

Krajskému úřadu Středočeského kraje
Odbor regionálního rozvoje
Zborovská 11
150 21 Praha 5

K č.j. 159257/2016/KUSK

V Křeslicích, dne 5. prosince 2016

Městská část Praha - Křeslice
Štychova 2/34
Křeslice
104 00 Praha 114
zastoupená panem Martinem Trefným, starostou

Připomínky k 2. aktualizaci Zásad územního rozvoje (ZÚR)

Jako městská část hl.m. Prahy uplatňujeme tímto připomínky dle ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) k návrhu 2. Aktualizace zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále též jen „AZUR“), která se týká trasy VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka.

I.

Text připomínek:

Nesouhlasíme s vymezením koridoru trasy VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka. Nesouhlasíme s vymezením výše uvedeného jako veřejně prospěšné stavby, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů, na základě předloženého návrhu 2. Aktualizace zásad územního rozvoje Středočeského kraje z důvodů, uvedených v části III. tohoto podání.

II.

Území vymezené připomínkami

Území dotčené touto připomínkou je vymezeno takto: Jesenice, Praha - Křeslice, Praha – Šeberov, Praha - Újezd Průhonice, Vestec.

III.

Odůvodnění připomínek

Výše v článku I. tohoto podání uvedenou připomínku odůvodňujeme takto:

1. Obecně – zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZUR

Návrh AZUR je již druhou aktualizací původních Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Textově se jedná o úpravy a doplnění původního textu ZUR Středočeského kraje, ve znění již dříve schválené 1. Aktualizace.

Text tak působí zmatečně a nesrozumitelně. Je velmi složité se v něm vyznat, a to nejen pro laickou veřejnost, což v žádném případě nepřispívá k plnění účelu tohoto zásadního dokumentu územního rozvoje kraje.

2. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky

Každý záměr vymezovaný v zásadách územního rozvoje musí být hodnocen z hlediska potřebnosti. 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 opatření obecné povahy.

Po zprovoznění jižního segmentu Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) a spojení dálnic D5 s dálnicí D1 se **koridor Vestecké spojky stává ekonomicky nevýhodnou a dopravně zcela zbytečnou stavbou**. Tranzitní dopravu je třeba vést na kapacitní SOKP mimo obytnou zástavbu, přičemž zdrojovou a cílovou dopravu místní dopravu uspokojí též SOKP jako tangenta mezi jednotlivými radiálními komunikacemi (I/2, D1, II/603, D3, D4).

Vzhledem k zaústění Vestecké spojky na SOKP v blízkosti zaústění plánovaného koridoru dálnice D3 by Vestecká spojka (coby nezaplatněná silnice II. třídy) sloužila též jako nechtěný přivaděč pro cílovou dopravu z dálnice D3 do hlavního města Prahy včetně dopravy těžké nákladní a kamionové; dále by se Vestecká spojka stala souběžným, paralelním spojením dálnic vedle Silničního okruhu kolem Prahy a z tohoto pohledu je nadbytečná. **V mnoha dopravních směrech by byla Vestecká spojka zkratkou k Silničnímu okruhu kolem Prahy. Po zprovoznění Vestecké spojky by vznikl tlak na její další prodloužení od dálnice D1 dál na severovýchod kolem Miličovského lesa, Křeslic a Petrovic v původní tzv. krátké variantě okruhu označované JVK**. Tak by tato komunikace zcela suplovala Silniční okruh kolem Prahy v uvedeném segmentu a stala by se jeho „zkratkou“. Stavba na tyto logické důsledky však není koncipována, a s ohledem na blízkost zástavby ani nemůže být.

Vestecká spojka i komunikace jako její možné pokračování od dálnice D1 dál na severovýchod by byla postupně obsazována komerčními, skladovými a industriálními objekty, případně obytnými celky s levnými byty a tím by její dopravní zatížení ještě několikanásobně narostlo. Mnoho obchodních společností zabývajících se výstavbou uvedených objektů skoupilo kolem navrženého koridoru Vestecké spojky rozsáhlé pozemky. Zavlečení tranzitní a těžké nákladní dopravy v předpokládaném objemu do obytných čtvrtí je naprosto nepřipustné.

