

NÁVRH ROZHODNUTÍ O NÁMITKÁCH K NÁVRHU AKTUALIZACE Č.1 ZÚR HMP VČETNĚ VVURÚ

Číslo a název účastníka	Znění námítky	Návrh rozhodnutí
356 Beta Development, s.r.o.	NÁMITKA Jako vlastníci pozemků v jižní části oblasti Bubnů (č.parc. 2424/2, 2423, 2456 -2463, 2415/31, 2415/34, 2420/1, 2415/4, 2418 k.ú. Holešovice), tedy oprávněný investor ve smyslu § 39 odst.2 staveb.zákona, podáváme námítku k bodu 8.2.1. (g) v ZÚR a k bodu 393 v Aktualizaci. Nesouhlasíme s podmínkou neumísťovat výškové nebo půdorysně rozsáhlé stavby v jižní části lokality Bubnů, neboť se domníváme, že v této části Prahy takovýto druh výstavby nenaruší pohledové horizonty památkové rezervace, historická panoramata ani půdorysnou osnovu hl.m. Prahy. Pro území vymezené výše uvedenými pozemky žádáme o vyjmutí této podmínky.	Nejedná se o námítku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínce nebude vyhověno. V oddílu 8.2.1 je zmiňovaný bod g) obsažen již v platných ZÚR hl. m. Prahy vydaných opatřením obecné povahy č. 8/2009. Pokud se jedná o nový bod h), tak ten byl doplněn na základě dohodového jednání k vyhodnocení připomínek, které uplatnilo Ministerstvo kultury ČR při společném jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR. V oddílu 8.2.1 v bodech g), h) se nemluví o konkrétních lokalitách. Uvedený bod "h) neumísťovat výškové nebo půdorysně rozsáhlé stavby v lokalitách pohledově exponovaných z historického centra, v rozsahu vymezených pohledových horizontů Památkové rezervace v hlavním městě Praze; prostorové řešení ověřovat zákresy do panoramat v 3D modelu hl. m. Prahy" se vztahuje k upřesnění podmínek v rozsahu vymezených pohledových horizontů a důležitá podmínka je ověření řešení v 3D modelech. Bez požadovaných ověření nelze určit, zda předpokládaná výstavba nenaruší pohledově exponované lokality.
357 Bubny Development, s.r.o.	NÁMITKA Pozemek 2415/1 k.u. Holešovice je součástí VRÚ Holešovice-Bubny-Zátory. V této chvíli probíhá Aktualizace č.1 ZUR hl.m. Prahy. Následující námítka vychází z této probíhající úpravy stávající ZUR HMP. Nesouhlasíme s bodem 102. návrhu výroku, tedy změnou znění stávajícího bodu 3.2.8 odstavce 4.d (nově přečíslováno a značeno 3.2.8 odst.3 písmeno d)). Původní znění „d) zajištění územní rezervy pro novou parkovou plochu a pro vysokoškolské zařízení,“ je navrženo změnit na „d) umístění nové parkové plochy a vysokoškolského zařízení,“ Důvod nesouhlasu: V současné době probíhá změna ÚP SÚ HMP č. 2531/00, jejíž zadání bylo schváleno 24.1.2013. Podrobnější řešení území, vhodnost a umístění funkcí řeší v mnohem větší podrobnosti Podkladová studie, zadaná URM HMP a odevzdaná v 06/2013 a v současné době zpracovávané její dopracování na Územní studii. Nepovažujeme za smysluplné direktivně umísťovat funkce či plochy v podrobnosti ZÚR, pokud je toto řešeno na odborné úrovni podrobnější dokumentací. S touto změnou tedy nesouhlasíme. Vymezení koncepce rozvoje území ve stávajících ZÚR považujeme za naprosto dostačující pro danou podrobnost. Žádáme o ověření možnosti tyto prvky umístit.	Nejedná se o námítku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínce nebude vyhověno. Upravená formulace bodu d) v návrhu AZÚR respektuje nový význam termínu "územní rezerva" dle zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, § 36 odst. (1). Územní rezervou je zde míněna plocha nebo koridor, jehož potřeby a plošné nároky je nutno prověřit. V územní rezervě jsou zakázány změny v území /§2 odst. 1 písm.a)/, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit. Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze (v rámci ZÚR) jen na základě aktualizace zásad územního rozvoje. ZÚR hl. m. Prahy neřeší změny územního plánu. V této souvislosti je však třeba zdůraznit, že v úrovni ÚP vymezená územní rezerva neumožňuje realizaci plánovaného záměru, pouze vymezuje územní ochranu pro tento záměr. Pro případnou realizaci záměru je pak třeba pořídit změnu ÚP, která nahradí územní rezervu návrhem konkrétních ploch. Nová formulace bodu d) je tedy méně problematická z hlediska dalšího postupu při pořizování podrobnější ÚPD. Nová formulace byla dohodnuta s Ministerstvem Kultury ČR při dohodovém jednání k připomínkám vzneseným při společném jednání k návrhu AZÚR.
357 Bubny Development, s.r.o.	NÁMITKA Nesouhlasíme s bodem 106.návrhu výroku, tedy změnou znění stávajícího bodu 3.2.8 odstavce 5.c (nově přečíslováno a značeno 3.2.8 odst.4 písmeno c)). Původní znění "c) navrhnout nové využití, resp.transformaci památkově chráněných objektů a jejich začlenění do nové zástavby," je navrženo změnit na "c) navrhnout nové využití, resp.transformaci vybraných původních provozních budov a jejich začlenění do nové zástavby,". Důvod nesouhlasu: památkově chráněné objekty jsou jasně definovanou skupinou objektů a nelze diskutovat, co do ní spadá a co nikoli. Vybrané původní provozní budovy může být cokoli. Kdo bude zodpovědný za výběr a kdo za následky výběru? Jedná se o znejasňující změnu bez vymahatelnosti. Trváme na původním jasném znění.	Nejedná se o námítku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínce nebude vyhověno. Text bude zachován dle návrhu AZÚR ke společnému jednání, ke kterému se vyjádřilo Ministerstvo kultury ČR. Památkově chráněné objekty podléhají ochraně dle příslušného zákona bez ohledu na to, zda je tato podmínka uvedena v ZÚR či nikoliv. Připomínkový bod "c) Navrhnout nové využití, resp. transformaci vybraných původních provozních budov a jejich začlenění do nové zástavby" je úkolem pro podrobnější ÚPD. Podkladem pro ověření v podrobnější ÚPD může být územní studie. (viz. Zákon č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, § 30.)
