

# 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



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

NAŠE ZNAČKA  
UMC P\_Such 01028./2009

VYŘIZUJE  
Ing. Hejl

V PRAZE DNE  
2. dubna 2009

## **Věc: námítky městské části k Zásadám územního rozvoje pro hl.m. Prahu (ZÚR) a k vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí**

Vážená paní ředitelko,

níže zasílám Magistrátu hl. města Prahy – odboru územního plánu zásadní námítky městské části Praha-Suchdol k řízení o vydání Zásad územního rozvoje pro hl.m. Prahu a k vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na životní prostředí (dále jen Vyhodnocení) podle § 10 i zákona čís. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění (Posouzení vlivu na udržitelný rozvoj).

**a)** městská část Praha-Suchdol požaduje doplnit do návrhu ZÚR požadavek na dodržování hygienických hlukových a emisních limitů ve stávajícím zastavěném územím městské části Praha-Suchdol v současnosti i při budoucím provozu letiště Praha Ruzyně v následném rozhodování o změnách v území.

*Záměr rozšíření letiště Praha Ruzyně (výstavba nové paralelní dráhy RWY06R24L) není možné realizovat, pokud jeho provoz bude způsobovat zátěž větší než připouštějí hygienické předpisy v nyní již zastavěném území s rezidenční zástavbou a areálem České zemědělské univerzity, se základní školou a mateřskými školami.*

**b)** městská část Praha-Suchdol zásadně nesouhlasí s vymezením oblasti zasažené provozem SL/1 letiště Praha-Ruzyně v návrhu ZÚR na zastavěném území městské části.

*Dle zpracované dokumentace EIA stavby paralelní dráhy RWY06R24L - 12/2007, která byla vrácena k doplnění, by docházelo provozem na paralelní dráze k překračování hlukových hygienických limitů na území městské části.*

**c)** městská část Praha-Suchdol požaduje doplnit do návrhu ZÚR požadavek zákazu vymezení ochranného hlukového pásma letiště na zastavěném území městské části Praha-Suchdol v následném rozhodování o změnách v území.

*Vymezení ochranných hlukových pásem na území, kde se nyní nachází rezidenční zástavba, areál České zemědělské univerzity, základní škola a mateřské školy je v rozporu s naším právním řádem.*

**d)** městská část Praha-Suchdol zásadně nesouhlasí s vymezením plochy a koridoru pro novou paralelní vzletovou a přistávací dráhu (VPD) letiště Praha-Ruzyně, protože letecká doprava v okolí Prahy je a bude možná pouze na úkor zdraví obyvatel v okolí letiště.

*Navrhovaná nová letecká dráha by znamenala porušení § 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.*

**e)** městská část Praha-Suchdol zásadně nesouhlasí s vymezením koridoru pozemní komunikace s evropským významem systému TEN-T Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh) přes zastavěné území sídelního útvaru hl.m. Prahy v úseku Ruzyně - Březiněves vedeného přes městskou část Praha-Suchdol. Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) je součástí systému transevropských dálnic TEN-T. *Navržená trasa je tak v rozporu s § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a j) stavebního zákona, neboť negativním dopadem na životní prostředí nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, nezohledňuje stávající hodnoty a podmínky v území, nezohledňuje rizika s ohledem na veřejné zdraví a*

životní prostředí a nevytváří podmínky pro hospodárné nakládání s prostředky z veřejných rozpočtů (vzhledem k technické náročnosti se jedná o nejdražší variantu vedení trasy). Z uvedených důvodů navržená trasa není v souladu s cíli a úkoly územního plánování, jak to požaduje § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.

**f)** městská část Praha-Suchdol požaduje pro úsek SOKP Ruzyně - Březiněves dodržování hygienických hlukových limitů a limitů znečištění ovzduší v zastavěném území městské části Praha-Suchdol.

Limity jsou již nyní 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 - O<sub>3</sub>. Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr nesmí překročit více než 25x hodnotu 120 µg/m<sup>3</sup> v průměru za 3 roky. Z 9 stanic, kde je měřen, byl překročen u 6 stanic ve Vysočanech, Libuši, na Suchdole, v Kobylisích, Veleslavíně a Stodůlkách. Počet překročení vyšší než 25 se odehrál na Suchdole, v Libuši a Stodůlkách. ...“). Vymezení koridoru pro transevropskou komunikaci systému TEN-T resp. provoz na této komunikaci (odhadovaná zátěž cca 100 tisíc vozidel, z toho cca 25% těžká kamiónová vozidla) zhorší podmínky životního prostředí na území městské části do takové míry, že budou překračovány hygienické limity (např. PM<sub>10</sub>, O<sub>3</sub>, hluk).

**g)** městská část Praha-Suchdol požaduje pro úsek SOKP Ruzyně - Březiněves dodržování závazných požadavků EU na transevropskou silniční síť TEN-T.

Evropská unie vydala rozhodnutí 1692/96EC, které specifikuje požadavky na transevropské komunikace systému TEN-T, jehož součástí je i Pražský okruh (SOKP): např. bezpečnost a spolehlivost provozu, plynulost dopravy, vliv na životní prostředí, zásadu umísťování do tras, které musí míjet hlavní sídelní útvary, nevhodnost mísení tranzitní a vnitroměstské dopravy .....

O smyslu a znění požadavku rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady na umísťování hlavních komunikací silniční sítě TEN-T není pochyb – viz „Corrigendum k Rozhodnutí č. 1692/96 Evropského parlamentu a Rady z 23. července 1996 o unijních směrnících k rozvoji transevropské sítě“ pro Českou republiku (Brussels, 16-01-2006 ENV.D.3/MN/kp D(2005) 26518): „strana 367, odstavec 9, §1, odstavec 3: „míjejí hlavní městské aglomerace na trasách stanovených na síti“ (viz též zdůvodnění corrigendum). Městská část Praha – Suchdol je nepochybně součástí hlavní městské aglomerace hl. m. Prahy.

**h)** městská část Praha-Suchdol požaduje pro úsek SOKP Ruzyně - Březiněves v návrhu ZÚR dodržovat závěry posouzení vlivu tohoto úseku na životní prostředí, tj. stanoviska Ministerstva životního prostředí dle zákona 244/92, EIA - č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. ze dne 30. dubna 2002, 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.*

**i)** Zastupitelstvo městské části Praha-Suchdol požaduje v návrhu ZÚR vymežit koridor dopravního spojení mezi Prahou 6 a Prahou 8 s preferencí veřejné dopravy.

*V severní části Prahy chybí dopravní spojení mezi levým a pravým břehem Vltavy, především pro spojení využívané veřejnou dopravou, např. tramvajová linka Kobylisy - Bohnice - Dejvice. Dochází tak ke koncentraci vozidel na objízdných trasách přes centrální oblasti města (Letná, Holešovice).*

**j)** městská část Praha-Suchdol požaduje navrhnout průchod silnice II/241 - Kamýcká tak, aby došlo ke zklidnění provozu a snížení negativních vlivů v místech v kontaktu s obytnou zástavbou a areálem České zemědělské univerzity.