Stejně tak je **naprosto nepřipustné pokračování Vestecké spojky podél Miličovského lesa přes MČ Praha Křeslice**. Realizace Vestecké spojky by vytvořila tlak na následné dobudování i této trasy. Vestecká spojka je navržena ve stopě původně uvažované trasy silničního okruhu kolem Prahy - tzv. JVK (Jihovýchodní krátké varianty). Pod tlakem

veřejného mínění bylo před lety rozhodnuto o stavbě od obytné zástavby vzdálenější trasy - tzv. JVD (Jihovýchodní dlouhé varianty). Trasa JVK je však pod změněným názvem „Vestecská spojka“ nadále prosazována a je schválena v územním plánu hl.m. Prahy i dále za D1 na severovýchod až na ulici Formanskou. Ve zbylé části JVK je magistrátem udržována stavební uzávěra, např. Městské části Křeslice není povoleno ani třicet rodinných domků v koridoru JVK. Hrozbu dostavění JVK podél Milíčovského lesa považujeme za velmi reálnou, protože po přivedení velkého objemu nové dopravy k přetížené a velmi často neprůjezdné D1 by v okolí křižovatky na D1 i na celé Vestecské spojnici docházelo ke kritickým kongescím, doprava směrem na východ Prahy by se tlačila přes Jižní Město a přebytečnou dopravu by bylo nutné vést směrem na východ právě kolem Milíčovského lesa. Na budoucí dostavění JVK by vznikl ještě větší tlak po výstavbě a zprovoznění D3.

Za této situace není vymezení koridoru Vestecské spojky odůvodněné a vymezení je v rozporu se zásadou proporcionality.

3. Neurčité vymezení koridorů, nepřímá aktualizace

Koridor pro umístění stavby D054 (Vestecská spojka) je zahrnut mezi koridory veřejně prospěšné dopravní infrastruktury. To je sice v souladu s ustanovení § 170 StavZ, ale toto vymezení je neprosto nedostatečné z hlediska určitosti. Bod 17. AZUR (čl. 138 písm. b) stanoví cit:

„b) pro silnice II. (III.) třídy koridor v šířce 180 m, neuvádí-li se u konkrétního koridoru jinak:

- *koridor pro umístění stavby D081 - Václavické spojky se vymezuje v proměnné šířce od 120 m do 610 m;*
- *koridor pro umístění stavby D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1) (dále též Vestecská spojka) se vymezuje v proměnné šířce od 80 m do 180 m“.*

Výkres veřejně prospěšných staveb a opatření pak obsahuje pouze modrou linku jednotné šíře bez bližšího upřesnění šíře koridoru. Není tedy zřejmé, jak bude posuzováno naplnění ustanovení § 4 zákona o vyvlastnění, které stanoví „Vyvlastnění lze provést jen v takovém rozsahu, který je nezbytný k dosažení účelu vyvlastnění stanoveného zvláštním zákonem.“

Z grafické části AZUR (výkres I2 – koridory) pak sice je seznatelná v textové části proměnlivá šíře obou koridorů, nelze však z výkresu v měřítku 1:100 000 v žádném případě zjistit (lokalizovat), jaká konkrétní šíře koridoru má v určitém konkrétním místě „na trase“ být. Tato skutečnost zakládá neurčitost a nepřezkoumatelnost AZUR.

Návrh AZUR v tomto článku též nepřímo aktualizuje vymezení koridoru Václavické spojky, který byl novelizován již v 1. AZUR a není předmětem 2. AZUR.

4. Návrh AZUR je invariantní

Každý záměr vymezovaný 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). Bez posouzení jednotlivých variant není přitom možné určit, zda je záměr vymezen 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).