357 Bubny Development, s.r.o.	NÁMITKA Nesouhlasíme s bodem 107. návrhu výroku, tedy změnou znění stávajícího bodu 3.2.8 odstavce 5.e (nově přečíslováno a značeno 3.2.8 odst.4 písmeno e)). Původní znění „e) ověřit dostatečné plošné rezervy pro vysokoškolská zařízení a pro významnou parkovou plochu.“ je navrženo změnit na „e) navrhnout dostatečné plochy pro vysokoškolská zařízení a pro významnou parkovou plochu.“ Důvod nesouhlasu: V současné době probíhá změna ÚP SÚ HMP č. 2531/00, jejíž zadání bylo schváleno 24.1.2013. Podrobnější řešení území, vhodnost a umístění funkcí a jejich ověřování řeší v mnohem větší podrobnosti Podkladová studie, zadaná URM HMP a odevzdaná v 06/2013 a v současné době zpracovávané její dopracování na Územní studii. Nepovažujeme za smysluplné direktivně umísťovat funkce či plochy v podrobnosti ZÚR, pokud je toto řešeno na odborné úrovni podrobnější dokumentací. S touto změnou tedy zásadně nesouhlasíme. Vymezení koncepce rozvoje území ve stávajících ZÚR považujeme za naprosto dostačující pro danou podrobnost. Žádáme o ověření možnosti tyto prvky umístit.	Nejedná se o námítku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínce nebude vyhověno. Text bude zachován dle návrhu AZÚR ke společnému jednání, ke kterému se vyjádřilo Ministerstvo kultury ČR. V Aktualizaci č. 1 byl text upřesněn v souladu s díkci zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů, §36, odst. (1). ÚP může vymezit buď návrh plochy s rozdílným způsobem využití, anebo územní rezervu. V této souvislosti je však třeba zdůraznit, že v úrovni ÚP vymezená územní rezerva neumožňuje realizaci plánovaného záměru, pouze vymezuje územní ochranu pro tento záměr. Pro případnou realizaci záměru je pak třeba pořídit změnu ÚP, která nahradí územní rezervu návrhem konkrétních ploch. Zásady územního rozvoje neumísťují žádné funkce či plochy, neřeší ani změny ÚP. Podrobnost a obsah ZÚR stanovuje zákon č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, § 36 odst. (1). Připomínkový oddíl v AZÚR č. 3.2.8 odst. 4 písmeno e) stanovuje úkol pro podrobnější ÚPD, nikoliv přímé vymezení funkce či plochy v ZÚR. Vymezení ploch s rozdílným způsobem využití je v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů úkolem územního plánu. Podkladem pro ověření v podrobnější ÚPD může být územní studie. (viz. Zákon č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, § 30.)
359 Development Doupovská, s.r.o.	NÁMITKA Pozemek č.parc. 1812/1, k.ú. Hostivař, je součástí území Trojmezí. V této chvíli v trojmezí probíhá Aktualizace č.1 ZÚR hl.m. Prahy. Následující námítka vychází z této probíhající úpravy stávající ZÚR HMP. Nesouhlasíme se "zrušením specifické oblasti Trojmezí (SP/2) a jejím nahrazením rozvojovou plochou zeleně Z/1".	Nejedná se o námítku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínce nebude vyhověno. Požadavek na zrušení specifické oblasti Trojmezí (SP/2) a její nahrazení rozvojovou plochou zeleně je obsažen ve Zprávě o uplatňování ZÚR schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4. 11. 2011, část F, kap. 4 Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu. Tento fakt zcela nevylučuje aktivity vedoucí ke smysluplnému využívání území. Pokud dojde k vytvoření jiného názoru na území, než bylo v zadání pro aktualizaci č.1, je třeba s ohledem na fázi procesu projednávání aktualizace č. 1 uplatnit požadavky v případné další aktualizaci. Zároveň upozorňujeme, že je zpracovávána návazná ÚPD - Územní plán hl. m. Prahy (Metropolitní plán), která území prověří v míře odpovídající ÚP, tedy ve větší podrobnosti. To předpokládají i ZUR, které ukládají úkoly pro ÚP. Území Trojmezí se nachází mezi kapacitními sídlišti Jižní Město, Chodovec, Spořilov, Zahradní Město, Košík-Slunečný vršek, z nichž některá jsou zasažena vysokými intenzitami automobilové dopravy a negativními vlivy automobilového provozu. V platném ÚP hl.m.Prahy je toto území nezastavitelné s potenciálem vytvoření odpovídajícího zázemí pro krátkodobou rekreaci obyvatel okolní kapacitní obytné zástavby a s cílem vytvoření zeleného klínu pronikajícího od jihovýchodního okraje Prahy přes lesopark Hostivařské přehrady Trojmezím do údolí Botiče až ke Spořilovu do oblasti Hamerského rybníka. V podmínkách probíhajících klimatických změn získá toto území na významu v kontextu udržení přijatelné kvality životního prostředí v silně urbanizovaném území města, na významu získá i v zájmu udržení sociální stability v sídlištní zástavbě, pro kterou je vytvoření kvalitního rekreačního zázemí v docházkové vzdálenosti zásadní.
364 Klimánková Irena, Bc.	NÁMITKA 1) Zrušení územní rezervy všech koridorů vedení VVN na pozemcích parc. č. 4575/2 - OB,	Nejedná se o námítku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.

4555/343 - les, 4555/1 - les
2) Zrušení využití LR na pozemku parc. č. 4619 - zahrada
Vymezené území k.ú. Modřany, KP Praha.
Jak je Vám známo i z mých dřívějších podání ze dne 2.4.2009, 25.8.2010 a 20.5.2013 týkajících se pouze ZÚR, je v Zásadách zakresleno na pozemcích v bodě 1. vedení VVN. Tyto pozemky požívají zvláštní ochrany - ZCHÚ, pozemky jsou vedeny v ÚAP 2012 jako zásadní hodnotné celky náležející se v oblasti Cholupické planiny. Jedná se o nezastavěné území, které bylo vymezeno Územním plánem z roku 1999. V nezastavěném území lze s ohledem na § 18 odst. 5 stavebního zákona rozhodovat pouze o umístění staveb, zařízení a opatření, které jsou v souladu s charakterem (ráz, koloritem krajiny) nezastavěného území. Možné umístění technické infrastruktury nesmí znemožnit dosavadní využívání nezastavěných pozemků, což v dané situaci je nemožné. Pokud jsou zde tyto stavby umístěny, není možné na těchto pozemcích vykonávat funkce PUPFL, je to v rozporu s environmentálními systémy. Pokud tedy platí zvláštní ochrana na daném území, není možné tyto stavby do tohoto prostředí umísťovat. Tímto by byl způsoben nepřiměřený zásah do zvláště chráněného území (viz. nechtěné stožáry v CHKO Bílé Karpaty, odklonění stožárů u Velehradu s umístěním v zemi, a jiné).
Jak jsem již uvedla, jedná se o lesní pozemky, dosažení souladu s charakterem nezastavěného území se tímto jedná svým způsobem o stavební uzávěru ze zákona, kterou lze překonat pouze zrušením zvláště chráněného území určené vyhl., změnou územního plánu, lokalitu vymezit v ÚP k zástavbě rodinnými domky mimo pásmo vedení VVN, tak jak se to děje i v jiných případech také v plochách ochrany přírody a krajiny (viz. stavby bytových domů v ochranném pásmu Modřanské rokle, k.ú. Modřany), zde jasně platí zásada rovnosti (čl. 37 odst. 3 LZPS), § 2 odst. 4 SpŘ., kde význam pro nestranné rozhodování má také § 14 SpŘ. a tedy možnost vyloučení úředních osob (viz. poslední odst.).
