

Příloha č. 1

k námitkám zástupce veřejnosti ke Konceptu územního plánu hl.m. Prahy zveřejněného dne 2.11.2009

Společné odůvodnění námitek I – III

1) Koncept vč. vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále Vyhodnocení) nesplňuje Zadání územního plánu hlavního města Prahy (Zadání)

„Cílem a smyslem Územního plánu je zajistit harmonický rozvoj Prahy v souladu s okolní přírodou.“ (str. 6 Zadání schváleného zastupitelstvem Prahy unesením č. 17/43 ze dne 29. 5. 2008) Zadání kromě jiného požaduje:

- respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky (I./2.);
- vytvářet podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání (I/3.);
- zmírňovat negativní vlivy suburbanizace... opatřeními ve vnějším pásu (I/5.);
- vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetu zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem (I/11.);
- respektovat zásady vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území (II/c);
- vytvořit podmínky pro přiměřený rozvoj významu města z pohledu mezinárodní dopravy na jedné straně a ochrany hodnot životního prostředí a pohody obyvatel na straně druhé (II/c);
- dopravní koridory a plochy ... koncipovat také s ohledem na jejich dopady na kvalitu životního prostředí (II/e);
- územní plán bude důsledně respektovat všechny limity a požadavky vycházející ze zvláštních předpisů, nebude-li v rámci řešení rozporů dohodnuto s dotčeným orgánem kompromisní řešení (II/h);
- ÚP hl.m. Prahy stanoví rámec pro umístění záměrů uvedených v příloze 1 zák. 100/2001 Sb. (II/m).

Je zřejmé, že Zadání zcela evidentně splněno nebylo. Je dokonce nutno říci, že závěry a zdůvodnění pořizovatele jsou v případě severozápadního segmentu SOKP a paralelní dráhy zjevnou lží a manipulací a vrcholem cynismu vůči občanům. To je zřejmé z následujícího:

- plochy a koridory dopravní infrastruktury s tranzitní dopravou jsou vedeny přes historicky trvale obydlená zemí, Evropsky významné lokality NATURA 2000 (Kaňon Vltavy u Sedlce), chráněná území (Sedlecké skály, Zámky, Čimické údolí, Draháňské údolí), rekreační oblasti (stávající a nově navrhované);
- dopady na zdraví obyvatel a chráněná území nejsou vůbec vyhodnoceny (synergie vlivů ze silniční a letecké dopravy v poměrně úzkém pásu, emise, hluk, EVL);
- Koncept nerespektuje limity stanovené zvláštními předpisy a dokonce s těmito limity výslovně nepracuje se zdůvodněním, že jsou pro tyto účely nevhodné ?! (hlukové limity);
- rozptylová studie konstatuje v řadě případů porušování hygienických limitů v důsledku provozu plánovaných dopravních staveb aniž by navrhovala opatření příp. varianty řešení;

- rozpory mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje nejsou řešeny a dokonce ani konstatovány (veřejné zdraví vs. ekonomika);
- Koncept navrhuje rozšíření letiště v Ruzyni bez omezení kapacity, bez regulace nočního provozu, nepožaduje dodržení hygienických limitů a výslovně požaduje koncentraci letecké dopravy nad některá obydlená území – toto nelze považovat za přijatelné řešení letecké dopravy. Navíc je letecký koridor situován v ose severozápadního segmentu SOKP;

2) Koncept včetně Vyhodnocení se odkazuje na soulad s neschválenými Zásadami územního rozvoje města Prahy (dále jen ZÚR)

Ze strany pořizovatele se ve vztahu k ZÚR jedná o protiprávní postup při projednávání Konceptu dle zák. 183/2006 Sb. a zjevný pokus o manipulaci s veřejností, které se podsouvá soulad s neexistující územně plánovací dokumentací, která by navíc měla být pro Koncept závazná. Dále se objevují odkazy na neexistující dokumentaci SEA k Z 939, Koncept včetně Vyhodnocení se dále odvolává na pracovní znění Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Místo závazného souladu s nadřazenými územně plánovacími dokumentacemi tak pořizovatel operuje „koordinací postupů“, „spoluprací řešitelských týmů“ apod.