2. AZÚR je připravena a | přes naše připomínky k fázi společného jednání invariantně. Varianty nejsou posuzovány ani ve Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, přestože ustanovení § 36 odst. 1 StavZ (které je nezbytné aplikovat i v případě zrušení části ZÚR dle ustanovení § 42 StavZ) stanoví: „*Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí se popíšíou a vyhodnotí zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje.*“

5. Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZUR nenaplnuje cíle a úkoly územního plánování) – MÚK EXIT 4 není v ZUR hl. m. Prahy

Podle ustanovení § 18 odstavce 2 a 3 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje. Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů.

Úkolem územního plánování je podle § 19 odst. 1 stavebního zákona: „*c) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využití, d) stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb, e) stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území, f) stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci).*“

Podle § 19 odst. 2 stavebního zákona úkolem územního plánování je také vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na vyvážený vztah územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území; jeho součástí je posouzení vlivů na životní prostředí.

Koridor pro umístění stavby Vestecké spojky je na dvou klíčových místech situován na území hlavního města Prahy. Jedná se o prostor pro umístění mimoúrovňové křižovatky MÚK Exit 4 (křížení Vestecké spojky a dálnice D1) a křížení Vestecké spojky se silnicí III/0032 (Kunratická – K Labeškám). V Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje ani v navrhované 2. aktualizaci tyto významné části koridoru Vestecké spojky řešeny nejsou, s ohledem na jejich umístění na území hl.m. Prahy.

Zásadní problém spočívá v tom, že však ani v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy ve znění její Aktualizace však tyto části vymezeny a vyhodnoceny nejsou. Tyto klíčové části koridoru Vestecké spojky, u nichž se vliv koridoru Vestecké spojky kumuluje s vlivy existujících dopravních staveb (dálnice D1, silnice 3. třídy Kunratická – K Labeškám) a

dalších záměrů vyvolávajících zvýšenou dopravní zátěž (viz např. záměr stavby Propojovací komunikace Formanská – EXIT 4 a administrativní a obytný soubor Praha – Újezd) nejsou vyhodnoceny v žádné územně plánovací dokumentaci, 2. AZUR není v tomto smyslu nikterak koordinována se ZUR hl.m. Prahy.

Vzhledem k tomu, že 2. AZUR neobsahuje celý koridor Vestecké spojky, přičemž začátek / konec tohoto koridoru tvořený MUK EXIT 4 na území hl.m. Prahy není zakotven v příslušné územně plánovací dokumentaci, nemohlo dojít k řádnému vyhodnocení vlivů na životní prostředí, včetně vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, a není zajištěna koordinace požadavku na využívání a prostorové uspořádání území, není řešena ani vazba na navazující dopravní síť.

Tvrzení z odůvodnění AZUR, že EXIT 4 není zakreslen v ZUR Praha z důvodů „metodických“, je nepravdivé a v rozporu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona. Podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) a i) je cit: „*plochou nadmístního, popřípadě republikového významu plocha, která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu, i) koridorem plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy.*“.

Podle ustanovení § 36 odst. 1 první věta stavebního zákona cit: „*Zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití.*“

Křižovatka MUK EXIT 4 na samé hranici dvou krajů, křížící koridor republikového významu (dálnice D1) s koridorem krajského významu (Vestecká spojka), s očekávanými průjezdy na úrovni přesahující 100.000 vozidel denně, jednoznačně je koridorem nadmístního významu.

6. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje

Ústavní soud ve svém usnesení čj. Pl.ÚS 5/10 ze dne 2. 11. 2010 odmítl samostatnou soudní přezkoumatelnost Politiky územního rozvoje a konstatuje: „*Úkoly vyplývající z napadené části Politiky územního rozvoje nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice. Teprve vyhodnocení těchto dopadů ukáže, zda je záměr obsažený v Politice proveditelný. Tyto závěry podporuje i důvodová zpráva ke kapitolám 5 a 6 Politiky územního rozvoje kde je uvedeno. "Kapitoly 5 a 6, které vymezují plochy a koridory pro rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, ukládají v úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady prověřit proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost záměrů, v úkolech územního plánování, prověřit účelnost a podmínky územní ochrany a její zajištění příslušnými nástroji územního plánování." Jde tedy o akt, který je adresován veřejné správě. Ta je však při jeho provádění povinna postupovat v souladu se všemi právními předpisy.*“

Obdobně srovnaj i rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 Ao 3/2009 – 75 ze dne 18. 11. 2009: „*Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem*

neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant.“

Pořizovatel však při pořizování návrhu AZÚR neprověřuje potřebnost, proveditelnost, reálnost a účelnost koridoru Vestecké spojky (k tomu viz bod 2 této části).