Nyní je ale povinností orgánu územního plánování respektovat zvláště chráněné území a to i v souvislosti s rozhodnutím odboru životního prostředí č.j. S-MHMP-434691/2007/OZP-IV-852/R- 52/2013/FI ze dne 18.4.2013 dotčený správní orgán zde uvedl, že pozemky parc. č. zde uvedené jsou pozemky nezastavitelnými, prohlášeny za součást lesního půdního fondu již rozhodnutím OVLHEZ 5286/85 ze dne 19.12.1985, vyhl. č. 5/1988 Sb. o určení chráněných přírodních výtvořech v hlavním městě Praze a navazující vyhlášky č. 3/1991 Sb. o stavební uzávěře (viz. grafická část ÚAP, oblast je součástí ZCHÚ - přírodního parku) a další navazující vydávané Hl. m. Prahou k dnešnímu datu a zároveň s usnesením Rady MČ Praha 12 o umístění těchto vedení v zastavěných částech obce pod zem. V rozhodnutí na str. 6 správní orgán uvádí, že platný územní plán daný vyhl. obce není zcela jednoznačně provázán s lesním zákonem, ale není zde v přímém rozporu, a že se v každém případě předpokládá na pozemku zeleň a jedná se o nezastavitelné území a mám tedy za to, že rozhodnutí správního orgánu OŽP je určující a také je povinností se jím řídit.
Zákon č. 114/1992 Sb. § 1, 2 o ochraně přírody a krajiny svým účelem zákona určuje, co je ochranou přírody a krajiny a povinností vlastníků, § 2:
- povinnosti vlastníků těchto pozemků chránit a vytvářet ÚSES krajiny,
- vytvářet sítě zvláště chráněných území a péči o ně,
- spoluúčast v procesu územního plánování a stavebního řízení s cílem prosazovat vytváření ekologicky vyvážené a esteticky hodnotné krajiny,
- obnovou a vytvářením nových přírodně hodnotných ekosystémů.
Zároveň stanoví, co se rozumí významným krajinným prvkem, jedná se o les a prostředí s ním spojené!!! Je tedy mou milou povinností jako základní povinností při obecné ochraně přírody a krajiny ochránit vytváření tohoto systému ÚSES, do kterého spadá podle ZÚR a ÚP i tyto pozemky zde uvedené, jeho vytváření je veřejným zájmem na kterém se vlastníci podílí a nejenom vlastníci, ale i obec a stát. Tudíž je mojí povinností ve veřejném zájmu (§ 4) podat námitku proti umístění staveb vedení VVN do této lokality, také z důvodu, že dotčený správní orgán OŽP MHMP nechrání dostatečně dané území, což je jeho povinností ze zákona, naopak ukládá povinnosti nad rámec zákona vlastníkovi např. nesmí po pozemcích jezdit, chodit (ad absurdum) což se netýká třetích osob!!!
V souladu se shora uvedeným je tímto také vydané Stanovisko k návrhu ZÚR - aktualizace č. 1. MŽP, kde na str. 8 v bodě 11. požaduje ministerstvo zpřesnit vymezení koridorů technické infrastruktury tak, aby bylo zamezeno střetům se ZCHÚ (zvláště chráněná území), což jasně v mém případě není splněno. Zásadou územního plánování je vytvářet předpoklady k zabezpečení trvalého souladu všech přírodních, civilizačních a kulturních hodnot v území, zejména se zřetelem na péči životního prostředí a ochranu jeho složek. Povolením těchto staveb, tak jak uvádí ZÚR v okrajových částech města formou venkovních vedení na rozdíl od centrální části města, kde je vedení uloženo v kolektorech kabelem není v souladu se stavebním zákonem. Ten vymezuje obecné požadavky na tyto výstavby v územním plánování pouze toliko výjimečně v souvislosti s obecnými požadavky na využívání území a to tak, aby nezhoršoval kvalitu prostředí a hodnotu území. V neposlední řadě, takto bezprostředně umístěná vedení VVN způsobují imise na pozemcích, kde jsou umístěny stavby a je tím absolutně zrušena ochrana zdraví a života osob. V zastavěných částech území je možná výjimka z ustanovení, ale pouze za předpokladu, že se tím neohrozí bezpečnost, ochrana zdraví a života osob a sousední pozemky či stavby. Vzhledem k existenci nového stavebního zákona a vyhlášek je vyhl. č. 26/99 Sb. doslovně v rozporu se zákonem.
Tedy konkrétnost takto vymezených ploch nadmístního významu musí být taková, aby bylo možno zvážit všechny varianty a možnosti umístění těchto staveb v souvislosti se splněním požadavku přiměřenosti zvoleného řešení zejména ve vztahu k ochraně životního prostředí a k právům dotčených osob, v tomto jsou i stávající ÚAP. ÚP v rozporu. Z povahy územního plánování plyne, že vlastníci nemovitostí jsou povinni ve spravedlivé míře strpět určitá omezení, ale pouze ve spravedlivé míře a určitá a ne tak, že nás obestaví vedením VVN ze všech stran, smyslem územního plánování je vyvážení veřejného zájmu ale především na harmonickém využívání území.
Jde také o porušení přiměřenosti právní regulace při územním plánování. Jsme v situaci, kdy pořizovatel bez relevantních důvodů rozhoduje o přípustné zastavitelnosti plochy ve veřejném zájmu energetiky, která ale dle uplatněných kritérií vyžaduje vyšší úroveň ochrany životního prostředí a ohrožených druhů, ale zároveň

Připomínka nebude vyhověno.
1) Aktualizace č. 1 ZUR hl.m. Prahy se netýká uvedených pozemků, neeší vedení koridoru VVN (velmi vysoké napětí) na předmětných pozemcích, také se zde nenavrhují žádné nové koridory VVN ani územní rezervy. Vymezený koridor VVN (v ZUR hl.m. Prahy) na uvedených pozemcích zobrazuje stávající stav (skutečnost) v území.
2) Pořizovatel bere na vědomí, ale námitka se netýká projednávané dokumentace. Zrušení funkčního využití pozemku je mimo podrobnost ZÚR hl.m. Prahy. ZÚR nesmí obsahovat podrobnost náležející svým obsahem do územního plánu. (§ 36 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb. stavební zákon)
Odkaz na to, že pozemky jsou součástí ZCHÚ a také se nacházejí v nezastavěném území, kde lze umísťovat technickou infrastrukturu pouze za určitých podmínek, jsou bezpředmětné, protože se nejedná o umístění nové technické infrastruktury, pouze je zde konstatován současný stav.
Další odkaz na respektování zvláště chráněného území, a upozornění že se jedná o pozemky zařazené do lesního půdního fondu již rozhodnutím OVLHEZ 5286/85 ze dne 19.12.1985, vyhl. č. 5/1988 Sb. , o určení chráněných přírodních výtvořech v hlavním městě Praze, a navazující vyhlášky č. 3/1991 Sb., o stavební uzávěře, je také bezpředmětné, nejedná se o umístění nové technické infrastruktury. Předmětné vedení zde již bylo před vyhlášením tohoto přírodního parku přibližně od roku 1953, což dokládají i ortofotomapy daného území, které lze najít po d odkazem: <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/default.aspx>
V reakci na citované stanovisko k návrhu ZÚR – aktualizace č.1 MŽP, kde na str. 8 v bodě 11 požaduje ministerstvo zpřesnit vymezení koridorů technické infrastruktury tak, aby bylo zamezeno střetům se ZCHÚ (zvláště chráněná území), opět uvádíme, že se nejedná o umístění nového koridoru technické infrastruktury do ZCHÚ, vedení VVN zde již dlouhá léta existuje, nejedná se o umožnění realizace uvedené stavby ani stanovení podmínek pro umístění této stavby.