3) Chybné vymezení území dotčeného veřejně prospěšnými stavbami v Konceptu

Závazná část Konceptu, odůvodnění Konceptu ani Vyhodnocení neobsahují v textu ani ve výkresech žádnou informaci o tom, jaké území bude řádným užíváním veřejně prospěšných staveb (dále jen VPS) dotčeno.

Je přitom nesporné, že VPS nelze řádně užívat, aniž by řádné užívání omezilo kromě práv vlastníků pozemků, na nichž jsou tyto stavby umístěny, i práva dalších vlastníků. V důsledku užívání VPS dojde zcela nepochybně k omezení práv k pozemkům a stavbám dalších vlastníků, ke znehodnocení hodnoty jejich nemovitostí a k zásahům do jejich práva na ochranu zdraví a práva na zdravé životní prostředí.

Vzhledem k tomu, že jediným relevantním podkladem pro vyznačení pozemků a staveb případně dotčených řádným užíváním VPS je Vyhodnocení, které by mělo dotčená území identifikovat a poskytnout podklady pro Koncept a dále se dle ustanovení stavebního zákona i dle vyjádření Ministerstva životního prostředí Vyhodnocení k návrhu územního plánu již znovu nezpracovává, nebude možné vlastníky nemovitostí dotčených VPS identifikovat ani v návrhu územního plánu a při jeho projednávání.

Koncept včetně Vyhodnocení nesplňuje jeden z hlavních úkolů územního plánu - rozhodování o využití území včetně podmínek pro využití území a také vymezení VPS.

V důsledku nevyznačení území dotčeného řádným užíváním VPS je vlastníkům i dotčeným orgánům zatajeno dotčení nemovitostí veřejně prospěšnou stavbou s možností následného vyvlastnění majetku, snížením hodnoty majetku a zejména ohrožením na zdraví. Z Konceptu nelze získat informaci o dotčení veřejně prospěšnou stavbou a o možnosti formou námitky hájit svá základní práva – právo na ochranu zdraví a právo na ochranu majetku. Toto ve svém důsledku znamená, že jsou práva zcela nezákonně odepřena.

4) Nejsou dostatečně vymezeny podmínky realizace VPS v závazné části Konceptu

Ve Vyhodnocení jsou i přes jeho zásadní nedostatky uvedeny dílčí předpoklady, za kterých bylo prováděno posouzení vlivů VPS na udržitelný rozvoj. Tyto vymezující předpoklady a

podmínky však nebyly žádným způsobem promítnuty do závazné části Konceptu, přestože zpracovatelé několikrát deklarovali vzájemnou interakci mezi řešitelskými týmy. Navíc ani v závěrech Vyhodnocení nejsou žádné omezující podmínky pro následný návrh územního plánu požadovány.

Podmínky, ze kterých zpracovatel vycházel ve Vyhodnocení, se nestaly součástí závazné části konceptu a jedná se o zásadní pochybení pořizovatele. Úvahy pořizovatele v odůvodnění i naznačené předpoklady ve Vyhodnocení jsou pro další stupně územní dokumentace zcela nezávazné a význam Vyhodnocení je tím zásadně snížen. V podstatě se jedná o nezákonný pokus o legitimizaci neomezeného provozu VPS.

5) Nebylo provedeno odůvodnění kontroverzních VPS

V celém Konceptu chybí jakékoliv zdůvodnění, proč se na území Prahy, které je nejvíce hlukem zasaženou oblastí v celé ČR, umisťují stavby, které přinášejí další hluk z tranzitní dopravy a způsobí rovněž další závažné a v budoucnu již neřešitelné problémy, jako jsou:

- vedení letových trajektorií nové paralelní dráhy VPD 06R/24L přes území Natura 2000, plánovanou rekreační oblast, území USES, chráněné oblasti,
- souběh trasy Pražského okruhu a přistávací trajektorie nové paralelní dráhy VPD 06R/24L na obydleném území Městské části Praha - Suchdol,
- koncentrace leteckého provozu do jednoho obydleného území v ose VPD 06R/24L

V Konceptu není vůbec uvedeno, jaký veřejný zájem dle názoru pořizovatele převažuje nad veřejným zájmem na ochranu veřejného zdraví v oblasti Suchdola.

