

Magistrát hlavního města Prahy
Odbor územního plánu
Ing. Jitka Cvetlerová – ředitelka
Jungmannova 35/29
111 21 Praha 1

Praha, 8.12.2009

Věc: Připomínky ke Konceptu územního plánu hl.m. Prahy (dále jen Koncept) a k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen Vyhodnocení) ve vztahu k území MČ Dolní Chabry)

Zásadně nesouhlasíme s vymezením Silničního okruhu kolem Prahy (Pražský okruh) v koridoru vedeném v úseku Ruzyně – Březiněves přes zastavěné území či v jeho bezprostřední blízkosti a napříč chráněnými přírodními územími na severním okraji hl. Města. Silniční okruh kolem Prahy jakožto součást transevropské dálniční sítě TEN-T musí být veden mimo takto charakterizované území města!

Současně zásadně nesouhlasíme s novou paralelní leteckou drahou 06/R/24L letiště Ruzyně přiblíženou o cca 1,5 km ke středu města a jejím leteckým koridorem prakticky v ose severozápadního segmentu silničního okruhu.

Komentář ke Konceptu a Vyhodnocení, jejich závažné závady a nedostatky:

I. Nesplnění klíčových požadavků vyplývajících z Územně analytických podkladů (ÚAP)

Problémem hygieny životního prostředí konstatovaným v ÚAP jsou zejména hluk a kvalita ovzduší jako faktory s přímým vlivem na pohodu a zdraví obyvatel.

V ÚAP je např. uvedeno:

- Praha je nejvíce hlukem zatížený region, více než 500 000 obyvatel Prahy zasaženo nadlimitním nočním hlukem, hlavní zdroj hluku – doprava, konstatováno, že se letiště dostala do konfliktu s obytnou funkcí „*u letiště v Ruzyni, kde by neregulovaný růst jeho kapacity mohl svými negativními dopady determinovat městotvorné funkce a aktivity v celém severozápadním segmentu města a znemožnit tak proporcionální rozvoj hlavního města v tomto území.*“;
- jako ukazatel hlukové zátěže jednoznačně stanoven ukazatel „počet osob zasažených nadlimitním nočním hlukem“ (nejvíce zdraví nebezpečný hluk) a tento ukazatel je stanoven jako hlavní;
- znečištění ovzduší v Praze je jedním z největších v ČR;
- na znečištění ovzduší má největší podíl doprava;

Požizovatel navzdory výše uvedenému:

- umísťuje na území Prahy komunikace s masivní tranzitní dopravou;
- umísťuje na území Prahy dráhový systém letiště s neomezenou kapacitou (zcela pomíjí i fakt, že letecký hluk nelze technicky odstranit);

- Koncept ani jednotlivé záměry a VPS nejsou vůbec vyhodnoceny dle výše uvedeného hlavního ukazatele hlukové zátěže, Koncept s tímto ukazatelem zcela jednoznačně vůbec nepracuje;
 - pořizovatel naprosto nepracuje s oficiálními hlukovými limity a noční hluk vůbec nehodnotí.

Koncept je zpracován a vyhodnocen v přímém rozporu s požadavky obsaženými v ÚAP, záměry uvedené v Konceptu neodůvodněně zvyšují celkovou hlukovou a emisní zátěž na území Prahy. Počet osob zasažených nadlimitním nočním hlukem z těchto záměrů nebyl vůbec vyhodnocen.

U některých záměrů (zejména SOKP) je konstatováno porušování zákonných limitů znečištění ovzduší, a to bez jakýchkoliv závěrů a návrhů na opatření (variantní řešení)! Požadujeme přepracování Konceptu.

II. Koncept 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) Zadání schválené zastupitelstvem Prahy unesením č. 17/43 ze dne 29. 5. 2008 kromě jiného požaduje:

- respektovat a rozvíjet kulturní ahistorické hodnoty ba 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 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).

Pořizovatel konstatuje, že požadavky Zadání Koncept „*vesměs splňuje*“, nejsou uvedeny nesplněné požadavky ani důvody nesplnění. Takový závěr je nejasný, mlhavý a evidentně použitý s cílem obejít konstatování, že Zadání zcela evidentně splněno nebylo. Je dokonce nutno říci, že závěr pořizovatele je 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, Drahaňské údolí), rekreační oblasti;
- 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);
- 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;
- Koncept nenavrhuje rámec pro umístění záměru na rozšíření letiště Praha - Ruzyně (záměr dle přílohy 1 zák. 100/2001 Sb.). Podmínky uvedené v závazné části se buď nedotýkají dopadů záměru (kolejová doprava) nebo vedou zcela jednoznačně k diskriminaci části obyvatel a brání hledání přijatelných řešení (zásadní uzavření dráhy 13/31 v obou směrech).

Ve výše uvedených bodech Koncept je v rozporu se Zadáním, požadujeme přepracovat.

K výše uvedenému dodáváme ještě následující citace: „Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná. ...Lze proto jednoznačně hovořit o tom, že preferovaná varianta (pozn. varianta J; přes Suchdol a Dolní Chabry) 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. ...Oddělení ochrany lesa: ... lze souhlasit pouze s variantou Ss předložené dokumentace. Zákonem o lesích je les kvalifikován jako nenahraditelný prvek životního prostředí a jako národní bohatství.“ (Vyjádření České inspekce životního prostředí k dokumentaci EIA staveb 518 a 519 SOKP, 16.1.2001, č.j. 1/HI/10440/01)

V případě varianty J je nutné zdůraznit, že tato uvažovaná trasa zabírá jak lesy ochranné, tak lesy zvláštního určení. V případě lesů zvláštního určení se jedná o příměstské lesy s rekreační funkcí...lesy v tomto území plní nejen funkce rekreační, ale výrazně krajinnotvorné na vodohospodářské. ...Za podceněný též považujeme v případě varianty J vliv stavby na území přírodního parku Drahaň – Troja, kterým stavba prochází v délce cca 1600 m (přechod Drahaňského a Čimického údolí). Podotýkáme pouze, že trasa „Ss“ prochází přírodním parkem Dolní Povltaví v délce 400 m. Změna ve struktuře dotčených území je tedy řádově zcela odlišná.“ (Vyjádření odboru životního prostředí MHMP k dokumentaci EIA staveb 518 a 519 SOKP, 10.1.2001, č.j.MHMP-082378/OŽP/VI/2000/2001)

Pozn. Poslední zbývající lesy na okraji města tedy vykácíme a současně budeme hovořit o utopii nějakého zeleného pásu kolem Prahy?!? (Takový zelený pás je ostatně bez jakéhokoliv náznaku reálného řešení zmiňován vedením města už od 30. let minulého století.)

Plnění líbivých proklamací o harmonické vývoji Prahy v souladu s okolní přírodou v předložených dokumentacích jistě není třeba zvláště komentovat. Bez použití velice silných výrazů by to ani nebylo možné.

III. Koncept se odvolává na neschválené Zásady územního rozvoje města Prahy (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. Zásadní pochybení jsou následující:

- v Konceptu je na mnoha místech konstatován soulad se ZÚR, respektování ZÚR apod. a pořizovatel bez jakýchkoliv problémů např. uvádí, že ZÚR pouze nejsou zatím vydány, uvádí priority v ZÚR a jejich respektování, konstatuje splnění požadavků v ZÚR;
- Koncept se odvolává pouze na pracovní znění (!) Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, které prý mají „pouze orientační charakter“.

Konstatujeme:

Výše uvedená stavebním zákonem nadřazená územně plánovací dokumentace není schválena pro Hlavní město Prahu ani pro Středočeský kraj a odvolávat se na takovou dokumentaci při veřejném projednání je nepřipustné.