	<p>ponechává tuto plochu z hlediska ochrany deklarovaných veřejných zájmů v nezastavitelném území na základě prokazatelně diskriminačních důvodů.</p> <p>Již sama Ústava definuje ve svém článku 7 povinnost ochrany přírodního bohatství, sám stát je povinen k restrikci své činnosti, aby byl obecný zájem na ochraně dodržen, a zároveň působí na jiné subjekty prostřednictvím právní úpravy, povinností státu chránit životní prostředí odpovídá subjektivní právo na příznivé životní prostředí, které zaručuje čl. 35 odst. 2 LPS. Obě práva tedy náležejí podle judikatury ÚS jen fyzickým osobám nikoli osobám právnickým!!!</p>	
<p>364 Klimánková Irena, Bc.</p>	<p>NÁMITKA</p> <p>V neposlední řadě namítám podjatost všech úředních osob, které se podílejí na územním plánování, tak jak je správnímu orgánu známo již delší dobu, zasahují neustále svojí činností nejzávažněji do mého vlastnictví dotčených pozemků, aniž by jakkoliv byly mnou namítané skutečnosti brány v potaz a diskriminují moji osobu ve prospěch jiných. Jedná se o nedodržení zásady subsidiarity a minimalizace zásahu, kdy nejen na jižní straně je vedení přesunuto nad můj pozemek a protějším sousedům je umožněno stavět v celém rozsahu na pozemku, na mém pozemku je stěží umožněno umístit stavbu rodinného domku a to vzhledem ke svým rozměrům (v severní části je zúžen na cca 10 m) a není mě umožněno z důvodu severní větve vedení se posunout na vedlejší pozemek či na pozemek, který vlastníme a to proto, že je veden jako lesní. Jelikož ten kdo se podílí na návrhu územního plánování a zároveň se podílí na jeho vydání, ač v konečném důsledku zastupitelstvo schvaluje ÚAP, ZÚR, ÚP už pouze formálně právě na základě podkladů, které vytváří správní orgán územního plánování podřízen řediteli Magistrátu, který řídí sekce např. kancelář primátora, kancelář ředitele Magistrátu a jiné např. volených orgánů jako sekretariáty náměstků primátora a radních. Je tedy zřejmé, že vlastníkem a provozovatelem tohoto vedení je PŘEdistribuce, která je dceřinou organizací Pražské energetiky, která je organizací, kde má Pražská energetika holding podíly, v jejichž představenstvech a dozorčích radách jsou např. zastupitelka JUDr. Monika Krobová Hášová, a také viz. usnesení Rady hl.m. Prahy ze dne 25.6.2013 o zastupování a hlasování na valné hromadě společnosti Pražská energetika holding a.s., která je provázána s ostatními společnostmi, viz. obchodní rejstřík, sbírka listin, výroční zpráva 2012 - Pražská energetika holding a.s. str. 8 - schéma řízení společnosti a skupiny PRE (přehled osob ovládajících a ovládaných) se stanovením výplaty dividend a tantiém!!! Je tedy jasné, že zde podjatost je na místě a je nutno se s ní vypořádat a je to konkrétní důvod pro vyloučení úředních osob. Již v původních řízeních ve věci stavby těchto vedení evidentně po celé roky byly tyto osoby podjaty (rozhodovaly pouze ve prospěch energetiky, bez ohledu na námitky vlastníků pozemků). Je také jasné, že úřední osoby porušily zákon, neboť o této situaci vědí nejméně od roku 2006 a sami mají za povinnost oznámit svoji podjatost, což doposud neučinily a ani se nepokusily o smírné řešení sporu, vždy jednaly z pozice síly bez ohledu na základní zásady činnosti správních orgánů, povinnostmi podle zákona o úřednících samosprávných celků. Mezi tyto povinnosti mimo jiných patří dodržovat ústavní pořádek, právní předpisy, jednat a rozhodovat nestranně, neboť úředníci jsou v mnoha případech povoláni k rozhodování o věcech týkajících se obce či kraje, tedy de facto jejich zaměstnavatelů (viz. www.praha-mesto, Magistrát, odbory, sekce rozhodování o území: zástupkyně ředitele Magistrátu pro sekci rozhodování o území, odbor stavební a územního plánu, kde je popsána přímá působnost ve věcech územního plánování a přenesená působnost). Není nad pochybnost, že jako vlastník jsem schopna identifikovat své pozemky v příslušných materiálech Aktualizace Zásad územního rozvoje určené k veřejnému projednání i když jsou poměrně rozsáhlé, neboť jsem vlastníkem, který se stará a má přehled co se děje kolem pozemků.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku.</i></p> <p><i>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</i></p> <p><i>Připomínce nebude vyhověno.</i></p> <p><i>Netýká se projednávané dokumentace.</i></p> <p><i>Aktualizace č. 1 ZUR hl.m. Prahy neřeší vedení koridoru VVN (velmi vysoké napětí) na pozemcích účastníka.</i></p> <p><i>Aktualizace č. 1 ZUR hl.m. Prahy zde nenavrhují žádné nové koridory VVN ani územní rezervy. Vymezený koridor VVN (v ZUR hl.m. Prahy) na uvedených pozemcích zobrazuje stávající stav (skutečnost) v území.</i></p> <p><i>K uvedenému přesunutí vedení v projednávané dokumentaci nedochází. Zmiňované vedení VVN je v platných ZÚR hl. m. Prahy vydaných opatřením obecné povahy č. 8 usnesením ZHMP č. 32/59 ze dne 17. 12.2009 vymezeno jako „venkovní elektrické vedení VVN – stav“.</i></p> <p><i>Zásady územního rozvoje neřeší konkrétní využití ploch (pozemků) vymezených v ÚP hl. m. Prahy (v připomínce zmiňovaný pozemek vedený jako lesní). Požadavek na změnu využití pozemků je třeba směřovat k nově pořizovanému ÚP - Metropolitnímu plánu.</i></p> <p><i>Ohledně zmíněné zastupitelky JUDr. Moniky Krobové Hášové uvádíme, že při schvalování ZÚR hl.m. Prahy dne 17. 12.2009, nebyla ještě zastupitelkou hl.města. Dále uvádíme, že ani uvedené schválení ZÚR hl.m. Prahy dne 17. 12.2009, neumístilo toto elektrické vedení nově do území. Předmětné vedení zde již bylo přibližně od roku 1953, což dokládají i ortofotomapy daného území, které lze najít pod odkazem: http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/default.aspx</i></p> <p><i>Odkaz na podjatost úředníků v původních řízeních ve věci stavby těchto vedení je bezpředmětný, úředníci, kteří odpovídali za zřízení tohoto vedení (budování jižního koridoru vedení probíhalo cca v r. 1947) se na Aktualizace č.1 ZUR hl.m. Prahy nepodílí.</i></p>
