



Námítky resp. zásadní připomínky MČ Praha-Suchdol ke Konceptu ÚP hl.m. Prahy
podle ustanovení § 48 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

A. Nesplnění požadavků vyplývajících z Územně analytických podkladů (ÚAP)

Problémem hygieny životního prostředí konstatovaným v ÚAP je zejména hluk, v jehož případě je v ÚAP 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 proporcionalní 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.

Pořizovatel navzdory výše uvedenému:

- umísťuje na území Prahy komunikace s 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 hlukovými limity a noční hluk vůbec nehodnotí.

Koncept je vyhodnocen v rozporu s požadavky obsaženými v ÚAP, záměry uvedené v Konceptu neodůvodněně zvyšují celkovou hlukovou zátěž na území Prahy a to zejména bez vyhodnocení počtu osob zasažených nadlimitním nočním hlukem z těchto záměrů. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Konceptu. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

B. Koncept nesplňuje Zadání územního plánu hlavního města Prahy (Zadání)

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

- 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 na rozvoj Koncept „*vesměs splňuje*“, nejsou uvedeny nesplněné požadavky ani důvody nesplnění. Tento závěr je nejasný, mlhavý a evidentně použitý s cílem obejít konstatování, že Zadání splněno nebylo. To je zřejmé z následujícího:

- plochy a koridory dopravní infrastruktury s tranzitní dopravou jsou vedeny přes trvale obydlená zemí, území Evropsky významné lokality (EVL), ÚZES, chráněná území, rekreační oblasti, ...(letiště v Ruzyni, Pražský okruh),
- dopady na zdraví obyvatel a chráněná území nejsou vůbec vyhodnoceny (hluk, EVL Sedlecké skály),
- 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,
- 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 nespĺňuje Zadání. Městská část Praha-Suchdol proto požaduje přepracování Konceptu.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

C. 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, ..., 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.

Městská část Praha-Suchdol požaduje přerušování projednávání Konceptu do doby schválení ZÚR, aby bylo možné prověřit soulad s nadřazenou územně plánovací dokumentací.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

D. 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 umístování dopravní a technické*

infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006). Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.“

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

Z výše uvedených důvodů městská část Praha-Suchdol požaduje vypuštění stavby Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves včetně přivaděče Rybářka ze Závazné části Konceptu, tj.:

- v kapitole 6.1.1 Nadřazený komunikační systém Závazné části Konceptu požaduje na konci odstavce Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) v bodě (1) vypustit část poslední věty „... a jižně od Březiněvsí, součástí úseku Ruzyně – Březiněves je tunel v Suchdole“

- vypustit bod (2) „Ve variantě je tunel v Suchdole doplněn o tunelový úsek západně od stávající zástavby Suchdola“;

- v kapitole 6.1.2 Komunikační systém nižšího dopravního významu Závazné části Konceptu požadujeme vypustit bod Komunikační přivaděč Rybářka;

- vypustit stavbu 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves ze seznamu veřejně prospěšných staveb.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

E. Zklidnění ulice Kamýcké

Vzhledem k tomu, že trasa SOKP přes zastavěné území městské části Praha-Suchdol je vyloučena Politikou územního rozvoje, tak komunikace II/241 - Kamýcká bude sloužit pro obsluhu území vymezeného radiálními komunikacemi R7 a D8 směrem ke Kralupům nad Vltavou a Velvarům. V této oblasti Středočeského kraje probíhá nyní extenzivní až živelná bytová výstavba. Oblast nenabízí plnohodnotné využití, takže většina obyvatel je nucena přejíždět do zaměstnání a škol do hlavního města.

Doprava na ulici Kamýcká dosahuje zátěže přes 16 tisíc vozidel za den (TSK 2008). Průjezd zastavěným územím způsobuje překračování hygienických limitů. Navrhovaná tramvajová trať by měla být částečně vedena vozovkou ulice Kamýcké společně s automobilovou dopravou. V souladu s programem rozvoje městské části, které schválilo Zastupitelstvo MČ Praha-Suchdol svým usnesením č.j. 2/10 ze dne 21.9.1995, je tunelový průchod komunikace II/241.

Městská část požaduje dopracování Konceptu o variantní navržení tunelového průchodu silnice II/241 - Kamýcká.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

F. Mostní propojení spojení levého a pravého břehu Vltavy v oblasti Podbaby, Sedlce / Troji, Bohnic

V oblasti níže po proudu od mostu Barikádníků není na území hl.m. Prahy žádný most přes Vltavu, který by umožnil dopravní spojení pro veřejnou a individuální dopravu. Toto spojení určené pro vnitroměstskou dopravu by výrazně pomohlo odlehčit dopravní zatížení např. v Holešovicích, Dejvicích a Bubenči. Dopravně se nabízí propojení kapacitních komunikací Roztocké na levém břehu a K Pazderkám na pravém břehu Vltavy.

Městská část požaduje dopracování Konceptu o variantní navržení mostního spojení levého a pravého břehu Vltavy v oblasti Podbaby, Sedlce / Troji, Bohnic i pro vnitroměstskou automobilovou dopravu

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

G. Překračování hygienických exhalačních limitů na území městské části

Na území městské části Praha-Suchdol jsou již nyní hygienické limity znečištění ovzduší v některých ukazatelích překračovány nebo se blíží hygienickým limitům (viz SEA ZÚR HLMP kapitola 2 - ovzduší „... Z hlediska zdravotních důsledků na obyvatelstvo je důležité sledování přízemního ozonu - O₃. Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr nesmí překročit více než 25x hodnotu 120 µg/m³ v průměru za 3 roky. Z 9 stanic, kde je měřen, byl překročen u 6 stanic ve Vysočanech, Libuši, na Suchdole, v Kobylisích, Veleslavíně a Stodůlkách. Počet překročení vyšší než 25 se odehrál na Suchdole, v Libuši a Stodůlkách. ...“). Vymezení koridoru pro transevropskou komunikaci systému TEN-T resp. provoz na této komunikaci (odhadovaná zátěž cca 100 tisíc vozidel, z toho přes 20% těžká kamiónová vozidla) zhorší podmínky životního prostředí na území městské části do takové míry, že budou překračovány hygienické limity (např. PM₁₀, O₃).

Z výše uvedených důvodů městská část Praha-Suchdol požaduje dodržování hygienických limitů na v území městské části s obytnou zástavbou a vypuštění stavby Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves včetně přívaděče Rybářka ze Závazné části Konceptu, tj.:

- v kapitole 6.1.1 Nadřazený komunikační systém Závazné části Konceptu požaduje na konci odstavce Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) v bodě (1) vypustit část poslední věty „... a jižně od Březiněvsí, součástí úseku Ruzyně – Březiněves je tunel v Suchdole“
- vypustit bod (2) „Ve variantě je tunel v Suchdole doplněn o tunelový úsek západně od stávající zástavby Suchdola“;
- v kapitole 6.1.2 Komunikační systém nižšího dopravního významu Závazné části Konceptu požadujeme vypustit bod Komunikační přívaděč Rybářka;
- vypustit stavbu 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves ze seznamu veřejně prospěšných staveb.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

H. Překračování hygienických hlukových limitů hluk v zastavěné oblasti Suchdola

V dokumentaci pro území řízení stavby SOKP 518, Ruzyně-Suchdol, (t.j. VPS č. /DL), projednávané na MHMP-OST v únoru až srpnu 2008 je zachycené ochranné hlukové pásmo komunikace, t.j. území ve kterém ani technickými opatřeními na snížení hladiny hluku (protihlukové stěny a valy) nebudou dodrženy limitní hygienické hladiny hluku ve venkovním prostředí. V tomto území (MÚK Rybářka, MÚK Výhledy, křižovatka Kamýcká / přívaděč Rybářka) se nachází několik desítek rodinných domů včetně několika bytových domů.

Vzhledem k překračování hygienických limitů hluku provozováním záměru VPS č. 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves požaduje městská část vypuštění této stavby včetně přívaděče Rybářka ze závazné části konceptu, tj.:

- v kapitole 6.1.1 Nadřazený komunikační systém Závazné části Konceptu požaduje na konci odstavce Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) v bodě (1) vypustit část poslední věty „... a jižně od Březiněvsí, součástí úseku Ruzyně – Březiněves je tunel v Suchdole“
- vypustit bod (2) „Ve variantě je tunel v Suchdole doplněn o tunelový úsek západně od stávající zástavby Suchdola“;
- v kapitole 6.1.2 Komunikační systém nižšího dopravního významu Závazné části Konceptu požadujeme vypustit bod Komunikační přívaděč Rybářka;
- vypustit stavbu 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves ze seznamu veřejně prospěšných staveb.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

I. Dodržování 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:

„ 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. Tím se varianta J stala ve smyslu Stanoviska MŽP nepřipustná. 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. 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. Průchod severní trasy „Ss“ SOKP v okolí jaderného areálu ÚJV Řež byl prokázán ve studii ministerstva dopravy (Mott MacDonald z 08/2007) a sdělením Státního úřadu pro jadernou bezpečnost č.j. 22267/2007/OSK/tkad.