*(viz usnesení Zastupitelstva č.j. 2/10 ze dne 21.9.1995 - program rozvoje Městské části Praha-Suchdol a usnesení Zastupitelstva č.j. 9/1/2008 ze dne 6.3.2008 - SOKP - stavby 518, 519)*

*V souladu s programem rozvoje městské části je tunelový průchod komunikace II/241.*

*Komunikace II/241 slouží pro obsluhu území vymezeného radiálními komunikacemi R7 a D8 směrem ke Kralupům nad Vltavou a Velvarům. V této oblasti probíhá nyní extenzivní až živelná bytová výstavba. Oblast nenabízí plnohodnotné využití, takže většina obyvatel je nucena přejíždět do zaměstnání a škol do hlavního města.*

*Navrhované řešení by mělo zahrnovat připravovanou tramvajovou trať, včetně jejího vlivu na okolí a dopravní obslužnost celého území městské části.*

**k)** městská část Praha-Suchdol požaduje v návrhu ZÚR doplnit sloučení koridorů sítí procházejících přes městskou část Praha-Suchdol (plyn, VVN) a přeložení obou linek VVN do kabelového vedení. Průchod koridorů intravilánem městské části byl historicky řešen velmi chaoticky, zabírá široké pásmo, které není technicky odůvodněné a omezuje tak nakládání jednotlivých majitelů s pozemky a stanovené využití dle ÚP hl.m. Prahy.

**l)** městská část Praha-Suchdol požaduje v návrhu ZÚR doplnit rozšíření pásu příměstské zeleně a lesoparků podél hranic USES Kozí hřbety (součást PP Údolí Únětického potoka).

*Vzhledem k obecným snahám urbanizace veškerých ploch na území hl.m. Prahy lze předpokládat, že stávající využití přilehlých pozemků k území USES Kozí hřbety jako OP (orná půda) nebude v budoucnu zachováno. Příměstská zeleň je nepostradatelná pro krátkodobou každodenní rekreaci. Území by mělo být součástí „zeleného pásu okolo Prahy“*

**m)** městská část Praha-Suchdol požaduje do návrhu ZÚR v části úkoly v následném rozhodování o změnách v území doplnit využití ploch u doposud neurbanizovaných, t.j. využití ve stávající územně plánovací dokumentaci jako OP (orná půda) stejného charakteru resp. zachování základního rysu jako je ve stávající zástavbě, tj. rezidenční bydlení. Městská část zásadně nesouhlasí s funkčním využitím uvedeného území pro haly, průmyslové objekty, logistická centra apod. v následném rozhodování o změnách v území.

**n)** městská část Praha-Suchdol požaduje již v rámci ZUR vypracovat posouzení synergie vlivů na životní prostředí záměru rozšíření letiště Praha-Ruzyně o paralelní dráhu a záměru Pražský okruh - úsek SOKP Ruzyně - Březiněves

**o)** městská část Praha-Suchdol nesouhlasí se způsobem provedení posouzení vlivu záměru Pražský okruh na životní prostředí a udržitelný rozvoj, kde je Pražský okruh v hodnocení uvažován jako jeden celek, přičemž jeho jednotlivé segmenty se svými vlivy a zásahy výrazně liší. Závěry hodnocení jsou pak absolutně neobjektivní.

*Každý úsek, segment Pražského okruhu má specifické vlivy a předložené hodnocení toto vůbec nerespektuje. Hodnocení příslušného atributu celého okruhu, který je dlouhý přes 90 km, je tak provedeno pouze jedním číslem či údajem. Hodnocení je tak naprosto paušální, hrubě zavádějící, bez konkrétní vypovídací hodnoty. I v tomto je nezbytné vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území doplnit a přepracovat.*

**p)** ZÚR je zpracován v plném rozsahu invariantně, zpracovatel posouzení vlivu záměru Pražský okruh na životní prostředí a udržitelný rozvoj neměl možnost posuzovat ani jedno jediné variantní řešení některých problémů z hlediska vlivu na životní prostředí (záměry rozšíření letiště Praha-Ruzyně, SOKP).

*Takto pojaté řešení i do budoucna vylučuje možnost v rámci územního plánování hledat ekonomicky*

úspornější a ekologicky šetrnější varianty řešení. Tento trestuhodný, historicky velmi významný nedostatek je o to horší, že v případě severozápadního úseku SOKP je příznivější řešení známo. V případě záměru paralelní RWY je v rozporu s cíli územního plánování a zásadami posouzení vlivů na životní prostředí, že návrh ZUR i Vyhodnocení vlivů rezignovaně přijímá předpokládaný neomezovaný letecký provoz jako fatalitu, a neuvažuje možnost bez paralelní RWY a zároveň stanovení limitů provozu, které zaručí, že nebudou překračovány hygienické limity ani v územích hlavního města nyní provozem silně zatížených.

**q)** městská část Praha-Suchdol nesouhlasí se způsobem provedení posouzení vlivů koncepce na životní prostředí a udržitelný rozvoj Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy (Vyhodnocení). Vyhodnocení obsahuje bod 5 s názvem „Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných Zásad územního rozvoje, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných i záporných“ (dle zák. 183/2006 Sb. se jedná o vliv na obyvatelstvo, faunu, floru, ...)

V tomto bodě je uveden pouze tento text:

„Zhodnocení je provedeno formou tabulek 1 - 4 s doprovodným komentářem, které jsou pro svou obsáhlost uvedeny v Příloze 1. Tabulky 1 - 3 se zabývají vlivy na jednotlivé pilíře udržitelnosti rozvoje, tabulka 4 případnými disparitami mezi nimi.“

Je zřejmé, že hodnocení vlivů na životní prostředí je tedy provedeno v tabulkách v příloze 1, ke které je vhodné poznamenat:

1) Název přílohy 1 „Vyhodnocení souladu priorit a cílů ZÚR hl.m. Prahy s vybranými prioritami a cíli mezinárodních a celostátních koncepcí udržitelnosti rozvoje a vyhodnocení jejich příspěvku k vyváženosti pilířů udržitelnosti vývoje“ je zcela zavádějící.

2) Avizovaný doprovodný komentář k tab. 3, která se týká environmentálního pilíře, je proveden na 13 řádcích, v obecné rovině, bez bližšího hodnocení vlivu na životní prostředí jednotlivých záměrů v ZÚR a ve sporných případech se pouze konstatuje „problém“. Je proto nepochybné, že pro hodnocení jednotlivých navrhovaných opatření i ZÚR jako celku z hlediska vlivu na životní prostředí ve smyslu požadavků zák. 183/2006 Sb. mají zásadní význam tabulky 1-3, zejména tabulka 3. Tyto tabulky jsou pro veřejnost i dotčené orgány státní správy hlavním zdrojem informací o vlivu ZÚR na životní prostředí i zdraví.

3) Systém hodnocení vlivů s odkazy na tabulky a přílohu opatřené zavádějícím názvem a nic neříkající komentáře jsou pro obyvatele i úřady matoucí a nesrozumitelné.

**r)** městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování a doplnění hodnocení vlivu na životní prostředí a udržitelný rozvoj záměru 5.3.1 Rozšíření letiště Praha Ruzyně.

Toto hodnocení vychází ze zkreslených podkladů nebo naprostého nepochopení stávajícího stavu a současné hlukové situace v okolí letiště Praha.