<p>367 Kutheil Zdeněk</p>	<p>NÁMITKA</p> <p>1. Námitka k Z/8- zalesnění u Křeslic</p> <p>Podle údajů se jedná o k.ú.Křeslice. Podle výkresů aktualizace č. 1, na kterých jsou mapy Prahy málo zřetelné nebo vůbec neviditelné, nelze přesně určit území, které má být zalesněno. Toto území plánovaného zalesnění je zakresleno až do území Křeslic, které je fakticky již historicky zastavěno více jak 130 let, zastavěné plochy tohoto území ve výkresech Vaší aktualizace č. 1 nejsou ale vůbec zakresleny. I já mám v k.ú. Křeslice pozemky a na nich jsou stavby staré 40 až 80 let, které nemáte zakresleny v mapových podkladech Vašich výkresů. Není ničím doloženo, že zalesnění nebude v historicky zastavěném území Křeslic a v zastavěných plochách.</p> <p>Příloha:</p> <ul style="list-style-type: none"> - výkres 1 uspořádání území hl.m.Prahy - aktualizace č.1 (s vymezením území dotčené námitkou) - výkres 08.1 uspořádání území hl.m.Prahy, právní stav po aktualizaci č. 1(s vymezením území dotčené námitkou) - výkres 08.1 uspořádání území hl.m.Prahy, právní stav po aktualizaci č. 1 - bez zákresu - výtisk z mapy.cz se zákresem území dotčeného námitkou 	<p><i>Nejedná se o námitku.</i></p> <p><i>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</i></p> <p><i>Připomínku bereme na vědomí.</i></p> <p><i>Aktualizace č. 1 je zpracována dle Zprávy o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4.11.2014. Ve zprávě nebylo požadováno opravit, či nově vymežit "rozvoj osídlení ve vnějším pásmu hl. m. Prahy", který v platných ZÚR zahrnuje i stávající zástavbu Křeslic. Rozšíření rozvojové oblasti zeleně Z/8 je navrženo na stávajících polích podél hranice mezi městskými částmi Křeslice a Újezd.</i></p> <p><i>V grafické části Výroku, tj. ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy se zobrazují pouze jevy, které se mění nebo nově vymezují. V grafické části Odůvodnění se pak ve výkresu č. 08.1 zobrazují společně všechny jevy z platných ZÚR, které zůstávají beze změny, společně s nově navrženými či opravenými jevy dle aktualizace č. 1.</i></p> <p><i>Vymezení rozvojové oblasti Z/8 odpovídá měřítku zpracování ZÚR, tj. 1:100 000.</i></p>
<p>367 Kutheil Zdeněk</p>	<p>NÁMITKA</p> <p>2. V mapových podkladech výkresů aktualizace č. 1 není zakresleno již fakticky historicky zastavěné území Křeslic, které jsem označil ve výše uvedené mapě a výkresech. Toto označené území je fakticky již historicky zastavěno více jak 130 let, i já zde mám zastavěné pozemky na nichž jsou stavby staré 40 až 80 let, které nemáte taktéž zakresleny v mapových podkladech. Ve výkresech aktualizace č. 1 jsou na plochách fakticky zastavěných zakresleny plochy- základní směry rozvoje zeleně - zelené klíny.</p> <p>Napřed je třeba opravit- doplnit mapy, aby zobrazovaly dlouhodobou skutečnost zastavěného území, a pak je teprve možné provádět změny v ZÚR hl.m.Prahy.</p> <p>Přílohy jsou tytéž co u bodu 1.</p> <p>Z výše uvedených důvodů nesouhlasím s aktualizací č. 1 Zásad územního rozvoje a s vydáním aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje hl.m.Prahy formou Opatření obecné povahy č.X.X./2014.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku.</i></p> <p><i>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</i></p> <p><i>Připomínce nebude vyhověno.</i></p> <p><i>Zákres doložený autorem připomínky nevymezuje stávající zástavbu Křeslic, ale stávající pole podél hranice mezi městskými částmi Křeslice a Újezd. Aktualizace č. 1 nenavrhuje změnit stávající zastavěné území Křeslic na rozvojovou plochu zeleně.</i></p> <p><i>Vymezení rozvojové oblasti Z/8 odpovídá měřítku zpracování ZÚR, tj. 1:100 000. Zalesnění u Křeslic je navrhováno na stávajících polích, které nejsou deklarovány jako zastavitelné ani v rámci platného územního plánu. Podrobnost zpracování je dána zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů § 36, měřítko výkresů ZÚR je dáno vyhláškou č. 500/2006 sb. ve znění pozdějších předpisů, § 6, odst. (2). V tomto odstavci se rovněž uvádí, že "výkresy obsahují jevy zobrazitelné v daném měřítku".</i></p> <p><i>Přesné vymezení konkrétních ploch bude řešeno v rámci podrobnější dokumentaci, zejména v novém ÚP - Metropolitním plánu.</i></p>
<p>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</p>	<p>NÁMITKA</p> <p>Jako provozovatel veřejné dopravní infrastruktury - letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), rovněž jako investor připravovaných rozvojových záměrů této stavby, zejména záměru stavby paralelní dráhy RWY 06R/24L a staveb souvisejících, naplňuje Letiště Praha, a.s. ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění, a je oprávněným investorem ve vztahu k Zásadám územního rozvoje</p>	<p><i>Námitka bude akceptována.</i></p> <p><i>Text kapitoly výkové části 4.4.1 Ruzyně (SL/1) bude v odstavci Důvody vymezení opraven následovně: Území vymezená obalovou křivkou denní izofony LAeq-D = 55 dB a noční izofony LAeq-N = 45 dB z leteckého provozu letiště Praha-Ruzyně.....</i></p> <p><i>Rovněž bude opraveno v Odůvodnění AZÚR kapitola č. 4.4 Oblasti zasažené provozem letišť následovně: ...Aby byla zabezpečena ochrana obyvatel před účinky nadměrného hluku, byla do specifických oblastí zasažených provozem letišť zahrnuta území, ve kterých schází 5 decibelů</i></p>

	<p>hlavního města Prahy. Z titulu oprávněného investora podáváme k Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy níže uvedené námítky: 1.1 Upřesnění způsobu vymezení oblasti SL/1] Námítka: Požadujeme v dokumentaci upřesnit, že hranice oblasti SL/1 je vymezena jako územní průnik denní izofony LAeqD = 55 dB a noční izofony LAeqN = 45 dB. Námítka se týká všech textových vyjádření definice oblasti SL/1I. Odůvodnění: Zobrazený rozsah území fakticky odpovídá soutisku uvedených izofon. Vzhledem k rozdílnému rozložení hluku v denní a noční době je nezbytné výslovně uvést tento fakt v definici hranice oblastí SL/I.</p>	<p>k dosažení limitní hladiny hluku z leteckého provozu v denní nebo noční době podle platného nařízení vlády č. 272/2011 Sb., tedy území vymezená obalovou křivkou denní izofony LAeq-D = 55 dB a noční izofony LAeq-N = 45 dB.</p>