7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování

V bodu 120 a 143 jsou stanoveny podmínky, který se vztahují k navazujícím územně plánovacím procesům. **Na obce je tak při přípravě jejich územního plánu přenášena povinnost řešit otázky, ke kterým buď nemají vůbec kompetenci, nebo nemají odbornou ani finanční kapacitu, případně již v této fázi schvalování je nebude možné uspokojivě řešit.** Většina územních plánů obcí v koridoru Vestecké spojky je zároveň již schválena a obce nebudou pořizovat změny ÚP „pouze“ z důvodů takto stanovených úkolů.

Konkrétně se jedná o:

- v ÚP Jesenice a v koordinaci s ÚP hl. m. Prahy upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí v lokalitách Rozkoš (Průhonice) a Hrnčíře (Praha – Šeberov),
- v ÚP Jesenice upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní porost v k. ú. Zdiměřice u Prahy,
- v ÚP Vestec upřesnit vymezení koridoru s ohledem na ochranu retenční nádrže na Olšanském potoce,
- Vesteckou spojku v úseku mezi ulicí Vídeňskou a dálnicí D1 řešit s úrovnovými křižovatkami,
- prověřit možnosti zkvalitnění řešení Vestecké spojky pro příznivější začlenění do příměstské krajiny.

Výše uvedené úkoly prokazují, že pořizovatel nedostatečně prověřil, zda stavbou nedojde k překročení limitů odpovídajících dostatečné a přiměřené ochraně veřejných zájmů (na veřejném zdraví, životním prostředí a ochraně přírody a krajiny). Respektive, že zda po realizaci záměru Vestecké spojky klesne stávající nadlimitní zatížení pod úroveň maximálních přípustných limitů. Posouzení pak nesmyslně „salámovým řešením“ deleguje na nejnižší jednotky výkonu veřejné správy, přičemž však není reálné dělat např. posouzení vlivů na veřejné zdraví v každé obci při přípravě územního plánu v odpovídající kvalitě a rozsahu a s požadovanými reálnými výsledky předpokládaných opatření. Návrh AZUR vůbec nevyhodnocuje, zda záměr Vestecké spojky je i přes výše uvedená obecně formulovaná opatření realizovatelný. Jeho zjevným cílem je prosadit koridor Vestecké spojky do příslušné ÚPD za každou cenu.

Postup pořizovatele je proto v rozporu se se zásadou zákonnosti (§ 2 odst. 1 správního řádu), zásadou minimalizace zásahů do práv a zájmů (§ 2 odst. 3 správního řádu), zásadou souladu s veřejným zájmem (§ 2 odst. 4 správního řádu), zásadou povinnosti zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu (§ 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu) a zásadou hospodárnosti řízení (§ 6 odst. 2 správního řádu). Takový postup je též v rozporu s povinností posouzení a vyhodnocení vlivů koncepce, včetně kumulativních a synergických vlivů, již na úrovni zásad územního rozvoje dle konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu (např. rozsudky č.j. 8 Ao 2/2010-644 a č. j. 7 Ao 7/2010 – 133).

Postup pořizovatele AZUR je též v rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 StavZ, zejména s cílem 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, zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti a prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.

Výše uvedené úzce souvisí s identifikovaným překračováním závazných hygienických limitů hluku a imisních limitů znečištění ovzduší (k tomu viz níže body 9 a 10). Již v současném stavu jsou v lokalitě plánovaného záměru Vestecké spojky překračovány závazné hygienické limity hluku a imisní limity ovzduší. Další navýšení již nadlimitní zátěže v důsledku realizace záměru je přitom nepřijatelné (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31.1.2012, č.j. 1 As 135/2011 – 246).