Vzhledem k tomu, že provozovatel letiště a političtí představitelé hl.m. Prahy ve vztahu k životnímu prostředí prezentují záměr jako ekologický s tím, že jeho realizací dojde k záchraně statisíců obyvatel Prahy ohrožených na zdraví hlukem z provozu na dráze 13/31 (Ruzyně, Řepy,..) je třeba dále uvést argumenty prokazující nepravdivost a účelovost tohoto tvrzení. Není pravda, že hlukem z leteckého provozu v Praze jsou nejvíce zasaženi a ohroženi obyvatelé v okolí dráhy 13/31 a je velmi pravděpodobné, že touto mystifikací byl při zpracování svého Vyhodnocení ovlivněn i zpracovatel.

**1) Na dráze 13/31 směrem na Bílou horu, Motol v současné době probíhá 8,4 % denních letů a pouze 3,6 % nočních letů**, což představuje cca 2 lety během nočních hodin (viz údaje za charakteristický den v roce 2008). Počet těchto letů je dán především směrem větru – při silném bočním větru nelze použít hlavní dráhu a letecký provoz probíhá nad Prahou. Směr větru je zatím neovlivnitelný, nová dráha má být paralelní se stávající hlavní dráhou a tak se obyvatelé této části Prahy oproti současnému stavu zbaví pouze provozu při odstávkách dráhy – tedy cca 3 týdnů provozu v roce.

**2) Lety na dráze 13/31 směr Bílá hora, Motol jsou závazně a trvale omezeny těmito dokumenty:**

- dlouhodobou smlouvou mezi provozovatelem letiště a MČ Praha 6 (s uvedením vysokých finančních sankcí za neplnění omezení provozu), schválenou zastupitelstvem MČ Praha 6 v prosinci 2008;
- zcela zásadní dlouhodobé a trvalé omezení provozu je uvedeno i v letecké příručce AIP ČR, změna schválena Ministerstvem dopravy v říjnu 2007,
- naproti tomu provoz na hlavní dráze 06L/24R nemá žádná omezení

- navíc i v dokumentaci EIA 2007 záměru RWY06R24L je počítáno ve všech variantách s omezením provozu na vedlejší dráze 13/31.

**3) Okolí stávající hlavní dráhy 06L/24R je už nyní zatíženo hlukem a emisemi z 85% současného leteckého provozu.** V oblasti městské části Praha-Suchdol dochází vlivem stávajícího nočního leteckého provozu na hlavní dráze k překračování hygienických hlukových limitů. Zpracovatel ZÚR navrhuje do tohoto území umístit ve vzdálenosti pouhých 1500m druhou dráhu spojenou s v podstatě neomezeným zvýšením provozu.

4) Noční provoz by měl být zcela soustředěn na stávající hlavní dráhu. Pro obyvatele městské části Praha-Suchdol u stávající hlavní dráhy 06L/24R představoval noční provoz v roce 2008 **26 letů za noc** v charakteristickém dni (přičemž v letních měsících je počet letů značně vyšší), zatímco pro obyvatele Prahy pod drahou 13/31 představoval noční provoz v pouze 2 lety za noc.

**5) Odborníci včetně lékařů tvrdí, že podstatné pro vliv na zdraví je především dlouhodobé působení hluku. Zdraví obyvatel v okolí vedlejší dráhy 13/31 bude tedy zásluhou** současných striktních a dlouhodobých omezení provozu na této dráze mnohokrát méně ohroženo než zdraví lidí v okolí hlavní dráhy a v okolí paralelní dráhy zahrnující oblast Nebušic, Přední Kopaniny, Lysolaj. Suchdola, Sedlce, Troje, Bohnic, Čimic, Dolních Chaber, Ďáblic a dalších území ve Středočeském kraji

**6) Již za stávajícího provozu dochází k překročení hygienických limitů hluku v okolí hlavní dráhy.** Hluk z leteckého provozu na letišti Praha-Ruzyně dle Zprávy o hlukové situaci za roky 2006 a 2007 na letišti Praha Ruzyně zpracované dle zákona o civilním letectví překročil hygienické limity hluku dle zák. 258/2000 Sb. a nařízení vlády 148/2006 Sb. již v roce 2006 a 2007 a to právě v okolí hlavní dráhy (zpráva schválena ministerstvem dopravy v říjnu 2008).

Přesto se v ZÚR navrhuje další koncentrace podstatně zvýšeného leteckého provozu do úzkého pásu s obytným územím (Nebušice, Přední Kopanina, Lysolaje. Suchdol, Sedlec, Troja, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Ďáblice a další území ve Středočeském kraji), kde by **trvalý celoroční letecký hluk.**

**7) Současné legislativní nástroje neumožňují operativní dozor ze strany státních úřadů na dodržování hygienických předpisů pro letecký hluk.** Z praktické zkušenosti s kontrolou dodržování hlukových hygienických předpisů za celé období platnosti nařízení vlády č. 148/2006 Sb. od června 2006 vyplývá, že současné legislativní nástroje neumožňují operativní dozor ze strany těchto úřadů. Od června 2006 do této doby nebylo provedeno žádné měření hluku, které by splnilo náležitosti požadované metodikou měření

**8) V současné době dochází k překračování hygienických hlukových limitů v noční době** na několika měřicích stanicích umístěných v okolí letiště mimo stávající ochranné hlukové pásmo letiště Praha-Ruzyně (Suchdol, Horoměřice), což vyplývá z monitoringu, který provádí provozovatel letiště. Toto moderní měření hluku je ale z hlediska správních úkonů v souvislosti s hodnocením vlivu hluku na lidské zdraví nepoužitelné, legislativa jeho použití neřeší a neumožňuje.

**9) Současná legislativa naprosto žádným způsobem nereguluje venkovní hluk v ochranném hlukovém pásmu letiště (OHPL),** a proto je enormní tlak ze strany provozovatele na prodloužení a rozšíření stávajícího OHPL až o několik kilometrů, což by umožnilo provozovateli letiště více než dvojnásobné zvýšení počtu startujících a přistávajících letadel.

**10) Současná legislativa nestanovuje provozovateli letiště jakoukoliv povinnost prokazovat splnění hygienických limitů,** přestože trvale produkuje nadlimitní hluk a další škodliviny ovlivňující zdraví obyvatel.

**11) Ze strany provozovatele letiště Praha-Ruzyně jsou od doby vyhlášení OHPL trvale porušovány závazné podmínky pro zřízení OHPL:**

- neustále se zvyšuje podíl i absolutní počet nočních letů, v roce 2008 dosáhl již téměř 11%, tj. 57 pohybů za noc (v průměru), (WHO doporučeno do 5% a cca 10 – 15 pohybů v noci)
- není dodržováno podmínkami pro zřízení OHPL stanovené omezení nočních letůna 3 + 3 lety za hodinu
- nejsou kontrolovány a dodržovány trajektorie letů.

**12) Nejsou dodržovány hygienické požadavky na výměnu vzduchu především ve školských zařízeních na území OHPL, kde byla provedena opatření na zabezpečení hygienických limitů hluku uvnitř chráněných vnitřních prostor (instalace protihlukových oken) bez zabezpečení výměny vzduchu.**

**Návrh ZÚR zvyšuje letecký hluk na území nejvíce zasaženém leteckou dopravou v celé České republice ,přesto se dle Vyhodnocení jedná o záměr s pozitivním dopadem na veřejné zdraví. Z výše uvedeného vyplývá zcela jednoznačná nesprávnost hodnocení zpracovatele.**

**s)** městská část Praha-Suchdol zásadně nesouhlasí s návrhem ZÚR a zásadně nesouhlasí s hodnocením SEA, ve kterém není stanovena kapacita letiště Praha-Ruzyně po realizaci záměru rozšíření letiště o paralelní dráhu.

