1754, 785/1 a 785/3 nejsou zařazeny do RBC č.875. Vypuštěním výše uvedených pozemků byl snížen rozsah regionálního biocentra (,které by mělo mít dle příslušného ÚTP plochu 50 ha) kompenzován na jihozápadním okraji RBC, kde se nachází vhodný biotop (mapovaný v rámci NATURA 2000).
<b>Petr Stulík, Dolany 70, 278 01 Kralupy nad Vltavou , č.j. 086493/2011/KUSK</b>
1. připomínka:
Požaduji výmaz ochranného pásma s výškovým omezením staveb neveřejného letiště Vodochody, které je zakresleno v grafické příloze II-4 „koncepte dopravy“. Požaduji zakreslení platného ochranného pásma s výškovým omezením staveb neveřejného letiště Vodochody dle aktuálního stavu k roku 2010.
Odůvodnění připomínky:
Velikost ochranného pásma s výškovým omezením staveb neveřejného letiště Vodochody nevychází z žádných podkladů stanovených v Návrhu ZÚR, ani

není uvedeno v Odůvodnění ZÚR.

V části „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zákonu č. 183/2006 Sb.“ (SEA), tak i v části „Vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí“ je několikrát zdůrazněna striktní nezbytnost dokončení probíhajících hodnocení dopadů na životní prostředí (EIA) dle zákona č. 100/2001 Sb.

Velikost ochranného pásma s výškovým omezením staveb neveřejného letiště Vodochody v podstatě vychází z předběžného návrhu uvedeného v projednávaném Záměru „Letiště Vodochody“. Protože zdaleka ještě není ukončeno hodnocení dopadů na ŽP (EIA) tohoto Záměru, není možné předjímat jiné než právě aktuální ochranné pásmo, které se vztahuje pouze k současnému leteckému provozu neveřejného letiště Vodochody.

#### **Vypořádání připomínky:**

Správnost stávajícího ochranného pásma zakresleného v ZÚR potvrdilo Ministerstvo dopravy ČR a je přebíráno z ÚAP Středočeského kraje.

#### **2. připomínka:**

Požaduji, aby MÚK křižovatka na D8 a silnici III/0087 (D006 Koridor dálnice D8) nebyla v ZÚR považována za prioritní VPS.

Požaduji, aby mimoúrovňová křižovatka na D8 a silnici III/0087 (D006 Koridor dálnice D8) byla vyřazena ze všech citací ZÚR Středočeského kraje, kdy je uváděna do souvislosti s prioritními a veřejně prospěšnými stavbami a to zejména

- v části I „Návrh ZÚR“
  - Kap. 4.1.1.1. Silniční doprava, bod (117)
  - Kap. 7.1 Veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravy, bod (230)
  - Kap. 13 Stanovení pořadí změn v území, bod (247) Dálnice a rychlostní silnice
- v části II „Odůvodnění ZÚR“
  - Kap. 4.8. Veřejně prospěšné stavby a opatření k bodům (225) až (237) návrhu
  - Kap. 4.13 Stanovení pořadí změn v území k bodům (245) až (251) návrhu v kategorii dálnic (D) a rychlostních silnic (R)
- v části II Vyhodnocení vlivů na životní prostředí „SEA“
  - Kap. 5.4.1. Plochy a koridory dopravy (str.115)
  - Příloha 2.1 Plochy a koridory dopravní infrastruktury (str.3)
  - Příloha 3 Vyhodnocení vlivů ZÚR Středočeského kraje na životní prostředí (str.1)
- v části „Vyhodnocení vlivu ZÚR StČK na udržitelný rozvoj území“, kartogram A1 „Prioritní investice“.

Požaduji, aby byla dodržena vzájemná vzdálenost mimoúrovňových křižovatek dle platné ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic dle bodu 11 Křižovatky, křížení a sjezdy. Pokud nebude vyjednána výjimka z normy s ŘSD požaduji mimoúrovňovou křižovatku na D8 a silnici III/0087 vypustit z předkládaných ZÚR StČK.

#### **Odůvodnění připomínky:**

Mimoúrovňová křižovatka na D8 není řádně zdůvodněna a nevychází z žádných podkladů stanovených v Návrhu a v Odůvodnění Zásad územního rozvoje StČK.

Navrhovaná mimoúrovňová křižovatka na D8 nevyhovuje výpočtu pro posouzení vhodnosti mimoúrovňové křižovatky podle ČSN 73 6102 Projektování