Odůvodnění námitky č. I

1) Vymezení ploch pro veřejně prospěšnou stavbu 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves, jakožto součásti transevropské dálniční sítě TEN-T do obytného území městské části Praha-Suchdola je v Konceptu navrženo v rozporu s Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady 1692/96ES a s Politikou územního rozvoje ČR 2008 (PÚR)

V PÚR se v kapitole 5. KORIDORY A PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, v článku (99) SOP 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 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.

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.“

Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o rozvoji transevropské dopravní sítě TEN-T praví, že „transevropské dálnice a silnice mají hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti.“ Mají zajišťovat plynulý, bezpečný a komfortní průjezd především dálkové dopravy.

Úsek SOKP Ruzyně – Suchdol – Březiněves je s touto evropskou regulí a PÚR v jednoznačném rozporu tím, že tranzitní dopravu do zastavěné části města naopak přivádí, v mimořádně složitém dopravním uspořádání v Suchdole (tunely, dvoupatrový most) s dalším dvoupatrovým tunelem Zámky ji mísí s vnitroměstskou dopravou a na transevropské komunikaci tak vytváří úzké nebezpečné hrdlo! Tato skutečnost byla mimo jiné potvrzena zástupcem ŘSD ČR při veřejném ústním jednání v rámci územního řízení o stavbě 519 SOKP dne 19.3.2008.

V protokolu z tohoto jednání se uvádí v bodech 189 a 190 :

189) Ing. Korf - Na základě jakého ÚPn bylo rozhodnuto o variantě "J" . Odpověď Ing. Kurala - V roce 1998 na základě plánu stabilizovaných území. Dokumentace se zpracovávala na základě stanoviska EIA. Ing. Korf se ptá, proč v dokumentaci není zmínka o transevropské dálniční síti.

190) Ing. Kural odpovídá Ing. Korfovi na dotaz, zda předložený návrh odpovídá rozhodnutí Evropského parlamentu a rady č.1692/96 EC. Odpověď zní : neodpovídá (viz. zvukový záznam). “

V závěru rozsudku Nejvyššího správního soudu z 30.10.2008, kterým byla zrušena změna Z 1000/00 ÚP HMP se k tomu 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 členským státům 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. 1 transevropské dopravní komunikace mají hlavní sídelní útvary, tato skutečnost může být v některém z případných dalších řízení týkajících se této stavby úspěšně namítána.“

Budiž zde také poznamenáno, 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! Toto usnesení je ovšem dlouhodobě ignorováno či zkreslováno.

Dále je jižní varianta J SZ segmentu SOKP v rozporu se směrnicí EC 54/2004 o požadavcích na minimální bezpečnost tunelů transevropské dálniční sítě TEN-T.

2) Vedení trasy Pražského okruhu přes Suchdol způsobí překračování hygienických limitů

Na území městské části Praha-Dolní Chabry a Praha 8 jsou již nyní hygienické limity znečištění ovzduší v některých ukazatelích překračovány nebo se blíží hygienickým limitům. Vedení trasy transevropské komunikace systému TEN-T přes Suchdol resp. provoz na této komunikaci (odhadovaná zátěž cca 100 tisíc vozidel, z toho přes 20% těžká kamiónová vozidla!) zhorší podmínky životního prostředí na území městské části do takové míry, že budou překračovány hygienické limity (např. PM10, O₃, Nox), což vyplývá i z hlukové a akustické studie.

3) Realizace Konceptu znamená nedodržení stanoviska EIA pro úsek SOKP Ruzyně - Březiněves

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 č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. dne 30. dubna 2002 Stanovisko, ve kterém je mimo jiné uvedeno:

„Doporučená varianta:

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

Možnost realizace varianty Ss nebyla nikdy vyloučena, jediný závažný problém varianty - průchod okolo areálu ÚJV Řež - byl dořešen. Studie firmy Mott MacDonald ze srpna 2007 pořízená MD jednoznačně prokázala její realizovatelnost a výrazně větší vhodnost ve všech relevantních aspektech ve srovnání s trasou J. Tím se varianta J (přes Suchdol) stala ve smyslu Stanoviska MŽP nepřipustnou.

4) Navrhovaný záměr Pražský okruh pro úsek SOKP Ruzyně - Březiněves není v souladu s požadavky stavebního zákona

Např. § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a j) stavebního zákona, neboť svým 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. Z uvedených důvodů není tento záměr v souladu s cíli a úkoly územního plánování, jak to požaduje § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.