*Návrh ZÚR nespécifikuje ani neomezuje kapacitu letiště po realizaci záměru výstavby paralelní dráhy RWY06R24L. Tento zásadní údaj pro odhad či výpočet hlukové zátěže podél přistávacích koridorů není uveden v ZÚR ani v jiných dokumentech, dosud nebyl stanoven ani v rámci procesu EIA.*

*Vzhledem k technicky téměř neomezené kapacitě dráhového systému dvou paralelních drah a v kontextu Letištěm Praha, a.s. deklarovaným záměrem zaměřit se na tranzitní přepravu ve směru východ (Asie)– západ (Evropa), t.j. vytvořit tranzitní letiště pro dálkové mimoevropské lety, by došlo k tragickým dopadům na zdraví obyvatel žijících podél koridorů vzletových a přistávacích drah.*

*Proces EIA záměru výstavby paralelní dráhy RWY06R24L nebyl doposud dokončen mimo jiné i proto, že v dokumentaci z roku 2007 předkladatel v rozporu s právními předpisy neuvedl kapacitu projektu a nestanovil únosné zatížení území. Ministerstvo životního prostředí vrátilo předkladateli dokumentaci EIA záměru výstavby RWY06R24L k dopracování dne 13.3. 2008.*

**t)** městská část Praha-Suchdol zásadně nesouhlasí s věcným hodnocením jednotlivých kritérií vlivu záměru 5.3.1 Rozšíření letiště Praha Ruzyně na ŽP uvedeném v tabulce 2) Porovnání priorit a cílů ZÚR hl.m. Prahy s prioritami a cíli vybraných koncepcí pro **sociální pilíř udržitelnosti** a v tabulce 3) Porovnání priorit a cílů ZÚR hl.m. Prahy s prioritami a cíli vybraných koncepcí pro **environmentální pilíř udržitelnosti**

*Návrh ZÚR obsahuje požadavek na rozšíření letiště Praha Ruzyně (výstavbu nové paralelní dráhy RWY06R24L) a současně se v návrhu také vyznačuje území zasažené hlukem z letecké dopravy SL/1 - na území hl.m. Prahy je to oblast od letiště přes Přední Kopaninu, Nebušice, Lysolaje, Suchdol včetně areálu České zemědělské univerzity (ČZU), Sedlec a dále i území na pravém břehu Vltavy (Troja, Bohnice). Realizací tohoto záměru prokazatelně dojde jen na území hl.m. Prahy k vystavení přes 10 000 obyvatel v městských částech Nebušice, Lysolaje, Suchdol a Praha 6 hluku z leteckého provozu, který překračuje hygienické limity a ohrozí jejich zdraví (viz dokumentace EIA i výkresová část ZÚR).*

*Záměr 5.3.1 uvedený v ZÚR je hodnocen z hlediska vlivu na životní prostředí a zdraví podle stupnice zpracovatele 2 - vysoce pozitivní, 1 - pozitivní, 0 - bez vlivu, neutrální či vzájemně se rušící, -1 - negativní, -2 - výrazně negativní takto:*

Tabulka 2 Porovnání priorit a cílů ZÚR hl.m. Prahy s prioritami a cíli vybraných koncepcí pro **sociální pilíř udržitelnosti**, str. 31 týkajících se záměru rozšíření letiště Praha Ruzyně (výstavba nové paralelní dráhy RWY06R24L)

Kritérium	Hodnocení zpracovatele
<b>Vytváření podmínek bohatého a zdravého života pro všechny generace a věkové skupiny</b>	<b>Vysoce pozitivní</b>
<p>Městská část Praha-Suchdol podává námitku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože je nepodložené, absurdní a chybné.</p> <p><i>Realizací záměru</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- by bylo zatíženo leteckým hlukem převyšujícím hygienický limit více než 10 tisíc obyvatel s trvalým pobytem v Suchdole, Lysolajích Nebušicích a Sedlci,</li> <li>- by byl omezen urbanistický rozvoj území, bylo by omezeno školství a zdravotnictví.</li> </ul> <p>Zdravý život pro všechny generace a věkové skupiny je v hygienicky nevyhovujících podmínkách vyloučen.</p>	
<b>Vytváření podmínek pro kvalitní školství a další formy vzdělávání</b>	<b>Bez vlivu, neutrální</b>
<p>Městská část Praha-Suchdol podává námitku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože je nepodložené a chybné.</p> <p><i>Realizací záměru:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- by byl v ochranném hlukovém pásmu úplný zákaz výstavby školských zařízení</li> </ul>	

- by byl nadlimitním leteckým hlukem zasažena areál České zemědělské univerzity v Praze-Suchdole (na ČZU nyní dochází přes 20 000 studentů)  
 - by byly nadlimitním leteckým hlukem zasaženy základní školy a mateřské školy v Nebušicích, Lysolajích a v Suchdole a mezinárodní školy v Nebušicích a v Sedlci

**Vytváření podmínek pro rekreaci, regeneraci sil, pro cestovní ruch** **Vysoce pozitivní**

Městská část Praha-Suchdol podává námitku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože je nepodložené a chybné.  
*Realizací záměru je rekreace a regenerace sil v okolí letiště, které je zasažené exhalacemi a leteckým hlukem, nesmyslná.*  
*Pokud měl zpracovatel na mysli leteckou dopravu na rekreaci a regeneraci v zahraničí, tak pominul fakt, že již nyní vyplňuje kapacitu letiště ze 30% tranzitní lety a letiště se do budoucna hodlá zaměřit na tranzit východ – západ (informace Letiště Praha, a.s.). Zdrojová a cílová doprava činila v době největšího boomu v r. 2007, 2008 cca. 9 mil. pasažérů. Obyvatel v ČR je nyní cca 10,5 mil, stávající kapacita letiště je nyní 15 mil. pasažérů, jsou zde letiště v Ostravě, Brně, blízká letiště v Drážďanech, Vídní, Mnichově ...*

Tabulka 3 Porovnání priorit a cílů ZÚR hl.m. Prahy s prioritami a cíli vybraných koncepcí **pro environmentální pilíř** udržitelnosti týkajících se záměru rozšíření letiště Praha Ruzyně (výstavba nové paralelní dráhy RWY06R24L)