<p>křižovatek na silničních komunikacích a dále pak zejména určení nejmenší vzdálenosti křižovatek dle ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic. V části „Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zák. 183/2006 Sb.“ (SEA), tak i v části „Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje střeďočeského kraje na životní prostředí“ je několikrát zdůrazněna striktní nezbytnost dokončení probíhajících hodnocení dopadů na životní prostředí (EIA) dle zákona 100/2001 Sb.</p> <p>Realizace mimoúrovňové křižovatky na D8 je zejména doporučována a vychází z předběžného návrhu uvedeného v projednávaném Záměru „Letiště Vodochody“. Protože zdaleka ještě není ukončeno hodnocení dopadů na životní prostředí (EIA) tohoto Záměru, není možné předjímat jinou než právě dopravní situaci bez rozšíření neveřejného letiště Vodochody.</p> <p>Mimoúrovňová křižovatka na D8 a silnici III/0087 (D006 Koridor dálnice D8) není ve veřejném zájmu, není nezbytná a sloužila by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti – investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>MÚK na D8 u Odoleny Vody (D006) musí zůstat veřejně prospěšnou stavbou, protože je důležitou součástí dopravního systému v severní části metropolitního regionu. V Odolena Vodě a okolí došlo k významnému rozvoji bydlení, stávající křižovatky na D8 Zdiby a Úžice jsou od sebe vzdálené cca 10 km, na obě křižovatky směřují významné aktivity v jejich bezprostředním okolí (rozsáhlé komerční zóny) a je k nim vedena doprava zejména z obcí mezi Kralupy nad Vltavou, Mělníkem a Neratovicemi. Stavba byla převzata z platného ÚP VÚC Pražského regionu.</p>
<p><b>Svazek obcí Dolní Povltaví, Průběžná 50, 250 69 Vodochody, č.j. 088218/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>K bodu „(11) h) ověřit možnosti rozvoje letiště Aero Vodochody“ (kapitola 2.1) požadujeme, aby bylo v ZÚR jasné stanoveno, že letiště Vodochody má dané limity zakotveny v ÚP dotčených obcí.</p> <p>Území dotčené námitkou: k.ú. obcí Vodochody u Prahy, Hoštice u Vodochody, Klíčeny, Odolena Voda, Odolena Voda – Dolínek, Postřižín, Máslovice, Zlončice, Kozomín, Chvatěruhy, Bášť, Kralupy nad Vltavou, Dolany.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>ÚP obcí nepočítají s rozvojem intenzit dopravy vyšší než s tzv. „tovární“ variantou, a není proto možné předpokládat rozvoj připravovaný záměrem Letiště Vodochody a.s., který navrhuje 3,5 milionu cestujících za rok, tj. „Druhé letiště pro Prahu“, resp. žádná obec do současné doby nemá taková omezení ve svých rozvojových plánech zahrnuta.</p> <p>Stavba rozšíření letiště Vodochody není ve veřejném zájmu a jedná se o soukromý komerční projekt zásadně měnící a přímo v rozporu se základními tezemi ZÚR. Zejména body 1. (01) mj. zajištění příznivého ŽP, 1. (07) c) a 1. (08).</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V návrhu ZÚR v čl. (11) bude vypuštěno písm. h („ověřit možnosti rozvoje letiště Vodochody“); v odůvodnění ZÚR v komentáři k letecké dopravě bude vypuštěna věta o sledování využití letiště Vodochody pro veřejný mezinárodní provoz. ZÚR neřeší změny ve využití letiště Vodochody.</p>

## 2. připomínka:

Nesouhlasíme s bodem „5.3. (202) d) a doplňujeme předcházející bod 11 h) letiště Vodochody není v této lokalitě přínosnou civilizační hodnotou. Území dotčené námitkou: k.ú. obcí Vodochody u Prahy, Hoštice u Vodochody, Klíčeny, Odolena Voda, Odolena Voda – Dolínek, Postřižín, Máslovice, Zlončice, Kozomin, Chvatěruby, Bášť, Kralupy nad Vltavou, Dolany.

### Odůvodnění připomínky:

Pro okolí letiště Vodochody je realizace záměru nepřijatelná. Vybudování nové letištní kapacity v ČR na hranici pražského a středočeského regionu není nutné ani v dlouhodobém výhledu. Po současné ekonomické stagnaci se podle prognostických podkladů EUROCONTROL a se sice očekává další rozvoj letecké dopravy, do roku 2016 o více než 22 % oproti roku 2009, s průměrným růstem o necelá 3 % za rok a pro středoevropský region o 4 % za rok. Do roku 2030 se předpokládá potřeba zvýšení přepravních kapacit, vyjádřená vyšším počtem RWY, o 20 %, a zvýšením počtu letišť o 5 %. Letiště Ruzyně za současného stavu a po dobudování dráhového systému o novou paralelní RWY bezpečně přepraví více než 20 milionů cestujících za rok, což je očekávaný růst poptávky o leteckou přepravu.

Dokumenty EU a další prameny dokládají, že ani v současné době nelze zajistit, aby životní prostředí v okolí stávajících letišť nezhoršovalo, a proto není možné do tichého prostředí zasadit nový zdroj hluku, nových zplodin a dalších bezpečnostních rizik. Směrnice EU vyžadují dosáhnout vysoké úrovně ochrany zdraví a ŽP proti hluku prostřednictvím strategie snižování hluku v ŽP. Směrnice nejprve požadují zpracování strategických hlukových map a akčních plánů pro rozhodující zdroje hluku v ŽP, mezi něž jsou zařazena i hlavní civilní letiště s provozem přesahující 50 000 pohybů dopravních letadel za rok. To může být jeden z účelových důvodů vymezení cílové kapacity LKVO na 35 000 pohybů za rok. Proto není možné ohrožovat zdraví cca 30 000 obyvatel v tomto regionu. Zárukou vysoké úrovně ochrany zdraví a ŽP proti hluku je dlouhodobé plánování územního rozvoje. To je neslučitelné s umísťováním klidných zón (zón, které negenerují vlastní hlukovou zátěž) do území hlukem již zatíženého. Jediným civilizačním aktivem by bylo to, že vzniknou nové pracovní příležitosti pro okolí letiště, což se však odvíjí od jiných mechanismů než je jen jejich nabídka, vznikem nových kapacit se zákonitě sníží využití jiných letišť, v daném případě letiště Ruzyně. Jedná se tedy jen o přelití pracovních příležitostí v rámci jednoho regionu. Pro politiku zaměstnanosti to není žádná výhoda. Proto je nutné ponechat současný status letiště a stávající provoz za maximálně možný.

### Vypořádání připomínky:

V bodu (202) bude ponechána formulace:

Za významné civilizační hodnoty Středočeského kraje jsou považovány:

d) veřejné mezinárodní Letiště Praha Ruzyně; letiště Aero Vodochody, Benešov-Nesvačily;

Důvodem je to, že toto letiště je významným neveřejným mezinárodním letištem, a to i v současné době, představuje tedy civilizační hodnotu..