Lze souhlasit s tvrzením pořizovatele, že překračování limitů samo o sobě nemůže vyjmout část území z územní regulace a neumožnit zde realizaci žádných nových záměrů. **Nové záměry v AZUR však nesmí být zjevně nerealizovatelné.** Nelze v této fázi věc vyřešit tím, že AZUR bude odkazovat na to, že dojde k prověřování (a případnému neschválení nové komunikace) až v následném procesu rozhodování v území, tj. v územním řízení. Stejně tak nelze „salámovým řešením“ přenést opatření do územních plánů obcí, **aniž by bylo prokázáno, že tato opatření vůbec mohou zajistit realizaci záměru při nyní definovaných limitech využití území.**

Podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona cit: „*Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území*“. **Tento zákonný požadavek jasně vyžaduje posoudit realizovatelnost navrhovaných staveb již v rámci v VVURÚ (SEA) k AZUR.**

Při překročení veřejnoprávních limitů využití území (zde hluk a ovzduší) musí být již na úrovni AZUR prokázáno, že definovanými opatřeními dojde i s očekávaným příspěvkem záměru (přesun dopravy i nově generovaná doprava po Vestecké spojce, tj. další hluk a imise znečišťujících látek do ovzduší) k snížení nadlimitního stavu na limitní úroveň a tedy k nápravě stávajícího nezákonného stavu. Pouze za předpokladu, že se řádným posouzením kumulativních a synergických vlivů prokáže (při užití korektivu § 13 zákona č. 17/1992 Sb.), že navržená územně plánovací opatření povedou k podlimitnímu stavu, může být záměr Vestecké spojky považován za akceptovatelný.

K tomuto posouzení však v rámci návrhu AZUR nedošlo, viz níže body 8 až 10.

Schválením 2. AZUR by byl vytvořen předpoklad pro zatížení území lidskou činností nad míru únosného a přípustného zatížení a tím i k ohrožení požadavků ochrany veřejného zdraví a životního prostředí. Ačkoliv je hrozba těchto důsledků zřejmá, nejsou v rámci pořizování 2. AZUR navrhována prokazatelně efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit.

8. Zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hlukového a imisního zatížení

Při posuzování hlukového a imisního zatížení vychází pořizovatel a zpracovatel VVURÚ (SEA) ze zcela zastaralých a nepoužitelných podkladů. Hlukové posouzení činí na podkladě **strategických hlukových map z roku 2007**, která byla zpracována na základě údajů z roku 2005 (tj. více než 11 let nazpět!).

Posouzení stavu kvality ovzduší je zpracováno na základě údajů z let **2011 – 2013**.

Dopravní podklady, která jsou klíčové jak pro posuzování vlivů na ovzduší a hlukovou situaci, jsou převzaty z **celostátního sčítání dopravy v roce 2010**, tj. na podkladě údajů z roku 2009.

K tomu důrazně upozorňujeme, že reálná situace v roce 2016 je zcela odlišná, a to především z důvodu realizace a zprovoznění jižního segmentu Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v roce 2010 a z důvodu dynamicky se rozvíjejícího regionu jižní pražské suburbie. Vliv stavby jižního segmentu SOKP nebyl posouzen, jak vyplývá např. ze str. 64 SEA).

Výše uvedené podklady jsou proto nepoužitelné, vyhodnocení SEA provedené na jejich podkladě je zatíženo zcela zásadní nepřesností a nepřezkoumatelností.

9. Hluková zátěž

Podle ustanovení § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, nesmí být území zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Podle ustanovení § 12 odst. 1 téhož zákona určují přípustnou míru znečištění životního prostředí 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. Podle odst. 2 téhož ustanovení musejí být mezní hodnoty stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností. Ustanovení § 13 zákona č. 17/1992 Sb. stanoví, že lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.