Kritérium	Hodnocení zpracovatele
<b>Ochrana zvláště chráněných území a prvků přírody vč. NATURY 2000</b>	<b>Vysoce pozitivní</b>
<p>Městská část Praha-Suchdol podává námitku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože je nepodložené a chybné.  <i>Jediné území NATURA 2000 na území hl.m. Prahy v blízkosti letiště je v oboře Hvězda, kde se jedná o mokřady s výskytem Vrkoče útlého (malý plž), v příloze návrhu ZÚR vyhodnocení NATURA je kladen důraz na zachování vodních podmínek a opatrnost při údržbě porostů, vliv hluku není zmiňován. Přesto:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- území NATURA se nalézá přes 1 km od osy dráhy 13/31,</li> <li>- hlavní trasy při vzletu jsou vedeny na opačnou stranu od osy dráhy,</li> <li>- provoz je již nyní na 13/31 zásadně omezen,</li> <li>- stejný rozsah provozu během roku bude zachován i po výstavbě dráhy, zmizí pouze cca 3 týdny provozu za rok při opravách hlavní dráhy,</li> </ul> <p>Na území NATURA 2000 má realizace nebo nerealizace záměru minimální vliv.</p> <p><i>Zvláště chráněná území (ZCHÚ):</i>  <i>Na území nyní ovlivněném velmi omezeným provozem na dráze 13/31 se nalézají tato ZCHÚ:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 území v oblasti Vídoule,</li> <li>- území v okolí Plzeňské ul. v oblasti Motola</li> </ul> <p><i>Na území potenciálně ovlivněném rozšířením letiště se nalézají tato ZCHÚ:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- oblast Housle</li> <li>- Sedlecké skály na levém břehu Vltavy,</li> <li>- oblast Zámky (pravý břeh),</li> <li>- oblast Čimického potoka,</li> <li>- oblast Zámky – Drahaňské údolí</li> </ul> <p><i>Realizací záměru na rozšíření letiště se více ZCHÚ poškodí než zlepší vzhledem k rozloze i hustotě leteckého provozu a vzhledem k faktu, že by průmět osy nové dráhy na zemském povrchu protínal téměř všechna vyjmenovaná ZCHÚ.</i></p>	
<b>Ochrana a dotváření ÚSES, systému městské zeleně a nelesní zeleně mimo zastavěné území</b>	<b>Vysoce pozitivní</b>
<p>Městská část Praha-Suchdol podává námitku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože je nepodložené a chybné .  <i>V důsledku realizace záměru se omezí plocha pro zeleň výstavbou betonového pásu 45m x 3550 m a dalších ploch pro pojezdové plochy.</i>  <i>Ochrana a dotváření územního systému ekologické stability formou realizace záměru, který přinese zvyšování leteckého provozu, nadlimitní venkovní hluk a zvýšené emise škodlivin v ovzduší je nemožná a absurdní.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v okolí dráhy 13/31 je jedno regionální funkční biocentrum a 3 místní funkční biocentra v oblasti Motol – Háje,</li> </ul>	

- v okolí nové paralelní dráhy:

- Nebušice – 2 funkční lokální biocentra s koridorem,
- funkční interakční prvek Housle,
- místní funkční biocentrum Sedlec,
- funkční nadregionální biokoridor Sedlec,
- nadregionální funkční biocentrum Zámky, Sedlecké skály, údolí Vltavy, Drahaňské údolí,
- funkční interakční prvek Čimické údolí.

Ze srovnání okolí dráhy 13/31 a nové paralelní dráhy je zcela zřejmé, že stávajícím biocentrem v oblasti Motola nová dráha výrazně nepomůže a naopak budou 6x větší zátěží hluku i emisí zasažena daleko rozsáhlejší území i nadregionálního charakteru v okolí nové dráhy.

#### Vytváření podmínek pro racionální nakládání s odpady

**Vysoce pozitivní**

Městská část Praha-Suchdol podává námítku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože je nepodložené a chybné.

*Hodnocení je nepodložené a chybné tím, že:*

- zvýšení kapacity letiště neodvratně způsobí zvýšení množství odpadů všeho druhu, počínaje komunálním odpadem, BSK 5, přes odpadní vody kontaminované protimrazovými prostředky z dvojnásobně větších zpevněných ploch letiště, nutnost jejich čištění, odvádění srážkových vod, zvýšení rizika vypouštění pohonných hmot při krizových situacích, ...
- vazba mezi zvýšením kapacity a racionálním nakládáním s odpady (pokud nebudou racionálním způsobem letecky exportovány) se jeví jako minimální,
- racionální je odpady nevytvářet, zvláště když vznikají od tranzitní dopravy s nutností jejich likvidace na území hl.m. Prahy nebo v jeho okolí.

#### Veřejné zdraví

**Pozitivní**

Městská část Praha-Suchdol podává námítku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože je zcela chybné, absurdní a důsledky špatného hodnocení mohou přinést ohrožení zdraví obyvatel a vedou následně k hrubému podcenění ochranných a kompenzačních opatření ve Vyhodnocení.

*Hodnocení realizace záměru je nepodložené a chybné tím, že:*

- zpracovatel sám konstatuje výrazně negativní vliv záměru na ovzduší a mikroklima (tab. 3 str. 39), což odpovídá realitě - zvýšený letecký provoz a maximální spotřeba paliva při startu nepochybnitelně zatíží ovzduší,
- zpracovatel sám konstatuje výrazně negativní vliv na ochranu proti hluku (tab. 3 str. 39). V případě leteckého hluku ve venkovním prostředí žádná ochrana neexistuje, zvýšený letecký provoz nepochybně způsobí v okolí nové dráhy překročení hygienických limitů hluku (viz dokumentace EIA 2007, kód MŽP 090 - záměr RWY06R24L),
- **hluk z leteckého provozu by již během prvního roku po uvedení paralelní dráhy do provozu (tedy při nejmenším možném počtu letů) překročil hygienické limity hluku dle zák. 258/2000 Sb. a nař. vlády 148/2006 Sb. na rozsáhlých územích mimo stávající ochranné hlukové pásmo a počet obyvatel zasažených hlukem by se prokazatelně zvýšil. Tuto skutečnost uvádí dokonce přímo provozovatel v dokumentaci EIA 2007, kód MŽP 090 záměr RWY06R24L),**
- **bylo by prokazatelně překročeno únosné zatížení životního prostředí** v široké oblasti, která zahrnuje území Nebušic, Přední Kopaniny, Lysolaj. Suchdola, Sedlce, Troje, Bohnic, Čimic, Dolních Chaběr a Dáblic a dalších území ve Středočeském kraji.

**Navzdory všem výše uvedeným bodům hodnotí zpracovatel vliv záměru na veřejné zdraví jako pozitivní, což vyplývá buď z neznalosti problematiky vlivu záměru na veřejné zdraví v okolí letiště nebo ze snahy zakrýt skutečné důsledky záměru. Navíc zpracovatel hodnotí zdravotní rizika, aniž zná kapacitu záměru rozšíření letiště Praha-Ruzyně o paralelní dráhu a navrhovaný rozsah provozu.**

**u)** městská část Praha-Suchdol požaduje doplnit do návrhu ZÚR kapacitu (počet startů a přistání a počet odbavených cestujících) záměru rozšíření letiště Praha Ruzyně (výstavba nové paralelní dráhy RWY 06R24L)

*Stanovení kapacity záměru rozšíření letiště Praha Ruzyně (výstavba nové paralelní dráhy RWY 06R24L) je základním předpokladem rádného a objektivního posouzení vlivu tohoto záměru na životní prostředí, na zdraví občanů nebo vlivu na nakládání s majetkem.*

**v)** městská část Praha-Suchdol zásadně nesouhlasí s umístěním koridoru Pražského okruhu v úseku Ruzyně-Březiněves do území, kde jsou již nyní překračovány hygienické limity nebo se zatížení hygienickým limitům blíží.