## 3. připomínka:

ZÚR neřeší problematiku kalového hospodářství ÚČOV Praha na k.ú. Drasty (Klecany). Případné realizování záměru umístit komplexní kalové hospodářství ÚČOV Praha včetně případné spalovny kalů do lokality Drást, je v rozporu se základní tezí ZÚR 1. (01) a 1. (08)

Území dotčené námitkou: k.ú. obcí Klecany, Klecany-Drasty, Vodochody u Prahy, Hoštice u Vodochody, Větrušice u Klecan, Klíčeny.

<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Praha by si měla problematiku odpadních vod z Prahy vyřešit ve svých průmyslových parcích-zónách a nezatěžovat obyvatele Středočeského kraje.</p> <p>Požadujeme, aby kraj prostřednictvím ZÚR vyhlásil současný stav-provoz za maximálně možný. Dále aby jednoznačně odmítl prezentované záměry na umístění spalovny kalů do lokality kaliště na Drastech. Jsme přesvědčeni, že případné realizování záměru umístit komplexní kalové hospodářství ÚČOV Praha včetně případné spalovny kalů do lokality Drast, je v rozporu se základní tezí ZÚR 1. (01) a 1. (08).</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>ZÚR toto zařízení na území Středočeského kraje (i přes připomínky hl. m. Prahy) neumísťují.</p>
<p><b>Věra Svobodová, Na návsi 9, Horoušánky, č.j. 098242/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Jiří Šetek, Divišov, část Dalovy 33, 257 26 Divišov, č.j. 084763/2011/KUSK a 084757/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p> <p>Jako majitel pozemků p.o. 560/19 a stavební parcely 61 s rodinným domem čp. 35 k.ú. Dalovy podávám tímto připomínku k návrhu koridoru č. D 079 - koridor silnice II/111 Divišov, severní obchvat. Se zakreslením tohoto koridoru, jak je vyznačen ve výkresech, zásadně nesouhlasím.</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>Navrhovaný koridor nesmyslně zasahuje až do zastavěné části Dalov, požaduji úpravu koridoru tak, aby negativně neovlivňoval bydlení v Dalovech.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V grafické části návrhu ZÚR bude koridor zúžen podle ÚP obce Divišov tak, aby nezasahoval do vymezených zastavitelných ploch.</p>
<p>2. připomínka:</p> <p>Jako majitel pozemků p.č. 560/5 a stavební parcely 47 k.ú. Dalovy podávám tímto připomínku k návrhu koridoru č. D 079 - koridor silnice II/111 Divišov, severní obchvat. Se zakreslením tohoto koridoru tak jak je vyznačen ve výkresech, zásadně nesouhlasím. Dále jsem vlastníkem pozemků p.č.</p>

560/4,560/31,32,33,34,35,36,37,38,39,40,41,42,43,44,45,46, 47,48 a pozemku par.č. 560/56 , které tvoří zastavitelnou lokalitu Dalovy a. 19 (součást schváleného platného ÚP obce Divišov - schválen 30.10.2003).
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>V současné době je lokalita a. 19 k.ú. Dalovy z velké části rozparcelována, vyhotoveny projekty na zasítování plynem, vodou a elektřinou. Navrhovaný koridor nesmyslně zasahuje do této zastavitelné lokality a negativně by ovlivnil bydlení budoucích obyvatel. Po hranici katastrálního území vede účelová komunikace městyse Divišov, která bude sloužit jako přístupová komunikace k dopravní obsluze zastavitelného území. Ve vašem návrhu je koridor zakreslen tak, že by zasahoval nejen do většiny zastavitelného území, ale i do již zastavěného území Dalov. Požaduji úpravu koridoru tak, aby negativně neovlivňoval bydlení v lokalitě a. 19 v Dalovech.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V grafické části návrhu ZÚR bude koridor zúžen podle ÚP obce Divišov tak, aby nezasahoval do vymezených zastavitelných ploch.</p>
<b>Zuzana Šmídová, Březová 17, Horoušanky, Petr Šmíd Lužická 40, Praha 2, Vinohrady, č.j. 098256/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<b>Renata Špillarová, Michael Špillar, Jan Špillar, Jiří Špillar, K Průhonicům 146 Praha 4- Křeslice, č.j. 087067/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)</p>
<p><b>Odůvodnění připomínky:</b></p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedeného Jiřího Chudoby (č. j. 084847/2011/KUSK)</p>
<b>Hana Šrámková, Tuchorazská 426, Praha 10, č.j. 098263/2011/KUSK</b>