Požadujeme přerušení projednávání Konceptu do doby schválení ZÚR, aby bylo možné prověřit soulad s nadřazenou územně plánovací dokumentací

IV. Koncept je v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR a s Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady 1692/96ES

Dne 20.7.2009 schválila vláda ČR usnesením č. 929 „Politiku územního rozvoje 2008“ (PUR). 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). 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. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006). Nepřipustné 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.“

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). “

Pozn. V expertním posudku prof. Lehovce a kol., ČVUT, prosinec 2004 se k tomu říká: “...projektované uskupení dvouúrovňových tunelů a mostu je z provozního a uživatelského hlediska velmi nevhodné(na délce cca 3,2 km není možný přejezd mezi protisměrnými dopravními pásy)... “

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 zkršlováno.

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 severního okraje města je v rozporu se schválenou Politikou územního rozvoje 2008 a také v rozporu s Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady 1692/96ES.

Z výše uvedených důvodů požadujeme vyjmutí VPS č. 23/DK Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves včetně přivaděče Rybářka ze seznamu veřejně prospěšných staveb a z Konceptu ÚP hl.m. Prahy.

V. Chybí mostní propojení levého a pravého břehu Vltavy v oblasti Podbabý, Sedlce / Troji, Bohnic

V oblasti od mostu Barikádníků není na území hl.m. Prahy žádný most přes Vltavu, který umožnili dopravní spojení pro veřejnou a individuální dopravu. Toto spojení pro vnitroměstskou dopravu by výrazně pomohlo odlehčit dopravní zatížení např. v

Holešovicích. Dopravně se nabízí propojení kapacitních komunikací Roztocké na levém břehu a K Pazderkám na pravém břehu Vltavy.

Požadujeme dopracování Konceptu o variantní návržení mostního spojení levého a pravého břehu Vltavy v oblasti Podbaby, Sedlce / Troji, Bohnic

VI. Nedodrжуje se stanovisko 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:

„ 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 Řež, 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! Takto dořešenou doporučenou variantu Ss je možné jako realizovatelnou schválit v rámci ZUR Středočeského kraje.

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. Koridor SOKP dále nevytváří pro hospodárné nakládání s prostředky z veřejných rozpočtů (Vzhledem k mimořádné technické náročnosti se jedná o nejdražší variantu trasy.) Z uvedených důvodů není tento záměr v souladu s cíli a úkoly územního plánování, jak to požaduje § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona, neboť nerespektuje stanovisko EIA.

Z výše uvedených důvodů požadujeme respektování stanoviska EIA č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. dne 30. dubna 2002 a vyjmutí VPS č. 23/DK

Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves včetně přivaděče Rybářka ze seznamu veřejně prospěšných staveb a z Konceptu ÚP hl.m. Prahy.

VII) Požadujeme pro úsek SOKP Ruzyně - Březiněves dodržování hygienických hlukových limitů a limitů znečištění ovzduší ve svém zastavěném území

Limity jsou již nyní v některých ukazatelích podle všeho překračovány nebo se blíží hygienickým limitům. Vymezení koridoru pro transevropskou komunikaci systému TEN-T resp. provoz na této komunikaci (odhadovaná zátěž cca 100 tisíc vozidel, z toho cca 25% těžká kamiónová vozidla!) a uvažovaný letecký koridor paralelní VPD dále zásadně zhorší stav životního prostředí na dotčeném území do takové míry, že budou s jistotou překračovány hygienické limity (např. PM10, NOx, hluk, PM_{2,5} – limity zatím v návrhu). To jednoznačně vyplývá i z Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. V krajně složité situaci by se ocitla městská část Dolní Chabry. Většina její souvislé zástavby je totiž situována v údolí na vstupu do přírodního parku Drahaň – Trója, což představuje cca 1800 obyvatel. V r. 2005 Úřad MČ Praha 8 k tzv. jižní variantě SOKP nad jihozápadní částí Dolních Chabí vyhlásil stavební uzávěru pro Čimický sběrač. Tento sběrač kopíruje novou komunikaci, která má být podle ÚP hl. m. Prahy místní komunikací pro budoucí bytovou zástavbu v jihozápadní části Dolních Chabí. V důsledku toho bude v jižní variantě SOKP většina souvislé zástavby obklopena na jihozápadě výše položeným Čimickým sběračem, na západě výše položenou křižovatkou Čimická x Spořická x Čimický přivaděč, na severozápadě a severu výše položeným SOKP, který nebude zakryt a na východě již existuje a vůči tomuto území je také výše položena ulice Ústecká, která do PPR pokračuje jako sil. II/608 a bude sloužit jako společný přivaděč z I/9 a II/608 na PO. V konečném důsledku bude MČ Dolní Chabry, ležící ve stávajícím příletovém koridoru, ze všech světových stran bezprostředně obklopena výše položenými komunikacemi s masivním dopravním zatížením bez jakéhokoliv přístupu čerstvého vzduchu. Zde zdůrazňujeme, že dne 21.5.2008 schválily Evropský Parlament a Rada Směrnicí č. 2008/50/ES platnou od 1.1.2010 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu. Požadujeme, aby Koncept byl posouzen na základě této Směrnice.

VIII. Změny současného územního plánu

Souběžně s projednáváním Konceptu je paralelně vedeno řízení ohledně celoměstsky významných změn územního plánu, které zahrnují i stavby a záměry řešené Konceptem, přestože se jedná o stavby, jejichž realizace se předpokládá v časovém horizontu kolem roku 2015, tedy v době platnosti nového územního plánu. Nejedná se tedy v tomto případě o časové důvody (např. letiště) a navíc se zdvojují náklady na dokumentaci i na posouzení vlivu těchto staveb na udržitelný rozvoj. Pořizovatel předpokládá jakési následné zapracování schválených změn zřejmě do návrhu územního plánu. Jedná se o značně pochybný záměr, protože změny se váží k původnímu plánu, nikoli k novému. Zadání územního plánu bylo navíc schváleno dříve než zadání celoměstsky významných změn a pořizovatel zcela bezdůvodně a nesmyslně zdvojlil v řadě případů územně plánovací proces a zcela zneprůhlednil proces územního plánování, dotčení obyvatelé jsou nuceni k účasti ve dvou řízeních ve stejné věci.

Vzhledem k evidentnímu plýtvání veřejnými prostředky a matení občanů při projednávání Konceptu požadujeme omezit celoměstsky významné změny na opravdu nezbytně nutné případy.

IX. Veřejně prospěšné stavby (VPS)

IX/1. Omezení práva na podání námítky ke Konceptu v důsledku chybného vyznačení VPS

Součástí Konceptu je návrh veřejně prospěšných staveb, pro které dle ustanovení § 170 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb. platí: *Práva k pozemkům a stavbám, potřebná pro uskutečnění staveb nebo jiných veřejně prospěšných opatření podle tohoto zákona, lze odejmout nebo omezit, jsou-li vymezeny ve vydané územně plánovací dokumentaci a jde-li o*

a) veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel.

Dle § 48 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. *...mohou vlastníci pozemků a staveb dotčených návrhem veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření a zastavitelných ploch a zástupce veřejnosti uplatnit své námítky. K později uplatněným připomínkám a námítkám se nepřihlíží.*

Závazná část Konceptu, odůvodnění Konceptu ani Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj (Vyhodnocení) však neobsahují v textu ani ve výkresech žádnou informaci o tom, jaké území bude řádným užíváním těchto veřejně prospěšných staveb dotčeno.

Tuto skutečnost potvrzuje i text odůvodnění Konceptu, str. 219:

- ... výčet dotčených pozemků včetně čísel parcelních a katastrálních území není v Konceptu zpracován...
- ... nejsou zvláště vyznačeny pozemky dotčené veřejně prospěšnými stavbami ... z obavy ze znehodnocení ...