Z výše uvedených důvodů městská část Praha-Suchdol požaduje respektování stanoviska EIA č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. dne 30. dubna 2002 a vypuštění stavby Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves včetně přívaděče Rybářka ze Závazné části Konceptu, tj.:

- v kapitole 6.1.1 Nadřazený komunikační systém Závazné části Konceptu požaduje na konci odstavce Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) v bodě (1) vypustit část poslední věty „... a jižně od Březiněvsí, součástí úseku Ruzyně – Březiněves je tunel v Suchdole“

- vypustit bod (2) „Ve variantě je tunel v Suchdole doplněn o tunelový úsek západně od stávající zástavby Suchdola“;

- v kapitole 6.1.2 Komunikační systém nižšího dopravního významu Závazné části Konceptu požadujeme vypustit bod Komunikační přívaděč Rybářka;

- vypustit stavbu 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves ze seznamu veřejně prospěšných staveb.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

J. Veřejně prospěšné stavby (VPS)

J/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 zvlášť 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 VPS), nelze řádně užívat, aniž by jejich 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 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 umístování 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.

Naprostý chaos a zmatek musí v obyvatelích vyvolat kapitola Vyhodnocení „Naplnění priorit územního plánování schválené v Zásadách územního rozvoje“ text na straně 222, kde je ve vymezení nadmístních rozvojových oblastí uvedeno:

Oblast zasažená provozem letiště Ruzyně (SL/1)

s uvedením následujícího způsobu zpracování do ÚP hl.m. Prahy:

Koncept vycházel ze znalosti vymezeného ochranného pásma, které bylo vztaženo ke stavu bez paralelní dráhy, v němž nejsou vymezeny plochy zastavitelného území zasažené nadlimitními hladinami akustického tlaku A. Zároveň však vymezuje plochy zastavitelné zejména na území Lysolaj a Nebušic, které jsou zasaženy nadlimitními hodnotami akustického tlaku A vlivem působení paralelní dráhy. V rámci podrobnější dokumentace je

nutné upravit ochranné hlukové pásmo letiště Ruzyně, aby zahrnovalo i paralelní dráhu VPD 06R/24L a na tomto základě případně redukovat zastavitelná území.

Text by vyžadoval analýzu uvažování zpracovatele ve vztahu k podstatě územního plánování, ale uvedeme stručný souhrn předchozího sdělení:

- žádná oblast SL/1 není v Konceptu vyznačena ani blíže popsána,
- Zpracovatel vychází ze znalosti současného ochranného pásma, které ale rovněž není v Konceptu nikde vyznačeno, co je to hladina A, lze jen spekulovat, takto zasažené území ale stejně není v Konceptu ani Vyhodnocení popsáno natož vyznačeno v současné ani budoucí podobě,
- zpracovatel potvrzuje, že konkrétní hladiny hluku v území nejsou uvedeny, přesto Koncept vymezuje zastavitelné plochy na území Lysolají a Nebušic, u kterých ale předpokládá zasažení nadlimitním hlukem,
- v další větě konstatuje, že bude nutné na základě podrobnější dokumentace upravit ochranné pásmo a případně zase redukovat zastavitelné území.

Zpracovatel Vyhodnocení patrně pomíjí fakt, že nyní řeší stupeň územní dokumentace „UZEMNÍ PLÁN“, jehož jedním z hlavních úkolů je rozhodování o využití území včetně podmínek pro využití území a také vymezení VPS. Z textu je zcela zřejmé, že na tuto funkci územního plánu zpracovatel zcela rezignoval a v dané problematice se neorientuje. Jestliže chce v rámci nějaké podrobnější dokumentace řešit redukcii zastavitelných území, které právě navrhuje s tím, že tam bude nadlimitní, blíže nespecifikovaný hluk, je celé Vyhodnocení i Koncept nevěrohodný.

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.

Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Konceptu včetně Vyhodnocení v souladu se Zadáním i zákony ČR.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

J/2. Tramvajová trať Nádraží Podbaba - Suchdol

Tramvajová trať je na území městské části vedena převážně podél ulice Kamýcká a jejím hlavním cílem je zkapacitnit dopravní obslužnost areálu České zemědělské univerzity a nahradit k okolí nešetrnou autobusovou dopravu. Stávající systém vedení autobusových linek zajišťuje poměrně dobrou dopravní obslužnost území městské části Praha-Suchdol, vyjma území Nového Suchdola směrem k Roztockému háji. Tramvajová trať bude přímo obsluhovat jen území podél Kamýcké a většinu území městské části by se tak výrazně prodloužila docházková vzdálenost. Tuto obslužnost může zabezpečit jen navázaný provoz minibusu, který bude přivážet k jednotlivým uzlovým tramvajovým zastávkám obyvatele z odlehlých částí území Suchdola, Sedlce a Lysolají. Minibus by měl na několika místech křížovat osu tramvajové tratě a projíždět úzkými uličkami Starého a Nového Suchdola, Lysolají a Sedlce.

Městská část požaduje před projednáním návrhu územního plánu navrhnout a projednat s odbornými pracovišti systém dopravní obsluhy území Suchdola, Sedlce a Lysolají v návaznosti na VPS 11/DT tramvajová trať Nádraží Podbaba - Suchdol.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

J/3. 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 vymežující 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 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 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 se jedná o 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 požaduje městská část Praha-Suchbátův Újezd přepracování Konceptu včetně Vyhodnocení. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

J/4. 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 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 obytných území, ohrožovalo zdraví obyvatel a bez náležitého zdůvodnění je jejich označení jako VPS 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, ...,

Nepřijatelnost postupu pořizovatele při vymezení VPS je zcela evidentní zejména v případě VPS 1/DL - nová paralelní VPD 06R/24L a úprava dráhového systému letiště Ruzyně. Pořizovatel prokazatelně nezná budoucí navrhovanou kapacitu dráhového systému, trvalé negativní důsledky budoucího provozu jsou technickými prostředky neodstranitelné a následný zvyšující se provoz trvale zasáhne obyvatele nadlimitním hlukem. Přes tato fakta pořizovatel v závazné části Konceptu vymezuje tuto stavbu jako VPS, veřejnou prospěšnost nijak nezduvodňuje a nenavrhuje naprosto žádná omezení provozu (např. max. počet pohybů za rok, max. počet pohybů za noc apod.) a navíc nepožaduje ani dodržení hygienických limitů. V Konceptu není v tomto případě vůbec uvedeno, jaký veřejný zájem dle názoru pořizovatele převažuje nad veřejným zájmem na ochranu veřejného zdraví.

Městská část Praha-Suchdol nesouhlasí se stávajícím vymezením VPS bez řádného zdůvodnění a vyhodnocení, městská část Praha-Suchdol požaduje:

a) vypuštění stavby Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves včetně přivaděče Rybářka ze Závazné části Konceptu, tj.:

- v kapitole 6.1.1 Nadřazený komunikační systém Závazné části Konceptu požaduje na konci odstavce Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) v bodě (1) vypustit část poslední věty „... a jižně od Březiněvsi, součástí úseku Ruzyně – Březiněves je tunel v Suchdole“

- vypustit bod (2) „Ve variantě je tunel v Suchdole doplněn o tunelový úsek západně od stávající zástavby Suchdola“;

- v kapitole 6.1.2 Komunikační systém nižšího dopravního významu Závazné části Konceptu požadujeme vypustit bod „Komunikační přivaděč Rybářka“;

- vypustit stavbu 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves ze seznamu veřejně prospěšných staveb

b) vypuštění stavby VPS 1/DL - nová paralelní VPD 06R/24L a úprava dráhového systému letiště Ruzyně ze Závazné části Konceptu, t.j.:

- v kapitole 6.6 Letecká doprava Závazné části Konceptu bod (3) upravit takto:

„(3) Zvýšení kapacity letiště Ruzyně nad 15 mil. odbavených cestujících za rok je podmíněno:

a) respektováním hygienických limitů na obydlených územích;

b) realizací kolejového spojení Letiště Ruzyně s centrem Prahy;“

- vypustit stavbu 1/DL - nová paralelní VPD 06R/24L a úprava dráhového systému ze seznamu veřejně prospěšných staveb.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

K. 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:

K/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) zákonem č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a zákonem č. 183/2006 Sb. stavební zákon

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 předpisy²⁾ 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 předpisů⁴⁾** před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat 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., s nařízením vlády č. 148/2006 Sb., se zákonem č. 183/2006 Sb. a se zákonem č. 100/2001 Sb.

Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Vyhodnocení.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

K/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.

Vyhodnocení nebylo provedeno v souladu se schváleným zadáním územního plánu.

Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Vyhodnocení.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

K/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.

Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Vyhodnocení.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

K/4. Další zásadní vady Vyhodnocení

1) 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.

