

# Městská část Praha-Suchdol

starosta městské části

Suchdolské nám. 734/3, 165 00 Praha-Suchdol, tel.: 220 921 218  
e-mail: starosta@praha-suchdol.cz, www.praha-suchdol.cz, IČ: 00231231



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

NAŠE ZNAČKA  
UMC P\_Such 02727/2013

VYŘIZUJE  
Ing. Hejl

V PRAZE DNE  
18. prosince 2013

## Věc: Připomínky k 1. aktualizaci Zásad územního rozvoje (AZÚR)

Vážená paní ředitelko,

zasíláme Vám zásadní připomínky k návrhu 1. aktualizace zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (AZUR).

**I. Městská část Praha-Suchdol uplatňuje následující zásadní připomínky k návrhu 1. aktualizace zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (AZUR), který byl zveřejněn dne 11.11. 2013 vyhláškou MHMP:**

### 1. K bodu 238 navrhovaného výroku AZUR, oddílu 4.4.1 Ruzyně (SL/1):

Městská část nesouhlasí s vymezením specifické oblasti SL/1, která zasahuje i do navrhovaného koridoru pro Silniční okruh kolem Prahy (dále jen „SOKP“) vedeného středem obytné zástavby městské části, protože takto navrhovaná oblast umožňuje zvýšení negativních dopadů na lidské zdraví nad úroveň hygienických limitů, ohrožuje životní prostředí a významným způsobem omezuje stávající i budoucí využití území.

Rozvoj území Suchdola by byl vymezením oblasti SL/1 podřízen narůstajícím kapacitním a provozním požadavkům letiště, které by vedly k postupnému zvyšování negativních dopadů. Požadujeme vypustit oblast SL/1 uvedenou v oddílu 4.4.1 z návrhu AZUR nebo ji vymezit tak, aby touto oblastí nebyly zasaženy stávající obytné oblasti.

### 2. K bodu 302 navrhovaného výroku AZUR, oddílu 5.3.1 Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla):

Městská část nesouhlasí s navrženým rozšířením letiště s blíže nespecifikovaným rozvojem jeho provozu, jehož důsledkem by byla rozsáhlá oblast obydleného území zasažená negativními dopady na zdraví obyvatel i životní prostředí. Nezbytnost zásadního rozvoje letiště v obydlených územích Prahy nebyla řádně prověřena z hlediska skutečných potřeb ČR, nebyly zvažovány varianty řešení rozvoje letecké dopravy, nebyl specifikován charakter ani skutečný cílový stav rozšířeného letiště a nejsou tedy známy základní skutečnosti odůvodňující zásah do práv obyvatel v okolí letiště ani zjevné negativní dopady provozu letiště. Požadujeme oddíl 5.3.1. vypustit z návrhu AZUR.

### 3. K bodu 257 navrhovaného výroku AZUR, pododdíl 5.1.2.1 Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)

Městská část nesouhlasí s vymezením koridoru pro „SOKP“) a souvisejících staveb (např. přivaděč Rybářka, MÚK Výhledy, MÚK Rybářka, křižovatka Kamýcká / přivaděč Rybářka) v úseku Březiněves – Ruzyně, vedený středem obydleného území Suchdola a pod současně navrhovaným přistávacím koridorem paralelní dráhy na letišti v Ruzyni. S ohledem na to, že ve stanovisku EIA na stavby 518, 519 SOKP z 30.4. 2002 č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. byla z hlediska vlivů na životní prostředí doporučena k realizaci varianta „Ss“ (vedená mimo zastavěné území HLMP), která byla označena v dlouhodobém horizontu za vhodnější. S ohledem na zásadní negativní dopady během výstavby a provozu tohoto záměru na obyvatele městské části i na další rozvoj území městské části požaduje městská část vypustit koridor pro uvedený úsek SOKP z návrhu AZUR, z textové i výkresové části. MČ

požaduje řádně posoudit a projednat možnost variantního řešení trasy SOKP v souladu s doporučením vyplývajícím z vyhodnocení vlivů na životní prostředí a z vyhodnocení Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schválenou vládou ČR 13.11. 2013.

#### **4. K bodu 259 navrhovaného výroku AZUR, pododdíl 5.1.2.1 Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)**

Městská část požaduje s ohledem na nesouhlas s vymezením koridoru SOKP na svém území vypustit z podmínek pro následné rozhodování a z úkolů pro podrobnější ÚPD části textu vztahující se k úseku SOKP Ruzyně - Březiněves.

#### **5. Připomínka k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj**

Negativní dopady současného umístění záměru SOKP a koridoru přístávací dráhy do obytného území městské části Praha-Suchdola nebyly řádně vyhodnoceny. Městská část proto požaduje ve vztahu k navrhovaným záměrům na rozšíření letiště a trasy SOKP přepracovat a doplnit Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) tak, aby před rozhodnutím o konečné podobě těchto strategických záměrů byly správně a na základě objektivních podkladů a potřeb vyhodnoceny všechny varianty obou záměrů. Je nutné zejména důkladně posoudit současné působení obou těchto záměrů (včetně vlivu při výstavbě SOKP) na obydlenu zástavbu území městské části. Městská část konstatuje, že s ohledem na jiné varianty řešení dopravy nebyla řádně odůvodněna nezbytnost oba záměry umísťovat tak, jak je uvedeno v návrhu AZUR, nesouhlasí s provedeným VVURÚ a současně upozorňuje na nesprávně zpracovanou a posouzenou dokumentaci EIA k záměru na rozšíření letiště v Praze-Ruzyni a proto odmítá uplatnění závěrů z této dokumentace v AZUR.

## **II. Odůvodnění připomínek**

Připomínkami jsou ve smyslu ustanovení § 39 odst. 2 stavebního zákona dotčena tato území: Praha 6, Praha 8, Dolní Chabry, Ďáblice, Nebušice, Suchdol, Lysolaje. K podání připomínek vedou Městskou část zejména následující důvody:

### **1. Návrh AZUR je invariantní, srovnávací varianty ve VVURÚ jsou vymezeny chybně**

Každý záměr vymezený v zásadách územního rozvoje musí být hodnocen z hlediska potřeby. Nejvyšší správní soud v usnesení svého rozšířeného senátu ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 – 120 uvedl, že i v testu přiměřenosti při přezkumu opatření obecné povahy je nutné zkoumat, zda způsob provedení opatření má ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody, zda je **provedeno nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle** (srov. také rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 – 98). Shledá-li soud, že některá z těchto kumulativních podmínek není splněna, je to zásadně důvodem pro zrušení zásad územního rozvoje. Bez posouzení jednotlivých variant není přitom možné určit, že záměr je vymezen právě nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle. Posuzování variant je vyžadováno i v případě soustavy NATURA 2000, které upravuje zákon o ochraně přírody a krajiny a směrnice o stanovištích (Směrnice Rady č. 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin).