1. připomínka:
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky:
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b>
vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Karel Šolín, Ivana Šolínová, Markéta Šolínová, Kouřimská 659, 284 01 Kutná Hora, č.j. 086970/2011/KUSK</b>
1. připomínka:
Nesouhlasíme s navrhovanou trasou koridoru silnice I/2: přeložka v úseku Přítoky - Kaňk, jako VPS označenou pod číslem VPS: D 168 (dřívější označení D50). Proti této trase jsme vznesli připomínku přes Odbor regionálního rozvoje a územního plánování Kutná Hora již k ÚPVÚC - Střední Polabí a domnívali jsme se, že v novém územním plánu kraje resp. v jeho Zásadách již nalezneme úpravu.
Odůvodnění připomínky:
Vede přes náš pozemek č. parcelní: 4709 v k.ú. Kutná Hora. Proti této trase jsme vznesli připomínku přes Odbor regionálního rozvoje a územního plánování Kutná Hora již k ÚPVÚC - Střední Polabí a domnívali jsme se, že v ZÚR již nalezneme úpravu.
<b>Vypořádání připomínky:</b>
V návrhu ZÚR bude koridor pro umístění stavby D168 (silnice I/2 přeložka v úseku Přítoky – Kaňk) vypuštěn. Město Kutná Hora v důsledku poddolování má omezené možnosti pro svůj rozvoj. Proto vymezilo plochy pro obytnou zástavbu na západním okraji města. Navrhovaná komunikace by tyto plochy v podstatě protнула, a tím by přeložka silnice I/2 jako zamýšlený obchvat města ztratil z větší části smysl. V aktualizaci ZÚR bude prověřeno, zda pro případný obchvat města lze využít v územní rezervě navrhovanou přeložku silnice I/2 v úseku Miskovice – navrhovaná MÚK na silnici I/38 (v prostoru mezi Libenicemi a Hlízovem).
<b>Ludmila Štěpánková, Průběžná 50, Horoušánky, č.j. 097980/2011/KUSK</b>
1. připomínka:
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky:
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

<p><b>Vypořádání připomínky:</b>  vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Martin Štětka, Molákova 381/28, Praha 8, Zuzana Štětková, Zahradní 118, Horoušánky, č.j. 097991/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:  unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p>Odůvodnění připomínky:  unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b>  vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Luděk Štunc, Dalovská 370, 257 26 Divišov, č.j. 088266/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka - koridoru D 079- severní obchvat  Žádám tímto o zúžení šíře koridoru na 30m a vedení přes sousední pozemky blíže k obci Dalovy tak, abych mohl realizovat svůj stavební záměr. Vedlejší pozemek p.č. 929/56 je cestou, a proto předpokládám, že je změna plánu možná. S ohledem na velikost mých pozemků by došlo k jejich úplnému znehodnocení.</p>
<p>Odůvodnění připomínky:  Jsem výlučným vlastníkem pozemků p. č. 929/63 o výměře 2373 m<sup>2</sup> a p. č. 956/35 o výměře 8 m<sup>2</sup>, zapsaných na LV č. 257 pro obec Divišov, k. ú. Divišov u Benešova, u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, Katastrální pracoviště Benešov. Vzhledem k jejich vhodné poloze u silnice mezi stavebními pozemky hodlám požádat o vyjmutí ze zemědělského půdního fondu a realizovat na nich stavbu.  Jak jsem zjistil je mimo jiných i přes tyto pozemky naplánován v rámci Územního plánu velkého územního celku okresu Benešov - plochy a koridory. VPS koridor silnice II. třídy D 079 - severní obchvat.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b>  V grafické části návrhu ZÚR bude koridor zúžen podle ÚP obce Divišov tak, aby nezasahoval do vymezených zastavitelných ploch.</p>
<p><b>Mgr. Miroslav Timura, Živonínská 1629 190 16 Praha 9, č.j. 096162/2011/KUSK</b></p>
<p>1. připomínka:</p>

Požaduji, aby zastupitelstvo Středočeského kraje při schvalování zásad územního rozvoje a v rámci své působnosti a pravomoci ve věci územního plánu zachovalo současně platný územní plán v části Středočeského kraje, a to v lokalitě Letiště Milovice - Boží Dar v k. ú. všech obcí přímo dotčených provozem letiště, umožňující zachování současného letiště a legislativně se jedná o zachování Územního plánu velkého územního celku Mladá schváleného vládou České republiky dne 19. 12. 1994 usnesením číslo 723, kdy závazná část tohoto územního plánu byla vyhlášena nařízením vlády číslo 11/1995 Sb. ze dne 19. 12. 1994 a upraveného Obecně závaznou vyhláškou Středočeského kraje číslo 1/2004 ze dne 31. března 2004 o závazné části změny číslo 1 územního plánu velkého územního celku Mladá.

**Vypořádání připomínky:**

V ZÚR územní rozvoj letiště Milovice není nenavrhován a letiště není rušeno.

**Petr Vejvalka, Branická 118, Praha 4, č. j. 097988/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Odůvodnění připomínky:**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Jiří Veselý, Odolena Voda, Dolní náměstí 382, 250 70, č.j. 083732/2011/KUSK**

**1. připomínka:**

Požaduji, aby MÚK na D8 a silnici III/0087 (D006 Koridor dálnice D8: doplnění MÚK Odolena Voda, k.ú. Odolena Voda) byla vypuštěna z bodu 7.1. Veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravy, pro které lze práva k pozemkům vyvlastnit.

**Odůvodnění připomínky:**

Sjezd není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně soukromému zájmu majitele Letiště Vodochody a.s. a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu. V Odůvodnění ÚP Odolena Voda v bodě č.3) veřejná infrastruktura - č.3.1.2 Silniční doprava je uvedeno:

„Řešeným územím prochází dálnice D8, napojení na dálnici v řešeném území není, nejbližší nájezdy jsou km 1 (Zdiby) a km 9 (Úžice). Pro vlastní potřebu města Odolena Voda je tento stav vyhovující.“

**Vypořádání připomínky:**

MÚK na D8 u Odoleny Vody (D006) musí zůstat veřejně prospěšnou stavbou, protože je důležitou součástí dopravního systému v severní části

metropolitního regionu. V Odolena Vodě a okolí došlo k významnému rozvoji bydlení, stávající křižovatky na D8 Zdiby a Úžice jsou od sebe vzdálené cca 10 km, na obě křižovatky směřují významné aktivity v jejich bezprostředním okolí (rozsáhlé komerční zóny) a je k nim vedena doprava zejména z obcí mezi Kralupy nad Vltavou, Mělníkem a Neratovicemi. Stavba byla převzata z platného ÚP VÚC Pražského regionu.