Městská část požaduje přepracování Vyhodnocení a Konceptu včetně vypracování rozdílových hlukových map stávajícího stavu a stavu po realizaci záměrů uvedených v Konceptu, především těch, které jsou zahrnuty do VPS.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

2) Vyhodnocení v kapitole str. 57, A.3 Charakteristiky životního prostředí, Vlivy na zdraví obyvatel uvádí jako pozitivní vliv Konceptu:

- *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

Hodnocení vlivu Konceptu na životní prostředí je zjevně nesprávné. Městská část požaduje přepracování Konceptu, aby Vyhodnocení mohlo v souladu se zadáním a spolu s celospolečenským zájmem konstatovat, že klesl podíl území s nadměrnou hlukovou zátěží oproti stávajícímu stavu. Požadujeme tento stav doložit rozdílovými hlukovými mapami.
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

3) Vyhodnocení, str. 61, A.4 Současné problémy životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, Vyhodnocení problémů, část Problém přetrvávající hlukové zátěže zejména v okolí významných dopravních koridorů., 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 nespitelnými), které však už nepromítá do závěrů hodnocení ani do závazné části Konceptu. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Vyhodnocení. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

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

a) 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,

b) část Údaje o hluku ve městě, kde je konstatováno:

- 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 či více, ... 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, v rozporu se zdravým rozumem, nereflktují ani skutečnosti obsažené ve vyhodnocení a jsou věcně nesprávná. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Konceptu a Vyhodnocení. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

5) 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. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Konceptu a Vyhodnocení. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

6) 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. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Konceptu a Vyhodnocení. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

7) 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 např. vlády 148/2006 Sb. nebylo prokazatelně provedeno, přestože je odkazů ve vyhodnocení nespočet.

Nebylo provedeno vyhodnocení dle zák. 258/2000 Sb. a nařízení vlády 148/2006 Sb., hodnocení zdravotních rizik je neúplné. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Vyhodnocení.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

8) 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 umístování 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 opatřeními, je nutné uvést:

- předmětem Vyhodnocení zpracovaného autorizovanými osobami je i často deklarované hodnocení zdravotních rizik,
- do území jsou invariantně umístovány stavby s neodstranitelnými zdroji hluku, sám zpracovatel na několika místech Vyhodnocení připouští překročení hygienických limitů hluku 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.

Zpracovatel provedl zcela nevyhovující a nedostatečné hodnocení vlivů na zdraví včetně navrhovaných opatření. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Vyhodnocení. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

9) Vyhodnocení, str. 131, A.8. Zhodnocení zpracování vnitrostátních cílů ochrany ... část Státní politika životního prostředí ČR... sloupec Nejvýznamnější přijaté cíle a prioritní oblasti bod 27:

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

Ve sloupci *Způsob zpracování cílů do konceptu ÚP hl. m. Prahy* 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.

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, tedy nad centrální oblastí Prahy 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 v nočním období pod 5% z celkového počtu*

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 zahrnutím výstavby paralelní dráhy VPD 06R/24L a přestavby 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. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Konceptu a Vyhodnocení.
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

10) 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, ...

Vzhledem k tomu, že Zpracovatel neuvedl žádné skutečné hodnocení požaduje městská část Praha-Suchdol přepracování Vyhodnocení.
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

11) Vyhodnocení, A.10 Netechnické shrnutí

Na str. 144, v části *Vliv na akustickou situaci*:

- opakován text z předchozích kapitol,
- opět dán 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, ...

Na str. 145, v části *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. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Vyhodnocení.
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

12) Vyhodnocení, str. 138 A.9 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. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Vyhodnocení.
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

13) 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. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Konceptu a Vyhodnocení. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

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

F.1 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 silniční 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 úpravou dráhového systému. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Konceptu a Vyhodnocení. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

15) Vyhodnocení, str. 242 F Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí

F.II Shrnutí přínosu konceptu ÚP hl.m. Prahy k vytváření podmínek pro předcházení, 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. Výsadba zeleně je pozitivní opatření a nelze asi vyloučit případný lokální pozitivní vliv tohoto opatření. Ovšem v rozporu se zdravým rozumem Koncept umísťuje do obydleného území např. SOKP (VPS 3/DL), který je součástí transevropské dálniční sítě TEN-T nebo navrhuje rozšíření letiště Praha Ruzyně o paralelní dráhu RWY06R24L (VPS 1/DL).

Jako řešení problému přetrvávající hlukové zátěže požaduje městská část Praha-Suchdol: a) vypuštění stavby Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves včetně přivaděče Rybářka ze Závazné části Konceptu, tj.:

- v kapitole 6.1.1 Nadřazený komunikační systém Závazné části Konceptu požaduje na konci odstavce Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) v bodě (1) vypustit část poslední věty „... a jižně od Březiněvsí, součástí úseku Ruzyně – Březiněves je tunel v Suchdole“

- vypustit bod (2) „Ve variantě je tunel v Suchdole doplněn o tunelový úsek západně od stávající zástavby Suchdola“;

- v kapitole 6.1.2 Komunikační systém nižšího dopravního významu Závazné části Konceptu požadujeme vypustit bod „Komunikační přivaděč Rybářka“;

- vypustit stavbu 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves ze seznamu veřejně prospěšných staveb

b) vypuštění stavby VPS 1/DL - nová paralelní VPD 06R/24L a úprava dráhového systému letiště Ruzyně ze Závazné části Konceptu, t.j.:

- v kapitole 6.6 Letecká doprava Závazné části Konceptu bod (3) upravit takto:

„(3) Zvýšení kapacity letiště Ruzyně nad 15 mil. odbavených cestujících za rok je podmíněno:

a) respektováním hygienických limitů na obydlených územích;

b) realizací kolejového spojení Letiště Ruzyně s centrem Prahy;“

- vypustit stavbu 1/DL - nová paralelní VPD 06R/24L a úprava dráhového systému ze seznamu veřejně prospěšných staveb

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

16) Vyhodnocení, str.256 Závěr, Území řešená v etapě, Etapa E/33 Ruzyně – rozšíření letiště:

- není správně vyznačena v situacích - viz bod V/2
- 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. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Konceptu a Vyhodnocení.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

K/5. Vyhodnocení, Příloha č. 2 -Vyhodnocení dílčích variant a etap územního plánu

Příloha obsahuje na str. 214 vyhodnocení etapy E/33 Ruzyně – rozšíření letiště, které je zatíženo následujícími chybami:

- není správně vyznačeno území řešené v etapě – viz bod .V/2 a VI/4 o)
- nejsou správně vyznačena území dotčená etapou resp. řádným užíváním VPS paralelní VPD 06R/24L letiště Ruzyně (1/DL) realizované v tomto území
- zpracovatel se zcela nesmyslně snaží oddělit posuzování etapy od základního návrhu a i z toho je zřejmá nesmyslnost rozsahu etapy,

- zpracovatel uvádí veřejnost v omyl tvrzením Vyhodnocení dané etapy bylo provedeno na základě vypracované studie „Vyhodnocení vlivů změny Z 939/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území“ (RNDr. Bajer, CSc., 2009), která je projednávána v rámci Vlny celoměstsky významných změn II, protože k datu zveřejnění Konceptu nebylo schváleno ani zadání změny Z 939/00 a nebylo ani rozhodnuto o vypracování SEA pro tuto změnu, jde o odkaz na neexistující dokument, který není přiložen.

K jednotlivým bodům vyhodnocení:

Silné stránky

Naplnění etapy E/33 neznamena žádnou změnu z hlediska vlivů na ovzduší a akustickou situaci v území.

- hodnotit etapu dle vymezení v Konceptu je zcela nesprávné a zmatečné *Vlivem realizace paralelní VPD 06R/24L, jejímž předpokladem je naplnění etapy E/33, dojde k velmi malým změnám v hlukové zátěži. Předpokládaný nárůst počtu pohybů z 216,5 tisíc pohybů v roce 2012 na 274,5 tisíc v roce 2020, tj. o necelých 27 %, představuje zvýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v průměru do 1 dB. Pokud by se uvažoval i příznivý vliv očekávané obměny letadlového parku a postupné nasazení letadel certifikovaných podle kap. 4 ICAO Annex 16/I do provozu na evrop. letištích, bude tento nárůst nižší.*

- vzhledem k tomu, že se kompletně mění dráhový systém letiště i organizace provozu, je toto tvrzení nesmyslné,
- projekt s neomezenou kapacitou není hodnocen z dlouhodobého pohledu, což je věcně nesprávné a zcela nepřijatelné.

V případě hlukové zátěže v denní době se plocha území, vymezeného limitní izofonou LAeq D = 60, mírně zvětší. Hranice hlukové zóny o hladinách vyšších než je limit pro denní dobu se posouvá ve všech směrech vzletových a přistávacích drah, používaných v denní době, úměrně k nárůstu hluku o asi 1 dB. V území tomu odpovídá posun limitní izofony asi o 800 až 1000 m směrem od prahů každé RWY. Ve směru kolmém na dráhu letu je v důsledku velkého gradientu hladin LAeq D územní změna malá.

- zpracovatel používá LAeq na rozdíl od zbytku Vyhodnocení a vytváří zmatek v posuzování hluku,
- uvedené je v naprostém rozporu s návrhy a tvrzeními provozovatele letiště, např. v EIA.