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jsou sice posuzovány varianty, ale tyto varianty jsou v případě letiště v Ruzyni nerealistické (nulová varianta), nejedná se o skutečně možné alternativní řešení rozvoje dopravy a je účelově volené tak, aby pouze potvrdila navrhované řešení. Koridor SOKP je rozpracován v několika variantách, ale aktualizace ZÚR je připravená invariantně. Varianty nejsou v případě SOKP rovnocenně a úplně vyhodnoceny a závěry VVURÚ jsou tak nepřezkoumatelné a nepodložené. VVURÚ se soustředilo téměř výhradně na posouzení a srovnání tzv. nulové varianty a aktivní základní varianty. Nulová varianta přitom představuje stav území v případě naplnění Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy vydaných usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17. 12. 2009 formou opatření obecné povahy č. 8/2009 po zrušení některých pasáží textové a grafické části na základě rozsudků Nejvyššího správního soudu. Aktivní varianta – základní řešení představuje stav území v případě vydání a naplnění ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1.

Jediné skutečně variantní řešení problému dopravy je, bohužel jen z větší části formálně uváděná, Aktivní varianta – variantní řešení, které spočívá ve vedení části trasy SOKP v tzv. „Regionální variantě SOKP“, převážně na území Středočeského kraje. Aktivní varianta – variantní

řešení není v Příloze č. 2 VVURÚ - Rozptylová studie a v Příloze VVURÚ č. 1 Akustická studie vůbec vyhodnocována. Hodnocena je tedy pouze nerealistická nulová varianta (nedělat pro rozvoj dopravní sítě v Praze nic) s aktivní variantou – základním řešením. Závažnost tohoto pochybení zvyšuje, že **nulová i aktivní varianta – základní řešení mají téměř shodné negativní dopady na životní prostředí a obyvatelstvo.**

Například vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví posuzuje pouze dvě varianty, tj. aktivní a nulovou. Regionální varianta není zvažována. Porovnání varianty nulové i aktivní přitom ve většině případů nepřináší žádné zásadní zlepšení v případě preferované aktivní varianty. Například v případě tab. 7 vyhodnocení míry zdravotního rizika imisní zátěže suspendovanými částicemi – v kritériu chronická úmrtnost – počet ztracených roků života vlivem chronické expozice jsou údaje následující:

Současný stav		Varianta 0		Varianta 1	
PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>
16.233	23.906	15.978	22.650	15.769	22.529

Zvýše uvedeného srovnání vyplývá, že rozdíl mezi nulovou a aktivní variantou je zcela minimální, což připouští i závěry na str. 12: „*Celková míra zdravotního rizika obyvatel z expozice znečišťujícími látkami v ovzduší Prahy tak bude mírně nižší v aktivní variantě.*“ Zadržím, že i přes zásadní navýšení počtu obyvatel Prahy dojde ke snížení zátěže i při nulové variantě, což připouští i závěry na str. 12: „*Ve srovnání se současným stavem se pak jako příznivější ukazují obě hodnocené výhledové varianty.*“ Zatřetí, je otázkou, zda je skutečně aktivní varianta výhodnější, když v ní nejsou zohledněni obyvatelé Středočeského kraje, SOKP přitom povede většinou právě po okrajích Prahy a jejich hranicích se Středočeským krajem. Podstatným pochybením je pominutí porovnání regionální varianty a základní varianty z hlediska počtu obyvatel dotčených negativními vlivy v okolí tras SOKP. Z pohledu dotčení obyvatel hodnocení zcela chybí, varianty byly hodnoceny nevyváženě z hlediska úplnosti a objektivnosti celkového hodnocení.

Jako nevýhoda regionální varianty SOKP je uváděna i její nepřipravenost (viz str. 173 Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území): „*K tomuto závěru navíc přispívá i hledisko časové. Z dostupných podkladů jednoznačně vyplývá, že příprava a realizace SOKP v „Regionální varianty SOKP“ by trvala podstatně delší dobu, neboť tato trasa není zanesena v územních plánech, projednána, projektově připravena, atd. To znamená, že by došlo k prodloužení současné nepříznivé situace minimálně o několik let.*“ Tento argument není nikde blíže analyzován, není proto jasné, z kterých podkladů takovéto tvrzení vyplývá a která z variant může být v současné době realizována rychleji. Na úrovni zásad územního rozvoje není vymezena ani jedna z variant a regionální varianta jako technicky méně náročné řešení (bez tunelů a patrových mostů) bude ve fázi výstavby postupovat mnohem rychleji.

Rozsáhlé a podrobné srovnávání variant typu „nedělat nic“ (nulová varianta) a „něco postavit“ (aktivní varianta) na úkor hledání optimálního řešení je v případě nikým nezpochybňované nutnosti postavit SOKP a propojit dálnice, zcela zbytečné. Postavením jakéhokoliv okruhu s převedením dopravy musí na jiném místě (při stejném celkovém počtu zdrojů emisí) dojít k nějakému, byť i minimálnímu snížení zátěže už jen jejím pouhým rozdělením emisí na větší území VVURÚ tedy pouze potvrzuje nezpochybňovanou skutečnost, že se SOKP postavit musí, ale nevyovídá nic o vhodném řešení, tj. jestli je zvolené řešení v porovnání s jinými možnými řešeními (aktivní varianta – variantní řešení) správné. VVURÚ navzdory existenci posuzování „variant“ (navíc s výhradami k jejich správnosti a úplnosti), tedy v zásadě pouze posuzuje (navíc věcně nesprávně) dopady AZUR a vytváří tak neopodstatněný dojem, že jsou v AZUR posuzována varianty řešení problému.

Důsledkem nesprávností zejména v nulové variantě u letiště je zkreslení závěrů srovnání tzv. nulové varianty a aktivní varianty z hlediska dopadů na obyvatele, nesprávné jsou rovněž závěry ohledně vlivů na okolí při neprovedení záměru v roce 2020.

## 2. Nesprávné vymezení nulové varianty

Nulová varianta rozvoje nebyla správně definována s ohledem na současný stav územní, platné územně-plánovací dokumentace, územní rozhodnutí a také platné smluvní vztahy. Nulová varianta nerespektuje současné podmínky v území ani aktuální potřeby letecké dopravy v daném období nebo limity rozvoje současného uspořádání provozu.

Tvrzení na str. 6 akustické studie že „nulová varianta představuje výhledový stav území v případě naplnění Zásad územního rozvoje Prahy ... po zrušení některých pasáží ....“ není správné, protože v nulové variantě je natolik změněn provoz na letišti, že by bylo nezbytné zcela zásadně změnit i vymezení oblastí zasažených hlukem, měnit podmínky rozvoje centrálních částí Prahy i vyhlášená ochranná pásma. Tyto změny nelze provést bez aktualizace ZÚR v tomto smyslu, stanovená kapacita dráhy 12/30, uváděná jako maximální, je v případě nulové varianty nesprávná.