Je přitom nesporné, že dopravní stavby (např. letiště a Pražský okruh), zařazené do veřejně prospěšných staveb (dále také VPS), nelze řádně užívat, aniž by jejich řádné užívání omezovalo 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 osob případně dotčených řádným užíváním VPS navrhovaných v Konceptu je Vyhodnocení, které by mělo dotčená území identifikovat a poskytnout podklady pro Koncept,
- Vyhodnocení nebylo provedeno v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., zákonem č. 100/2001 Sb., stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. (viz bod VI.), ve vyhodnocení se výslovně nepracuje se zákonnými limity pro umístění staveb, bez řádně provedeného Vyhodnocení není ani pořizovatel na základě konkrétního dotazu schopen z předložené dokumentace identifikovat obyvatele Prahy dotčené VPS,
- Vyhodnocení navrhovaných VPS z hlediska některých limitů, rozhodujících například pro zřízení ochranných hygienických pásem, dokumentace neobsahuje, dle ustanovení stavebního zákona i dle vyjádření Ministerstva životního prostředí se Vyhodnocení k návrhu územního plánu již znovu nezpracovává,
- pořizovatel nemůže mít žádný objektivní důvod, aby výčet pozemků dotčených VPS neuvedl již v Konceptu, jestliže to navíc jednoznačně

požaduje i zadání a tento výčet může být významným faktorem i pro rozhodování o variantách (pokud jsou vůbec varianty navrhovány), nebude možné vlastníky nemovitostí dotčené VPS identifikovat ani v návrhu územního plánu a při jeho projednávání bez přepracování Vyhodnocení, Konceptu jako celku a předložení Konceptu k novému projednání veřejnosti.

Je nesporné, že v důsledku nevyznačení území dotčených řádným užíváním VPS, je řádově desetitisícům obyvatel zatajeno, že jsou dotčeni veřejně prospěšnou stavbou s možností následného vyvlastnění majetku, snížením hodnoty majetku a zejména s ohrožením na zdraví. Tito obyvatelé Prahy tak z Konceptu nezískají informaci o dotčení veřejně prospěšnou stavbou a o možnosti formou námítky hájit svá základní práva – právo na ochranu zdraví a právo na ochranu majetku. Toto ve svém důsledku znamená, že jim jsou jejich práva zcela nezákonně odepřena.

Nedostatečně zpracovaná dokumentace neumožňuje v Konceptu ani v návrhu územního plánu identifikovat osoby dotčené VPS. I z tohoto důvodu je nutné přepracování Konceptu včetně Vyhodnocení v souladu se Zadáním i zákony.

IX/2. Neuvedeny podmínky realizace veřejně prospěšných staveb

Ve Vyhodnocení jsou i přes dále uvedené zásadní nedostatky uvedeny dílčí předpoklady, za kterých bylo prováděno posouzení vlivů na udržitelný rozvoj a za kterých se zpracovatel Vyhodnocení vyjádřil ke Konceptu tak, jak se vyjádřil. Tyto vymezující předpoklady a podmínky však nebyly žádným způsobem promítnuty do závazné části Konceptu, přestože zpracovatelé několikrát deklarovali vzájemnou interakci mezi řešitelskými týmy. Navíc v závěrech Vyhodnocení nejsou žádné omezující podmínky pro následný návrh územního plánu požadovány. Tento zásadní nedostatek je patrný v případě rozšíření letiště Praha – Ruzyně, kde:

- pořizovatel nezná předpokládanou kapacitu letiště, rozsah rozšíření letiště, budoucí provoz a charakter přepravy na letišti není zřejmý ani ze Zadání,
- záměr není hodnocen z dlouhodobého pohledu,
- omezení provozu např. v chybně zpracovaných akčních plánech jsou nezávazná, žádné limity neobsahují,
- negativní dopady leteckého provozu jsou trvalé a technickými prostředky neodstranitelné,

Žádná z podstatných podmínek, za kterých zpracovatel provedl Vyhodnocení, se nestala součástí závazné části konceptu. To je zásadním pochybením pořizovatele. Úvahy pořizovatele v odůvodnění i naznačené předpoklady ve Vyhodnocení jsou pro další stupně územní dokumentace zcela nezávazné a proto se Vyhodnocení např. ve vztahu k záměru na rozšíření letiště stalo bezcenným. Pořizovatel si pouze ve spolupráci s provozovatelem letiště stanovil nějaké nezávazné vstupní předpoklady pro využití drah a nárůst provozu, které nějak vyhodnotil z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj a bez promítnutí do závazné části nebo požadavků na zapracování prohlásil, že je vše v pořádku. V podstatě je to nemravný a nezákonný pokus o legitimizaci neomezeného provozu letiště ve dne i v noci.

Vyhodnocení bez uvedení požadovaných nebo posuzovaných limitních parametrů provozu rozšířeného Letiště Ruzyně v závazné části Konceptu je nesprávné, je nutno stanovit limity pro provoz letiště. Až na základě jejich znalosti lze provést

Vyhodnocení a rozhodovat o podmínkách využití území v okolí letiště Ruzyně. Z výše uvedených důvodů požadujeme přepracování Konceptu včetně Vyhodnocení.

IX/3. Neodůvodnění VPS

V Konceptu chybí řádné odůvodnění vymezení veřejně prospěšných staveb. Zejména u dopravních staveb, které ve svém okolí generují hluk a další negativní dopady, je nezbytně nutné zdůvodnit, proč jsou umístovány právě na území Prahy.

V celém Konceptu chybí jakékoliv zdůvodnění, proč se na území Prahy, které je nejvíce hlukem zasaženou oblastí v celé ČR, umísťují např. tyto VPS které přinášejí další hluk:

- nově navrhované části Pražského okruhu (součást sítě TEN –T), které budou převádět masivní tranzitní nákladní i osobní přepravu mezi jednotlivými dálnicemi;
- výstavba paralelní dráhy VPD 06R/24L s neomezenou kapacitou dráhového systému blíže k centru Prahy, s osou dráhy nad zastavěným územím, a proč, v jakém zájmu vznikají následující závažné a v budoucnu již neřešitelné problémy:
- vedení Pražského okruhu a 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 do jednoho obydleného území;
- Koncept akceptuje neomezené navýšení leteckého provozu a dokonce požaduje maximální koncentraci leteckého provozu do jednoho obydleného území v ose VPD. Koncept v závazné části přímo brání rozložení hlukové zátěže z leteckého provozu, resp. chrání jen jednu skupinu obyvatel hl.m. Prahy a nasměrovává hlukovou zátěž na druhou skupinu obyvatel.

Užívání v Konceptu zanesených VPS by prokazatelně zasahovalo svými negativními vlivy do chráněných přírodních oblastí, obytných území, ohrožovalo tak životní prostředí, zdraví obyvatel. Bez náležitého zdůvodnění je jejich označení jako VPS proto naprosto nepřijatelné a nezákonné, viz § 19 odst. 1 písm. c) zákona 183/2006 Sb., který stanoví úkoly územního plánování takto:

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, ...,

V Konceptu není v případě VPS, jmenovitě severozápadní segmentu SOKP a paralelní VPD vůbec uvedeno, jaký veřejný zájem dle názoru pořizovatele převažuje nad veřejným zájmem na ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

Nelze souhlasit se stávajícím vymezením VPS bez řádného zdůvodnění a vyhodnocení, požadujeme vyřazení stavby 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves a stavby VPS 1/DL - nová paralelní VPD 06R/24L a úprava dráhového systému letiště Ruzyně ze seznamu veřejně prospěšných staveb.

X. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Vyhodnocení)

Vyhodnocení je vypracováno v rozporu s právními předpisy ČR, se schváleným zadáním územního plánu jakož i s územně analytickými podklady a je zatíženo zcela

zásadními vadami. Vyhodnocení jako celek je provedeno chybně a pro účely posuzování územního plánu je zcela nepřijatelné z následujících důvodů:

X/1. Vyhodnocení není provedeno v souladu s následujícími zákony:

a) zákonem č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a nařízením vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Akustická studie a hodnocení hlukové zátěže obyvatel je provedeno v deskriptoru, který není uveden v předpisech ČR ani ve směrnici EU pro hodnocení hluku, tedy v deskriptoru, pro který nejsou v ČR stanoveny hygienické limity hluku. Orgány ochrany veřejného zdraví tak nejsou schopny na základě předložené dokumentace posoudit, zda jsou splněny zákonné požadavky na ochranu veřejného zdraví a obyvatelé v okolí dopravních staveb nemohou posoudit, zda budou dotčeni hlukem nad rámec stanovený zákonem.

b) Vzhledem k tomu, že posouzení vlivu hluku na zdraví obyvatel nebylo provedeno v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb. a nařízením vlády č. 148/2006 Sb., je VVURÚ v rozporu i s dalšími zákony, a to

- zákonem č. 100/2001 Sb.