<p>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</p>	<p>1.2 Revize výpočtů imisních modelů Námítka: Požadujeme, aby výpočtový model imisních příspěvků letiště Praha-Ruzyně, uvedený v příloze odůvodnění Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy, respektoval výpočtové hodnoty podrobnějších dokumentaci (zejména dokumentaci EIA paralelní RWY 06R124L), a to především v hodnocení imisních příspěvků oxidu dusičitého NO2 a sekundární prašnosti PM10. Námítka se týká vstupních výpočtových modelů a jejich vyhodnocení v textu. Odůvodnění: Udávané výpočtové imisní příspěvky letiště Praha-Ruzyně vysoce přesahují závěry podrobných výpočtových modelů podrobnější dokumentace, která je zpracovatelům k dispozici. Byť by bylo možné chápat vyšší uvažované hodnoty jako údaj s rezervou danou podrobností zpracování modelu pro celé území hlavního města, až několikanásobný rozdíl obou hodnot však představuje závažný rozpor, znemožňující objektivní posouzení záměru stavby RWY 06R/24L, jejíž impakt na území je (dle dokumentace EIA) co se týče imisních příspěvků výrazně příznivější, než jak jej zachycuje Aktualizace ZÚR. Nejvýraznější rozpory jsou následující: - Imisní zátěž NO2: Aktualizace ZÚR uvádí zvýšení o 10 ug.m-3, dokumentace EIA RWY 06R/24L udává hodnoty ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru do 3,79 ug.m-3 ve výpočtové síti a do 1,92 ug.m-3 u bodů mimo výpočtovou síť. Zároveň není zřejmé, z jakého zdroje dovozují zpracovatelé údaj o stávajících hodnotách přesahujících imisní limit. Rozptylová studie dokumentace EIA RWY 06R/24L uvádí: Z hlediska nejbližších stanic AIM lze vyslovit závěr, že v oblasti letiště není překračován roční aritmetický průměr této škodliviny. Na nejbližší stanici AIM 777 Veleslavín nepřesahuje roční aritmetický průměr 29,5 ug.m-3. Taktéž hodinový aritmetický průměr NO2 není dle nejbližších stanic AIM pro zájmové území překračován (maximum do 118 ug.m-3). Dle modelu ATEM se pro rok 2010 roční průměrné koncentrace pohybují v rozpětí 8 až 15 ug.m-3, přičemž maxima jsou dosahována v oblasti Suchdola. - Sekundární prašnost PM10: Vyhodnocení rozptylové studie, str. 13 obr. 6 udává pro oblast letiště Praha-Ruzyně ročně více jak 25 t emisí/km2. Tato hodnota byla odvozena na základě leteckého snímkování, určení typu plochy a přiřazení charakteristické emise sekundární prašnosti pro tuto plochu. Pokud bychom uvedenou hodnotu přepočítali na celou plochu letiště (cca 9 km2), jednalo by se o zjevně nesprávnou hodnotu 225 t emisí sekundární prašnosti ročně. V roce 2010 zpracovala firma ATEM dokument Metodika a modelové hodnocení vlivů letecké dopravy a provozu letišť na kvalitu ovzduší na území hl. m. Prahy. V dokumentu je emise sekundární prašnosti z pohybu letadel na letišti Praha - Ruzyně vyčíslena na 3,422 t/rok pro částice PM10 a 0,852 t/rok pro částice PM2,5, což celkem představuje 4,274 t/rok. Tento výsledek byl vypočten na základě reálných provozních dat a na základě metodiky U. S. EPA: AP-42, proto jej lze považovat za přesnější než výsledek získaný na základě aproximace emisí sekundární prašnosti dle typu plochy (postup použitý v rozptylové studii k ZÚR).</p>	<p>Námítka nebude vyhověno. Vzhledem k tomu, že RS pro VVURU bere v úvahu celou plochu hl. m. Prahy a také případné dálkové přenosy, nelze tedy výpočty této RS porovnávat s výsledky RS zpracované pro EIA, která řeší podstatně menší území a především se zaměřuje na zdroje v okolí letiště a letiště samotné. Nelze automaticky předpokládat chybnost jedné studie jen na základě odlišnosti výsledků od studie dřívější. Stejně tak nelze odpovědně usuzovat na plnění imisního limitu v lokalitě natolik specifické jako je letiště na základě výsledků ze stanice imisního monitoringu vzdálené několik kilometrů. Co se týká celkových hodnot NO2 v území, i ve čtvercové síti, která je v současné době závazná pro vyhodnocování stávajícího stavu (ČHMÚ), se ukazuje, že v lokalitě se hodnoty pohybují na úrovni do 35 ug.m-3, přičemž se jedná o hodnoty zprůměrované do čtverců o velikosti 1 x 1 km a ještě navíc za období 5 let. Čili v případě, že jsou modelovány jednotlivé zdroje v prostoru letiště není nic divného na tom, že lokálně je vypočteno i překračování imisního limitu. Kategorizace ploch z hlediska sekundární prašnosti byla provedena na základě charakteru jednotlivých ploch. Jedná se o hodnoty emisí částic zviřených větrem, a to bez ohledu na skutečnost, zda v lokalitě je provozováno letiště či nikoliv. Nejedná se tedy o vliv letiště. Charakter ploch v této lokalitě je obdobný jako v jiných průmyslově využívaných lokalitách na území Prahy, kde byla uvažována taktéž zvýšená produkce emisí částic zviřených větrem. Vyhodnocení samotného provozu letiště bylo pak provedeno na základě údajů o zdrojích v jeho prostoru a byly zohledněny i opatření na snížení emisí prachových částic. Čištění povrchů v prostoru letiště nijak neovlivní produkci prachových částic zviřených větrem na okolním terénu. Je třeba rozlišovat prašnost způsobenou samotným provozem letiště a "požadovou" prašnost, tedy produkci emisí, která by v lokalitě byla i v případě že by tam letiště nebylo. Nikdo nepochybuje opatření na snižování prašnosti ze samotné letištní plochy. Zvýšené celkové hodnoty imisní zátěže nejsou způsobené provozem letiště.</p>
<p>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</p>	<p>1.3 Zhodnocení možného vlivu letiště Praha-Ruzyně na EVL „Kaňon Vltavy u Sedlce“ Námítka: Požadujeme doplnit do části "Vyhodnocení vlivu návrhu Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na soustavu NATURA 2000" doplnit odborné stanovisko zpracovatele, týkající se možných vlivů záměru veřejně prospěšné stavby Z/500 DL "Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (RWY 06R/24L) letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)", jejíž širší územní impakt je definován nadmístní specifickou oblastí Ruzyně - SL/I, na evropsky významnou lokalitu "Kaňon Vltavy u Sedlce". Odůvodnění: Návrh dráhového systému a koncepce provozu letiště Praha-Ruzyně jsou svou podstatou bezprostředně spjatý s oblastí SL/I, vymezující limitní dopady letiště na území. Při posuzování vlivu záměru letecké stavby na území je proto nezbytné věcně přiměřeně hodnotit vlivy rovněž na území, definované touto oblastí. EVL Kaňon Vltavy u Sedlce se částečně překrývá s oblastí SL/I. Nezohlednění tohoto překryvu v ZÚR HMP (2009) bylo jedním z příčin zrušení příslušné části ZÚR rozsudkem NSS č. j. 6 Ao 6/2010-103. Byť by i zpracovatel odborné části Vyhodnocení došel v souladu s uvedeným algoritmem posuzování ("V této fázi je rozhodnuto, zda konkrétní návrh ZÚR může mít alespoň teoreticky negativní vliv na lokality soustavy NATURA 2000 nebo zda lze vliv vyloučit(...) - viz Vyhodnocení vlivu návrhu ZÚR HMP - aktualizace č. 1 na soustavu NATURA 2000, str. 9) k závěru, že k ovlivnění nemůže dojít, je nezbytné toto hodnocení výslovně v posouzení uvést.