U nulové varianty **nebyla vůbec objasněna reálnost přesunutí 79%přistávajících letadel na dráhu RWY 12/30**, tj. přímo nad hustě obydlené území Prahy, zjevně se jedná o nepřijatelné rozdělení provozu z hlediska současného stavu z důvodu existujících smluvních vztahů mezi Prahou 6 a provozovatelem letiště (včetně finančních sankcí za toto porušení). Takovýto přesun je nelogický a navíc i velmi pravděpodobně v praxi neproveditelný i z politického hlediska. Rozšíření ochranných hlukových pásem nad hustě obydlenými oblastmi Prahy a směrem do centra není automatické rozhodnutí, ale proces vyhlášení opatření obecné povahy podléhající soudnímu přezkumu, tj. správné řízení za účasti veřejnosti, samosprávy a hygieniků a dalších dotčených orgánů veřejné správy. Jejich souhlas s přenesením 79% přistání do koridoru nad Prahu je značně nepravděpodobný.

Tlak na **zvýšování kapacit pro větší provoz na letišti** je i v případě nulové varianty způsobem nesprávnými vstupními údaji (odhadovaný počet letů neodpovídá reálnému vývoji). Požadovaná kapacita pro rok 2020 pouze mechanicky přebírá údaj o počtu letů z podkladů provozovatele z roku 2007, tedy z prognózy, která již zcela zjevně neplatí (počet letů i přepravených cestujících je mnohem nižší než jsou odhadovaná čísla).

Zpracovatel uvádí na str. 14 akustické studie, že do takto nesprávně stanovené, byť formálně požadované **celkové kapacity** k roku 2020 chybí cca 27 000 letadel. V hypotetickém případě, že by se skutečně jednalo o požadovanou kapacitu letecké přepravy k roku 2020, není ale s ohledem na zjevnou zastaralost a nedostatečnost podkladů zřejmé, zda bylo při jejím stanovení např. počítáno s rozvojem jiných kapacit, které se reálně plánují. I proto není důvodné předpokládat v roce 2020 tak zásadní přesun provozu na letišti na dráhu 12/30 a předpokládaná hluková zátěž pro nulovou variantu tak není realistická.

Z obdobných důvodů je také věcně nesprávné a nekonzistentní se současným stavem **zvýšovat** u tzv. nulové varianty **noční provoz** na dráze RWY 12/30, která hlukově nejvíce zatěžuje centrum Prahy. Zcela obdobné množství nočních letů v charakteristickém dni (necelých 58 nočních pohybů, tedy o necelé dva noční pohyby méně) bylo při dodržení stávajícího OHP realizováno na stávajícím dráhovém systému s menším využitím dráhy RWY 12/30. Kontrolní měření hluku v žádném případě neprokázala překročení hlukových limitů mimo OHP. Nulová varianta rovněž neakceptuje platné stávající omezení provozu v noci na 3+3 lety, celkem tedy 48 pohybů za jednu noc.

Odkaz na podklad (31) uvedený v akustické studii je nepřesný, zpracovaná SEA pro změnu územního plánu Z 939 s tímto stavem nepracuje, pokud nebyla po zveřejnění přepracována, s takto vymezenou nulovou variantou nepracuje změna územního plánu č. Z 939 ani proběhlý proces posuzování vlivů na životní prostředí EIA na rozšíření letiště.

Ve výsledku se tedy v případě letiště srovnává tzv. nulová varianta (nereálná, zřejmě teoretická maximální kapacita současných drah) se základním stavem provozu k roku 2020 (pouze nereálný odhad stavu provozu, v žádném případě se nejedná o max. kapacitu nových drah). Zcela zjevně není srovnáván dopad maximálního provozu obou variant, ale ani dopad jejich reálně možného stavu provozu v roce 2020. Z hlediska dopadů na okolí v roce 2020 se jedná o vzájemně neporovnatelné varianty. V jednom případě se totiž posuzuje teoretická max. hodnota ignorující vývoj provozu, současné ZUR i další omezení, která má v předkládané podobě zničující dopady na centrum Prahy, a v druhém případě se posuzuje nesprávný odhad provozu k roku 2020.

Posuzované varianty tedy v případě rozvoje letiště nejsou reálnými variantami, ale slouží pouze k odůvodnění a zakrytí invariantního přístupu k řešení rozvoje letecké dopravy. Žádná reálná varianta tedy nebyla předložena ani posuzována, přestože by dle návrhu AZUR měly být v okolí letiště zcela zjevně překročeny hlukové limity.

### **3. Nesprávné vstupy do posuzování**

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 1 Akustická studie lze považovat pro záměr rozšíření letiště Ruzyně **za vnitřně nekonzistentní, neodůvodněné a nelogické** z následujících důvodů, které se týkají především základních východisek.

1. Charakteristický letový provoz pro uvažovaný rok 2020 na str. 13 počítá s 274 tis. pohyby letadel ročně, přestože stávající stav v roce 2011 je pouze 147 tis. pohybů letadel ročně. Akustická studie sice obecně odkazuje na predikce Letiště Praha či některé mezinárodní organizace, ale už vůbec nehodnotí jejich aktuálnost, reálnost a pravdivost v době, kdy provoz na letišti po prudkém poklesu dlouhodobě stagnuje.

2. Využití dráhového systému v tabulce 11 a 12 na str. 14 Akustické studie potom počítá s velmi vysokým podílem využití dráhy RWY 12/30 (cca 48% všem příletů a odletů na celé letiště, dokonce včetně rozšíření nočního využití). Dráha RWY 12/30 je přitom už v současné době využívána pouze v případě opravy dráhy hlavní či v jiných mimořádných situacích, toto její využití je i smluvně ošetřeno mezi provozovatelem letiště a městskou částí Praha 6. Akustická studie opět blíže nezdůvodňuje takovéto zatížení dráhy, nehodnotí jeho aktuálnost, reálnost a pravdivost. Toto rozdělení je přitom zcela zásadní pro určení hlukové zátěže, provoz na dráze RWY 12/30 totiž zatěžuje hlukem hustě obydlené části Prahy.

3. Neodůvodněný je také rozdíl v počtu obyvatel městské části (např. Praha 6, Přední Kopanina) na str. 35 akustické studie pro aktivní variantu a na str. 41 pro nulovou variantu.

4. V prognózách není rovněž využit potenciál v obsazenosti letadel (poslední údaje za rok 2012 jsou cca 84 os/let, dokumentace stále pracuje s průměrem 77 os/let, nebylo aktualizováno).

### **4. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů**

Jednotlivé dílčí výhrady k věcnému obsahu hodnocení vlivů (k hluku, znečištění ovzduší, vstupům) doplňujeme ještě o následující. Přes značný rozsah příloh vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jsou tyto přílohy často pouze mnohonásobným opakováním stejných dlouhých pasáží, např. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 5 Vyhodnocení navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy je přes svůj značný rozsah zpracováno pouze povrchně. Hodnocení většiny navrhovaných oblastí a koridorů je zcela shodné a liší se pouze v detailech (např. zasažených druhých planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů). Ve vyhodnocení zcela chybí přesnější lokalizace vlivů navrhovaných koridorů.