S těmito obecnými ustanoveními zákona o životním prostředí souvisí mimo jiné i cíle a úkoly územního plánování, vymezené obecně v ustanovení § 18 a konkrétněji v ustanovení § 19 stavebního zákona. Podle § 18 odst. 1 patří mezi cíle územního plánování mimo jiné vytváření předpokladů pro výstavbu a udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Podle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona patří k úkolům orgánů územního plánování prověřovat a posuzovat potřebu změn v území s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí, podle písm. m) vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území. Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území v § 20 odst. 1 nařizuje v souladu s cíli a úkoly územního plánování a s ohledem na souvislosti a charakter území vymezovat pozemky, stanovovat podmínky jejich využívání a umísťovat stavby tak, aby nedocházelo ke zhoršování kvality prostředí a hodnoty území. Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech a územně plánovací dokumentaci požaduje, aby územně analytické podklady (ty jsou základním podkladem pro vydávanou územně plánovací dokumentaci), zjistily a

vyhodnotily limity využití území a určily problémy, kterými mohou být urbanistické, dopravní a hygienické závady, vzájemné střety záměrů a střety těchto záměrů s limity využití území.

Velmi konkrétně pak míru únosného zatížení území či limity území stanoví předpisy o ochraně veřejného zdraví, zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Podle ustanovení § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, vlastník dráhy a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb.

V oblasti, kam má být umístěn koridor pro umístění stavby Vestecké spojky, jsou již dnes překračovány limity hluku (zejména se to týká křížení s dálnicí D1, se silnicí II/603 a silnicí III/0033 a oblasti Vestce, MČ Praha Šeberov, části Hrnčíře a Šeberov), přičemž tyto skutečnosti vyplývají zejména ze samotné SEA k AZUR (např. str. 82) a dále z Akustického posudku č.P50-10 ze dne 24.1. 2011, zpracovaného Ing. Karlem Šnajdrem pro MČ Praha Šeberov. Zároveň významné přiblížení obytné zástavby a pozemků určených k bytové zástavbě ke koridoru Vestecké spojky (zejména v obcích Vestec Jesenice, a Průhonice a MČ Praha – Šeberov, části Šeberov a Hrnčíře) znamená, že stavba by neměla být realizována z hlediska překračování závazných limitů hluku ani při realizaci dostupných protihlukových opatření.

Vzhledem k tomu, že silniční okruh kolem Prahy (SOKP) je situován dále od města a Vestecká spojka je trasována souběžně se SOKP v původní trase SOKP označované jako JVK (jihovýchodní krátká), je tedy jako paralelní spojení dálnic úplně zbytečná. Účelem Vestecké spojky je dle 2. AZUR funkce přivaděče od Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) k dálnici D1. 2. AZUR sice v odůvodnění vylučuje vedení tranzitní dopravy, ale s ohledem na zaústění Vestecké spojky na SOKP v blízkosti zaústění plánovaného koridoru dálnice D3 by Vestecká spojka (coby nezaplatněná silnice II. třídy) sloužila též jako „zkratka“ pro tranzitní a kamionovou dopravu mezi jihem a východem republiky, emise hlukové zátěže z této dopravní stavby by byly signifikantní a ve spojení s hlukovou zátěží dalších staveb (dálnice D1, silnice II/603, III/0033) by nebylo možné zajistit dodržování hlukových limitů, ani při realizaci dostupných technických a jiných opatření.

Je obecně známou skutečností, že hluk způsobuje při hodnotách blízcích se hygienickým limitům nebo tyto hodnoty přesahující výrazné obtěžování obyvatel, spojené nejen s pocitem nespokojenosti a snížením pohody bydlení, ale v případě dlouhodobého působení i zvýšeným rizikem zejména kardiovaskulárních onemocnění. 2. AZUR tak vytváří předpoklad pro zatížení území lidskou činností nad míru únosného a přípustného zatížení a tím i k ohrožení požadavků ochrany veřejného zdraví a životního prostředí. Ačkoliv je hrozba těchto důsledků zřejmá, nejsou v rámci pořizování 2. AZUR přijata žádná skutečně efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit.