Byl porušen § 2 zákona 100/2001 Sb., který vymezuje rozsah posuzování takto:

Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy ²⁾ a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Pod 2) je výslovně uveden odkaz na zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví.

- zákonem č. 183/2006 Sb.,

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

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

Vyhodnocení není provedeno v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., nařízením vlády č. 148/2006 Sb., zákonem č. 183/2006 Sb. a zákonem č. 100/2001 Sb.

Požadujeme přepracování Vyhodnocení.

X/2. Vyhodnocení nebylo provedeno v souladu se schváleným zadáním územního plánu

Zadání územního plánu obsahuje v části požadavky na územní plán bod II/h), kde je uvedeno: *Další požadavky vyplývající ze zvláštních právních předpisů (například požadavky na ochranu životního prostředí, veřejného zdraví, civilní ochrany, obrany a bezpečnosti státu, ochrany ložisek nerostných surovin, geologické stavby území, ochrany před povodněmi a jinými rizikovými přírodními jevy):*

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. Bylo konstatováno a bez dalšího

akceptováno porušování zákonných hygienických limitů znečištění ovzduší podél severozápadního segmentu SOKP.

Vyhodnocení nebylo provedeno v souladu se schváleným zadáním územního plánu. Požadujeme přepracování Vyhodnocení.

X/3. Vyhodnocení nebylo provedeno v souladu s územně analytickými podklady

Vyhodnocení na str. 156 uvádí kapitolu C. *Vyhodnocení vlivů konceptu. ... podle vybraných sledovaných jevů v územně analytických podkladech (ÚAP)*

Kapitola v rozsahu cca 1 str. obsahuje téměř výhradně popis ÚAP, jevů a úkolů k řešení v rámci Konceptu a závěrečnou frázi o tom, že většina jevů a problémů zjištěných v rámci ÚAP byla zohledněna, řešena, ... Kapitola ale žádné hodnocení vybraných jevů neobsahuje.

Problémem určeným v ÚAP k řešení jsou také:

- *problémy 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 takto:

- ukazatel počet obyvatel zasažených nadlimitním nočním hlukem se ve Vyhodnocení vůbec nepoužívá,
- Vyhodnocení nepracuje z hlediska hodnocení akustické zátěže s počty obyvatel, ale výhradně pouze s plochami území,
- Stav nočního hluku ani hodnocení Konceptu z hlediska vývoje nočního hluku není provedeno,
- Přes tři výše uvedená fakta navrhuje zpracovatel počet obyvatel zasažených nadlimitním nočním hlukem jako ukazatel pro vyhodnocování realizace územního plánu ...?!

Vyhodnocení nebylo provedeno v souladu s územně analytickými podklady.

X/4. Další zásadní vady Vyhodnocení

a) Vyhodnocení konstatuje např. následující současné hlukové problémy (str. 46):

- *Praha je nejzatíženější region v celé ČR*
- *Hluková zátěž je jedním z nejzávažnějších faktorů působících negativně na zdravotní stav obyvatel,*
- *Letiště se dostala do přímého kontaktu a konfliktu ...zejména pak s funkcí obytnou,*
- *Neregulovaný růst kapacity letiště v Ruzyni by mohl svými negativními dopady determinovat ostatní městotvorné funkce v celém severozápadním segmentu města a znemožnit proporcionální rozvoj,*
- *Dochází k překračování hlukových limitů dle zák. 258/2006 Sb.*

Zpracovatel si je tedy plně vědom uvedených problémů, ale ve Vyhodnocení na ně v metodice reaguje takto:

- nepožaduje žádná omezení letecké dopravy v závazné části Konceptu,
- nepracuje ve vyhodnocení s limity hluku,
- nevymezuje území dotčená nadlimitním hlukem z dopravy (ani stávající ani po realizaci územního plánu),
- Vyhodnocení neobsahuje rozdílovou hlukovou mapu, která by umožnila srovnat současný stav a stav po realizaci územního plánu ,
- bez povšimnutí ponechává nárůst území s nejvyššími hladinami hluku.

Zpracovatel účelově volí chybnou metodiku vyhodnocení hluku tak, aby případné problémy neobjevil nebo alespoň nebyl nucen řešit.

b) Vyhodnocení, str. 57, A.3 Charakteristiky životního prostředí, Vlivy na zdraví obyvatel
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

Nesprávné hodnocení vlivu Konceptu na životní prostředí.

c) Vyhodnocení, str. 61, A.4 Současné problémy životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, Vyhodnocení problémů, část přetrvávající hluková zátěž, kde je konstatováno:

- *...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:

- jedná se o zcela nepodložené předpoklady zpracovatele, protože Vyhodnocení s hlukovými limity vůbec nepracuje, a v tomto směru tedy nelze činit žádné závěry,
- zpracovatel odkazuje na blíže nespecifikovaná území zasažená hlukem, která nejsou nikde uvedena,
- zpracovatel odkazuje na nové koridory, které nejsou uvedeny,
- zpracovatel podmiňuje uvedení do trvalého provozu splněním hygienických limitů, ale nepromítá svůj požadavek do závazné části Konceptu,
- zpracovatel pomíjí fakt, že některé druhy hluku nelze technickými prostředky snížit pod hygienické limity,
- hodnocení Konceptu z hlediska počtu osob zasažených nadlimitním nočním hlukem zcela chybí,
- Vyhodnocení neposuzuje splnění hygienických limitů ani u VPS

Zpracovatel uvádí zcela nepodložená a nepravdivá tvrzení a podmiňuje realizaci některých staveb požadavky (i nesplnitelnými), které však už nepromítá do závěrů hodnocení ani do závazné části Konceptu.

d) Vyhodnocení, str. 67, A.4 Současné problémy životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, Vyhodnocení současných jevů,

část Ochranné hlukové pásmo letiště Ruzyně, kde je konstatováno:

- *připravuje se k pojednání úprava stávajícího ochranného hlukového pásma ,*
- *je zde jednoznačně konstatováno 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,

-zdravý rozum ale říká, že zdvojnásobení kapacity mezinárodního letiště (dvě plnohodnotné dráhy) situovaného v obydleném území nemůže mít *nevýznamné nebo minimální dopady* na ochranná hygienická pásma,

část Údaje o hluku ve městě

- obsahuje pouze odkaz na akustickou studii
- *konstatováno 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:

Zcela zřejmá je nesmyslnost tohoto hodnocení i z grafu na str. 17, přílohy 4 – dochází ke zvýšení ploch zasažených nejvyššími hladinami hluku. Zpracovatel toto absolutně ignoruje, navíc neprovedl srovnání stavu k roku 2007 a stavu po naplnění územního plánu, přesto bez podkladů hodnotí *nevýznamné nebo minimální ovlivnění Konceptem*.