Odůvodnění námítky č. II

1) Výstavba paralelní dráhy je předmětem dvou současně vedených řízení o územním plánu

Souběžně s projednáváním Konceptu je paralelně vedeno řízení ohledně celoměstsky významných změn územního plánu, které zahrnuje i stavbu 1 DL - nová paralelní VPD 06R/24L a úprava dráhového systému letiště Ruzyně (dále jen VPS - 1 DL), přestože se jedná o stavbu, jejíž realizace se předpokládá v časovém horizontu kolem roku 2015, tedy v době platnosti nového územního plánu. Pořizovatel zcela bezdůvodně a nesmyslně zdvojnásobil územně plánovací proces, zcela jej zneprůhlednil a dotčení obyvatelé jsou nuceni k účasti ve dvou řízeních ve stejné věci, což vyvolává zmatek a ztěžuje uplatnění práv občanů.

2) Naprosto nedostatečné vyhodnocení vlivů VPS – 1 DL na zdraví obyvatel i životní prostředí.

S ohledem na neodstranitelné negativní dopady leteckého provozu na oblast pod letovými dráhami a plošný charakter zasažení obydlených území leteckým hlukem je naprosto neodpustitelná a neomluvitelná katastrofální úroveň vyhodnocení vlivů této stavby na životní prostředí a zejména zdraví obyvatel. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je ve vztahu k VPS – 1 DL provedeno v rozporu s právními předpisy ČR, se schváleným zadáním územního plánu jakož i s územně analytickými podklady a je zatíženo zcela zásadními vadami. Přepřepočítání Vyhodnocení považují za nevyhnutelné.

Odůvodnění námitky č. III

Vyhodnocení je zcela nepřijatelné pro účely posuzování Konceptu na životní prostředí a udržitelný rozvoj z následujících důvodů:

1) Vyhodnocení je provedeno v rozporu s následujícími zákony:

- zákonem č. 258/2000 Sb. a nařízením vlády č. 148/2006 Sb.
- zákonem č. 100/2001 Sb.
- zákonem č. 183/2006 Sb.,

Byl porušen např. § 19 odst. 1 písm. m) zákona č. 183/2006 Sb., který vymezuje úkoly územního plánování takto:

vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů⁴⁾ před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak, Pod 4) je výslovně uveden odkaz na zákon č. 258/2000 Sb.

2) Vyhodnocení bylo provedeno v rozporu se schváleným zadáním územního plánu

Zadání územního plánu obsahuje požadavek: *Územní plán bude důsledně respektovat všechny limity a požadavky vycházející ze zvláštních předpisů, nebude-li v rámci řešení rozporů dohodnuto s dotčeným orgánem kompromisní řešení.*

Vzhledem k tomu, že nebyly vůbec posuzovány limity hluku dle zákona č. 258/2000 Sb., zadání územního plánu nebylo splněno.

3) Vyhodnocení nebylo provedeno v souladu s územně analytickými podklady

Problémem určeným v ÚAP k řešení je také *problém hygieny životního prostředí, zejména znečištění ovzduší a hluk z dopravy*. V územně analytických podkladech je současně jako hlavní ukazatel hlukové zátěže stanoven počet obyvatel zasažených nadlimitním nočním hlukem. Zpracovatel se ve vztahu k ÚAP s problémem hluku z dopravy vypořádal tak, že ukazatel počet obyvatel zasažených nadlimitním nočním hlukem se ve Vyhodnocení vůbec nepoužívá.

4) Další zásadní vady Vyhodnocení

a) Ve Vyhodnocení nejsou řešeny konstatované problémy s hlukem a ani nejsou navrhována příslušná opatření k jejich řešení.

b) Nesprávné hodnocení vlivu Konceptu na životní prostředí.

Jako pozitivní vliv konceptu je uvedeno *nižší podíl území s nadměrnou hlukovou zátěží oproti stávajícímu stavu*. Jedná se o zjevně nepravdivé tvrzení, plochy území s největším hlukovým zatížením na území Prahy rostou – viz graf na str. 17, přílohy č.4 Vyhodnocení. Masivní je zejména nárůst ploch zasažených výrazně vyššími hladinami hluku v oblasti Bohnic, Čimic a Dolních Chaběr.

c) Zpracovatel hodnotí na základě zcela nepodložených a nepravdivých předpokladů.