Limity znečištění ovzduší jsou např. na území městské části Praha-Suchdol překračovány již nyní nebo v některých ukazatelích se blíží hygienickým limitům (viz SEA ZÚR HLMP kapitola 2 - ovzduší „... Z hlediska zdravotních důsledků na obyvatelstvo je důležité sledování přízemního ozonu - O<sub>3</sub>. Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr nesmí překročit více než 25x hodnotu 120 µg/m<sup>3</sup> v průměru za 3 roky. Z 9 stanic, kde je měřen, byl překročen u 6 stanic ve Vysočanech, Libuši, na Suchdole, v Kobylisích, Veleslavíně a Stodůlkách. Počet překročení vyšší než 25 se odehrál na Suchdole, v Libuši a Stodůlkách. ...“).

Vymezení koridoru pro transevropskou komunikaci systému TEN-T resp. provoz na této komunikaci (odhadovaná zátěž cca 100 tisíc vozidel, z toho cca 25% kamiónová vozidla) zhorší podmínky životního prostředí na území městské části Praha-Suchdol do takové míry, že budou překračovány hygienické limity (např. PM<sub>10</sub>, O<sub>3</sub>, hluk). Umísťování nových koridorů dopravních staveb do území, kde již jsou hygienické limity překračovány nebo se zatížení hygienickým limitům blíží, je v rozporu s našimi právními předpisy. (hygienický limit 50 µg/m<sup>3</sup> výskytu prachových částic PM<sub>10</sub> byl v lokalitě Suchdol v roce 2007 překročen 22x a v roce 2006 překročen 48x, přičemž povolený počet překročení je 40x za rok.) Zde upozorňujeme, že od příštího roku má dojít k výraznému zpřísnění hygienických limitů, zejména u jemných prachových částic.

**w)** městská část Praha-Suchdol zásadně nesouhlasí s věcným hodnocením jednotlivých kritérií vlivu záměru **5.1.2.1. Pražský okruh** na životní prostředí uvedeném v tabulce 2) Porovnání priorit a cílů ZÚR hl.m. Prahy s prioritami a cíli vybraných koncepcí pro **sociální pilíř udržitelnosti** a v tabulce 3) Porovnání priorit a cílů ZÚR hl.m. Prahy s prioritami a cíli vybraných koncepcí pro **environmentální pilíř udržitelnosti**.

Návrh ZÚR obsahuje požadavek na umístění koridoru Silničního okruhu kolem Prahy (Pražský okruh), který je v severozápadním segmentu veden přes zastavěné území sídelního útvaru hl.m. Prahy (přes Suchdol, Čimice, Dolní Chabry)

Záměr 5.3.1 uvedený v ZÚR je hodnocen z hlediska vlivu na životní prostředí a zdraví podle stupnice zpracovatele 2 - vysoce pozitivní, 1 - pozitivní, 0 - bez vlivu, neutrální či vzájemně se rušící, -1 - negativní, -2 - výrazně negativní takto:

Tabulka 2 Porovnání priorit a cílů ZÚR hl.m. Prahy s prioritami a cíli vybraných koncepcí pro sociální pilíř udržitelnosti, str. 31:

Kritérium	Hodnocení zpracovatele
<b>Vytváření podmínek bohatého a zdravého života pro všechny generace a věkové skupiny</b>	<b>Vysoce pozitivní</b>
Městská část Praha-Suchdol podává námitku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože je nepodložené a chybné. Důsledky realizace záměru v úseku Ruzyně-Březiněves: - provoz na komunikaci v koridoru jižní trasy „J“ SOKP (Pražského okruhu) v úseku Ruzyně - Březiněves vytváří nadlimitní hlukovou zátěž v desítkách stávajících nemovitostí s bytovou funkcí - koridor omezuje rozvoj rezidenční bytové zástavby v území - již nyní jsou překračovány hygienické limity znečištění ovzduší (O <sub>3</sub> , PM <sub>10</sub> ) - zdravý život pro všechny generace a věkové skupiny je v hygienicky nevyhovujících podmínkách vyloučen	
<b>Vytváření podmínek podmínek pro bohatou a pestrou nabídku různých forem bydlení</b>	<b>Positivní</b>
Městská část Praha-Suchdol podává námitku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože je nepodložené a chybné. Důsledky realizace záměru v úseku Ruzyně-Březiněves: - koridor jižní trasy „J“ SOKP (Pražského okruhu) v úseku Ruzyně - Březiněves prochází přes zastavěné území sídelního útvaru hl.m. Prahy (Suchdol, Sedlec, Čimice, Dolní Chabry) - v koridoru jsou desítky domů zasažené nadlimitním hlukem (přes výstavbu protihlukových stěn), je požadováno vyhlášení ochranného hlukového pásma podél komunikace, křižovatek	
<b>Vytváření podmínek pro rekreaci, regeneraci sil, pro cestovní ruch</b>	<b>Positivní</b>
Městská část Praha-Suchdol podává námitku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože je nepodložené a chybné. Důsledky realizace záměru v úseku Ruzyně-Březiněves: - koridor jižní trasy „J“ SOKP (Pražského okruhu) v úseku Ruzyně - Březiněves vede přes několik ZCHÚ (Sedlecké skály, Zámky, Roztocký háj, Park Drahaň-Troja), které jsou jedinečné pro krátkodobou každodenní rekreaci, tvoří tzv. příměstskou zeleň.	

Zpracovatel měl v tomto hodnocení asi na mysli řidiče tranzitní kamionové dopravy vezoucího mandarinky od Středozemního moře k zákazníkům u Baltského moře, který přes tyto příměstské přírodní památky musí projet a zejména pak k jeho regeneraci sil přispěje vysoce pozitivní estetický zážitek při stroboskopickému pohledu z osmdesátimetrové výšky spodního patra mostu přes Vltavu na Pražský hrad při cestě na sever nebo konstrukcí nerušený pohled z devadesátimetrové výšky horního patra mostu přes Vltavu na Pražský hrad při cestě na jih.

Tabulka 3 Porovnání priorit a cílů ZÚR hl.m. Prahy s prioritami a cíli vybraných koncepcí pro environmentální pilíř udržitelnosti