Uvedená hodnocení v kapitole A.4 jsou nepodložená, nesmyslná, nereflktují ani skutečnosti obsažené ve vyhodnocení a jsou věcně nesprávná.

e) Vyhodnocení, str. 95, A.5 Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů ...část Vlivy na fyzikální faktory:

- akustické posouzení má charakter strategického dokumentu
- hodnotí se všechny hluky z dopravy, použit Ldn
- stanoven procentní podíl obyvatel v jednotlivých pásmech
- opakuje se text z A.4

Uvedena nepřesná a nepravdivá tvrzení:

- informace o strategickém charakteru akustického posouzení je mylná, Vyhodnocení včetně akustického posouzení je dokument jasně definovaný zák. 183/2006 Sb. a zák. 100/2001 Sb. a určený pro účely posuzování vlivů na udržitelný rozvoj území v rámci územně plánovací dokumentace, v tomto případě Konceptu. Také na základě Vyhodnocení bude přijato zastupitelstvem opatření obecné povahy, které mezi jiným definitivně rozhodne o veřejně prospěšných stavbách,
- procentní podíl obyvatel v jednotlivých pásmech nebyl ve Vyhodnocení nalezen,
- deskriptor Ldn legislativa ČR nezná

Vyhodnocení uvádí veřejnost v omyl, snižuje význam hodnocení a používá nesprávný deskriptor.

f) Vyhodnocení, str. 99, A.5 Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů ...část Vlivy na zdraví obyvatel – hluk:

- velmi precizně popsán vliv na zdraví obyvatel,
- uvedeny **Prahové hodnoty prokázaných nepříznivých účinků v deskriptoru Laeq** odděleně pro noc a den, ,
- **veškerá hodnocení však provedena v deskriptoru Ldn** vztaženém k území, nikoliv k obyvatelům,
- konstatován nárůst ploch zasažených Ldn 55 dB a větším,
- zpracovatel nezkoumal stav s protihlukovými opatřeními ani jejich účinnost.

Užití jediného deskriptoru pro vyhodnocení Konceptu z hlediska hlukové situace je zcela zásadní vada:

- 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 navrhovaných staveb včetně 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,
 - bez znalosti zátěže území od jednotlivých druhů dopravy v deskriptorech dle platné legislativy je deskriptor Ldn nepoužitelný pro posuzování vlivů na zdraví obyvatel i pro rozhodování v rámci územně plánovací dokumentace. Lze jej maximálně považovat za zcela nezávazný možný indikátor problémů vyplývajících ze synergie hluků z jednotlivých druhů dopravy s cílem eliminovat v rámci možností kumulaci hluku. Ani v tomto směru však s tímto ukazatelem nebylo ve vyhodnocení pracováno.

Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů nebylo provedeno dle platných předpisů a neumožňuje posoudit Koncept z hlediska hlukové zátěže obyvatel po realizaci Konceptu a neumožňuje v žádném případě vymezit obyvatele ani území dotčené užíváním VPS.

g) Vyhodnocení, str. 120, A.6.2. Metoda hodnocení vlivů ÚP hl.m.Prahy na zdraví obyvatel: Zpracovatel konstatuje:

- *zhodnocení zdravotních rizik bylo provedeno v souladu se zákonem 258/2000 Sb.*

Jedná se o nepravdivé tvrzení a to z těchto důvodů:

- zhodnocení zdravotních rizik ve vztahu k obyvatelům Prahy nebylo provedeno, Vyhodnocení ani přílohy neobsahují žádný údaj o počtu osob hlukem obtěžovaných, rušených, ohrožených na zdraví,
- zpracovatel vztahuje ukazatel zdravotních rizik Ldn výhradně k plochám území, nikoliv k obyvatelům což je zcela absurdní a nesprávné,
- vyhodnocení hluku ve vztahu k dotčení území v okolí dopravních staveb dle zák. 258/2000 Sb. a nař. vlády 148/2006 Sb. nebylo prokazatelně provedeno, přestože je odkazů ve vyhodnocení nespočet.

Nebylo provedeno vyhodnocení dle zák. 258/2000 Sb. a nař. vlády 148/2006 Sb., hodnocení zdravotních rizik je neúplné, požadujeme dopracovat Vyhodnocení

h) Vyhodnocení, str. 126, A.7 Popis opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů, část *Vliv na obyvatelstvo - vyhodnocení zdravotních rizik:*

- v případě umístění staveb a činností, které by mohly mít významný negativní vliv na zdraví obyvatel, zpracovat autorizované hodnocení zdravotních rizik,
- v případě prokázání rizik přijmout technická a organizační opatření

K uvedeným alibistickým „opatřením“, která nejsou opatření, je nutné uvést:

- předmětem Vyhodnocení zpracovaného autorizovanými osobami je i často deklarované hodnocení zdravotních rizik,
- do území jsou invariantně umístěny stavby s neodstranitelnými zdroji hluku, sám zpracovatel na několika místech Vyhodnocení připouští překročení hygienických limitů hluku a emisí u VPS, přesto evidentně nejsou zdravotní rizika ani u VPS zhodnocena,
- zpracovatel vyvinul maximální úsilí, aby žádné negativní vlivy neobjevil, podstatě je ani nehledal a díky použité metodice mimo rámec zákona 258/2000 Sb. ani objevit nemohl.

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

i) Vyhodnocení, str. 131, A.8. Zhodnocení zapracování vnitrostátních cílů ochrany ... část
Státní politika životního prostředí ČR bod 27:

Cíl:

Podporovat realizaci opatření k redukci nadměrného hluku, vymezení OHP ... s cílem eliminovat či kompenzovat vliv leteckého provozu na okolí.

U způsobu zapracování do ÚP je uveden výčet strategických opatření k redukci nadměrného hluku dle akčního plánu LKPR z roku 2008 na snižování hluku. 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(!).

Kromě tohoto nedostatku je třeba uvést i nedostatky a chyby akčního plánu, které byly údajně zapracovány do Konceptu:

Akční plán LKPR (AP LKPR) byl vypracován na základě strategických hlukových map vypracovaných v rozporu s právními předpisy. Letiště v Ruzyni je dle platné legislativy součástí aglomerace Praha, samostatná hluková mapa a akční plán letiště neměl při dodržení předpisů ČR vůbec vzniknout – letiště je součástí aglomerace a mělo být řešeno v rámci příslušných dokumentů aglomerace. (letiště se ale zřejmě lépe rozšiřuje mimo aglomeraci, která má problém s hlukem ...) K jednotlivým opatřením v AP LKPR:

dořešení infrastruktury letiště Praha - Ruzyně

Opatření spočívá ve výstavbě paralelní dráhy VPD 06R/24L spojené s neomezeným zvýšením leteckého provozu. Důvody pro toto „opatření“ se opírají o zjevnou nepravdu, že se touto dráhou odstraní největší zdravotní problém v okolí letiště – ohrožení zdraví obyvatel centrálních oblastí Prahy. Obyvatelům okolí dráhy 13/31 to sice částečně pomůže, ale za cenu přesunutí těchto letů nad jiné oblasti již nyní zatížené hlukem z leteckého provozu cca 7 x více a navíc se ještě navýší celkový počet letadel prakticky na neomezené množství.

Hygienici jednoznačně potvrzují, že negativní dopad má dlouhodobé působení hluku – na dráze 13/31 je méně než 10 % pohybů, nad Prahou je plný denní provoz pouze cca 4 týdny za rok, noční provoz je na této dráze prakticky vyloučen s výjimkou kritických situací a nepříznivých povětrnostních podmínek. Na drahách 06/24 má probíhat neomezený noční i denní provoz, který se bude nadále zvyšovat – Koncept ani žádný jiný nástroj územně plánovací dokumentace nyní nepožaduje žádné omezení provozu a to ani v noci, navíc Hlavní město Praha prokazatelně neví, jaký je maximální rozsah leteckého provozu na letišti.

Další argument přisuzující výstavbě nové dráhy pozitivní vliv - nedostatečná kapacita brání dodržovat letové tratě, musí se létat mimo osy dráhového systému. Tento argument by byl správný jen a pouze tehdy, pokud by pod těmito „optimálními tratěmi“ nebylo obydlené území. Bohužel i okolí 06/24 je obydlené a koncentrace všech letů do osy je to nejhorší možné řešení.

snížení počtu pohybů pod 5%

Není v závazné části Konceptu. V akčních plánech je sice uvedeno, že je to „žádoucí“, avšak v posledních letech noční provoz neustále narůstá až na nynějších cca 11%.