</p>	<p>Námítka nebude vyhověno. Specifická oblast L/1 je vymezená v souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008, úkol čl. (131) L1, kde se uvádí v písmenu a) „řešit dopady letiště Ruzyně na územní rozvoj obcí (zejména hlukové zátěže)". Do specifických oblastí zasažených provozem letišť byla zahrnuta území, ve kterých schází 5 decibelů k dosažení limitní hladiny hluku z leteckého provozu v denní nebo noční době podle platného nařízení vlády č. 272/2011 Sb., tedy území vymezená obalovou křivkou denní izofony LAeq-D = 55 dB a noční izofony LAeq-N = 45 dB. Jedná se tedy o jasné vymezení, kde se projeví vliv letiště a pro toto území jsou pak v AZÚR navrženy podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a Úkoly pro podrobnější ÚPD. Předmětem ochrany EVL Kaňon Vltavy u Sedlce jsou xerothermní společenstva skalních stepí, která již ze své podstaty nemohou být ani potenciálně negativně ovlivněna hlukem z letecké dopravy. Z příslušného tabulkového vyhodnocení na straně 11 (viz příloha VVURÚ č. 4 – Hodnocení NATURA) jednoznačně vyplývá, že navrhovaný rozsah Letiště Václava Havla neovlivní žádnou z EVL soustavy Natura 2000, které se nacházejí v řešeném území.</p>
<p>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</p>	<p>1.4 Posouzení synergických a kumulativních vlivů Námítka: Požadujeme ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na udržitelný rozvoj území jmenovitě označit a posoudit synergické a kumulativní vlivy, vyvolané umístěním stavby RWY 06R/24L, jejími územními důsledky (v rozsahu nadmístní specifické oblasti Ruzyně - SL/1) a stavby SOKP, případně též dalších relevantních staveb, u nichž jsou synergické a kumulativní vlivy myslitelné. Vzhledem ke zkušenostem z předchozích soudních rozhodnutí požadujeme do dokumentace zpracovat i kumulativní a synergický vliv od stávající i budoucí železnice, která bude zajišťovat dopravní obsluhu letiště Praha/Ruzyně. Konkrétně se jedná o doplnění vlivů označených jako A7 a B6. Odůvodnění: Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů byla jedním z důvodů zrušujícího verdiktu Nejvyššího správního soudu č.j. 6 Ao 6/2010-103. V předložené Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy je pojem synergický vliv interpretován jako vliv vznikající působením vlivů různého druhu, pojem kumulativní pak jako součet vlivů stejného druhu. Okruh vlivů sleduje složky životního prostředí (hluk, vybrané imise, ZPF/PUPFL, ochrana přírody, kulturní památky/archeologie, horninové</p>	<p>Námítka nebude vyhověno. VVURÚ je vypracováno v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., v platném znění a zákonem č. 100/2001 Sb., v platném znění. Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je v předkládaném VVURÚ, resp. SEA provedeno jako spolupůsobení všech navrhovaných koridorů a oblastí ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí, a to i v kontextu stávajícího stavu (stávajících záměrů) a je provedeno textově v samostatné příloze č. 7, kde letiště se týkají především plochy A1,7,8,9 a 10, které jsou popsány. Grafickým výstupem identifikace možných kumulativních a synergických vlivů jsou následující výkresy v měřítku 1:50 000 uvedené v Příloze VVURÚ: Výkresy hodnocení kumulativních a synergických vlivů: Výkres A Nadlimitně zasažená území hlukem, imisemi NO2 a suspendovaných částic PM10 Výkres B ZPF/PUPFL Výkres C Ochrana přírody Výkres D Kulturní památky/archeologie Výkres E Horninové prostředí/povrchová voda Z výše uvedených výkresů je možné se přesvědčit, že hodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo provedeno. Toto provedení bylo</p>

	<p>prostředí/povrchová voda). Kumulativní vlivy jsou vymezeny jako plochy, u nichž může docházet k nadlimitnímu zatížení území hlukem či znečištěním ovzduší. Kumulativní vlivy jsou tedy znázorněny ve výkrese (příloha A), avšak jejich popis není proveden se zdůvodněním, že nelze identifikovat dílčí zdroje. Přesto lze z výroků NSS dovozovat povinnost zpracovatele provést takové hodnocení kumulativních vlivů, které identifikuje a vyhodnotí přípustnou míru zatížení území navrhovanými zdroji. Proto je zpracovatel povinen provést zejména podrobnější rozdílovou bilanci příspěvků k akustické situaci (obdobně, jako je tomu v případě rozdílových map imisí), a to i s vyhodnocením stávající hlukové zátěže. Rovněž je žádoucí vyhodnotit případy, kdy oproti obecnému očekávání k synergickým a kumulativním vlivům nedochází, jako je tomu např. při srovnání mapových příloh WURÚ č. 7 "Hluk z pozemní dopravy" a č. 8 "Hluk z letecké dopravy", z nichž je patrné, že realizací tunelového úseku SOKP skrz MČ Suchdol nedochází k vzájemnému průniku "nadlimitně zasažených ploch s obytnou zástavbou".</p>	<p><i>provedeno i na základě připomínek a konzultací s MŽP a s ohledem na rozsudek NSS č.j. 1 Ao 7/2011-526.</i></p>
<p>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</p>	<p>1.5 Vymezení letiště Praha-Ruzyně jako VPS Námítka: Požadujeme vymezení celé území letiště Praha-Ruzyně, a to v územním rozsahu platného ÚP hl.m. Prahy, doplněném o plochy záměru RWY 06R/24L, jako VPS. Námítka se týká textové grafické části. Odůvodnění: Požadavek vymezení celé plochy letiště (tedy nejen RWY 06R/24L) jako VPS byl formulován připomínkou MD ČR a byl takto zpracován do Zprávy o uplatňování ZÚR hl.m. Prahy („Zpracovat letiště Praha Ruzyně včetně paralelní dráhy jako VPS“, str. 22). Předložená Aktualizace č.1 ZÚR HMP zobrazuje jako VPS pouze pás RWY 06R/24L. Toto schématické zachycení záměru nezohledňuje nutné úpravy systému pojezdových drah (TWY) a dalších staveb dopravní a technické infrastruktury, které záměr RWY 06R/24L vyvolává, byť formulace textové části "Za součást vymezených koridorů veřejně prospěšných staveb se považuje: plochy nezbytné k zajištění výstavby a k řádnému užívání stavby pro stanovený účel (včetně doprovodných zařízení nezbytných k provozu liniové stavby jako např. trafostanice, čerpací stanice, úpravny vody, regulační stanice, apod. a doprovodných staveb jako např. mosty, opěrné zdi, propustky, tunely, apod.), (...)" svědčí tomu, že rovněž související investice mají charakter VSP. Stavba RWY 06R/24L bude mít zásadní vliv na uspořádání celého území letiště, proto není možné její územně-právní projev omezovat na technicky nepřiléhavé a právně nejednoznačně specifikovaný pás sledující fyzické umístění dráhy.