V noční době je vývoj opačný. Příznivě se zde projevuje předpokládané snížení počtu pohybů letadel v roce 2020 (40 pohybů za noc) oproti původnímu počtu (52 pohybů za noc). Redukce počtu nočních pohybů představuje snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku asi o 1,1 dB, což představuje zkrácení pásu území s nadlimitní hlukovou zátěží na příletu na RWY 06L/24R asi o 1 km. Změnou standardních tratí pro odlety (posunutí bodů zahájení prvního točení) se pouze deformuje zvukové pole na zemi, avšak bez vlivu na dosah limitní izofony. Změny na odletu jsou však bezvýznamné, nedotýkají se chráněného venkovního prostoru.

- uvedené je v naprostém rozporu s návrhem provozovatele letiště, např. v EIA,
- omezení počtu nočních letů se neopírá o žádný, opravdu žádný závazný dokument a ani není v závazné části Konceptu, jedná se o ničím nepodložený předpoklad zpracovatele.

Naplněním etapy E/33 nedojde k dotčení ZCHÚ, ÚSES ani přírodního parku daných zákonem č. 114/1992 Sb.

- špatné a nesmyslné vymezení etapy vede zpracovatele k naprosto chybným závěrům,

Dle vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy (Odboru ochrany prostředí) ze dne 7. 5. 2009 ... nemůže mít realizace paralelní VPD 06R/24L významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti systému NATURA 2000.

- již nepravdivé, viz bod VI/6,

Samotná etapa E/33 nebude nijak měnit stávající koncepci nakládání se srážkovými vodami. V zájmovém území dané etapy nebudou vznikat žádné nové zpevněné, respektive zastavěné plochy. Provoz na paralelní VPD 06R/24L, jejímž předpokladem je naplnění etapy

E/33, by z hlediska vzniku nových srážkových vod, neměl znamenat kvantitativní, respektive kvalitativní ovlivnění nejbližších vodotečí Kopaninského a Únětického potoka. Srážkové vody z paralelní VPD 06R/24L budou odváděny oddílnou kanalizací do areálu JIH letiště Ruzyně na ČOV + ČKV JIH, u které se počítá s její modernizací a rozšířením (Závěry zjišťovacího řízení vydány 2. 8. 2007, čj. S-MHMP-062663/2007/OOPNI/EIA/325-2/Žá).

- opět zmatek a nepřehlednost vlivem špatného a nesmyslného vymezení etapy E/33,
- vybetonování plochy řádově 50 x 3500 m ovlivní srážkové vody i okolní vodoteče,

Slabé stránky

Nejsou uvedeny například tyto zcela zjevné slabé stránky:

- zcela pominuty negativní dopady leteckého provozu na zdraví, životní prostředí i majetek obyvatel v okolí,
- zcela pominuta neodstranitelnost leteckého hluku,
- neuveden dlouhodobý trvalý nárůst hluku, hodnotí se pouze provoz v roce 2020, tedy pouze cca 5 let po zprovoznění dráhy, atd.

Příležitosti

Vybudováním paralelní VPD 06R/24L se zcela eliminují důsledky krátkodobých mimořádných provozních situací (uzávěra hlavní RWY 06/24 v důsledku oprav a přenesení provozu na RWY 13/31), které jsou nyní hlavním předmětem stížností občanů. Ve výhledovém stavu bude RWY 13/31 rovněž vybavena, avšak předpokládá se, že pro ni budou uplatněna provozní omezení, která umožní její využití pouze při mimořádných povětrnostních podmínkách.

- zpracovatel neeliminuje krátkodobou hlukovou zátěž, ale přesouvá ji do obytného území již nyní hlukem celoročně zatíženého,
- krátkodobá hluková zátěž je rušivá, nepůsobí ale zdravotní komplikace - rozhodující je trvalá expozice, uvedená „příležitost“ zvyšuje zdravotní rizika pro obyvatele,

Hluková zátěž z provozu na RWY 13/31 bude zasahovat obytná území o úrovních bezpečně nižších, než je hlukový limit pro denní dobu; v noci bude dráha bez provozu.

- toto platí již nyní, výstavbou paralelní dráhy se tento stav v podstatě nezmění,
- není důvod uzavírat směr Kladno.

V území jsou navržena významná pěší propojení a koridory cyklistické infrastruktury.

- zajímavá příležitost na procházku a cyklovýlet v území zasaženém hlukem,

Hrozby

Nedodržování letových drah může vést k možnému zatížení chráněné zástavby nadlimitními hodnotami hluku a znečištění ovzduší.

- největší nesmysl a nehoráznost ve Vyhodnocení, dodržování letových drah při současném uzavření dráhy 13/31 a používání dráhy 06L/24R pouze pro starty a 06R/24L pro přistání by vedlo k celoroční koncentraci veškeré dopravy do úzkého pásu obydleného území,

Podmíněná opatření

Navrhovaná etapa E/33 sama o sobě nevyžaduje žádná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí. Jediným a nejvýznamnějším vlivem souvisejícím s navrhovanou etapou je zábor ZPF

- zjevně zcela účelově nesprávné vymezení etapy umožňuje zpracovateli mást veřejnost uvedeným tvrzením. Správně vymezená etapa by **vyžadovala naprosto zásadní opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů**

Detailní vyhodnocení paralelní VPD 06R/24L na životní prostředí, zejména s ohledem na akustickou situaci a znečištění ovzduší, je nutné provést v rámci podrobnější dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb.,

- nejedná se o podmíněné opatření, ale o snahu vyhnout se řádnému vyhodnocení pro účely Konceptu.

Vzhledem k účelovému a věcně nesprávnému vymezení rozsahu etapy E/33 není etapa jako celek věcně vůbec hodnocena a ve vyhodnocení této etapy jsou zcela zásadní chyby, které ani neumožňují identifikovat území dotčené provozem letiště ani posoudit zdravotní rizika. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Konceptu a Vyhodnocení. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

K/6. 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 Sedlce 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 zpracovááno nové Vyhodnocení v rámci návrhu územního plánu.

Vzhledem k tomu, že nebylo provedeno vyhodnocení všech EVL, požaduje městská část Praha-Suchdol přepracování Konceptu a Vyhodnocení. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

K/7. Vyhodnocení, Příloha 4 – Akustická studie

Akustická 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:

1) Zcela chybně stanovené cíle Akustické studie ve vztahu k územnímu plánu

a) 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.

Zpracovatel sám sobě vyloučil vyhodnocení dle platných zákonů, proto Akustická studie nesplňuje cíle posouzení hlukové situace v porovnání s hygienickými limity a nevytváří tak žádné podklady pro toto posouzení. Nevyhodnocení hlukové zátěže dle zákona 258/2000 Sb. a platných hygienických limitů je zásadní chybou Akustická studie i Vyhodnocení. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Vyhodnocení a Akustické studie. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní, resp. za zcela zásadní.

b) Zpracovateli byl v ÚAP jasně stanoven problém nadlimitní noční hlukové zátěže a v ÚAP stanoven hlavní ukazatel pro hodnocení hlukové zátěže (počet obyvatel zasažených nadlimitním nočním hlukem):

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

Zpracovatel naprosto nehodnotil zásadní problém, jak uvádí ÚAP, t.j. noční hluk, a dokonce si cíl posoudit vývoj noční zátěže ani nestanovil. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Vyhodnocení a Akustické studie.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní, resp. za zcela zásadní.

c) Zpracovatel, který posuzuje vývoj hlukové zátěže, by měl minimálně vytvořit podklady pro vyhodnocení vlivu na veřejné zdraví. Zpracovatel se ale vůbec v Akustické studii 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 zasaženou hlukem 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 Akustická studie jakýkoliv smysl jak pro územní plánování a rozhodování o změnách v území, tak pro vyhodnocení vlivu Konceptu na zdraví obyvatel. Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Vyhodnocení a Akustické studie.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní, resp. za zcela zásadní.

2) Nedodržení hygienických hlukových limitů a nesplnitelné podmínky

Na str. 19 je v Akustické studii uvedeno: „... K nárůstu akustických emisí dochází především v místech vybudování nových, nadřazených komunikačních sítí jako je např. výstavba okruhů (Silniční okruh kolem Prahy – Pražský okruh, Městský okruh); radiál ...“

a na str. 20 je uvedeno:

„ Uvedený nárůst akustických emisí se týká převážně okrajových částí Prahy v trase zmíněných okruhů popř. radiál. 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 akustických emisí 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.“

Komentář:

Zpracovatel si snad dělá z obyvatel hl.m. Prahy žijících v oblastech dle Konceptu a Akustické studie zasažených nadlimitním hlukem legraci, když v podmínce uvádí, že uvedení stavby za

několik miliard Kč do trvalého provozu bude záviset na splnění hygienických limitů. (pozn. letadla a křižovatky do tunelu strčit možné není).