Zároveň namítáme, že zatímco u záměru SOKP je stanovena podmínka vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření s rezervou 3 dB, u Vestecké spojky tato podmínka chybí (zde je požadováno dodržení limitů). Přitom zdůvodnění požadované rezervy 3 dB, tj. nejistota akustických studií (viz str. 35 odůvodnění AZUR) je plně platná i pro

záměr Vestecké spojky. Namítáme proto bezdůvodné rozdílné řešení obdobného problému, což je v rozporu se základní zásadou činnosti správních orgánů dle § 2 odst. 4 správního řádu.

10. Imisní zátěž

Podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. j) zákona o ochraně ovzduší imisní limit je hodnota nejvýše přípustné úrovně znečištění ovzduší. Podle ustanovení § 6 odst. 1 imisní limity nesmí být překročeny; jsou závazné pro orgány ochrany ovzduší při jejich činnosti.

Překračování imisních limitů v dané oblasti prokazuje samotná SEA. Podle str. 153 dochází k **plošnému překračování imisních limitů pro prachové částice PM 10.**

Pořizovatel 2. AZUR má povinnost zabývat se otázkou dodržení či překročení nejvyšších přípustných hodnot znečištění ovzduší, a to s ohledem na stávající imisní zatížení předmětné oblasti a nepochybně zvýšení imisní zátěže z realizace záměru Vestecké spojky. Je obecně známou skutečností, že znečištěné ovzduší (zejména částicemi jemného polétavého prachu, na které se navazují další látky jako rakovinotvorný arsen a benzo(a)pyren) mají významný negativní vliv na lidské zdraví.

11. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje

Dne 15.4.2015 Vláda ČR na svém zasedání schválila Aktualizaci č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky. Podle tiskového sdělení Ministerstva pro místní rozvoj jsou nejvíce aktualizací Politiky územního rozvoje České republiky dotčené rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, zejména z důvodu zohlednění nových skutečností a dokumentů, např. Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020, Dopravních sektorových strategií a nově přijatých dokumentů EU (zejména Územní agenda EU 2020, revize transevropské dopravní sítě TEN-T a transevropská energetická síť TEN-E včetně projektů společného zájmu). Nově byly zařazeny rozvojové záměry dopravní infrastruktury (např. koridor pro rychlostní silnici R48, plochy pro vnitrozemské přístavy a veřejné terminály s vazbou na logistická centra) a rozvojové záměry technické infrastruktury (např. koridory pro dvojité vedení 400kV, zejména ve vazbě na spolehlivost přenosové soustavy, plochy pro podzemní zásobníky plynu, koridory pro nové plynovody a dálkovody, z důvodu zajištění energetické bezpečnosti). Některé rozvojové záměry byly vypuštěny z důvodu jejich realizace (např. plynovod Gazela), nebo z důvodu, že jejich význam byl vyhodnocen pouze jako krajský, nikoliv celorepublikový, nebo od jejich záměru bylo upuštěno.

Doposud platná Politika územního rozvoje České republiky 2008 přestává v měněných částech platit a začíná platit Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č.1.

AZUR v rozporu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona neobsahuje přezkoumání souladu s aktuálně platným zněním Politiky územního rozvoje, ve znění aktualizace č. 1. Např. zcela **chybí posouzení souladu** s novými čl. 14a, 16a, 20a, 24a, měněnými čl. 17, 23, 25 a 29.

Např. **čl. 40 PUR** v platném znění stanoví novou Metropolitní rozvojovou oblast Prahy, do které patří též koridor dálnice D3 (severní část, zejména napojení na SOKP), přičemž jsou PUR stanoveny tyto úkoly pro územní plánování:

- a) Pořídít územní studie řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury.
- b) Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje.
- c) Pořídít územní studie řešící problémy suburbanizace, zejména nekoncepční rozvoj.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, Hlavní město Praha, Středočeský kraj

Tyto úkoly nejsou splněny, přičemž pro AZUR jsou podstatné všechny tři uvedené úkoly.

12. Nerespektování zásadní připomínky Ministerstva vnitra ČR

Ke společnému jednání k návrhu AZUR vneslo Ministerstvo vnitra ČR stanovisko - zásadní připomínku, která však nebyla respektována.