### **5. Absence vyhodnocení vlivů s ohledem na jejich lokalizaci**

Posouzení nepostihuje vlivy na ŽP s ohledem na jejich lokalizaci. Je zřejmé, že právě u záměrů liniových staveb se vlivy v jednotlivých částech území mohou lišit. Někde mohou být pozitivní, jinde negativní a různá bude i míra závažnosti vlivů. Pokud jde o SOKP, ten je hodnocen v jednotlivých úsecích (např. 510, 502, 503) jako jeden koridor, přestože se jedná o liniovou stavbu s několika MÚK. Jedná se přitom o kapacitní silniční tah, který v některých úsecích prochází urbanizovaným územím, nezastavěným územím, zastavěným územím s velmi blízkou obytnou rezidenční a rekreační zástavbou a lokalitou soustavy Natura 2000 (EVL Kaňon Vltavy u Sedlce).

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

### **6. Chybějící koordinace se Středočeským krajem**

Koridor pro rozšíření SOKP a souvisejících MÚK a plocha pro rozšíření letiště jsou situované převážně na území hlavního města Prahy, ale částečně jsou vymezeny i na území Středočeského kraje

a především budou mít významné negativní vlivy na životní prostředí i obyvatele. Přitom vlivy rozšíření SOKP a souvisejících MÚK ani vlivy rozšíření letiště pro území Středočeského kraje nejsou vyhodnoceny v žádné územně plánovací dokumentaci, nemohlo tedy dojít k řádnému vyhodnocení vlivů na životní prostředí, včetně vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, a není zajištěna koordinace požadavků na využívání a prostorové uspořádání území, není řešena ani vazba na navazující dopravní síť. Nekomplexnost řešení v území se pak projevuje i následujícími způsoby.

Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví **nezohledňuje vlivy na obyvatele Středočeského kraje** (viz str. 5 „dotčené území v tomto případě zahrnuje obyvatelstvo na celém území hlavního města Prahy“ a nikoliv již Středočeského kraje). Obdobné platí i pro Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 2 Rozptylová studie a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 1 Akustická studie (na str. 6 např. *silniční doprava byla hodnocena na definovaném území hl. města Prahy*). Rozptylová a akustická studie se pak dopouští zásadních pochybení, když nezapočítává do počtu negativně ovlivněných obyvatel i obyvatele za bezprostředními hranicemi hl. m. Prahy. Tento postup je zcela nekonzistentní s postupem v případě ochrany zemědělského půdního fondu, kdy je naopak započítáván zábor půdy i ve Středočeském kraji (viz str. 171 Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území).

## 7. Neposouzení kumulativních a synergických vlivů

Ve výkresech k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 7: Hodnocení kumulativních a synergických vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy je rozšíření SOKP a letiště Ruzyně zakresleno jako oblast A1, A7, A8, A9 a A10. Na stejném území jsou však vymezeny i další záměry, například tramvajová trať, jejich vzájemné působení není potom dostatečně vyhodnoceno např. na ulici Kamýcká. Tyto vlivy nejsou blíže společně hodnoceny, přitom z hlediska hlukové a imisní zátěže a celkové dopravní situace tyto záměry ve svých kumulativních a synergických účincích vytvářejí do budoucna neúnosnou situaci. Posouzení vlivů AZÚR na životní prostředí rovněž tak odporuje zákonu EIA, směrnici EP a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí a zákonu č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), když neobsahuje informace o kumulativních a synergických vlivech. Povinnost posouzení těchto aspektů vyplývá z ustanovení § 2 zákona EIA, z bodu f) přílohy č. I. směrnice SEA a z bodu 5 přílohy ke stavebnímu zákonu.

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 7 Hodnocení kumulativních a synergických vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy je přes svůj značný rozsah zpracováno pouze povrchně. Při hodnocení kumulativních a synergických vlivů je vždy opisováno stejné hodnocení, a to ve všech kategoriích (popisu, kvantifikaci, monitoringu, kompenzačních opatřeních). Tento postup je v rozporu se stanoviskem MŽP, které vyžadovalo „v případě kumulativních a synergických vlivů bude ve vyhodnocení jasně uveden komentář k lokalitám, které byly identifikovány ve výkresech a na základě tohoto stanovení by pak měly být vysloveny konkrétní opatření k minimalizaci vlivů pro nově navrhované záměry.“ Jediná plocha s velmi významným negativním ovlivněním je A10, která souvisí s provozem letiště Praha-Ruzyně. Ostatní plochy jsou hodnoceny jako významně negativní.

Příloha č. 7 zároveň odporuje vyhodnocením v ostatních přílohách – například v závěrech vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví se na str. 12 uvádí: „Celková míra zdravotního rizika obyvatel z expozice znečišťujícími látkami v ovzduší Prahy tak bude mírně nižší v aktivní variantě.“ K obdobným závěrům dochází i akustická studie (Příloha č. 1) na str. 44 v bodě 7.1.5. Celkové shrnutí: „Z hlediska počtu nadlimitně ovlivněných obyvatel hl. m. Prahy jsou Nulová varianta a Aktivní varianta – Základní řešení téměř srovnatelné.... Porovnáme-li rozlohu nadlimitně ovlivněného území hl.m. Prahy „Aktivní varianty – Základního řešení“ a „Nulové varianty“, je možné konstatovat, že jsou obě varianty taktéž téměř srovnatelné.“ Příloha č. 7 přesto u všech ploch dotčených SOKP uvádí: „Z hlediska celkového hodnocení ZÚR hl. m. Prahy je možné konstatovat, že Aktivní varianta – Základní řešení bude představovat mnohem menší zatížení území hl. m. Prahy hlukem a znečištěním ovzduší oproti Nulové variantě ...“

Zvláště popis kumulativních a synergických vlivů v plochách synergie B, C, D a E je zcela arbitrární a shodný pro všechny plochy. Jako kompenzační opatření je pak pravidelně uváděno, že *bude nutné postupovat v souladu s platnou legislativou*. Prosté dodržování stávajících zákonů přitom nelze považovat za kompenzační opatření.

## 8. Kompenzační opatření

Stanovisko MŽP (č.j. 54485/ENV/13, ze dne 2. srpna 2013) v bodu A.2. vyžadovalo: „Na základě dopracování vyhodnocení budou vyvozeny jasné závěry, zda lze s jednotlivou plochou či koridorem souhlasit, případně budou uvedeny konkrétní opatření (pro jednotlivé plochy a koridory ve vztahu k území a podrobnosti ZÚR), které tento souhlas budou podmiňovat.“ Tomuto požadavku měla vyhovět doplněná příloha Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 6: Návrh opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory ZÚR hl. m. Prahy. Tato příloha rozšíření SOKP, související MÚK popisuje na str. 71. Navrhovaná kompenzační opatření jsou však zcela shodná s navrhovanými opatřeními pro ostatní stavby dopravní infrastruktury.