Vzhledem k prokázanému nedodržení hygienických hlukových limitů u záměru SOKP úsek Ruzyně-Březiněves a rozšíření letiště o paralelní dráhu RWY06R24L požaduje městská část Praha-Suchdol:

a) vypuštění stavby Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves včetně přivaděče Rybářka ze Závazné části Konceptu, t.j.:

- v kapitole 6.1.1 Nadřazený komunikační systém Závazné části Konceptu požaduje na konci odstavce Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) v bodě (1) vypustit část poslední věty „... a jižně od Březiněvsi, součástí úseku Ruzyně – Březiněves je tunel v Suchdole“

- vypustit bod (2) „Ve variantě je tunel v Suchdole doplněn o tunelový úsek západně od stávající zástavby Suchdola“;

- v kapitole 6.1.2 Komunikační systém nižšího dopravního významu Závazné části Konceptu požadujeme vypustit bod „Komunikační přivaděč Rybářka“;

- vypustit stavbu 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves ze seznamu veřejně prospěšných staveb

b) vypuštění stavby VPS 1/DL - nová paralelní VPD 06R/24L a úprava dráhového systému letiště Ruzyně ze Závazné části Konceptu, t.j.:

- v kapitole 6.6 Letecká doprava Závazné části Konceptu bod (3) upravit takto:

„(3) Zvýšení kapacity letiště Ruzyně nad 15 mil. odbavených cestujících za rok je podmíněno:

a) respektováním hygienických limitů na obydlených územích;

b) realizací kolejového spojení Letiště Ruzyně s centrem Prahy;“

- vypustit stavbu 1/DL - nová paralelní VPD 06R/24L a úprava dráhového systému ze seznamu veřejně prospěšných staveb.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní, resp. za zcela zásadní.

3) Nesplnění ani nedostatečných a omezených cílů deklarovaných v Akustické 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 nevyloučil, 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 se Zpracovatel pouze snaží vysvětlit, proč není Akustická studie udělána správně, omlouvá to strategickým charakterem Akustické studie, která má nalézt kritická místa, což ale nebylo naplněno,
- v následující části 6.1 je hodnocení akustické situace omezeno na plochy území,
- konstatuje nárůst ploch s hladinami nad 55 dB, což je obecně objasňuje novými dopravními trasami a změnou zatížení dopravní sítě, další analýza neprovedl,
- dále uvádí neodůvodněný předpoklad dodržení hygienických limitů,

- výsledkem Akustické studie je pouze obecné ničím nespecifikované tvrzení „někde se hluk zvýší, někde sníží“ pro které není ani opora ve srovnávací mapě stavů 2007 – 2020.

Akustická studie s takto špatně definovanými a navíc nenaplněnými cíli je i vlivem použitých metod nepřijatelná jako podklad pro Vyhodnocení. Městská část Praha-Suchdol proto požaduje dodržování hygienických limitů v obydlém území, přepracování Konceptu a Vyhodnocení včetně Akustické studie.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní, resp. za zcela zásadní.

K/8. Vyhodnocení, Příloha 5 – Rozptylová studie

a) Koncept územního plánu, koncepce dopravy

Rozptylová studie uvádí ve svém hrubém hodnocení na str. 19. v kapitole 2.1.1.3. Automobilová doprava „ Z podkladových dat vyplývá, že 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 spojce, 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. „

a dále v Rozptylová studie uvádí na str. 48 a 49 v kapitole 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. K překročení imisních limitů dochází zejména v okolí nejvíce dopravně zatížených komunikací, v centrální části města, v místech vyústění tunelů městského a silničního okruhu, dále v případě NO2 také v okolí radotínské cementárny a v případě PM10 u lokálně významných zdrojů prašnosti (lomy). Krátkodobé limity NO2 mohou být překračovány i u některých lokálně významných bodových zdrojů. K plošně nejširšímu překračování může docházet u 24-hodinových hodnot PM10, u nichž se oblasti překročení limitu dotýkají řady významných dopravních tahů.

Komentář:

Podklady pro Rozptylovou studii je opět potvrzeno pravidlo: **silnice je jako potrubí a voda, auta ji zaplní, co stačí kapacita**. Koncept územního plánu navrhuje nevhodně rozvojová území a koncepci dopravy. Místo omezování dopravy v místech, kde již nyní dochází k překračování hygienických limitů, Koncept umožňuje opět zaplnění ulic do max. kapacity z důvodů obsluhy nových rozvojových území.

Dále Koncept umísťuje do obydlého území (Suchdol, Dolní Chabry) komunikaci, která je součástí transevropské dálniční sítě TEN-T s dopravní zátěží okolo 100 tisíc vozidel za den a z toho přes 20% těžké nákladní dopravy a jak Rozptylová studie potvrzuje, bude podél této komunikace ve stávajícím obytném území docházet k překračování imisích hygienických limitů.

Je v rozporu s právním řádem ČR umísťovat do obytného území stavby, které svým řádným užíváním způsobí překračování exhalčních hygienických limitů. Městská část Praha-Suchdol proto požaduje:

a) vypuštění stavby Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves včetně přivaděče Rybářka ze Závazné části Konceptu, tj.:

- v kapitole 6.1.1 Nadřazený komunikační systém Závazné části Konceptu požaduje na konci odstavce Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) v bodě (1) vypustit část poslední věty „... a jižně od Březiněvsí, součástí úseku Ruzyně – Březiněves je tunel v Suchdole“
- vypustit bod (2) „Ve variantě je tunel v Suchdole doplněn o tunelový úsek západně od stávající zástavby Suchdola“;
- v kapitole 6.1.2 Komunikační systém nižšího dopravního významu Závazné části Konceptu požadujeme vypustit bod „Komunikační přivaděč Rybářka“;
- vypustit stavbu 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves ze seznamu veřejně prospěšných staveb
b) vypuštění stavby VPS 1/DL - nová paralelní VPD 06R/24L a úprava dráhového systému letiště Ruzyně ze Závazné části Konceptu, t.j.:
- v kapitole 6.6 Letecká doprava Závazné části Konceptu bod (3) upravit takto:
„(3) Zvýšení kapacity letiště Ruzyně nad 15 mil. odbavených cestujících za rok je podmíněno:
a) respektováním hygienických limitů na obydlených územích;
b) realizací kolejového spojení Letiště Ruzyně s centrem Prahy:“
- vypustit stavbu 1/DL - nová paralelní VPD 06R/24L a úprava dráhového systému ze seznamu veřejně prospěšných staveb.
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní, resp. za zcela zásadní.

b) Neakceptované požadavky na snížení imisní zátěže v obydleném území

Slovní a grafické výstupy Rozptylové studie nekorespondují s podmínkami Stanoviska EIA MŽP z dne 30.dubna 2002 pro záměr stavby Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně - Březiněves č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. ve kterém bylo 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.

B) Podmínky souhlasného stanoviska pro variantu J

3.1. Pro fázi přípravy

1) Upravit řešení vzduchotechniky tunelu Suchdol dle studie „Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně – Březiněves. Vyhodnocení vlivu opatření navržených v oblasti Suchdola na kvalitu ovzduší“ (zpracovatel ATEM Praha, Ing. V. Píša, CSc., srpen 2001). V další fázi přípravy stavby pak prověřit další možnosti optimalizace tunelů Suchdol a Rybářka z hlediska vlivů na ovzduší a obyvatele. Přitom vycházet z uvedené studie, dle které by splnění imisních limitů v obytné zástavbě Suchdola mělo zajistit posunutí západního výdechu tunelu Suchdol o dalších cca 700 m na úroveň staničení cca 6,53 km při zvýšení výdechu na 26,5 m. Zvýšení výstupní rychlosti vzdušiny na $20\text{m}\cdot\text{s}^{-1}$ a instalace účinných odsávacích zařízení na obou stranách tunelu, které neuvolní do ovzduší mimo systém odsávacích zařízení více než 5% emisí z dopravy motorových vozidel v tunelu.

2) Portál tunelu na západním okraji bude posunut o 455 m západním směrem oproti návrhu v dokumentaci na úroveň staničení 6,88 km.

3) Zpracovat provozní řád vzduchotechniky tunelu tak, aby byl zajištěn dostatečný rozptyl znečišťujících látek produkovaných v tunelu za všech meteorologických podmínek.“

Komentář:

Ve slovním komentáři Rozptylové studie je opakovaně uvedeno překračování hygienických limitů nebo výrazné zhoršení imisní situace právě u portálu tunelů v Suchdole, což dokládá neakceptování podmínek z procesu EIA, t.j. max. 5% navýšení emisí z dopravy u portálů tunelů Suchdol a Rybářka.

Zpracovatel potvrzuje obecně platné pravidlo, že proces EIA je v našem rozhodování o území formální záležitostí a jeho stanovisko jen cár papíru, který je v lepším případě

založen jen v šanonu. Je neodůvodnitelné, že závěry posouzení z roku 2002 na projekt, který doposud není realizován, ba dokonce o něm nebylo v roce 2007 a ani nyní není územně rozhodnuto, nebyly v přípravě nového plánu akceptovány.

Městská část požadujeme přepracování Konceptu dle výše uvedených podmínek a požadavků a variantní návržení dalších opatření (např. prodloužení tunelů, optimalizace umístění výdechů z tunelů apod.), které by měly za cíl už na úrovni Konceptu ÚP zabezpečit nepřekračování hygienických limitů v obydleném území.
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

c) Věrohodnost zpracování Rozptylové studie

c1) rozptylová studie ve svých grafických výstupech (výkresy 3, 10 a 17) pro variantu 1 a variantu 2 nezaznamenala rozdíl mezi těmito variantami, t.j. zatunelování SOKP v úseku MÚK Výhledy hranice Prahy směrem ke katastrálnímu území Horoměřic.