Kritérium	Hodnocení zpracovatele
<b>Ochrana zvláště chráněných území a prvků přírody vč. Natury 2000</b>	<b>Vysoce pozitivní</b>
<p>Městská část Praha-Suchdol podává námitku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože je nepodložené a chybné.</p> <p><i>Důsledky realizace záměru v úseku Ruzyně-Březiněves:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- koridor jižní trasy „J“ SOKP (Pražský okruh) v úseku Ruzyně - Březiněves vede přímo přes několik ZCHÚ (Sedlecké skály, Zámky, Roztocký háj, Park Drahaň-Troja), které jsou jedinečné pro krátkodobou každodenní rekreaci, tvoří tzv. příměstskou zeleň.</li> <li>U ZCHÚ Sedlecké skály a Zámky probíhá nyní proces zařazení do systému NATURA 2000.</li> <li>Realizací záměru vedení dálnice středem přírodních památek nemůže mít na ně dle zdravého rozumu vysoce pozitivní vliv.</li> </ul>	
<b>Ochrana vod, jejich čistoty, akumulační schopnosti území, kanalizace a čištění</b>	<b>Vysoce pozitivní</b>
<p>Městská část Praha-Suchdol podává námitku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože je nepodložené a chybné.</p> <p><i>Důsledky realizace záměru v úseku Ruzyně-Březiněves:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v rámci posouzení EIA staveb 518, 519 SOKP (koridor Pražský okruh - úsek Ruzyně-Březiněves) byla jedním z nejdiskutovanějších problémů otázka likvidace dešťových vod ze zpevněných ploch a jejich odvádění do přilehlých vodotečí (Únětický potok, Šárecký a Lysolajský potok)</li> </ul>	
<b>Ochrana a dotváření ÚSES, systému městské zeleně a nelesní zeleně mimo zastavěné území</b>	<b>Vysoce pozitivní</b>
<p>Městská část Praha-Suchdol podává námitku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože je nepodložené a chybné.</p> <p><i>Důsledky realizace záměru v úseku Ruzyně-Březiněves:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- koridor jižní trasy „J“ SOKP (Pražský okruh) v úseku Ruzyně - Březiněves vede přímo přes několik ZCHÚ (Sedlecké skály, Zámky, Roztocký háj, Park Drahaň-Troja), které jsou jedinečnou pro krátkodobou každodenní rekreaci, tvoří tzv. příměstskou zeleň.</li> <li>U ZCHÚ Sedlecké skály a Zámky probíhá nyní proces zařazení do systému NATURA 2000.</li> <li>Realizací záměru vedení dálnice středem přírodních památek nemůže mít na ně dle nezkorumpovaného rozumu vysoce pozitivní vliv</li> </ul>	
<b>Ochrana proti hluku, vibracím ionizujícímu záření</b>	<b>negativní</b>
<p>Městská část Praha-Suchdol podává námitku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože je nepodložené a chybné.</p> <p><i>Důsledky realizace záměru v úseku Ruzyně-Březiněves:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- koridor jižní trasy „J“ SOKP (Pražského okruhu) v úseku Ruzyně - Březiněves prochází přes zastavěné území sídelního útvaru hl.m. Prahy (Suchdol, Sedlec, Čimice, Dolní Chabry)</li> <li>- v koridoru jižní trasy „J“ SOKP (Pražského okruhu) v úseku Ruzyně - Březiněves jsou desítky domů zasažené nadlimitním hlukem (přes výstavbu protihlukových stěn), požaduje se vyhlášení ochranného hlukového pásma v koridoru Pražského okruhu ( podél komunikace, křižovatek - viz dokumentace pro územní řízení č.j. S-MHMP- 45914/2007/OST „Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), stavba 518 Ruzyně - Suchdol“č.j.: S-MHMP 45912/2007/OST „Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), stavba 519 Suchdol - Březiněves“)</li> <li>- záměr Pražského okruhu (severozápadní segment) nebyl vůbec posuzován z pohledu synergického vlivu záměru paralelní dráhy letiště Praha-Ruzyně</li> </ul>	

Veřejné zdraví	Pozitivní
<p>Městská část Praha-Suchdol podává námitku proti uvedenému hodnocení zpracovatele, protože <b>je zcela chybné a důsledky špatného hodnocení mohou přinést ohrožení zdraví obyvatel a mohou vést následně k hrubému podcenění ochranných a kompenzačních opatření ve Vyhodnocení:</b></p> <p><i>Důsledky realizace záměru v úseku Ruzyně-Březiněves:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>zpracovatel uvádí na str. 2 v kapitole Ovzduší, že „... Z hlediska zdravotních důsledků na obyvatelstvo je důležité sledování přízemního ozonu - O<sub>3</sub>. Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr nesmí překročit více než 25x hodnotu 120 µg/m<sup>3</sup> v průměru za 3 roky. Z 9 stanic, kde je měřen, byl překročen u 6 stanic ve Vysočanech, Libuši, na Suchdole, v Kobylisích, Veleslavíně a Stodůlkách. Počet překročení vyšší než 25 se odehrál na Suchdole, v Libuši a Stodůlkách. ...“).</i></li> <li>- <i>umísťování nových koridorů dopravních staveb do území, kde již jsou hygienické limity překračovány nebo se zatížení hygienických limitů blíží, je v rozporu s našimi právními předpisy. (hygienický limit 50 µg/m<sup>3</sup> výskytu prachových částic PM<sub>10</sub> byl v lokalitě Suchdola v roce 2007 překročen 22x a v roce 2006 překročen 48x, přičemž povolený počet překročení je 40x za rok.)</i></li> <li>- <i>od roku 2010 dojde výraznému zpřísnění hygienických limitů, zejména u jemných prachových částic.</i></li> </ul>	

**x)** městská část Praha-Suchdol podává námitku, že Zásady územního rozvoje jsou připravovány s odkazem na dokument „Politika územního rozvoje České republiky“, který schválila vláda ČR dne 17. května 2006, a který **nebyl přijat** dle platného stavebního zákona ( viz. zák. 183/2006Sb. § 31 a další v platném znění), neboť tento zákon začal platit až od 1.1.2007.

*Vzhledem k nezákonnosti stavu, kdy Politika územního rozvoje (PÚR) dle zákona 183/2006 Sb. nebyla doposud vládou ČR schválena, nejsou a nemohou být připravované ZÚR v souladu s PÚR dle zákona 183/2006 Sb. a ani nemůže být vůbec provedeno zákonem požadované posouzení ministerstvem pro místní rozvoj souladu ZÚR s PÚR.*

**y)** městská část Praha-Suchdol podává námitku proti způsobu vypořádání připomínek městské části k Návrhu ZÚR ze 17.4.2008 č.j. UMC P\_Such 01130/2008, neboť nebyla ani jedna připomínka akceptována a ani městská část nebyla informována, z jakých důvodů nebyla připomínka do ZÚR zařazena.

**z)** městská část Praha-Suchdol požaduje přepracování Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy, vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na životní prostředí podle § 10 i zákona čís. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a po jejich posouzení provést opakované veřejné projednání za účasti dotčených orgánů.

**Z výše uvedených důvodů městská část Praha-Suchdol s návrhem Zásad územního rozvoje, s provedeným posouzením vlivu Zásad územního rozvoje na životní prostředí a udržitelný rozvoj zásadně nesouhlasí a požaduje jejich přepracování. Z těchto důvodů městská část Praha-Suchdol nesouhlasí s vydáním ZÚR HMP formou opatření obecné povahy a podává proti tomuto záměru zásadní námitku.**

Upozorňujeme, že při úvahách o návrzích tras severozápadního segmentu SOKP (záměr Pražský okruhu, úseku Ruzyně-Březiněves) a při úvahách o podmínkách výstavby nové paralelní dráhy v Ruzyni (záměr rozšíření letiště Praha Ruzyně, výstavba nové paralelní dráhy RWY06R24L) je nutné naprosto respektovat základní práva občanů České republiky, stanovená mj.:

1. Ústavou ČR – listinou základních práv a svobod.

Čl. 11

*Vlastnictví zavazuje. Nesmí být využito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.*

Čl. 31

*Každý má právo na ochranu zdraví.*

Čl.35

*(1) Každý má právo na příznivé životní prostředí.*

*(3) Při výkonu svých práv nikdo nesmí ohrožovat ani poškozovat životní prostředí, přírodní zdroje, ... nad míru stanovenou zákonem.*

2. zákonem č. 17/1992 Sb. o životním prostředí:

*§ 5 Únosné zatížení území*

*Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability.*

*§ 11 Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení*

*§ 12 (1) Přípustnou míru znečišťování životního prostředí určují mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí.*

Postup při přípravě Zásad územního rozvoje a jejich hodnocení na životní prostředí je proto podle výše uvedeného považovat za vysoce nekvalifikovaný. V horším případě je možné položit otázku, zda se snad nejedná o záměrnou snahu uvést v omyl obyvatele i zastupitele hlavního města Prahy, kteří budou rozhodovat o přijetí ZÚR jako opatření obecné povahy.