- *kontrola hlukových zón a dodržování letových koridorů*

Dodržování letových koridorů v zastavěném území spojené s navyšováním provozu nejen neochrání obyvatele pod koridorem, ale naopak jim zdraví poškodí a to mnohem více (viz výše)

- *preferenze méně hlučných letadel ekonomickými nástroji*

Výsledkem je při současné legislativě větší počet o malinko méně hlučných letadel, výsledné hladiny hluku zůstávají stejné, pouze provozovatel letiště má větší tržby. Ekonomické nástroje spočívají v hlukových poplatcích, které ale byly od roku 2008 významně sníženy a hladiny hluku v noci stále narůstají.

- *zvukoizolační opatření*

Ani absolutní vzduchotěsné uzavření oken (což jsou veškerá zvukoizolační opatření) bez možnosti větrání nezajistí v noci klidný spánek (max. hladiny hluku cca 80dB, útlum oken ale max. cca 37 dB)

- *prohloubení komunikace s veřejností*

Spočívá především v matení a dezorientaci obyvatel mediální masáží v souvislosti s výstavbou dráhy namísto otevřené informovanosti, dialogu a hledání přijatelných řešení. Další rozsáhlou oblastí komunikace je vysvětlování, proč nejsou dodržovány podmínky platných územních rozhodnutí o zřízení stávajícího OHPL.

Dále je uvedeno, že „*předpokladem realizace nové paralelní dráhy letiště Ruzyně VPD 06R/24L je stanovení nového ochranného pásma*“ což má být provedeno v podrobnější dokumentaci.

Koncept nestanovuje podmínky pro provoz, který způsobí zásahy do zdraví a majetku obyvatel, přestože jde o projednávání veřejné prospěšnosti stavby paralelní dráhy.

Cíl Státní politiky životního prostředí ČR není splněn (a splněn být ani nemůže) zahrnutím výstavby paralelní dráhy VPD 06R/24L a přestavbou dráhového systému s neomezeným provozem do závazné části Konceptu. Případné akceptování nezávazných opatření uvedených v AP LKPR by stávající stav životního prostředí v okolí hlavní dráhy podstatně zhoršilo.

j) Vyhodnocení, str. 136, A.8. Zhodnocení zapracování vnitrostátních cílů ochrany ŽP - část Zdraví obyvatelstva

- odkaz na kapitolu A.5, kde zapracování i celkové zhodnocení vlivu např. hluku na zdraví obyvatel chybí, pouze přehled faktorů, variant, ...

k) Vyhodnocení, , A.10 Netechnické shrnutí ,

Str. 144, část *Vliv na akustickou situaci*:

- opakován text z předchozích kapitol,
- opět předpoklad dodržení hygienických limitů bez přiložení příslušných podkladů,
- není vyhodnocen dopad nárůstu území s největší hlukovou zátěží,
- není vyloučeno ani doloženo, že se nevytvoří další oblasti s obyvateli zasaženými nadlimitním hlukem, (přestože k tomu Koncept vytváří podmínky), nestanovuje omezení ani kompenzace, ...

Str. 145, část *Vlivy na zdraví obyvatel*

- konstatováno, že z hlediska vlivu na zdraví jsou významné hluk a znečištění ovzduší a že výchozími podklady jsou odborné studie - Akustická a Rozptylová

Nic dalšího k tomu zpracovatel nedodává, z hlediska netechnického shrnutí je text o 3 řádcích nejkratší v celé kapitole a je zcela bezcenný.

Zcela nedostatečné a chybné hodnocení vlivů na zdraví obyvatel v celém Vyhodnocení a v kapitole A.10 zejména.

l) Vyhodnocení, str. 138 Návrh ukazatelů pro sledování vlivu Konceptu

část *Snížení hlukové zátěže*

- *počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity hluku*

Vyhodnocení ani Koncept jako celek s tímto ukazatelem nikterak nepracuje, nepoužívá jej pro jakékoliv závěry nebo hodnocení, ve Vyhodnocení se tento ukazatel kromě této kapitoly nevyskytuje, přestože se jedná z hlediska hodnocení vlivu hluku na zdraví o klíčový ukazatel, označený v ÚAP 2008 jako hlavní.

Provedení vyhodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik Konceptu bez využití ukazatele „počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity hluku“ je nesprávné.

m) Vyhodnocení, str. 159, D.I. Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území

Závěry SWOT analýzy, část 3. Hygiena životního prostředí,

současně stejný text na str. 242, F.II. Vliv na eliminaci hrozeb – Hygiena životního prostředí:

Další výrazný rozvoj leteckého provozu a s tím související akustické zatížení leteckým hlukem a z navazující dopravy

Hodnocení účinku: *S = snížení hrozeb*

Komentář:

Letiště Ruzyně je potvrzeno jako nejvýznamnější letiště celostátního významu s předpokládanou částečnou přestavbou jeho dráhového systému tak, aby bylo možné při vyšších nárocích na přepravu odklonit provoz mimo silně urbanizované oblasti města. Výstavba nové paralelní dráhy je v územním plánu nově podmíněna realizací kolejového propojení letiště Ruzyně s centrem Prahy. Provoz letiště musí zohledňovat hygienické limity, které budou ve vzájemném souladu s životem města a jeho rozvojem.

K tomu:

Vyhodnotit rozšíření letiště na neomezenou kapacitu jako snížení hrozeb pro hygienu životního prostředí je zcela nesmyslné, absurdní, zavádějící a nepravdivé tvrzení, které dokládá neznalost zpracovatele se současným stavem provozu i s postupy při hodnocení zdravotních rizik:

- 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 ...
- výstavbu dráhy podmiňuje pouze připojením na kolejovou dopravu, úvahy o hygienických limitech nejsou žádným způsobem promítnuty do závazné části konceptu ÚP, 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.

S tvrzením ve Vyhodnocení na str. 159, že navržením výstavby paralelní dráhy VPD 06R/24L v Konceptu dojde ke snížení hrozeb pro hygienu životního prostředí nelze souhlasit.

n) Vyhodnocení, str.233. F Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí

F.I Disproporce pilířů udržitelného rozvoje

Část *Disproporce mezi ekonomickým a enviromentálním pilířem*

- není konstatován rozpor mezi ekonomickým a enviromentálním pilířem na severozápadě Prahy, v okolí letiště Praha Ruzyně

Jedná se o jednu z největších disproporcí a vzhledem k neodstranitelným negativním důsledkům leteckého provozu na životní prostředí naprosto zásadní problém jednoznačně a nezpochybnitelně určený k řešení na úrovni územního plánu. Vzhledem k celoplošným dopadům neomezeného leteckého provozu by docházelo ke spojování s negativními dopady ze silniční /SOKP) i železniční dopravy, navíc právě v oblasti určené k rekreačnímu využití (!?), a v oblasti s čerstvě vyhlášenou Evropsky významnou lokalitou.

Nebyla konstatována ani vyřešena zjevná disproporce mezi ekonomickým a enviromentálním pilířem v případě VPS paralelní dráhy VPD 06R/24L a úprava dráhového systému.

n) Vyhodnocení, F Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí

F.II Shrnutí přínosu konceptu ÚP hl.m. Prahy k vytváření podmínek pro předcházení str.242, Určení problémů k řešení :

Problém:

Přetrvávající hluková zátěž zejména v okolí dopravních koridorů

Řešení problému Konceptem:

Bez bližšího vysvětlení uveden text o propojování zeleně na hranicích města. Nelze sice vyloučit případný lokální pozitivní vliv, přesto se jedná o nesrozumitelné a podivné hodnocení přínosu Konceptu.

Je nutné řádně vysvětlit a zdůvodnit řešení problému v Konceptu.

o) Vyhodnocení, str.256, Závěr

Území řešená v etapě

Etapu E/33:

- není správně vyznačena v situacích,
- není správně hodnocena ve Vyhodnocení ani v příloze 2 Vyhodnocení
- bez vymezení limitů provozu je v rámci Vyhodnocení tato etapa neposouditelná,
- dílčí předpoklady uvedené ve Vyhodnocení, aby bylo možné E/33 alespoň nějak vyhodnotit, nejsou promítnuty do závazné části Konceptu

Vzhledem k odstavcům a) – n) není akceptovatelný závěr posouzení „akceptovatelná s podmínkami“ u území řešeného v etapě, lokalita E/33.