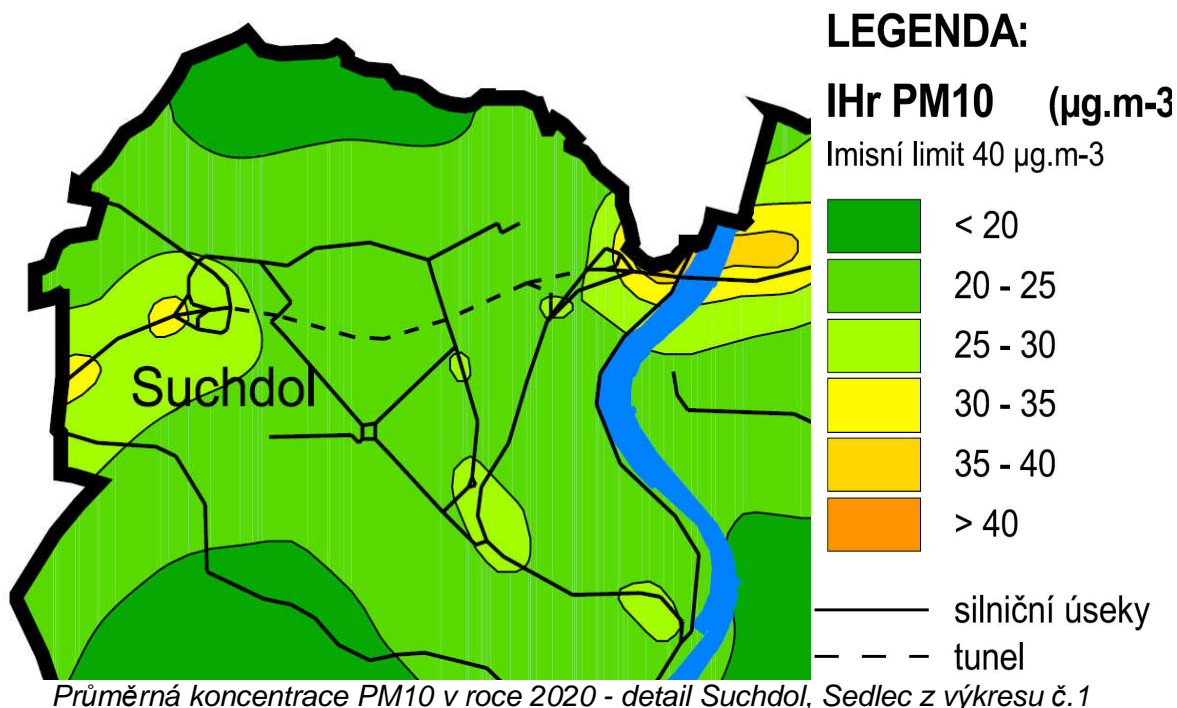
c2) v grafických výstupech Rozptylové studie nejsou zřejmá území zasažená exhalacemi z výdechů tunelů Rybářka a především z výdechu tunelu Suchdol, který je umístěn „pár metrů“ za hranicí hl.m. Prahy, t.j. mimo grafický výstup, na katastrálním území Horoměřice, v těsné blízkosti bytové zástavby této obce.

c3) Ze záznamů z měřicí stanice ČMI ASUCA-Pha6-Suchdol pro deskriptor PM10 v tabulce níže vyplývá, že dlouhodobě se průměrná roční koncentrace imisi PM10 v oblasti Suchdola pohybuje na úrovni 20 až 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

tab.1: Průměrná roční koncentrace PM10, zdroj ČMI, stanice ASUCA-Pha6-Suchdol

rok	průměr / rok $\mu\text{g}/\text{m}^3$	počet dnů / rok den. průměr > 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
2005	24,56	23
2006	32,22	48
2007	22,82	22
2008	22,01	15
2009 (leden-září)	25,37	-

Z grafického výstupu Rozptylové studie - výkres č.1 roční koncentrace PM10 se většina území městské části Praha-Suchdol v roce 2020 pohybuje na úrovni 20-25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a jen kolem SOKP, podél ulice Kamýcké je koncentrace vybarvena na 25-30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a jen u portálů tunelu je v barvách 30-35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Lze těžko uvěřit, že se koncentrace PM10 oproti stávajícímu stavu sníží nebo zůstanou na stejné úrovni, když se do tohoto území umístí přivaděč Rybářka s provozem přes 25 tisíc vozidel za den a transevropská dálnice se zátěží uvedené v Konceptu okolo 100 tisíc vozidel za den, z toho 20 tisíc těžkých nákladních vozidel.



Při uvážení toho, že hlavní zdrojem částic PM10 je automobilová doprava, lze snad tento fyzikální paradox vysvětlit jen tím, že letadla letící na přistání v 300 metrové výšce nad obytnou zástavbou Suchdola na novou paralelní dráhu RWY06R24L budou ovzduší patřičně vířit a tím tak snižovat koncentrace PM10.

c4) Na výkresu č. 1, 4, 6, 8, 11, 13 a 15, tedy na všech výkresech, které jsou označeny jako varianta 1, není vyznačen tunelový úsek přivaděče Rybářka. Je tedy zřejmé, že Rozptylová studie přes slovní deklarace s ním v těchto výpočtech neuvažovala, což má vliv na kritické místo u jižního portálu tunelu Rybářka, kde je výduch několik desítek metrů od sídliště se 100 byty.

Poznámka k c4) - je toto pochybení jen chyba grafická nebo je chyb ve vygenerované Rozptylové studii více? Nebo je snad vypuštění tunelu Rybářka návod pro investora SOKP, Ředitelství silnic a dálnic, jak zlevnit jižní variantu?

c5) výkresu č. 4 Rozptylové studie znázorňuje, že maximální denní (24 hod.) koncentrace PM10 by měly v roce 2020 v obytné zástavbě dosahovat hodnot 200-300 µg/m³ a místy i přes 300 µg/m³ (hyg. limit 50 µg/m³) při počtu překročení mezi 5 až 15 dny v roce, limit je 35 překročení za rok.

Komentář: z tabulky 1 *Průměrná roční koncentrace PM10, zdroj ČMI, stanice ASUCA-Pha6-Suchdol* vyplývá, že v uplynulých čtyřech letech se počet překročení denního hyg. limitu pohyboval od 15 do 48. Rozptylová studie téměř o 100% podhodnocuje skutečně naměřené údaje a nelze tuto chybu omluvit metodou modelu.

Městská část požaduje přepracování Rozptylové studie a prokázání věrohodnosti údajů v ní uvedených, t.j. doplnění o tabulkové údaje, zpracování detailů rozptylové studie v okolí portálů tunelů, v okolí výdechů z tunelů na území městské části Praha-Suchdol a doložení validace výpočetního programu.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

d) Výsledky hodnocení očekávané kvality ovzduší v roce 2020

d1) PM10, na str. 35 je uvedeno v kapitole 5.2.1. „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.“

a dále v kapitole „5.2.1.1. Průměrné roční koncentrace PM10

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

d2) Maximální hodinové koncentrace NO2, na str. 40. Rozptylové studie je v kapitole 5.2.2.2. mimo jiné uvedeno: „.....koncentrace 200 – 300 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 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.

d3) Doba překročení limitu IHK NO2, na str. 41 je v kapitole 5.2.2.3. uvedeno:

„Rozložení doby překročení imisního limitu maximálních hodinových koncentrací NO2 (200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) je zobrazeno na výkresech 13 a 14: častější překročení než v 0,2 % případů bylo vypočteno v širším okolí výše jmenovaných oblastí a lokálně také v těsné blízkosti vyústění suchdolského tunelu,“

d4) Výrazný nárůst koncentrací na území městské části Praha-Suchdol v porovnání výhledové kvality ovzduší se současným stavem je na str. 46 v kapitole **Oxid dusičitý** uvedeno: „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“

nebo na straně 47 v kapitole **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)

Vzhledem k tomu, že Rozptylová studie opět potvrdila, že užíváním veřejně prospěšné stavby 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves, která je v Konceptu umístěna do zastavěného území městské části Suchdol, bude docházet k překračování hygienických limitů nebo k výraznému nárůstu jejich koncentrací, požaduje městská část vypuštění stavby Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves včetně přivaděče Rybářka ze Závazné části Konceptu, tj.:

- v kapitole 6.1.1 Nadřazený komunikační systém Závazné části Konceptu požaduje na konci odstavce Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) v bodě (1) vypustit část poslední věty „... a jižně od Březiněvsí, součástí úseku Ruzyně – Březiněves je tunel v Suchdole“

- vypustit bod (2) „Ve variantě je tunel v Suchdole doplněn o tunelový úsek západně od stávající zástavby Suchdola“;

- v kapitole 6.1.2 Komunikační systém nižšího dopravního významu Závazné části Konceptu požadujeme vypustit bod „Komunikační přivaděč Rybářka“;

- vypustit stavbu 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves ze seznamu veřejně prospěšných staveb

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

e) Výsledky a závěr Rozptylové studie

Na straně 45 Rozptylové studie v kapitole **5.3. Porovnání výhledové kvality ovzduší se současným stavem** je mimo jiné uvedeno: „K interpretaci výsledků modelových výpočtů je nutno upozornit, že rozdíly v emisích 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. „

nebo na straně 45 v kapitole **5.3.1. Suspendované částice PM10** je uvedeno: „ 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.

nebo na straně 46 je uvedeno: „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 a severní části 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.“

a v Závěru na str. 48 a 49 je uvedeno: „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.