## 2. připomínka:

Požaduji, aby byla dodržena vzájemná vzdálenost MÚK dle platné ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic dle bodu 11 Křižovatky, křížení a sjezdy, protože není vyjednána výjimka z normy s ŘSD požaduje obec Dolany MÚK vypustit.

Dotčené katastrální území: 708984, Odolena Voda

## Odůvodnění připomínky:

Křižovatky na všech dálnicích a rychlostních silnicích se navrhuje vždy jako mimoúrovňové. Výpočet pro posouzení vhodnosti MÚK se provádí podle ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích. Nejmenší vzdálenosti křižovatek stanovuje tabulka 21 ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic.

V našem případě nejmenší vzdálenost křižovatek pro dálnice a rychlostní komunikace je 4 km.

Vzdálenost mezi křižovatkami s odbočovacími a připojovacími pruhy se měří ve směru staničení od konce připojovacího pruhu první křižovatky k začátku odbočovacího pruhu.

Délka nově navrhovaného odbočovacího pruhu je cca 300m od začátku k průsečíku os mostu a dálnice.

Délka stávajícího připojovacího pruhu je cca 300 m od konce k průsečíku os mostu a dálnice. Vzájemná vzdálenost os křižovatek (mostů)  $L_{os} = 3,834\text{km}$ .

Vzájemná vzdálenost křižovatek navržená  $L_p = 3,834 - 0,300 - 0,300 = 3,234\text{km} \neq \geq 4\text{km}$ .

Vzdálenost mezi křižovatkami nesplňuje nejmenší dovolené vzájemné vzdálenosti křižovatek dle normy ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic.

Citace normy: Článek 11.2 ČSN 73 6101 Změna 1 z Ledna 2009

V článku 11.2 se ruší třetí odstavec a nahrazuje tímto zněním:

Tyto vzájemné vzdálenosti lze v blízkosti větších sídelních útvarů (obce nad 30 tis. obyvatel) nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací (průmyslové zóny, které generují více než 10 tis. voz./24h) v odůvodněných případech snížit až o 50 %. Pokud je vzájemná vzdálenost křižovatek na stávající pozemní komunikaci větší než 50 % hodnot uvedených v tabulce 21, není nutné při rekonstrukci křižovatky rušit.

Předpokládaná generovaná doprava z letiště 6500+500 voz/24h < 10tis. Voz/24h. Město Odolena Voda má k 8. březnu 2010 - 5 375 obyvatel. Na základě výše uvedených kritérií nelze použít snížení vzdálenosti v tabulce 21 na 50 %. Nejmenší dovolená vzdálenost je 4km.

Informace ohledně počtu obyvatel je převzata z oficiálních stránek města Odolena Voda. Informace ohledně intenzity dopravy je převzata od NIKODEM A PARTNER spol. s r.o.

„Vyjádření k oznámení záměru „Letiště Vodochody“ pro zjišťovací řízení v rámci posuzování vlivů na životní prostředí“

Doprava generovaná letištěm Vodochody při plném provozu (3,5 mil. odbavených cestujících za rok) byla stanovena na 6 500 voz/24h u osobních vozidel (obousměrně) a 500 voz/24h u autobusů a nákladních vozidel (obousměrně, viz kap. 3.2.2 a 3.8). Předpokládá se, že přibližně 80 % cest bude realizováno jižně od letiště Vodochody (směr Praha) a 20 % severně od letiště (směr Ústí nad Labem), přičemž v jednotlivých variantách jsou drobné odchylky v závislosti na zprovozněné silniční síti.

**Vypořádání připomínky:**

Území je součástí rozvojové oblasti Praha a intenzita jeho využití je výrazně vyšší než v jiných částech státu. Tato intenzita generuje rozsáhlé dopravní vazby a je potřebné významný podíl těchto vazeb převést na nadřazené kapacitní komunikace. K tomu slouží i dostavba některých dosud chybějících mimoúrovňových křižovek. Tato MÚK byla projednána s DO jak při pořizování ÚP VÚC Pražského regionu, tak i při společném jednání o ZÚR.

**3. připomínka:**

Požaduji, aby ve Vyhodnocení vlivů ZÚR Středočeského kraje na životní prostředí PLOCHY A KORIDORY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY PŘEVZATÉ ZE SCHVÁLENÝCH ÚPN VÚC u D006 - Koridor dálnice D8 v „Komentáři SEA : "byl respektován negativní dopad hluku a exhalací z nově budované MÚK na okolní zástavbu v Dolínku.

Požaduji při vymezení koridoru v navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu záměru na ŽP (EIA/SEA) věnovat pozornost zejména:

- Minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí;
- Návrhu účinných protihlukových opatření;

**Odůvodnění připomínky:**

Odolena Voda bude dotčena nejen hlukem z leteckého provozu - starty a přistání, ale také z případných motorových zkoušek letadel a dále v důsledku značného nárůstu pozemní dopravy, která bude hlavně generovaná letištěm Vodochody. Navrhovaný sjezd z dálnice je také potřebný jen pro potřeby letiště.

Část obce Dolínky je již nyní obtěžována hlukem z dálnice, kde nejsou provedena žádná funkční protihluková opatření, v případě realizace dálničního přivaděče a vyvedení dálnice ze zářezu, dojde k dalšímu výraznému nárůstu hluku. V případě jeho výstavby důrazně požaduji kvalitní protihluková opatření - protihlukový val, protihlukové stěny a výměnu oken v rodinných domech zasažených hlukem.