Vyhodnocení, str. 61, uvádí:

- ...z hlediska porovnání vůči platným hygienickým limitům lze předpokládat, že u zmíněných nově realizovaných staveb budou hygienické limity splněny v převážné části zasažených území po realizaci patřičných protihlukových opatření. Předpokládaný nárůst lze očekávat i v místech nových letových koridorů, železničních a tramvajových tratí. Avšak všechny tyto stavby mohou být uvedeny do trvalého provozu až na základě splnění hygienických limitů.

K tomuto hodnocení je nutno uvést, že se jedná o zcela nepodložené předpoklady zpracovatele, protože Vyhodnocení s hlukovými limity vůbec nepracuje, a v tomto směru tedy nelze činit žádné závěry, navíc zpracovatel podmiňuje uvedení staveb do trvalého provozu splněním hygienických limitů, ale nepromítá svůj požadavek do závazné části Konceptu a pomíjí fakt, že některé druhy hluku nelze technickými prostředky snížit pod hygienické limity,

d) Nesprávné vyhodnocení současných jevů

Vyhodnocení ohledně *hlukového pásma letiště Ruzyně* hodnotí významnost ovlivnění Konceptem takto:

nevýznamné nebo minimální ovlivnění Konceptem, hodnocení „0“

K tomuto hodnocení je nutno uvést:

-žádné území dotčené hlukem z letiště ani ochranné pásmo není v Konceptu uvedeno, nelze tedy na základě Konceptu jakkoli hodnotit rozsah ovlivnění,

-zdvojnásobení kapacity mezinárodního letiště (dvě plnohodnotné dráhy) situovaného v obydleném území nemůže mít nevýznamné nebo minimální dopady na ochranná hygienická pásma a zdraví

U hluku je hodnocena významnost ovlivnění Konceptem takto

nevýznamné nebo minimální ovlivnění Konceptem, hodnocení „0“

Vzhledem k tomu, že Koncept na území Prahy umísťuje mnoho dopravních staveb, např.

Pražský okruh s tranzitní dopravou, zvyšuje kapacitu mezinárodního letiště na dvojnásobek, nelze se s tímto hodnocením ztotožnit.

e) Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů hluku nebylo provedeno dle platných právních předpisů a neumožňuje posoudit Koncept z hlediska limitní hlukové zátěže obyvatel po realizaci Konceptu ani neumožňuje vymezit obyvatele ani území dotčená užíváním VPS. Užití jediného deskriptoru L_{dn} pro vyhodnocení Konceptu z hlediska hlukové situace je zcela zásadní vada:

-zpracovatel použil deskriptor L_{dn}, který není upraven právními předpisy ČR,

-zpracovatel použil deskriptor, který je neporovnatelný s uvedenými prahovými hodnotami pro hodnocení zdravotních rizik,

-zpracovatel použil deskriptor, který je neporovnatelný s hygienickými limity hluku podmiňujícími realizaci VPS,

-zpracovatel použil deskriptor použitelný pro hodnocení zdravotních rizik ze synergie hluku ve vztahu k území, nikoliv k obyvatelům Prahy - nelze z toho stanovit, zda se počet obyvatel zasažených hlukem po realizaci územního plánu změní a jak.

f) Zcela nevyhovující a nedostatečné hodnocení vlivů na zdraví včetně navrhovaných opatření.

g) Nesprávné zhodnocení zapracování cíle Státní politiky životního prostředí ČR.

Zahrnutí výstavby paralelní dráhy VPD 06R/24L a přestavby dráhového systému s neomezeným provozem do závazné části Konceptu hlukovou zátěž nesníží. U způsobu zapracování do ÚP je uveden výčet „strategických opatření k redukci nadměrného hluku“ dle akčního plánu LKPR z roku 2008. Jak tato opatření byla do Konceptu zapracována, není uvedeno a ani to nelze v Konceptu dohledat -

s výjimkou striktního požadavku na výstavbu paralelní dráhy v závazné části Konceptu a to bez jakéhokoliv omezení provozu(!).

h) Zcela nedostatečné a chybné hodnocení vlivů na zdraví obyvatel v kapitole A.10.

ch) Provedení vyhodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik Konceptu bez využití ukazatele *počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity hluku*.

i) Nesprávné hodnocení Vlivu na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území u VPS.