Zpracovatelé Zásad územního rozvoje a jejich hodnocení na životní prostředí si patrně nejsou vědomi skutečnosti, že realizací některých záměrů dopravní infrastruktury dojde k výraznému a trvalému znehodnocení životního prostředí a poškozování zdraví obyvatel, zásahům do vlastnických práv či omezení nakládání s majetkem ať samotné městské části Praha-Suchdol nebo jejich obyvatel. Svým hrubě zkreslujícím a zavádějícím hodnocením tak zakrývají závažný zásah do základních lidských práv.

Dále upozorňujeme na to, že v případě nesprávného postupu při výkonu veřejné moci odpovídají orgány územních samosprávných celků za škodu, pokud k ní došlo při výkonu státní správy, který na ně byl přenesen zákonem nebo na základě zákona. Podle zákona č.82/1998 Sb. může škoda vzniknout buď v důsledku vydání rozhodnutí, které bylo jako nezákonné zrušeno nebo v důsledku nesprávného úředního postupu.

S pozdravem,

Petr Hejl  
starosta městské části Praha-Suchdol

Příloha: posouzení propočtů staveb „SOKP-518 a 519“ SUDOP Praha, a.s. a IBR Consulting s.r.o.  
MŽP 11/2008

# 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



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

NAŠE ZNAČKA  
UMC P\_Such 01066/2009

VYŘIZUJE  
Ing. Hejl

V PRAZE DNE  
6. dubna 2009

## Věc: námítky městské části k Zásadám územního rozvoje pro hl.m. Prahu (ZÚR) a k vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí - doplnění

Vážená paní ředitelko,  
níže zasílám Magistrátu hl. města Prahy – odboru územního plánu doplnění zásadních námitek městské části Praha-Suchdol k řízení o vydání Zásad územního rozvoje pro hl.m. Prahu a k vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na životní prostředí (dále jen Vyhodnocení) podle § 10 i zákona čís. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění (Posouzení vlivu na udržitelný rozvoj).

**aa)** městská část Praha-Suchdol požaduje u záměru rozšíření letiště Praha-Ruzyně o paralelní dráhu stanovení limitu záměru, t.j. stanovení maximální kapacity provozu.

### Odůvodnění:

*Záměr rozšíření letiště Praha Ruzyně (výstavba nové paralelní dráhy RWY06R24L) by při realizaci záměru znamenal výrazné zatížení okolí z hlediska životního prostředí a vlivu na zdraví (letecký hluk). Záměr není možné zařadit do ZÚR bez prověření vlivu na životní prostředí a na zdraví zasažených obyvatel (provozem hrozí překračování zákonných hygienických limitů hluku v obydlených částech hl. města Prahy) a bez stanovení limitu využití záměru, t.j. stanovení maximální kapacity provozu (max. počet pasažérů za rok, max. počet pohybů ./startů a přistání/ pro denní režim /6 - 22 hod/ za rok, max. počet pohybů ./startů a přistání/ pro noční provoz /22 - 6 hod/ za rok).*

**ab)** městská část Praha-Suchdol zásadně nesouhlasí s vymezením záměru Pražský okruh v severozápadním segmentu v úseku Ruzyně - Březiněves v jižní trase přes Suchdol s odkazem na usnesení vlády 561 ze dne 17. května 2006, kterým byl schválen dokument „Politika územního rozvoje České republiky“, kde je na str. 16 uvedeno: „*Důvody vymezení: Jedná se o nejsilnější koncentraci obyvatelstva v ČR, jakož i soustředění kulturních a ekonomických aktivit, které mají z velké části mezinárodní významový přesah; zřetelným rozvojovým předpokladem je připojení na dálnice, rychlostní silnice a tranzitní železniční koridory; zázemí rozvojové oblasti se namísto vlastního území hlavního města postupně stává areálem s přírůstkem počtu bydlících obyvatel.*“

*Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:*

a) *dobudovat silniční okruh R1 kolem Prahy,*

*Úkoly pro územní plánování:*

a) *řešit územní souvislosti silničního okruhu R1“*

na str. 42: *Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:*

*Prověřit důvody a možnosti vymezení koridoru pro vybudování kapacitní dopravní cesty. Zodpovídá:*

*Ministerstvo dopravy a kraj Královéhradecký*

*Termín: do konce roku 2008*

### 5.2.1.3 Silniční doprava

*Při respektování republikových priorit územního plánování v kritériích a podmínkách pro rozhodování o změnách v území volit řešení, která minimalizují negativní dopady na ochranu přírody a krajiny, zabezpečovat dopravní obslužnost území především rozvojových oblastí. V ÚPD vytvořit podmínky pro dokončení základní sítě kapacitních dopravních cest, umožňující převést na ně část zátěže intenzivní dopravy.*

**Odůvodnění:**

V dokumentu, který se nazývá „Politika územního rozvoje České republiky“ není uvedeno, že by severozápadní segment R1 - (SOKP. Pražský okruh) měla být v ZÚR umístěna jižní trasa „J“ přes Suchdol, naopak vzhledem k tomu, že dne 30. dubna 2002 vydalo MŽP stanovisko k vlivu záměru SOKP Ruzyně - Březiněves dle zákona 244/92, EIA - č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. na životní prostředí, ve kterém je mimo jiné uvedeno: „...Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty „Ss“, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější...“ ZÚR nerespektuje požadavky např. uvedené na st. 42 uvedeného dokumentu, kde se ukládá mimo jiné minimalizovat negativní dopady na ochranu přírody a krajiny,

**ac)** městská část Praha-Suchdol zásadně nesouhlasí s vymezením záměru Pražský okruh - úsek Ruzyně-Březiněves a rozšíření letiště Praha-Ruzyně o paralelní dráhu, protože nerespektuje podmínky stanoviska SEA k návrhu koncepce „Aktualizace Strategického plánu hlavního města Prahy“ vydaného MŽP dne 9.9.2008.

**Odůvodnění:**

Stanovisko SEA k návrhu koncepce „Aktualizace Strategického plánu hlavního města Prahy“ v bodě 3. uvádí „Při realizaci jednotlivých koncepcí a projektů zohlednit doporučení pro snížení jejich potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které byly navrženy v rámci vyhodnocení vlivů ASP HMP. Zvláště pak zohlednit problematiku znečištění ovzduší a dodržování hlukových norem v obytných částech města.“

ZÚR HLMP umísťuje do území zastavěného obytnou zástavbou stavby, které významně zhorší životní podmínky, ohrozí stávající přírodní památky a svojí realizací ohrozí veřejné zdraví, v obytných částech města dojde k překračování zákonných hygienických limitů (hluková zátěž, znečištění ovzduší - PM10, ....)

S pozdravem,

Petr Hejl  
starosta městské části Praha-Suchdol

Na vědomí:

- MŽP
- Hygienická stanice hl.m. Prahy