S ohledem na fakt, že se jedná o vyvolanou investici, nebude možné nárokovat uhrazení výstavby MÚK a s ní související infrastruktury, případně protihlukových opatření atp., z prostředků Ředitelství silnic a dálnic České republiky, resp. ze Státního fondu dopravní infrastruktury viz. 24 MD po termínu.pdf.

**Vypořádání připomínky:**

V úrovni ZÚR vzhledem k měřítku zpracování (1:100 000) a míře podrobnosti zkoumání odpovídající tomuto měřítku se nenavrhují opatření (např. hydrogeologická či protihluková), která jsou charakteristická pro podrobnou dokumentaci (v tomto případě např. pro dokumentaci pro územní řízení, příp. EIA). Jedná se o podrobnosti nad rámec stanoveného obsahu ZÚR (viz Příl. č. 4 Vyhl.). Podmínky výstavby musí být tedy řešeny v podrobnější dokumentaci, v níž již musí být vyřešena uváděná problematika různými (hlavně stavebními) opatřeními. Na základě měření hlukové zátěže je možné realizovat hluková opatření i na stávajících stavbách (to však rovněž není předmětem ZÚR).

**Marcela Vichrová, K roklím 501, 25262, Horoměřice, č.j. 086852/2011/KUSK (připomínky ke k.ú. Horoměřice)**

**1. připomínka:**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Hany Bartoníčkové (č. j. 086863/2011/KUSK)
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Hany Bartoníčkové (č. j. 086863/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Hany Bartoníčkové (č. j. 086863/2011/KUSK)</p>
<b>Richard a Eva Villagomezovi, Bavoryně 54, 26751, č.j. 088243/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p> <p>Jako občané obce Bavoryně vyjadřujeme výrazný nesouhlas proti variantě vysokorychlostní tratí (VRT) ve směru na Plzeň (úsek Beroun - hranice kraje), která by měla vést podél dálnice (severní „červená“ varianta).</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Tato varianta je v přímém rozporu s rozvojem obce Bavoryně a zájmu jejích občanů. Vždy v předchozích letech, včetně územního plánu rozvoje (přesně v souladu s ÚP VÚC Pražského regionu), bylo počítáno s jižní „modrou“ variantou a na základě toho byly vynakládány obcí i občany značné investice k rozvoji obce a majetku občanů. V obci se budují inženýrské sítě, dochází k výstavbě rodinných domů a budování průmyslové zóny. Tato varianta by znamenala znehodnocení veškerých dosud vynaložených investic a lidského úsilí. V podstatě by došlo ke kulturní i fyzické likvidaci naší obce. Proti této variantě budeme jako občané bojovat všemi zákonnými prostředky.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>MD jako dotčený orgán na úseku dopravy trvá na ponechání VRT v návrhu ZÚR (v kategorii územní rezerva). Záměr tedy musí být v ZÚR ponechán s tím, že trasa VRT Praha – Beroun – Plzeň se přehodnocuje a výsledek bude zpracován do aktualizace ZÚR.</p> <p>MD v rámci společného jednání uplatnilo požadavek na úpravu VRT Praha – Beroun - Plzeň úseku Beroun - Stašov podle studie SUDOPu (září 2009).</p>
<b>Václav Vlasák, Ptice 202, 25218, č.j. 098459/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p> <p>proti koridoru silnice II/101 v úseku Rudná – Unhošť D056</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Domnívám se, že severní varianta, východním objezdem Červeného Újezdu (mezi Červeným Újezdem a Hájkem) je z hlediska vlivu na ŽP a obyvatelstvo vhodnější.</p>

### Vypořádání připomínky:

Problematika vedení silnice II/101 byla již dříve podrobně dopravně prověřována a výsledkem bylo vedení trasy podle základní varianty (a). Vedení trasy silnice (var. západní a) kříží stávající silnici v prostoru mezi Pticemi a Červeným Újezdem, a tak umožňuje velmi dobré napojení jednotlivých obcí. Variantní řešení (východní b) se severním objezdem Červeného Újezdu je problematické, jelikož prochází územím, kde je vedena řada koridorů inženýrských sítí (vysoké napětí, vysokotlaký plynovod) a dále zasahuje do OP lokality kláštera Hájek.

Z dopravního hlediska variantní trasa (b) sice převádí průjezdnou dopravu zcela mimo zástavbu obcí, ale na druhou stranu neumožňuje vhodné napojení částí území, což by mělo dopad na vyšší dopravní zatížení stávající trasy v zastavěném území obcí. Varianta (a) umožňuje lepší etapizaci výstavby a přímé napojení Svárova.

Obě varianty odvádějí tranzitní dopravu mimo zastavěné území obcí Červený Újezd, Ptice a Úhonice, čímž dojde ke zlepšení stavu ovzduší v území podél stávajících průtahů těmito obcemi. Var. (a) prochází v těsnější blízkosti zástavby než var. (b), a dokonce se v některých případech roztroušené zástavby v okrajových částech obcí přímo dotýká. Proto představuje varianta (a) větší riziko pro zhoršení kvality obytného prostředí. Na druhou stranu, tato varianta umožňuje lepší dopravní obsluhu přilehlých obcí. Míra snížení dopravní zátěže v zástavbě dotčených obcí bude v této variantě nepřímě úměrná podílu cílové a zdrojové dopravy do těchto obcí na celkové dopravní zátěži. Rozdíly mezi variantami jsou však poměrně malé, negativní dopady var. (a) lze omezit za předpokladu aplikace protihlukových opatření.