Podle stanoviska MV ČR ze dne 15.12.2015, č.j. MV – 165925-5/OSM – 2015 **požaduje Min. vnitra vypuštění koridoru Vestecké spojky, neboť podle platných právních a technických předpisů nelze realizovat její připojení na dálnici D1.**

Vypořádání této zásadní připomínky dotčeného orgánu veřejné správy formou zakotvení podmínky cit: „*ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování: o příprava záměru Vestecké spojky pro územní řízení bude obsahovat optimalizované řešení napojení Vestecké spojky přes EXIT 4 na dálnici D1 ve vztahu ke stávajícím odpočívčkám a vzdálenostem stávajících křižovatek,*“ je v rozporu s ustanovením § 38 odst. 1 stavebního zákona, neboť ve vztahu k této zásadní připomínce dotčeného orgánu nedošlo k postupu řešení rozporu podle § 4 odst. 8 stavebního zákona.

13. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů

VVURÚ sice obsahuje velmi rozsáhlou kapitolu, která se věnuje vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, které bude mít navrhovaná AZUR s jinými záměry. Při hodnocení sekundárních, synergických a kumulativních vlivů přitom byly použity zastaralé a nepoužitelné podklady (k tomu viz bod 8).

Zcela zásadním nedostatkem je, že chybí vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů s existující provozovanou stavbou nadmístního významu Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh), viz absence této stavby mezi stavbami vyjmenovanými na str. 64 VVURÚ.

Vyhodnocení kumulativních vlivů také neobsahuje způsoby monitoringu identifikovaných vlivů v budoucnu.

14. Kompenzační opatření

Co se týče navržených kompenzačních opatření, k tomu obecně viz výše pod bodem 7. K Vestecké spojce samotné pak uvádíme, že kompenzační opatření definované v SEA (str. 239) cit „*Zajistit řešení napojení Vestecké spojky (D054) přes Exit 4 na dálnici D1*“ nebylo zakotveno ve výroku návrhu AZUR. K problematice napojení Vestecké spojky na MUK EXIT 4 viz bod 5 této části připomínek.

15. Zásah do chráněných vodních zdrojů

Koridor Vestecké spojky podstatným způsobem negativně ovlivní chráněné vodní zdroje k odběru pitné vody, zejména v oblasti MČ Praha - Šeberov, na JV okraji Hrnčič. V procesu EIA k záměru Vestecké spojky byl identifikován negativní vliv záměru na hydrogeologické poměry Přírodní památky Hrnčičské louky s její rybníční soustavou. Navržená kompenzační opatření považujeme za nedostatečná. Co se týče kompenzačních opatření, k tomu obecně viz výše pod bodem 7

16. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy

Vestecká spojka je situovaná převážně na území Středočeského kraje, ale částečně je koridor vymezen i na území hl. m. Prahy. AZUR hl. m. Prahy nehodnotila vliv na životní prostředí a obyvatele pro území Středočeského kraje. V žádné územně plánovací dokumentaci proto nejsou vyhodnoceny komplexní vlivy koridorů na životní prostředí i obyvatele na území hl. m. Prahy i Středočeského kraje a není tedy zajištěna koordinace požadavku na využívání a prostorové uspořádání území, není řešena ani vazba na navazující dopravní síť.

17. 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 níž *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 součástí VVÚR k záměru Vestecké spojky, který má negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

Vestecká spojka přitom dle SEA zasahuje z více než poloviny své rozlohy do půd nejpřísnější I. a II. třídy ochrany. V odůvodnění AZUR je též zmatečně na různých místech různým způsobem popisován rozsah zásahu Vestecké spojky do ZPF (někde je uváděno, že 55% ploch patří do I. a II. třídy ochrany, jinde zase, že zásah směřuje převážně do půd nižší třídy ochrany).

IV. Závěr

Na základě výše uvedeného nesouhlasíme s vymezením koridoru trasy VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka. Nesouhlasíme s vymezením výše uvedeného jako veřejně prospěšné stavby, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů, na základě předloženého návrhu 2. Aktualizace zásad územního rozvoje Středočeského kraje z důvodů, uvedených v části III. tohoto podání.

Martin Trefný,
starosta