K překročení imisních limitů dochází zejména v okolí nejvíce dopravně zatížených komunikací, v centrální části města, v místech vyústění tunelů městského a silničního okruhu, dále v případě NO₂ také v okolí radotínské cementárny a v případě PM10 u lokálně významných zdrojů prašnosti (lomy). Krátkodobé limity NO₂ mohou být překračovány i u některých lokálně významných bodových zdrojů. K plošně nejširšímu překračování může docházet u 24-hodinových hodnot PM10, u nichž se oblasti překročení limitu dotýkají řady významných dopravních tahů.“

Komentář:

Koncept z velké části nepřispívá k snížení imisní zátěže města, když spoléhá na obnovu vozového parku. Možná kdyby se plán neměnil, tak dojde k výraznějšímu poklesu imisí. Náprava se má také uskutečnit na úkor obyvatel Prahy, kteří žijí v okrajových částech a kam má být převedena těžká nákladní doprava, která by měla být umístěna mimo zastavěné území v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby (PÚR 2008).

Vzhledem k tomu, že Rozptylová studie ve svých výsledcích a závěru uvádí, že užíváním veřejně prospěšné stavby 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves, která je v Konceptu umístěna do zastavěného území městské části Praha-Suchdol, bude

docházet k překračování exhalančních hygienických limitů nebo k výraznému nárůstu jejich koncentrací i po obměně vozového parku, která by měla snížit jejich emise, požaduje městská část vypuštění stavby Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves včetně přivaděče Rybářka ze Závazné části Konceptu, tj.:

- v kapitole 6.1.1 Nadřazený komunikační systém Závazné části Konceptu požaduje na konci odstavce Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) v bodě (1) vypustit část poslední věty „... a jižně od Březiněvsí, součástí úseku Ruzyně – Březiněves je tunel v Suchdole“

- vypustit bod (2) „Ve variantě je tunel v Suchdole doplněn o tunelový úsek západně od stávající zástavby Suchdola“;

- v kapitole 6.1.2 Komunikační systém nižšího dopravního významu Závazné části Konceptu požadujeme vypustit bod „Komunikační přivaděč Rybářka“;

- vypustit stavbu 23/DK - Pražský okruh (SOKP) v úseku Ruzyně – Březiněves ze seznamu veřejně prospěšných staveb

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

L/9. Vyhodnocení, Závěr

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

Vzhledem k mnoha a často velmi závažným nedostatkům uvedených v bodě K městská část Praha-Suchdol zásadně nesouhlasí se souhlasným závěrečným stanoviskem Zpracovatele k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území ke Konceptu. Řádné Vyhodnocení nebylo provedeno! Městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Konceptu a Vyhodnocení. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

M. Vedení povrchových linek VN a vysokotlakých plynovodů

Od roku 1927 je přes území městské části vedena linka venkovního vedení vysokého napětí do Kladna, tím vznikl uprostřed zástavby koridor. V tomto koridoru jsou dále vedeny dva vysokotlaké plynovody, které po tomto koridoru záhadně kličkují a tak zbytečně znemožňují nebo omezují majitelům pozemků výstavbu rodinných domů.

Venkovní vedení linek VN je v rozporu s koncepcí rozvoje energetické technické infrastruktury, která předpokládá omezování nadzemních vedení vysokého napětí v územích se zástavbou.

Venkovní vedení vyžaduje nutnost další údržby, t.j. provádění pravidelných kontrol stávajících vedení a odstraňování případných závad, aby nedocházelo k haváriím, které by mohly představovat případné bezpečnostní riziko, což nutí k vynakládání dalších prostředků na údržbu. Přesto ale není vyloučena možnost havárie (pád vedení) s ohrožením bezpečnosti osob.

Kabelové vedení naproti tomu snižuje provozní náročnosti energetické sítě zrušením nadzemního vedení, umožňuje vymístit nepříliš žádoucí technický prvku z přestavbové oblasti. Přináší příležitosti v možnosti rozvoje území v okolí vedení, který nebude tímto technickým prvkem limitován.

Vzhledem k tomu, že přeložení venkovních linek vedení VN do podzemního kabelového vedení do společného koridoru s vysokotlakým potrubím tak, aby zabíral co nejmenší plochu, se jeví z hlediska ekonomického a sociálního pilíře příznivější, městská část požaduje přeložení dvou venkovních linek vedení VN 110kV do podzemního kabelového vedení do společného koridoru s dvěma potrubími vysokotlakých plynovodů v úseku od hranice území s městem Roztoky u Roztockého háje až za zástavbu Výhled.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

N. požadavky na změny funkčního využití ploch

a) Území „Na Mírách“

Ve stávajícím územním plánu je území „Na Mírách“, t.j. území vymezené koridorem SOKP a ulicemi Suchdolskou, V Ořeší, Na Mírách s funkcí pro bydlení (OV). Městská část nyní po projednání s vlastníky těchto pozemků zpracovává urbanistickou studii na zástavbu tohoto území.

Vzhledem k výše uvedenému, městská část nesouhlasí s funkčním vymezením těchto ploch ZP - plochy parkové a požaduje zachovat funkci pro bydlení (OB).
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

b) Území v oblasti „Ke Kozím hřbetům“

Území vymezené pozemky parc.č. 2117/1, 2117/4 a další, vše k.ú. Suchdol, uzavírají do celku zastavěnou oblast Starého Suchdola, na severu ohraničenou parkovou plochou a plochou pietního území.

Městská část Praha-Suchdol požaduje vymezení v návrhu nového územního plánu na pozemcích parc.č. 2117/1, 2117/4 a dalších, vše k.ú. Suchdol, územní rezervu pro rezidenční bydlení (OB)
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

c) Území „Za Palpostem“

Městská část podala podnět na změnu funkčního využití ploch v území na pozemcích parc. č. 2269/1, 2269/3, 2269/6, 2269/4, 2269/15, 2269/16-část, 2269/14-část, 2269/7-část ve vlně změn 08, která je evidována po označení Z 2292/08. Území vymezené těmito pozemky navazuje v jižní části na pozemky svažující se do suchdolského údolí se stávající zástavbou rodinných domů. Území by zde tak uzavřelo zastavěnou oblast, která je na severu ohraničena zahrádkářskou kolonií.

Městská část Praha-Suchdol požaduje vymezení funkčních ploch v návrhu nového územního plánu dle požadavku změny ÚP Z2292/08 s funkcí plochy pro bydlení (OB).
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

d) Území Nový Sedlec

Městská část obdržela od majitelů části pozemků v území bývalé výtopy, odstavné plochy autobusů, střelnice v Dolním Sedlci a v Lysolajích studii "Polyfunkční čtvrť LYSOLAJE - NOVÝ SEDLEC", na pozemcích parc.č. 434, 430/1, 430/19, 429/12, 429/14 a další k.ú. Sedlec a k.ú. Lysolaje (v prostoru bývalého parkoviště BUS, výtopy ČZU, střelnice, ...); zhotovitel: ATELIER ZAVADIL s.r.o., autor: Ing. arch. Jiří Zavadil.

Městská část požaduje v návrhu nového územního plánu vymezení funkčních ploch v území dle studie „Polyfunkční čtvrť LYSOLAJE - NOVÝ SEDLEC“ (v příloze) s tím, že požaduje, aby se v rámci celého území Dolního Sedlce, tedy i pozemků, které nejsou zahrnuty do předkládané studie, v novém územním plánu stabilizovaly plochy veřejné vybavenosti určené pro základní školu a mateřskou školu.
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

e) Plochy veřejného vybavení

e1) plocha veřejného vybavení při ulici V Ořeší - domov důchodců

Městská část požaduje z důvodu lepší dostupnosti zařízení domov důchodců k MHD, lékařům, obchodům přemístit v návrhu nového územního plánu plochu veřejné vybavenosti pro domov důchodců z pozemků při ulici V Ořeší na pozemky ve správě městské části či v majetku hl.m. Prahy. Např. pozemky parc.č. 2280/1 nebo 2280/15 oba k.ú. Suchdol popř. na pozemek parc. 236/1 k.ú. Sedlec.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

e2) plocha veřejné vybavenosti ve výhledu stávajícího územního plánu při ulici Na Rybářce - mateřská škola