Z hlediska vlivu na ZPF jsou obě varianty hodnoceny jako rovnocenné. Realizace obou z uvažovaných variant bude spojena se zábořem ZPF vysoké kvality. Žádná z předkládaných variant nemá vliv na PUPFL. Z hlediska vodohospodářských poměrů jsou obě varianty srovnatelné, bez významnějšího vlivu. Ani v jedné variantě nemá záměr vliv na horninové prostředí.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny jsou obě z uvažovaných variant hodnoceny jako rovnocenné. Významné vlivy na sledované prvky v zájmu ochrany přírody a krajiny nebyly v měřítku hodnocení identifikovány.

Z hlediska kulturních a historických hodnot území jsou předložené varianty řešení hodnoceny rovněž jako rovnocenné, přestože východní varianta (b) prochází OP nemovité památky.

Není pravda, že problematika vedení trasy východní (b) přes OP lokality kláštera Hájek je odstraněno. V rámci společného jednání obdržel pořizovatel stanovisko KÚSK, Odboru kultury a památkové péče, v němž je sdělení: „... varianta D056b vede v OP kláštera - komunikace by byla značným narušením prostředí kulturní památky, tuto variantu považujeme za nevhodnou.“ OP kláštera Hájek bylo uvažováno jako jedno z mnoha hledisek.

Podmínky vyhlášení tohoto OP nadále platí a vyjádření NPÚ je nemohou změnit. DO na úseku ochrany ovzduší (MŽP) ve svém stanovisku sděluje: „... varianta východní převádí průjezdnou dopravu zcela mimo zástavbu obcí, což přispěje ke zlepšení imisní situace, avšak dostatečně neumožňuje vhodnou obsluhu území. Obě dvě navržené varianty obchvatu však přispějí ke zlepšení kvality ovzduší, rozdíly jejich dopadu na kvalitu ovzduší jsou minimální.“

Vzhledem k tomu, že Středočeský kraj jako investor přeložky neuvažuje v nejbližší době s realizací této stavby, byl koridor přeřazen do kategorie územní rezerva. Pokud se dokončí započatý proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí (EIA), bude možné v aktualizaci ZÚR využít i doporučení z tohoto podrobnějšího srovnání variant. Vymezení koridoru pro silnici II. třídy zůstává beze změny.

**Alice Vodrážková, Vrbová 7, 147 00 Praha 4, č.j. 085916/2011/KUSK**

1. připomínka:

Proti koridoru pro stavbu silnice II/101 mezi obcemi Sluštice a Zlatá.
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Plánovaný koridor pro stavbu silnice 101/II v ZÚR mezi obcemi Sluštice a Zlatá prochází přes mojí chatu. Žádám Vás tímto, aby tato skutečnost byla zohledněna - tedy abych mohla chatu i nadále využívat k rodinné rekreaci - tedy nerušit mojí chatu, a bude-li silnice vedena v její blízkosti, žádám dále o protihlukové zábrany a umožnit mi příjezd k chatě.</p> <p>Bližší specifikace - jsem vlastníkem budovy s číslem evidenčním 58 v k.ú. Sluštice, zapsané na č. LV 375, stavební parcela č. 372, která se nachází v zahrádkářské osadě povolené územním rozhodnutím Městského úřadu Říčany č.j.: 41 30/95 ze dne 11. 7. 1995.</p> <p>Děkuji Vám předem za zohlednění mých připomínek a nerušené využívání mého majetku.</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>V ZÚR je koridor navrhován v dostatečné šířce (180 m), aby vlastní trasování záměru v rámci DÚR mohlo vyloučit případné střety. V DÚR bude tedy upřesněn průběh silnice a bude zřejmé, nakolik se nemovitosti stavba dotkne. V rámci DÚR budou také navržena případná stavební opatření k minimalizaci negativních vlivů stavby na okolní rekreační a obytnou zástavbu.</p>
<b>Pavel Vodstrčil, Pavlína Vodstrčilová, Obránců míru 1816, Roztoky, 25263, č.j. 098257/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p><b>Vypořádání připomínky:</b></p> <p>vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<b>Jiří Vojta, Za zvoničkou 4, Horoušánky, č.j. 098165/2011/KUSK</b>
<p>1. připomínka:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)</p>
<b>Vypořádání připomínky:</b>

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Lenka Vychodilová, Mühlbergerova 1129, 252 63 Roztoky, č.j. 087492/2011/KUSK</b>
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)
<b>Rudolf Vytlačil, Jana Vytlačilová, Českobratrská 5, Praha 3, č.j. 098348/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Miroslav Wiedermann, Jana Wiedermanová, Za panskou zahradou 49, Horoušany, č.j. 099322/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Jana Zahradníková, Průběžná 21, Horoušanky, č.j. 098258/2011/KUSK</b>

1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Jiří Zachardala, Nad teplárnou 633, Liberec 4, 46001, č.j. 098354/2011/KUSK</b>
1. připomínka: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Základní organizace Českého svazu ochránců přírody, 06/05 Sázava, U Remízu 256, CZ-28506 Sázava, č.j. 083279/2011/KUSK</b>
1. připomínka: Žádáme, aby v návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje byla do západních variant vedení dálnice D3 doplněna smíšená stezka pro pěší a cyklisty na mostě přes Sázavu. Znamenalo by to, že mostovka přes Sázavu bude doplněna o kapacitní stezku pro pěší a cyklisty s napojením na místní komunikace ve vhodném místě u Luka pod Medníkem a Hostěradic nebo Krňan.
Odůvodnění připomínky: Toto řešení umožní místním obyvatelům i návštěvníkům pohodlně překonat kaňon řeky Sázavy i bezmotorově. Nejbližší mosty nebo lávky jsou vzdálené (Kamenný přívoz a Pikovice) a navíc je třeba překonat značné výškové převýšení. Z toho plynoucí možnosti včetně rozvoje turistického ruchu jsou nasnadě. Místním obyvatelům negativně ovlivněným stavbou i následným provozem by to poněkud rozšířilo možnosti a byl by to pro ně jakýsi bonus. Přijatelné polyfunkční řešení bude nejlépe zabudovat do „Zásad“ a také nyní v počáteční fázi do dokumentace dálnice D3.