XI. Vyhodnocení, Příloha 3 - Vyhodnocení vlivů Konceptu na území Natura 2000

V příloze 3 Vyhodnocení se uvádí:

Dne 5. října bylo schváleno usnesení Vlády ČR č. 1247, ... Tímto bude upraven (doplněn a redukován) národní seznam evropsky významných lokalit. Pro řešené území Prahy to bude zřejmě znamenat doplnění o 4 EVL - EVL Chuchelské háje, EVL Havránka a Salabka, EVL

Kaňon Vltavy u Sedlece a EVL Prokopské údolí. ... Dne 12. 10. 2009 bylo vydáno další usnesení Vlády ČR o změně usnesení vlády ze dne 5. října 2009 č. 1247, o nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 132/2005 Sb., kterým se stanoví národní seznam evropsky významných lokalit, ve znění nařízení vlády č. 301/2007 Sb. S ohledem na to, že nařízení vlády dosud nevyšlo ve Sbírce zákonů, a není tudíž k dispozici platné znění, připravovanými EVL se nemůžeme zabývat.

Je zřejmé, že

- v rámci Vyhodnocení nebyly vyhodnoceny vlivy na všechny evropsky významné lokality (EVL)
- nově vyhlášené EVL jsou v přímém konfliktu s dopravními silničními i leteckými stavbami,
- vyhlášení EVL nepochybně „nespadlo z nebe“ dne 12.10.2009, jedná se o dlouhodobě připravované a zkoumané lokality chráněné dávno před vyhlášením EVL,
- prohlášení zpracovatele, že se nemohl novými EVL zabývat, je účelová snaha vyhnout se problémům a snaha omluvit nedostatečnou koordinaci zadavatele při načasování přípravy a projednávání Konceptu,
- dle zák.183/2006 Sb. již nebude zpracováváno nové Vyhodnocení v rámci návrhu územního plánu

Nebylo provedeno vyhodnocení všech EVL, požadujeme dopracovat Vyhodnocení a předložit veřejnosti v rámci projednávání Konceptu.

XII. Vyhodnocení, Příloha 4 – Akustická studie (Studie)

Studie jako podklad a součást Vyhodnocení nedoplňuje Vyhodnocení tak, aby byly splněny Zadání, požadavky ÚAP a respektovány platné předpisy. Je celá zaměřena na posouzení celkové hlukové zátěže v deskriptoru, pro který nejsou žádné limity hluku, deklaruje snahu o „identifikaci problematických území“ a je omezena pouze na hodnocení území, nikoliv vlivů na obyvatele.

Zásadní chyby jsou tyto:

a) Zcela chybně stanovené cíle Studie ve vztahu k územnímu plánu

a1) Zpracovatel, který posuzuje akustickou situaci pro účely územně plánovací dokumentace, v tomto případě územního plánu, na str. 14 sděluje:

Vypočtené hodnoty hluku se obvykle srovnávají s limity stanovenými zákonem, aby bylo možno rozhodnout, zda je hodnota hluku akceptovatelná či nikoliv... Smyslem národních hygienických předpisů je především nepřipustit v území výstavbu nových nadlimitních zdrojů hluku a realizovat zástavbu v okolí významných akustických zdrojů. Pro účely předkládané práce se však tento způsob nejeví jako příliš optimální ...

Zpracovatel vyloučil ze svého hodnocení územního plánu hlukové limity dle platných předpisů a tím:

- znemožnil identifikaci nadlimitních zdrojů hluku – starých i nových a srovnání stavu po realizaci územního plánu
- nevytvořil podmínky pro hodnocení Konceptu ze strany orgánu ochrany veřejného zdraví,
- znemožnil jakoukoliv identifikaci území a obyvatel dotčených provozem staveb navrhovaných v územním plánu,
- Hlukový ukazatel Ldn evidentně nemůže sám o sobě splnit požadavky kladené na posouzení Konceptu

Nebyl stanoven ani naplněn cíl umožnit posouzení hlukové situace dle platných hygienických limitů, což vyplývá z předpisů i z prosté logiky věci a Studie nevytváří žádné podklady pro toto posouzení. Nevyhodnocení hlukové zátěže dle zákona 258/2000 Sb. a platných hygienických limitů je zásadní chybou Studie i Vyhodnocení.

A2) Zpracovatel, který má v ÚAP jasně stanoven problém nadlimitní noční hlukové zátěže a stanoven hlavní ukazatel ÚAP pro hodnocení hlukové zátěže (počet obyvatel zasažených nadlimitním nočním hlukem) a který tento ukazatel navrhuje pro vyhodnocování územního plánu (!):

- se nočním hlukem vůbec nezabývá,
- žádným způsobem nevyhodnocuje Koncept dle ukazatele v ÚAP ani nevytváří podklady pro Vyhodnocení.

Zpracovatel naprosto nehodnotil zásadní problém dle ÚAP – noční hluk a dokonce si cíl posoudit vývoj noční zátěže ani nestanovil.

a3) Zpracovatel ve Studii posuzuje vývoj hlukové zátěže a měl by minimálně vytvořit podklady pro vyhodnocení vlivu na veřejné zdraví. Zpracovatel se ale vůbec počtem obyvatel zasažených hlukem ani jeho vývojem nezabývá a to dokonce ani ve vztahu k jím zvolenému deskriptoru. Zpracovatel pomíjí skutečnost, že hodnotit z hlediska vlivu hluku na zdraví pouze plochu území a hledat tímto způsobem kritická místa, je zcela nesmyslné a zbytečné.

Nehodnocením vývoje hlukové zátěže z hlediska počtu obyvatel zasažených jednotlivými hladinami v kontextu s použitím deskriptoru, který neumožňuje srovnání s hygienickými limity, postrádá Studie jakýkoliv smysl jak pro územní plánování a rozhodování o změnách v území, tak pro vyhodnocení vlivu Konceptu na zdraví obyvatel.

b) Nesplnění ani nedostatečných a omezených cílů deklarovaných ve Studii

Deklarované cíle

- *primární identifikace problematických území*
- *lokalizace kritických míst,*
- *vyhodnocení vývoje hlukové zátěže*

Cíle nebyly naplněny z těchto důvodů:

Zpracovatel nepochopil, že kritická místa nalezne zejména ve vztahu k dotčeným obyvatelům a použité metody a postupy mu to ani neumožnily.

Nebyla vyhotovena rozdílová hluková mapa mezi stavem 2007 a stavem k roku 2020, a je tak ztížena až znemožněna identifikace potenciálních nových problémů s hlukem vzniklých realizací územního plánu, nelze určit kritická území.

Zpracovatel neidentifikoval žádná kritická místa a ani je nevyločil, vzhledem k absenci srovnávací mapy to vlastně ani nebyl schopen učinit. Kritická místa nebyla nalezena ani vyloučena ani u ukázkových území v části 6.2.

Zpracovatel v tabulkách i grafech konstatuje nárůst území s nejvyššími hlukovými hladinami bez vyvození jakýchkoliv závěrů nebo případného hledání konkrétních kritických míst se vztahem k množství obyvatel zasažených nárůstem hluku.

Kapitola 6, Výsledky a vyhodnocení výpočtů

- v první části pouze snaha vysvětlit, proč to není uděláno správně, omlouvá se to strategickým charakterem Studie, která má nalézt kritická místa, což nebylo naplněno,

- v následující části 6.1 je hodnocení akustické situace omezeno na plochy,
- konstatován nárůst ploch s hladinami nad 55 dB, což je obecně objasněno novými dopravními trasami a změnou zatížení dopravní sítě, další analýza není provedena.
- uveden neodůvodněný předpoklad dodržení hygienických limitů,
- výsledkem Studie je pouze obecné ničím nespecifikované tvrzení „někde se hluk zvýší, někde sníží“ pro které není ani opora ve srovnávací mapě stavů 2007 – 2020

Studie s takto špatně definovanými a navíc nenaplněnými cíly je i vlivem použitých metod nepřijatelná jako podklad pro Vyhodnocení.