Kompenzační opatření pro rozšíření letiště Ruzyně jsou popsány na str. 52 a 57 tato opatření jsou naopak natolik podrobná, že se dostávají do rozporu s povinností neupravovat v zásadách územního rozvoje záležitosti, které spadají svou podrobností do územních plánů, případně do územního řízení. Navíc dle tvrzení na str. 3 Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 6: Návrh opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory ZÚR hl. m. Prahy zde nemají být uvedena opatření vyplývající ze zpracovaných územně plánovacích a projektových dokumentací. Přesto jsou prakticky všechna uvedená navržená opatření převzata z podrobnější dokumentace, zejména z EIA nebo změny územního plánu Z 939, odkud byla vtažena do stanoviska. A zároveň většina opatření směřuje do fáze územního řízení nebo vyhlášení ochranného hlukového pásma. Opatření proti výstavbě chráněných objektů není jednotné – na str. 8 odst. 14 je uváděno, že se „nemají“ na str. 55 už je přímo uvedeno, že se „nesmí umísťovat do nadlimitně zasažených oblastí dle map v příloze 7 a 8 akustické studie“ (které ovšem nejsou nadlimitně zatížené plochy ve smyslu nařízení č. 272/2011 Sb. – viz níže), ale v druhé větě je možnost umístit zase připouštěna, výrok k SL/1 je formulován „za podmínky dodržení prokazatelného splnění legislativních požadavků“. V případě SOKP se požadavek neumísťování staveb uvedený v příloze 6 str. 60 ve výroku vůbec neobjevuje.

Příloha č. 6 navíc uvádí, že neobsahuje opatření vyplývající z předpisů, pak na str. 53 stanoví jako povinnost vyhlášení ochranného hlukového pásma, které je bezpochybně zákonnou povinností.

Příloha č. 6 navíc na str. 3 uvádí: „Opatření uvedená v bodech 10, 11, 12 a 13 zahrnují více možností ochrany území před hlukem a znečištěním ovzduší, které je při naplňování území, resp. umísťování dílčích ploch a koridorů nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní využití území, resp. umísťované záměry.“ Navržená kompenzační opatření tedy nemusí být respektována v navazující územně plánovací dokumentaci. Navíc jsou velmi obecná a nejsou formulována závazným způsobem (viz například bod 15 přílohy „měl by vejít“ do jednání s městskou částí). Pro navrhovaná opatření také chybí posouzení, zda budou dostatečná k dodržení závazných limitů kvality životního prostředí vyžadovaných zákonem (hlukové limity, imisní limity v případě znečištění ovzduší, atd.). O tom svědčí i skutečnost, že navrhovaná opatření noční hluk nesnižují, ale naopak rozsah území zasaženého nadlimitním hlukem rozšiřují (viz rozsah SL/1 – území dotčené nočním hlukem). Přestože se počet nočních letů snižuje oproti stávajícímu stavu asi o 1/3, rozsah území dotčeného předpokládaným nadlimitním nočním hlukem se rozšiřuje. Přijatá opatření na snižování nočního hluku se tedy dle výsledků akustické studie zcela zjevně míjejí s deklarovaným účinkem a nepřinášejí kompenzaci v podobě snížení nočního hluku.

Návrhy kompenzační opatření pro preferenci drah nevycházejí z hledání přijatelné varianty provozu letiště se dvěma drahami, ale z invariantního provozně nejvýhodnějšího návrhu provozovatele a AZUR tak ve svém důsledku v dalších stupních ÚPD zamezuje hledání jiných provozních stavů šetrnějších k okolí. Aktualizace ZÚR pracuje s podklady od provozovatele letiště na zcela konkrétní záměr včetně způsobu jeho provozu, MHMP tento záměr pouze bez dalších úvah přebírá (viz. nadhodnocený stav provozu v roce 2020). Aktualizace ZÚR tak neplní svůj účel stanovený stavebním zákonem vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

## **9. Rozpor s Politikou územního rozvoje**

Dne 20.7.2009 byla vládou schválena Politika územního rozvoje (usnesení vlády č. 929). Podle § 31 odst. 4 stavebního zákona je Politika územního rozvoje závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Politika mimo jiné přebírá požadavky na komunikace sítě TEN-T uvedené v Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady ze dne 29. dubna 2004 č. 1692/96/ES o řídicích zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

Politika územního rozvoje (dále jen „Politika“) stanoví mimo jiné tzv. republikové priority. V těch se uvádí:

### *„2.2 Republikové priority*

*(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006). Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.“*

Aktualizace ZÚR není s citovaným ustanovením Politiky v souladu, když trasa SOKP, který je součástí transevropské silniční sítě TEN-T není volena tak, aby byla v dostatečném odstupu od obytné zástavby, aby míjela hlavní sídelní útvary. Jak vyplývá z mapových podkladů, trasa SOKP prochází přes území s obytnou zástavbou (MČ Praha-Suchdol, MČ Praha-Dolní Chabry) a v mnoha případech se přibližuje k obytné zástavbě na několik metrů (několik nemovitostí by mělo být kvůli stavbě demolováno).

Aktualizace ZÚR také současně porušuje Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady ze dne 29. dubna 2004 č. 1692/96/ES o řídicích zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Toto rozhodnutí se prostřednictvím odkazů v Politice územního rozvoje stalo závazným i pro procesy týkající se územního plánování.

## **10. Nesplnění podmínek stanoviska MŽP**

Stanovisko MŽP (č.j. 54485/ENV/13, ze dne 2. srpna 2013) je podmíněno několika podmínkami a požadavky cit:

*„1. Ve vyhodnocení bude dopracován komentář pro každou navrhovanou plochu či koridor především s ohledem na území, ve kterém tyto vlivy mohou působit.*

*2. Na základě dopracování vyhodnocení budou vyvozeny jasné závěry, zda lze s jednotlivou plochou či koridorem souhlasit, případně budou uvedeny konkrétní opatření (pro jednotlivé plochy a koridory ve vztahu k území a podrobnosti ZÚR), které tento souhlas budou podmiňovat.*

*3. V případě kumulativních a synergických vlivů bude ve vyhodnocení jasně uveden komentář k lokalitám, které byly identifikovány ve výkresech a na základě tohoto stanovení by pak měly být vysloveny konkrétní opatření k minimalizaci vlivů pro nově navrhované záměry.*

*7. Nové komunikace pro pozemní dopravu navrhovat zásadně s vymezeným ochranným pásmem, které je plochou „podmíněně využitelnou“ jen v případě, že budou navržena ochranná protihluková opatření na této komunikaci.“*

AZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území tyto podmínky rozšíření SOKP a související MÚK nesplňuje, absence splnění těchto požadavků není ani jakkoliv zdůvodněna.

## **11. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000**

Aktualizace ZÚR je jako koncepce (ve smyslu ust. § 10a odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb.) podkladem pro záměry, jež by v případě jejich realizace mohly mít výrazný negativní vliv na součásti soustavy chráněných území „Natura 2000“. Podle ust. § 45h zákona č. 114/1992 Sb. jakákoliv



konceptce, která může samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, podléhá hodnocení jeho důsledků na toto území a stav jeho ochrany z uvedených hledisek. Podle odst. 2 citovaného ustanovení se při hodnocení důsledků koncepcí a záměrů podle odstavce 1 postupuje podle zvláštních právních předpisů o posuzování vlivů na životní prostředí (§ 10i zákona č. 100/2001 Sb.), pokud §45i zákona č. 114/1992 Sb. nestanoví jiný postup.