Městská část požaduje zachování plochy veřejné vybavenosti pro mateřskou školu na pozemcích k.ú. Sedlec.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

e3) plocha veřejné vybavenosti - nákupní středisko s rozlohou prodejny do 800 m²

Městská část požaduje vymezení v návrhu nového územního plánu plochy veřejné vybavenosti pro nákupní středisko s rozlohou prodejny do 800 m² v prostoru zastávek tramvaje v Dolním Sedlci nebo Sedleckém kopci při ulici Kamýcká.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

e4) plocha veřejné vybavenosti - zař. záchranného bezpečnostního systému

Městská část požaduje s odkazem na podklady pro změnu územního plánu Z2614/08 vymezení plochy veřejné vybavenosti - zař. záchranného bezpečnostního systému, hasičská zbrojnice pro Sbor dobrovolných hasičů Suchdol a služebna městské policie na části pozemku parc. č. 13/1 k.ú. Suchdol na části plochy pro sport.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

f) Plocha pro energetického zařízení

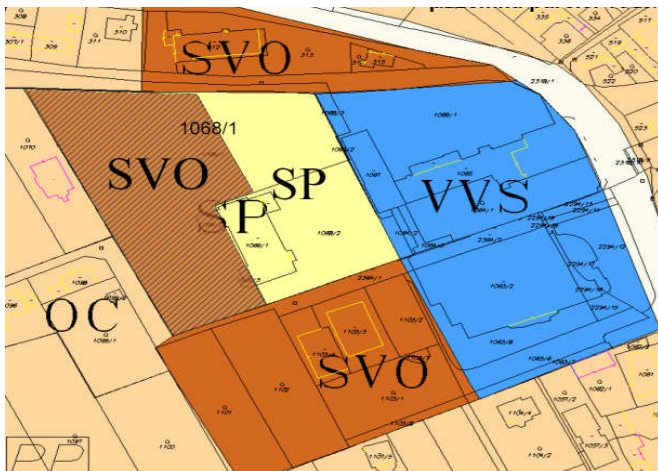
V Konceptu územního plánu je západně od zástavby Výhled umístěna plocha energetického zařízení - trafostanice 110kV/22kV.

Městská část souhlasí s umístěním plochy energetického zařízení na pozemcích západně od Výhled za podmínky přeložení obou linek VN 110kV do podzemního kabelového vedení v úseku hranice k.ú. Rostoky - trafostanice Výhledy.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

g) Území „Okolo sokolovny“

Majitel pozemků parc. č. 1068/1, 1069/2 a 1069/3 požádal v rámci změny územního plánu 08 změnou č. Z2527/08 o změnu stávajícího funkčního využití SP - sport na smíšenou obytnou zástavbu.



Z2527/08 - požadavek MČ na zachování plochy pro sport

Městská část požaduje zachovat v návrhu nového územního plánu 1/2 stávajícího území pro plochy sportu přiléhající k základní škole (viz vyjádření MČ k návrhu změny Z2527/08)

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

O. Závěrečné vyjádření městské části Praha-Suchdol

Vzhledem k výše uvedeným zásadním nedostatkům a rozporům Konceptu územního plánu hl.m. Prahy a Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území včetně Akustické a Rozptylové studie se zákony České republiky městská část Praha-Suchdol požaduje dopracování Konceptu územního plánu hl.m. Prahy, Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území v souladu se zákony České republiky a zadáním územního plánu, doplnění Konceptu o řádné odůvodnění veřejně prospěšných staveb včetně vymezení území dotčených stavbami nebo jejich řádným užíváním a předložení přepracovaného Konceptu územního plánu a Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území k novému projednání
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní, resp. za zcela zásadní.

Městská část Praha-Suchdol podává tímto námítky resp. zásadní připomínky ke Konceptu územního plánu hl.m. Prahy, které schválila Rada městské části Praha-Suchdol dne 7. prosince 2009 pod bodem 147.19.

Městská část Praha-Suchdol doplní obsah těchto popř. dalších námitek resp. zásadních připomínek na výzvu MHMP.

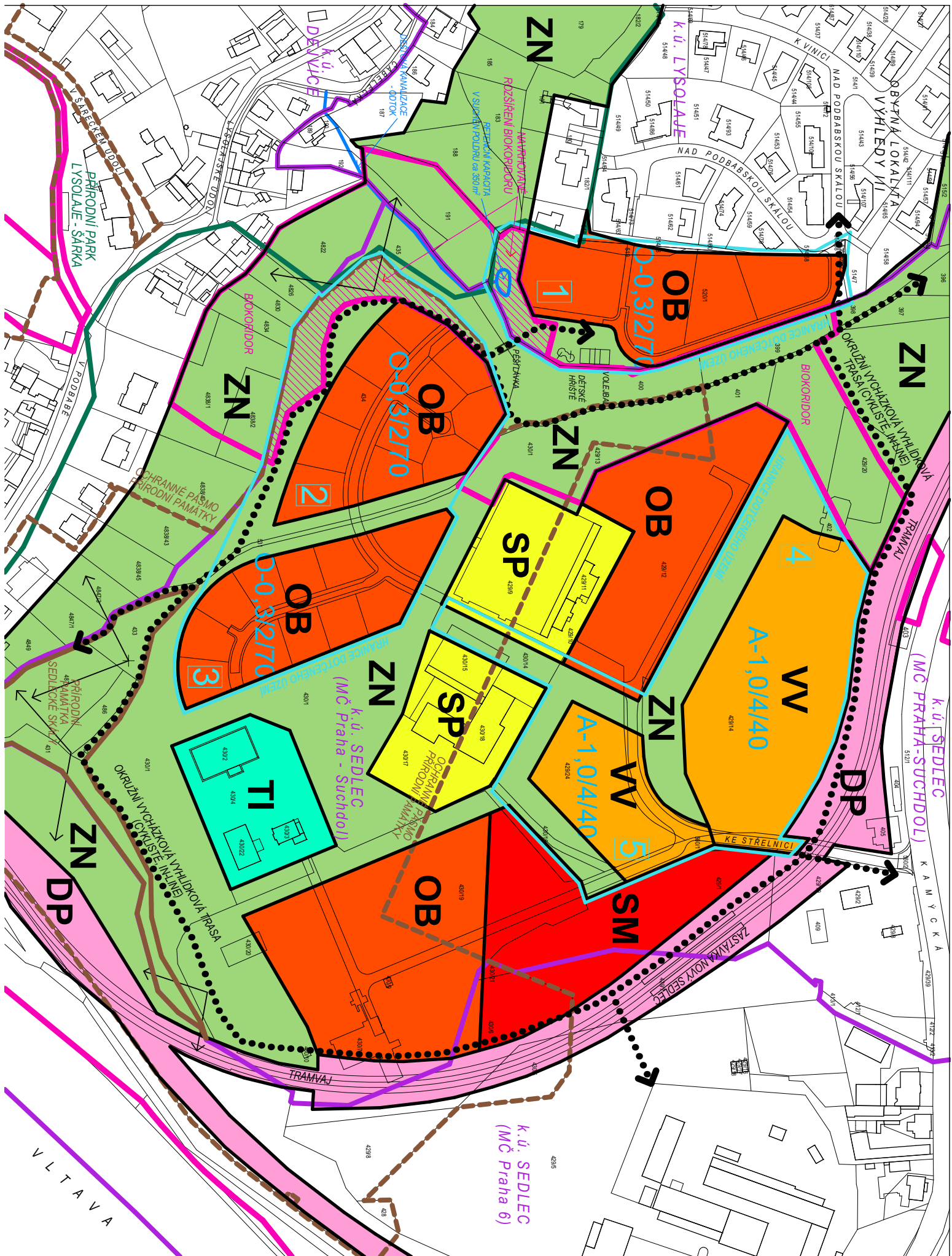
Příloha: „Polyfunkční čtvrť LYSOLAJE - NOVÝ SEDLEC“ - funkční řešení

Petr Hejl
starosta městské části Praha-Suchdol

V Praze 9.12.2009

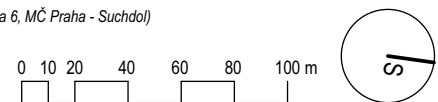
UMC P_SUCH 03948/2009

Hlavní město Praha
Magistrát hl.m. Prahy
Odbor územního plánu
Ing. Jitka Cvetlerová, ředitelka odboru
Jungmannova 35/29
110 10 Praha 1



zadavatel: Ing. Josef FUK, Ing. Petr JANOUŠEK, Jiří LORMAN
zhotovitel: ATELIER ZAVADIL s.r.o.
 K Vinici 277/7, 165 00 Praha 6 - Lysolaje, tel.: 604 233 066
autor: Ing.arch. Jiří Zavadil
spolupráce: Ing.arch. Veronika Šindlerová, Tomáš Furthner
datum: 8.prosince 2009

akce: POLYFUNKČNÍ ČTVRŤ
LYSOLAJE - NOVÝ SEDLEC, k.ú. Lysolaje, k.ú. Sedlec (MČ Praha 6, MČ Praha - Suchdol)
stupeň: URBANISTICKÁ STUDIE
výkres: 6. NÁVRH - FUNKČNÍ ŘEŠENÍ
měřítko: 1:2000



ATELIER ZAVADIL
 ARCHITEKTURA
 INTERIER