XIII. Vyhodnocení, Příloha 5 – Rozptylová studie

Rozptylová studie uvádí (vybrané citace):

„Intenzity mezi 90 a 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 spojkce, 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 Suchdola a D. Chabery!

Suspendované částice PM10

Znečištění ovzduší jemnými suspendovanými částicemi frakce PM10 je možné v současné době považovat za jeden z nejvýznamnějších problémů ochrany ovzduší v Praze.

5.2.1.1. Průměrné roční koncentrace PM10

... dále na křižnicích 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 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

koncentrace PM10 v rozmezí 30 až 40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ 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 IHd PM10. 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

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× za rok, což představuje 0,2 % roční doby.

5.2.2.3. Doba překročení limitu IHk NO₂

Rozložení doby překročení imisního limitu maximálních hodinových koncentrací NO₂ (200 $\mu\text{g.m}^{-3}$) je zobrazeno na výkresech 13 a 14:

v celkovém rozložení modelového pole doby překročení limitu IHk NO₂ 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)

5.3. Porovnání výhledové kvality ovzduší se současným stavem

K interpretaci výsledků modelových výpočtů je nutno upozornit, že rozdíly v emisních a následně i v imisních hodnotách zásadně ovlivňuje odlišná skladba vozového parku v roce 2020 oproti současnosti. Obměna vozového parku se vyznačuje postupným odstavováním nejstarších vozidel a přírůstkem vozidel nejnovějších, přičemž rozdíl mezi oběma kategoriemi je několikanásobný až řádový (podle znečišťující látky a dopravní situace). To znamená, že pokud by nedošlo ve struktuře zdrojů znečišťování k žádnému jinému zásahu, pak samotná obměna vozového parku povede k velmi výraznému snížení imisní zátěže. Obdobně lze konstatovat, že i při nárůstu intenzit dopravy v řádu desítek procent může být tento nárůst vyrovnán

obměnou vozidel natolik, že nedojde k žádnému podstatnému nárůstu produkce emisí. Pokles koncentrací se projevuje nejvýrazněji u benzenu a značně též u oxidu dusičitého. Malý vliv má obměna vozidel v případě suspendovaných částic, neboť zde tvoří podstatnou část emisí z dopravy sekundární prašnost (prach zvířený automobily z vozovky), u níž se obměna vozového parku neprojevuje.

5.3.1. Suspendované částice PM10

Z výkresu je patrné, že celkově v území Prahy převládá mírný pokles až stagnace imisních hodnot PM10. Výraznější zlepšování lze pozorovat v následujících oblastech:

podél komunikací, na nichž dojde k výraznému snížení intenzit těžkých nákladních automobilů po vybudování Silničního okruhu kolem Prahy, který odvede podstatnou část tranzitní nákladní dopravy z prostoru města. Jedná se o komunikace, které tvoří v současnosti hlavní tranzitní tahy: ulice K Barrandovu, Barrandovský most, Jižní spojku, Brněnskou ulici, Štěrboholskou spojku, Průmyslovou, Kbelskou a Cínoveckou ulici. Pokles počtu těžkých nákladních automobilů se projeví snížením úrovně sekundární prašnosti, která je do značné míry tvořena opři průjezdu vozidel s vysokou hmotností. Pokles IHR PM10 zde dosahuje 10 – 35 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. „(str. 45)

Jak to zpracovatel studie myslí?!? Jižní varianta severozápadního segmentu segmentu SOKP odvede nákladní tranzit z prostoru města? MČ Suchdol, Dolní Chabry, čtvrtě Bohnice a Čimice v Praze 8 atd. se v „prostoru města“ nenacházejí? Takové demagogické vývody rozhodně odmítáme!

„Naproti tomu v Praze vzniknou oblasti s novou imisní zátěží PM10, které projevují zhoršením stavu ve srovnání se současností. Jedná o nové úseky Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), Městského okruhu a nových radiál: nejvyšší nárůst byl vypočten na úrovni 10 – 25 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nárůst přes 10 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ byl vypočten podél SOKP v prostoru od křižovatky s přivaděčem Rybářka (u přemostění Vltavy) až křížení s ul. Cínoveckou, u křižovatky SOKP se silnicí R7 a v jižní části města v oblasti Radotína a Lahovic nárůst o 3 – 10 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ byl vypočten podél dalších nových částí SOKP (zejména v jižní severní část města), podél stávajícího úseku SOKP na západě Prahy (kde dojde dostavbě SOKP k nárůstu intenzit), podél Městského okruhu od Balabenky po Jarov, křižovatky s Černokosteleckou, u křižovatky Malovanka, lokálně u Radlické radiály několika dalších místech. (str. 46)

5.3.2. Oxid dusičitý

Obdobně i největší nárůst koncentrací byl vypočten opět u Silničního okruhu kolem Prahy, a to zejména v Suchdole při vyústění tunelu Rybářka, u přemostění Vltavy a v prostoru Drahaně, na jihu pak při vyústění tunelů v Komořanech ... (str. 46)

5.3.3. Benzen

V důsledku obměny vozového parku lze očekávat prakticky na celém území Prahy buď snížení imisní zátěže benzenu, nebo nejvýše stagnaci, a to i v oblastech nových kapacitních komunikací. Mírné zvýšení o 0,2 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ se projevuje jen v několika lokalitách, konkrétně u vyústění tunelů Silničního okruhu kolem Prahy v Komořanech, v Radotíně a v Suchdole. (str.47)

6. ZÁVĚR

„Hodnocení bylo provedeno pro tři reprezentativní znečišťující látky: suspendované částice PM10, oxid dusičitý a benzen....

Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že i v roce 2020 při řešení území dle územního plánu je nutno očekávat v části území překračování platných imisních limitů pro suspendované částice PM10 a oxid dusičitý, v případě benzenu k překračování docházet nebude. ...

Z porovnání očekávané imisní zátěže se současným stavem vyplývá, že u všech znečišťujících látek dojde ke zlepšení stavu kvality ovzduší. Na tomto příznivém vývoji se bude podílet především pokračující obměna vozového parku, která se projeví snižováním měrných emisí automobilů. V případě tranzitních tahů je pokles koncentrací dále zvýrazněn díky odvedení těžké nákladní dopravy na silniční okruh. Naopak k nárůstu imisní zátěže suspendovaných částic PM10 a oxidu dusičitého dojde především podél nových kapacitních komunikací.“ (str. 48 a 49)

Znovu jasné přiznání, že Koncept situaci zhoršuje a stávající kritická místa, kde dochází k překračování limitů nijak neřeší. Naopak! Vědomě a záměrně vytváří nové kritické stavy ve vztahu k životnímu prostředí a zdraví obyvatel. Tvrdě postižena má být právě severozápadní a severní část Prahy. Určitá zlepšení pak mají být dosažena především díky obměně vozového parku, čili úplně mimo rámec územního plánování! Takový Koncept ÚP nelze v právním státě v žádném případě akceptovat.

XIV. Vyhodnocení, Závěr

str.257: *Zpracovatel VVURÚ s navrženým řešením Základního/Variantního řešení konceptu ÚP hl.m. Prahy souhlasí.*

Vzhledem k mnoha uvedeným a často velmi závažným nedostatkům zásadně nesouhlasíme se souhlasným závěrečným stanoviskem Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území ke Konceptu. Řádné Vyhodnocení nebylo provedeno. Požadujeme přepracování Konceptu a Vyhodnocení.

S pozdravem,

Hana Francová
Občanské sdružení Nad Drahaňským údolím
Zaječická 836
184 00 Praha 8