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 4 Hodnocení NATURA na str. 9 uvádí: „Do blízkosti EVL, kde nelze vyloučit negativní ovlivnění zasahuje stavba 519 (EVL Kaňon Vltavy u Sedlce). Dále stavby 513 a 514, které zasahují do blízkosti EVL Břežanské údolí a EVL Lochkovský profil, představují již zohlednění provozovaných staveb v území – k dalším změnám z hlediska vlivu nedojde.“

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – příloha č. 4 Hodnocení NATURA na str. 20 k Pražskému okruhu a jeho zásahu do EVL Kaňon Vltavy u Sedlce stanoví: „Dle podrobněji zpracovaných dokumentů (dle platného i připravovaného ÚP hl. m. Prahy) by nemělo dojít k přímému záboru EVL, protože EVL nebyla v trase silničního koridoru vymezena právě s ohledem na dlouhodobě plánovanou výstavbu Pražského okruhu (SOKP). K přímému záboru chráněných evropských stanovišť tedy nedochází, přestože fyzicky biotop skalní stepi mimo EVL bude dílčím způsobem zasažen.“ A dále: „V místě průchodu silničního koridoru je EVL formálně přerušena, přestože se fakticky jedná o spojitý úsek skalních stepí v mozaice s křovinami a stromovými remízky v úžlabinách skal. Koridor bude znamenat fyzickou fragmentaci EVL kapacitní komunikací.“ A dále: „Z tabulky vyplývá, že i v případě úplné degradace, popř. likvidace nejbližších předmětů ochrany (což není reálné), bude plošný rozsah poškození v absolutních číslech poměrně malý, nepřekročí u žádného z chráněných evropských stanovišť 1000 m<sup>2</sup>.“ Vymezení evropsky významné lokality nikoliv podle biologických hledisek, ale podle plánovaných infrastrukturních staveb je v rozporu s právem Evropské unie. Obdobně je v rozporu s unijním právem poškodit i pouze část předmětu ochrany.

Pro rozšíření letiště nejsou vlivy na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce zvažovány a tím ani řádně vyloučeny. Naopak v případě nulové varianty by ochranné hlukové pásmo zasahovalo až na území EVL Obora Hvězda, i zde je vliv bez bližšího zdůvodnění vyloučen. Takovéto posouzení nenaplnuje podmínky výše uvedené legislativy, protože zcela opomíjí záměry, které se dostanou do bezprostřední blízkosti soustavy NATURA 2000.

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 4 Hodnocení NATURA 2000. Příloha č. 4 je také vnitřně rozporná a nekonzistentní. V první fázi se rozhoduje, zda konkrétní návrh může mít alespoň teoreticky negativní vliv na lokality soustavy NATURA 2000. Při tomto rozhodování se pak zohledňuje především údaje o vzdálenosti, typu záměru a typu předmětu ochrany. V případě letiště Praha-Ruzyně je pak na str. 9 uváděna vzdálenost od EVL Obora Hvězda 3 km a na str. 11 vzdálenost 2 km. U záměru Z/503/DK – Pražský okruh, úsek, Běchovice – D1 a Z/510/DK – Pražský okruh, Běchovice – Satalice pak není vůbec posuzována EVL Blatov a Xaverovský háj (přestože například u MÚK Beránka (D11) je vliv na EVL Blatov a Xaverovský háj posuzován).

## **12. Nepřiměřenost vymezení**

Každý záměr vymezený v zásadách územního rozvoje musí být hodnocen z hlediska potřeby. Nejvyšší správní soud v usnesení svého rozšířeného senátu ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009 – 120 uvedl, že i v testu přiměřenosti při přezkumu opatření obecné povahy je nutné zkoumat, zda způsob provedení opatření má ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody, zda je provedeno nejšetnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (srov. také rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 – 98). Shledá-li soud, že některá z těchto kumulativních podmínek není splněna, je to zásadně důvodem pro zrušení opatření obecné povahy.

Vymezením rozšíření SOKP spolu se souvisejícími MÚK a rozšíření letiště Ruzyně s věcně chybným vyhodnocením vlivů na udržitelnost území jsou dotčena práva tisíců obyvatel městských částí Prahy a středočeských obcí, dotčeny jsou také veřejné zájmy na ochraně zemědělského půdního fondu, ochraně přírody a krajiny a další. Vymezení záměrů, jejich hodnocení i navrhovaná opatření jsou přitom krajně nevyvážená, ve výsledku se v některých oblastech v zájmu zdraví obyvatel nesmí létat vůbec, jinde se ovšem ukládá povinnost strpět noční provoz 365 dnů v roce. Aktualizace ZÚR tedy zcela nesprávně nerozlišuje mezi obtěžováním hlukem a nadlimitní hlukovou zátěží se zdravotními následky pro dotčené obyvatele.

### 13. Nadměrná hluková zátěž a její nesprávné vyhodnocování

V oblasti, kam má být umístěno rozšíření SOKP a související MÚK a rozšíření letiště Ruzyně jsou již dnes překračovány závazné limity hluku. Tyto skutečnosti vyplývají zejména ze Strategických hlukových map Ministerstva zdravotnictví (které ovšem nejsou v rozporu se zákonem vypracované pro celou aglomeraci Prahy). Zároveň je plánované významné přiblížení obytné zástavby a pozemků určených k bytové zástavbě a další záměry (např. letiště Vodochody), což znamená značné riziko, že stavbu nebude možné realizovat z hlediska překračování závazných limitů hluku stanovených v nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ani při realizaci dostupných protihlukových opatření.

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 3 Hodnocení zdravotních rizik – část 1.: Hluk na str. 6 uvádí: „*Nejistota výpočtů akustické studie je odhadnuta v rozmezí maximálně +/- 2 dB u pozemní dopravy, +/- 3 dB u letecké dopravy.*“ Tato nejistota je přitom zcela zásadní, například pokles (útlum) o 3 dB u výkonu značí poloviční výkon, naopak zisk (zesílení) o 3 dB je dvojnásobný výkon.