Další výrazný rozvoj leteckého provozu a s tím související akustické zatížení leteckým hlukem a z navazující dopravy hodnotí zpracovatel účinek jako $S = \text{snížení hrozeb}$

Vyhodnotit rozšíření letiště na neomezenou kapacitu jako snížení hrozeb pro hygienu životního prostředí je zcela nesmyslné, absurdní, zavádějící a nepravdivé tvrzení, protože:

- provoz na dráze 13/31 není třeba jakkoliv odklánět, dráha je pro běžný provoz blokována již nyní (AIP ČR, smlouvy s MČ Praha 6, platná územní rozhodnutí) – noční provoz je v podstatě vyloučen, v případě odstávek hlavní dráhy po dobu cca 1 měsíce podstatně omezen. Dráhu je možné používat pouze při nepříznivých klimatických podmínkách a na tom paralelní dráha nic nezmění,

- vliv hluku na zdraví se hodnotí z hlediska dlouhodobého působení a z tohoto pohledu nemůže být a není současný stav na dráze 13/31 největším zdravotním problémem leteckého hluku v okolí letiště v Ruzyni,

- zpracovatel uvádí absurdní argument, že je veřejně prospěšné zbavit velkou skupinu osob malé hlukové zátěže tím, že hlukovou zátěž přesune na menší skupinu obyvatel již nyní hlukem nadlimitně celoročně zatíženou a navíc tuto zátěž ještě do budoucna navýší. Toto je zcela absurdně prezentováno jako snížení hrozeb ...

- výstavba dráhy je podmiňována pouze připojením na kolejovou dopravu, úvahy o hygienických limitech nejsou žádným způsobem promítnuty do závazné části Konceptu, co si zpracovatel představuje pod pojmem zohledňovat a jak s tím po schválení ÚP naloží provozovatel není jasné,

- zpracovatel zlehčuje závažnost vlivu provozu tvrzením, že jde o částečnou přestavbu dráhového systému, což je nepravdivé tvrzení – jedná se o rozšíření dráhového systému letiště na minimálně dvojnásobnou kapacitu a naprosto zásadní změny v provozu letiště.

j) Nebyla konstatována ani vyřešena zjevná disproporce mezi ekonomickým a environmentálním pilířem v případě VPS – 1 DL

k) Nesprávný závěr posouzení VVURÚ u etapy E/33

m) V rámci Vyhodnocení nebyly vyhodnoceny vlivy obou navrhovaných VPS na evropsky významné lokality (EVL – Natura 2000)

n) Akustická studie má zásadní chyby:

- chybně stanovené deskriptory a ukazatele pro hodnocení akustické zátěže,

- zpracovatel předem vyloučil ze svého hodnocení územního plánu hlukové limity dle platných předpisů,

- znemožnil jakoukoliv identifikaci nadlimitních zdrojů hluku – starých i nových,

- nevytvořil podmínky pro hodnocení Konceptu ze strany orgánu ochrany veřejného zdraví,

- znemožnil jakoukoliv identifikaci území a obyvatel dotčených provozem staveb navrhovaných v územním plánu,

- přehlédl, že hlukový ukazatel L_{dn} evidentně nemůže sám o sobě splnit požadavky kladené na posouzení Konceptu

- zpracovatel se vůbec nezabývá nočním hlukem,

- žádným způsobem nevyhodnocuje L dle ukazatele v ÚAP,

-zpracovatel pomíjí skutečnost, že hodnotit z hlediska hodnocení zdravotních rizik hluk vztažený pouze na plochu území a hledat výhradně tímto způsobem kritická místa, je zcela nesmyslné a zbytečné.

Nedostatky Studie jsou patrné zejména v Kapitola 6, *Výsledky a vyhodnocení výpočtů*, kde chybí zejména nějaké reálné výsledky.

6) Nesprávné závěrečné stanovisko ve Vyhodnocení

Vzhledem k mnoha a často velmi závažným nedostatkům uvedených v předchozích bodech nelze souhlasit se souhlasným závěrečným stanoviskem Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území ke Konceptu. Řádné Vyhodnocení obou VPS nebylo v žádném případě provedeno.

V Praze dne 8. prosince 2009

Ing. Jaroslav Korf