

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

V Křeslicích, dne 21. prosince 2015

Městská část Praha - Křeslice
Štychova 2/34
Křeslice
104 00 Praha 114
Zastoupená starostou: Martinem Trefným

Připomínky k 2. aktualizaci Zásad územního rozvoje (ZÚR)

Uplatňujeme připomínky dle ustanovení § 37 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (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

Pro vyšší přehlednost odůvodnění uvádíme obsah jednotlivých připomínek s odkazem na čísla stran připomínky:

1. 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, R4).

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 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 Milíčovského 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“. 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 nepřijatelné.

Stejně tak je naprosto nepřijatelné pokračování Vestecké spojky podél Milíčovského lesa přes MČ Praha Křeslice. Realizace Vestecké spojky by vytvořila tlak na 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 „Vestecká spojka“ nadále prosazována a je schválena v územním plánu 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 Vestecké 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 Vestecké spojky odůvodněné a vymezení je v rozporu se zásadou proporcionality.

2. 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. AZUR je připravená 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 ZUR dle ustanovení § 42 StavZ) stanoví: „*Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí se popíšu a vyhodnotí zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje.*“

Posuzována není dokonce ani nulová varianta.

3. Nepřímá aktualizace

2. AZUR upravuje i článek (138) písmeno b), který nově zní: „*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 Vestecká spojka) se vymezuje v proměnné šířce od 80 m do 180 m“.*

Tímto postupem nepřímo aktualizuje vymezení koridoru Václavické spojky, který byl novelizován již v 1. AZUR a není předmětem 2. AZUR.

4. 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. Zásadní problém spočívá v tom, že ani v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy 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 níže pod bodem 4.2. této části návrhu, 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 části tohoto koridoru na území hl. m. Prahy nejsou zakotveny 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.

5. 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 srovnej 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 vymezených záměrů.**

6. Vzájemná podmíněnost staveb, pořadí změn v území

Jako preventivní opatření k nadměrnému využívání Vestecké spojky pro tranzitní dopravu navrhuje 2. AZUR za článek (251) doplnit nový článek (251a), který zní: „*ZÚR SK stanovují pořadí změn v území:*

D054 - propojení Vestec (II/603) – Újezd (dálnice D1), tzv. Vestecká spojka zprovoznit až po zprovoznění úseku SOKP Běchovice - dálnice D1“.

Nevymahatelnost tohoto ustanovení prokazuje současný stav Městského okruhu, který je užíván, přestože jeho zprovoznění bylo a je podmíněno zprovozněním celého SOKP. Tento postup umožňuje časově neomezený a neomezitelný režim zkušebního provozu, ve kterém lze užívat stavbu i před její kolaudací bez zkoumání naplnění podmínek předchozích povolení.

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. 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, ochraně přírody a krajiny). Posouzení pak nesmyslně 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.

Postup pořizovatele je proto v rozporu 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).

8. 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 znečišťování 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 Hrnčírě a Šeberov), přičemž tyto skutečnosti vyplývají zejména ze Strategických hlukových map Ministerstva zdravotnictví a 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, Průhonice a MČ Praha – Šeberov, části Šeberov a Hrnčírě) 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.

9. 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 prokazují i stanoviska orgánů ochrany ovzduší k posouzení vlivu záměru výstavby kapacitní křižovatky na dálnici D1 - tzv. Exit 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice v rámci procesu posuzování vlivů tohoto záměru na životní prostředí (EIA), Tento záměr je součástí Vestecké spojky, v jeho východní části (viz stanovisko Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší k dokumentaci EIA ze dne 1.12. 2011, č.j. 2336/780/11).

Požizovatel 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 nepochybné zvýšení imisní zátěže z realizace záměru Vestecké spojky. Je obecně známou skutečností, že znečištěné ovzduší (zejména částicemi jemného poléťavého prachu, na které se navazují další látky jako rakovinotvorný arsen a benzo(a)pyren) mají významný negativní vliv na lidské zdraví.

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, není v rámci pořizování 2. AZUR navrhována žádná efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit.

10. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů

Jednotlivé dílčí výhrady k věcnému obsahu hodnocení vlivů (k hluku, znečištění ovzduší, vstupům) doplňujeme ještě o následující. Přes značný rozsah vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jsou tyto přílohy často pouze mnohonásobným opakováním stejných dlouhých pasáží a přes svůj značný rozsah je zpracováno pouze povrchně. Slovní hodnocení vlivů Vestecké spojky se skládá se z opakujících se frází, u kterých není zřejmé jejich věcné podložení konkrétními propočty.

11. Chybějící podkladové studie

Není také zřejmé, na základě jakých podkladů, byly dané vlivy konstatovány. V návrhu AZUR i VVÚR chybí jakékoliv podkladové studie, např. hluková nebo imisní, ze kterých by bylo zřejmé, na čem se zakládá hodnocení záměru.

Výše uvedená dokumentace přitom byla zpracovávána na základě údajů z různých let. V mezidobí došlo k významné obytné výstavbě v dotčené oblasti a především ke zprovoznění Silničního okruhu kolem Prahy a Městského okruhu. Údaje v dokumentaci jsou tedy zcela zjevně neaktuální.

12. Kompenzační opatření

Kompenzační opatření jsou zcela **nekonkrétní**. Odkazují navíc buď na navazující řízení, nebo pouze na dodržování povinností vyplývajících ze zákona. Navíc jsou velmi obecná a chybí pro ně posouzení, zda budou dostatečná k dodržení závazných limitů kvality životního prostředí vyžadovaných zákonem (hlukové limity, imisní limity v případě znečištění ovzduší, atd.).

V navrhovaném článku 143 písm. o) jsou povinnosti vztaženy k „využití“ koridoru, kdy není zřejmé, která fáze je využitím (stavební zákon používá pojem užívání, které může být trvalé – kolaudace - nebo časově omezené – zkušební provoz).

Povinnost zajistit splnění hlukových limitů není konkretizována, a to v několika směrech. Hlukové limity lze libovolně změnit bez účasti veřejnosti nařízením vlády, není tedy zřejmé, jaké hlukové limity mají být dodržovány v době využívání koridoru (viz. příklad SOKP 512, které změkčení hlukových limitů vedlo ke zcela zásadním změnám vyhodnocení nadlimitní hlukové zátěže). Dále nejsou blíže konkretizována opatření, kterými bude splnění hlukových limitů zajištěno (snížení maximální povolené rychlosti, výměna povrchu komunikace, zákaz vjezdu nákladních automobilů, dodatečná protihluková opatření, atd.). Z opatření není ani zřejmé, zda se jedná o povinnost dodržet imisní nebo emisní limit, tj. zda se povinnost vztahuje pouze k dodržování hlukových limitů provozem na Vestecké spojce nebo celkově v dané oblasti, která je již dnes nadlimitně hlukově zatížena. Ochrana na Vestecké spojce je stanovena méně přísná než na SOKP bez bližšího zdůvodnění této odlišnosti.

Jako kompenzační opatření je pak zcela opominuta oblast nadlimitního znečištění ovzduší.

V posouzení pak zcela chybí zohlednění povinností z rámcové směrnice o vodách a tzv. nitrátové směrnice, kdy automobilová doprava je významným přispěvatelem k nadměrnému znečištění půdy sloučeninami dusíku.

13. 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 Hrnčír. V procesu EIA k záměru Vestecké spojky byl identifikován negativní vliv záměru na hydrogeologické poměry Přírodní památky Hrnčírské louky s její rybníční soustavou.

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

Vestecká spojka je situovaná převážně na území Středočeského kraje, ale částečně jsou vymezena i na území hl. m. Prahy. 1. 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.

15. Zásah do zemědělského půdního fondu

Podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen „zákon ZPF“) *aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů 6) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany*

zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.

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

Porovnání alternativ musí být provedeno na základě číselných a grafických údajů zpracovaných podle přílohy 3 vyhlášky ZPF. Žádné porovnání variant či alternativ součástí VVÚR k záměru Vestecké spojky, který má negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.

Martin Trefný

starosta MČ Praha - Křeslice