Podklady, ze kterých hodnocení vychází, jsou nepřehledné, účelově předkládané v různé skladbě pro současný a předpokládaný provoz, odlišně od stavů předpokládaných, posuzovaných a porovnávaných v EIA, zaměřují se pojmy hygienický limit, mezní hodnota, hodnotící deskriptor, hlukový ukazatel, hlukový limit, případně národní hlukový limit. Studie pracuje výhradně s ukazateli Ld, Ln. Tyto ukazatele nejsou hygienické limity, ale dle § 80 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví „*mezní hodnotou hlukových ukazatelů se rozumí hodnota hlukových ukazatelů, při jejímž překročení dochází ke škodlivému zatížení životního prostředí*“. Jedná se tedy zcela zjevně o jiný ukazatel určený pro jiné účely než pro posuzování zdravotních rizik pro obyvatele ve smyslu hygienických limitů hluku dle § 30 zák. 258/2000 Sb. a jeho prováděcího předpisu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., na které se opakovaně a s citacemi odkazuje i zpracovatel v úvodu akustické studie. Ukazatele Ld a Ln lze akceptovat vzhledem k jejich charakteru pouze jako další pomocný ukazatel při rozhodování o variantách, nikoliv jako ukazatel jediný. Není tak zřejmé, co ve studii znamená nadlimitní hluk, či nadlimitně zasažený obyvatel, jestliže akustická studie i tabulky s počty osob jsou vyhotoveny v jiných ukazatelích hluku, než jsou předepsány v nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Zpracovatel není oprávněn, byť na základě odborných pojednání, přijímat, odvozovat či nově definovat přijatelnou míru celkových zdravotních rizik pro jednotlivé hladiny hluku v AZUR a definovat jakési nové „limity“ či „prahové“ hodnoty, protože ty jsou již v České republice závazně definovány v nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Z těchto zjištění pak nelze následně činit relevantní závěry ohledně dodržení limitů v daném území a „nad rámec“ kompletně nahrazovat či opomíjet platné předpisy a současně tvrdit, že bylo provedeno vyhodnocení v souladu s nimi. Taková hodnocení dle jiných ukazatelů lze použít jako doplňkové hodnocení, základem by ale mělo posouzení ohrožení zdraví dle platné legislativy. Jiný typ posouzení nemůže být v souladu se zákonem.

Pro vymezení oblasti SL/1 studie sice používá deskriptor Laeq z dokumentace EIA, ale území s překročenými platnými hygienickými limity není zjevně vyznačeno, oblast SL/1 není totožná s územím s překročenými limity. U leteckého hluku, v případě dalších zdrojů hluku (tramvaj, železnice, silnice) tak nelze ve vztahu k hodnocení překročení platných hygienických limitů vyvodit naprosto žádný závěr, přestože se o hlukových limitech obsáhle píše v úvodu studie a je i odkazováno na „legislativní“ požadavek.

Nelze posoudit, kde dle platné legislativy může docházet ke vzniku nadlimitního hluku nebo kde dokonce působí více nadlimitních zdrojů hluku. Vzhledem k tvrzení zpracovatele na str. 9 akustické studie, že smyslem „národních hygienických limitů“ je „*nepřipustit v území výstavbu nových nadlimitních zdrojů*“ měl by zejména a především zjistit taková území s důrazem na střet více nadlimitních zdrojů v jednom území.

Studie zdravotních rizik – hluk (dále jen „SZR-H“) pak vychází z nesprávně zpracované akustické studie. SZR-H pracuje s mnoha zdravotními riziky a různými ukazateli, ale ve vztahu k platné legislativě ČR není učiněn žádný závěr. SZR-H nehodnotí zdravotní rizika dle platného zákona 258/2000 Sb., o veřejném zdraví a prováděcího nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Posouzení hlukové zátěže by mělo upozornit zejména na záměry či území, kde dojde v důsledku překročení platných limitů hluku k ohrožení zdraví nad přípustnou úroveň, nebo kde lze předpokládat, že k takovému stavu dojde. Studie sice „nad rámec“ popisuje jednotlivá rizika a rizikové faktory, ale základní posouzení z hlediska ochrany zdraví pomíjí. Vliv hluku z hlediska jednotlivých rizikových faktorů a celkového působení na člověka je v komplexní formě vyjádřen právě ve formě hygienických limitů uvedených v nařízení vlády 272/2011 Sb. V platných hygienických limitech jsou tak stanoveny hlukové úrovně, které dle názorů

Ministerstva zdravotnictví a Vlády ČR představují celospolečensky přijatelnou míru celkových zdravotních rizik vyplývajících z hlukové zátěže. Vzhledem k tomu, že nařízení vlády o hlukových limitech bylo vládou novelizováno v roce 2011 po diskuzi s odborníky s mnoha odkazy na zahraniční zkušenosti a podklady WHO, lze předpokládat, že není důvod tyto limity hluku zpochybňovat nebo nahrazovat jinými dílčími ukazateli.

Hodnocení v této studii je značně zmatečné, protože ve studii je řada odkazů na příslušné předpisy, limity jsou i přímo uváděny, hlukové úrovně jsou však vyjadřovány v jiných ukazatelích (v některých případech i pod dvojnásobným označením). Je nepochybné, že nad rámec bylo provedeno mnoho posouzení, ale to ve výsledku pouze přispělo ke zneřehlednění a zastření skutečnosti, že se s hlukovými limity v rámci AZUR a VVURÚ nepracovalo, viz také nejasné vyjádření v závěru že „*vyhodnocení bylo provedeno ve vztahu k platné legislativě*“. (Toto tvrzení je nesporné, protože vztah není upřesněn, ale opět se vyvolává dojem, že vše bylo provedeno dle předpisů, přestože nebyly hodnoceny hlukové limity).

Z výše uvedených důvodů nelze akceptovat informace, podklady a závěry uvedené ve studii vztahující se k platným hygienickým limitům a jejich překročení, zejména nebyla lokalizována kritická místa, kde může být ohroženo zdraví nadlimitním hlukem. Tvrzení, že posouzení a vyhodnocení bylo provedeno v souladu s požadavky zákona 258/2000 Sb. a jeho prováděcím předpisem nařízením vlády č. 272/2011 Sb., proto odmítáme jako nesprávné a matoucí.

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

V oblasti, kam má být umístěno rozšíření SOKP a související MÚK a rozšíření letiště Ruzyně, jsou již dnes překračovány závazné imisní limity pro ochranu ovzduší. Tyto skutečnosti vyplývají z map pětiletých klouzavých průměrů, což je závazný ukazatel dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, za období 2007 – 2011, zpracovaný Českým hydrometeorologickým ústavem (překračovány jsou limity částic jemného polétavého prachu).

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 2 Rozptylová studie není logicky konsistentní. Na str. 12 v bodu 2. 1. 2. výsledky výpočtu emisí v tabulce č. 3 a 4 uvádí celkovou nižší emisní bilanci pro všechny typy emisí (oxidy dusíku, benzen, částice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>) v případě varianty 0, přesto pak v části u imisních limitů vychází nižší zátěž pro aktivní variantu. Tento rozpor není ve vyhodnocení vlivů podrobněji objasněn. Rozdíly v imisní zátěži u jednotlivých variant jsou přitom opět minimální a chybí zde porovnání s regionální variantou silničního okruhu. Mezi zasažené obyvatele je navíc opět počítáno pouze obyvatelstvo Prahy. Závěr na str. 7 vypočítává oblasti, kde se zvýší imisní zatížení v případě varianty nulové a aktivní. Ke zvýšení imisní zátěže při aktivní variantě dojde *zejména podél severního úseku, lokálně i podél východního úseku Pražského okruhu, zaznamenáno bylo také rozšíření oblastí s překročením imisního limitu podél západního úseku Pražského okruhu či v prostoru letiště Ruzyně*.