**Vypořádání připomínky:**

V úrovni ZÚR vzhledem k měřítku zpracování (1:100 000) a míře podrobnosti zkoumání odpovídající tomuto měřítku se nenavrhují opatření, která jsou charakteristická pro podrobnou dokumentaci (v tomto případě např. pro dokumentaci pro územní řízení, příp. EIA). Jedná se o podrobnosti nad rámec stanoveného obsahu ZÚR (viz Příl. č. 4 Vyhl.). Podmínky výstavby musí být tedy řešeny v podrobnější dokumentaci, v níž již musí být vyřešena uváděná problematika různými (hlavně stavebními) opatřeními. S uvažovanou stezkou v rámci mostu přes Sázavu se počítá.

**Tomáš Záklasník, Kaplická 855, Praha 4, č.j. 097943/2011/KUSK**

1. připomínka:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

Odůvodnění připomínky:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Mojmír Zálešák, Markéta Zálešáková, U zájezdku 321, 104 00 Praha 10-Křeslice, č.j. 084837/2011/KUSK**

1. připomínka:

Nesouhlasíme se zařazením „Koridor pro umístění stavby D054, tzv. Vestecká spojka" do Zásad územního rozvoje plánované stavby.

Odůvodnění připomínky:

1. Nedostatečné posouzení vlivu dopravy plynoucí z funkce Vestecké spojky jako spojnice dálnic.
2. Neposouzení možnosti pokračování Vestecké spojky kolem Milíčovského lesa v trase původního dálničního okruhu JVK.
3. Nedostatečné posouzení vlivu dopravy z plánované komerční zóny v Průhonicích a už vůbec nepočítá s dopravou z dalších možných staveb. Je přitom velmi reálné, že všechny volné pozemky kolem Vestecké spojky i jejího pokračování kolem Křeslic a Petrovic by byly zastavěny komerčními objekty, administrativními komplexy a sídlišti.
4. Kromě Vestecké spojky a křižovatky na D1 Zásady územního rozvoje neposuzují další varianty dopravního řešení, např. studii místních komunikací zpracovanou Ing. arch. Petrem Preiningerem. Není posouzeno ani tzv. nulové řešení, tedy varianta, kdy by Vestecká dálniční spojka ani dálniční křižovatka vůbec nevznikly.
5. Není dostatečně posouzen vliv záměru na chráněná území (Milíčovský les a rybníky, Hrnčířské louky, Průhonický park, přírodní park Botič-Milíčov).

**Vypořádání připomínky:**

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu. Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

ZÚR nenavrhují pokračování Vestecké spojky severovýchodně dálnice D1, dále je pro radiální vztah využívána stávající D1. V územním plánu hlavního města Prahy žádné pokračování Vestecké spojky není.

ZÚR žádné komerční zóny nenavrhují.

Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006). Studie místních komunikací vypracovaná ing.arch. Petrem Preiningerem s názvem „Studie dopravní obsluhy JV segmentu Prahy“ z října 2004, byla jedním z posuzovaných návrhů dopravního řešení sledovaného území v rámci ÚP VÚC a vybraná varianta je i součástí ÚP příslušných obcí (polovina 90. let). Do ZÚR Středočeského kraje byl záměr převzat na základě §187 odst.2 SZ.

Vestecká spojka končí na stávající dálnici D1 a nebude mít tudíž vliv na Milíčovský les, Hrnčířské louky, přírodní park Botič-Milíčov. Průhonického parku se trasa nedotýká (vzdálenost cca 1 km), naopak umožňuje výrazné snížení dopravy na komunikační síti procházející Průhonicemi ve směru na MÚK Průhonice.

Koridor pro stavbu byl posouzen ve „Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území“, včetně SEA a NATURA při zpracování ZÚR. Konkrétní opatření proti případným negativním vlivům na životní prostředí bude součástí dokumentace EIA. Opatření budou promítnuta do DÚR.

V závěrech hodnocení SEA je uvedeno:

Při vymezování koridoru v navazující ÚPD a v rámci posuzování vlivu záměru na ŽP (EIA/SEA) věnovat pozornost zejména:

- Minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí;
- Zajištění propustnosti silničního tělesa v místě křížení s regionálním biokoridorem;
- Minimalizaci rozsahu záboru ZPF.

V kapitole 7 (projektová opatření) je dále uvedeno:

Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vliv hluku a znečištění ovzduší), je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v procesu EIA.

**Miloslav Zeman, Ilona Zemanová, Průběžná 17, Horoušanky, č.j. 098167/2011/KUSK**

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

Odůvodnění připomínky:

unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

**Vypořádání připomínky:**

vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)

<b>Tomáš Zetek, 273 51, Svárov 47, č.j. 087382/2011/KUSK</b>
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Lenky Boškové (č. j. 087388/2011/KUSK)
<b>Rudolf Zubek, Ludmila Zubková, Zaječická 12, Praha 6, č.j. 098266/2011/KUSK</b>
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Lenka Žabová, Luční 66, Horoušánky, č.j. 098226/2011/KUSK</b>
unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
Odůvodnění připomínky: unifikovaný dopis totožného obsahu – shodný jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)
<b>Vypořádání připomínky:</b> vyhodnocení totožné jako u výše uvedené Anny Balcarové (č. j. 098273/2011/KUSK)