V rámci kapitoly 6. opatření ke snížení imisní zátěže uvádí: „*Na základě provedených analýz se jeví jako ne zcela reálné dosažení platných imisních limitů na celém území Prahy pouze nástroji územního plánování. Z této skutečnosti vyplývá, že rozvoj území bude nutno doprovázet promyšlenou a postupně rozvíjenou soustavou opatření ke zlepšení kvality ovzduší.*“ Vyhodnocení vlivů ale blíže neřeší, jak posuzované varianty přispívají k naplňování opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z dopravy stanoveným Integrovaným krajským programem snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha.

#### **15. Porušení rozhodnutí 1692/96/ES**

Trasa SOKP je součástí transevropské silniční sítě TEN-T i na základě vymezení v bodě 99 Politiky územního rozvoje o Silničním okruhu kolem Prahy, která stanoví: „*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.*“

Silniční komunikace, které jsou součástí sítě TEN-T, pak musí splňovat některá kritéria vyplývající z Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady 1692/96/ES, o řídicích zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (dále jen „rozhodnutí 1692/96/ES“). Rozšíření SOKP a související MÚK rozhodnutí 1692/96/ES porušují, protože nejsou voleny v dostatečné odstupě od obytné zástavby a tak, aby mijely hlavní sídelní útvary a nevytvářely „úzká hrdla“. Aktualizace ZÚR

současně porušuje PÚR, kterou se rozhodnutí 1692/96/ES stalo závazné i pro navazující procesy, které se týkají územního plánování.

## **16. Zásah do zemědělského půdního fondu**

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

Citované ustanovení zákona ZPF je dále upřesněno v ustanovení § 4 odst. 1 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „vyhláška ZPF“), podle něž *zpracovatelé územně plánovací dokumentace již při zpracování konceptů řešení postupují v souladu s požadavky, které byly uplatněny příslušnými orgány ochrany zemědělského půdního fondu při projednávání návrhů prognózních úkolů, územních a hospodářských zásad a programů výstavby (§ 3 odst. 4). Vyhodnocují přitom předpokládané důsledky navrhovaného řešení výhledového rozvoje sídel a území na zemědělský půdní fond podle jednotlivých alternativ. Využívají k tomu výsledků vyhodnocení údajů z podkladů a jejich znázornění.*

Porovnání alternativ musí být provedeno na základě číselných a grafických údajů zpracovaných podle přílohy 3 vyhlášky ZPF. Žádné porovnání variant či alternativ k záměru MÚK, které mají negativní vliv na ochranu ZPF, dosud nikdy zpracováno nebylo. Tento postup je vedle příslušných ustanovení zákona o ZPF v rozporu se zásadou zákonnosti (§ 2 odst. 1 správního řádu), zásadou minimalizace zásahů do práv a zájmů (§ 2 odst. 3 správního řádu) a zásadou souladu s veřejným zájmem (§ 2 odst. 4 správního řádu).

## **17. Posouzení vlivů na horninové prostředí**

Při posuzování SOKP je tvrzeno, že záměr nebude ovlivňovat horninové prostředí. Toto tvrzení je věcně nesprávné s ohledem na rozsah výkopových a tunelových prací všeho druhu, bude vliv na horninové prostředí extrémně vysoký a to na obou březích v těsné blízkosti evropsky významné lokality nebo jiných zvláště chráněných území.

## **18. Závažná pochybení v procesu přijímání AZÚR**

### **a. Novelizace stavebního zákona**

Dne 4. 11. 2011 schválilo Zastupitelstvo hl.m. Prahy svým usnesením č. 10/77 Zprávu o uplatňování Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy, která je impulzem pro zahájení procesu aktualizace (změny) této územně plánovací dokumentace. V červenci 2012 se poté konalo společné jednání k návrhu AZUR a k němu zpracovanému vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, přičemž dotčené orgány, sousední Středočeský kraj a městské části hl.m. Prahy mohly uplatnit svá stanoviska a připomínky k návrhu AZUR a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území do 27. 8. 2012.

Dne 1. 1. 2013 nabyl účinnosti zákon č. 350/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a některé související zákony. Tento zákon přinesl určité změny i do procesu pořizování aktualizací zásad územního rozvoje.

Magistrát hl. m. Prahy oznámil v březnu 2013 veřejnou vyhláškou a jednotlivě městským částem a dotčeným orgánům zveřejnění návrhu AZUR a zahájení projednávání vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Tento požadavek stanoví § 37 odst. 4 stavebního zákona ve znění zákona č. 350/2012 Sb. Zjevně se pořizovatel AZUR rozhodl postupovat podle novelizovaného znění stavebního zákona, účinného od 1.1.2013. Zatímco veřejnost byla vyzvána k podávání připomínek jak k návrhu AZUR, tak vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (§ 37 odst. 4), městské části, subjekty vyjmenované v odst. 6 novelizovaného znění § 37 a další dotčené orgány byly vyzvány k podávání připomínek a vyjádření pouze k VVURÚ, a to z důvodu cit.: *Upozorňujeme Vás, že k aktualizaci č. 1 ZUR HMP jste již uplatnili svá stanoviska a připomínky při společném jednání, která zůstávají*

v platnosti, a z důvodu výše uvedené novely stavebního zákona se s Vámi projedná pouze VVURÚ ZUR HMP. Zveřejnění vlastní aktualizace č. 1 ZUR HMP se týká pouze veřejnosti.“

Při pořizování návrhu AZUR HMP mělo být při činnosti společně projednání postupováno podle znění stavebního zákona, účinného do konce roku 2012, nikoliv podle znění stavebního zákona daného zákonem č. 350/2012 Sb. Viz bod 7 přechodných ustanovení zavedených zákonem č. 350/2012 Sb.: „Činnosti při pořizování aktualizace politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace nebo její aktualizace či změny, neuvedené v bodě 6, které byly započaty a neukončeny přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se dokončí a posuzují podle dosavadních právních předpisů; to neplatí pro vymezení předkupního práva v územním plánu nebo regulačním plánu.“

#### **b. Proces posuzování vlivů na životní prostředí - EIA**

K záměru rozšíření SOKP i letiště bylo již provedeno posuzování vlivů na životní prostředí. Tento postup je v rozporu s logickou návazností procesů plánování a povolování záměru. Nejdříve by se měl daný záměr vymežit v územně plánovací dokumentaci (včetně posouzení vlivů na životní prostředí této strategie) a až později je možné posuzovat záměr jako takový. Nedodržování tohoto postupu dochází k velmi konkrétnímu posuzování jednotlivých dílčích aspektů bez posouzení komplexních vlivů na širší území a veřejný zájem.

Aktualizace zásad územního rozvoje navíc pracuje zcela odlišným způsobem s jednotlivými závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Zatímco výsledky posuzování vlivů pro letiště Ruzyně respektuje a vychází z nich (přestože logika územního plánování by měla být opačná), výsledky posuzování vlivů pro severní část SOKP, stavba č. 518 a 519 opomíjí až na zmínku na str. 177 Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj. V této části pak AZUR neřeší zda, byla splněna podmínka pro vymezení jižní varianty, která byla posouzena jako zcela krajní a přednostně má být z pohledu životního prostředí realizována varianta regionální (zde označována jako Ss).

Zdravím

Petr Hejl  
starosta městské části Praha-Suchbát