</p>	<p><i>Námítka nebude vyhověno. Nelze souhlasit s vymezením celé plochy letiště jako VPS, protože nelze s jistotou vyloučit riziko, že by takto vymezená VPS mohla být využita i pro záměry na letišti, na které by se VPS standardně nevztahovala. Dle zákona č. 183/2006 Sb. (Stavební zákon) ve smyslu pozdějších předpisů zejména změny č. 350/2012 Sb. § 2 odst. 1, bod l) (v tomto zákoně se rozumí) veřejně prospěšnou stavbou stavba pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci. Dle stavebního zákona se VPS vymezují zejména pro účely vyvlastnění. V § 170 stavebního zákona se uvádí v odst. (1) Práva k pozemkům a stavbám, potřebná pro uskutečnění staveb nebo jiných veřejně prospěšných opatření podle tohoto zákona, lze odejmout nebo omezit, jsou-li vymezeny ve vydané územně plánovací dokumentaci a jde-li o a) o veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel. V souladu s tímto ustanovením je v Aktualizaci č. 1 vymezena VPS (pod číslem a kódem Z500DL) pro novou RWY 06R/24L a to včetně textu v podkapitole 10.1 Výroku: "Za součást vymezených koridorů veřejně prospěšných staveb se považuje: plochy nezbytné k zajištění výstavby a k řádnému užívání stavby pro stanovený účel (včetně doprovodných zařízení nezbytných k provozu liniové stavby jako např. trafostanice, čerpací stanice, úpravny vody, regulační stanice, apod. a doprovodných staveb jako např. mosty, opěrné zdi, propustky, tunely, apod.), (...)". V AZÚR se vymezují VPS v rozsahu a míře podrobností tohoto typu dokumentace v souladu se zákonem č. 183(2006 Sb. (Stavební zákon) ve smyslu pozdějších předpisů, kde se v § 36 odst. (3) uvádí: ZÚR ani VVURÚ nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Vyhláška č. 500/2006 ve znění pozdějších předpisů, zejména ve znění vyhlášky č. 458/2012 Sb. určuje v § 6 odst. (2), že výkresy zásad územního rozvoje se vydávají v měř. 1:100 000 a výkresy obsahují jevy zobrazitelné v daném měřítku. Požadavek Ministerstva dopravy "Zpracovat letiště Praha- Ruzyně včetně paralelní dráhy jako VPS" je ve vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR uveden, nicméně byl vyhodnocen tak, že Zpráva již tento úkol obsahuje ve smyslu úkolu z PÚR ČR. Ve zprávě se v části F v podnětech na úpravu Výrokové části v kap. 5 uvádí: "prověřit a upřesnit vymezení ploch pro letiště Praha-Ruzyně a jeho rozvoje ve smyslu úkolu PÚR ČR včetně případného vymezení VPS". Tento požadavek uvedený ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválené usnesením ZHMP č. č. 10/77 ze dne 4.11.2011 byl v návrhu AZÚR splněn.</i></p>
<p>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</p>	<p>1.6 Podmínka kapacitního kolejového spojení s centrem města Námítka: Požadujeme z ustanovení výrokové části Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy, oddíl 5.3.1 vypustit text podmínky pro následné rozhodování o změnách v území: "a) zajištění kapacitního kolejového spojení s centrem města". Odůvodnění: Podmiňovat realizaci paralelní dráhy realizací kapacitního kolejového spojení může mít dalekosáhlé nepříznivé dopady na rozvoj civilního letectví v celé ČR. Realizace kolej. spojení následně po zprovoznění paralelní dráhy se v objemech a hlavně vlivěch na životní prostředí pozemní dopravy neprojeví nikterak nepříznivě. LP má na tuto tematiku řešenou v části jedné studie, kterou může jako podklad kdykoliv poskytnout. Nutnost realizace kolej. propojení ve vazbě na přepravní poptávku generovanou letištěm je z časového hlediska velmi problematická. Samotná příprava stavby „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na Letiště Ruzyně, I etapa, která kolej. propojení Letiště Ruzyně s centrem Prahy v rámci základního návrhu ÚP představuje, není v současnosti časově stabilizovaná. Stavba kolej. propojení má být financována investorem mimo působnost Letiště Praha, a. s. Celkové náklady stavby „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně, I. etapa“ v průběhu přípravy se zásadně zvýšily. Pokud je možné vycházet z obecně známých informací, financování stavby kolej. propojení je i vzhledem k této výši nákladů, zatím značně nejasné. V časovém horizontu příštích 5 - 7 let se budou prognózované výkony letiště, i přes proběhlou krizi, zřetelně pohybovat nad kapacitní hranicí současného dráhového systému. Zároveň ovšem nebudou na takové úrovni, aby nepřijatelným způsobem ovlivnily intenzity automobilové dopravy na komunikacích, které obsluhují letiště. Pro leteckou dopravu v ČR by ovšem časový postup realizace paralelní dráhy podmíněný realizací kolej. spojení byl velmi omezující. Realizací paralelní dráhy nedojde ke skokovému nárůstu výkonů. Očekávaný meziroční růst výkonů je na úrovni 5%, srovnatelné s trendem, který bude odpovídat evropskému vývoji a specifikům rozvoje letiště Praha/Ruzyně. Vzhledem k tomu, že paralelní dráha může být v provozu nejdříve v r. 2019, bude moci být kolej. propojení zprovozněno bez jakýchkoliv problémů v následujících letech. Naopak, pokud bude podmíněno uvedením do provozu paralelní dráhy realizací kolej. propojení, může dojít vlivem možných potíží ve financování jednoho odvětví dopravy (železniční doprava) k řetězové reakci a následně k vyvolání vážných problémů v odvětví dalším (letecká doprava). Na letišti Praha/Ruzyně je realizováno přes 90% výkonů letecké dopravy ČR. Dodržení podmínky kolej. propojení letiště dojde k omezení rozvoje jednoho odvětví dopravy odvětvím druhým. Navíc rozvoj obslužnosti letiště v rámci integrovaného systému dopravy se průběžně zlepšuje a dalším významným zlepšením před uvedením dráhy do provozu bude zprovoznění prodloužené trasy A metra v r. 2014. Podmínkou MHMP omezit rozvoj letiště stavbou, která má zatím značně nejisté financování, tak přebírá MHMP odpovědnost za rozvoj civilního letectví celého státu. Tuto podmínku je navíc nutné posuzovat v kontextu s platnou PUR ČR, kde je rozvoj dráhového systému letiště uveden bez dalších návazností a omezení. Znění úkolu daného PUR neobsahuje kolej. připojení jako podmiňující požadavek, pouze ukládá</p>	<p><i>Námítka nebude vyhověno. Text uvedené podmínky byl upraven po společném jednání k návrhu AZÚR s ohledem na úkol v PÚR ČR 2008 a v souladu s požadavkem dotčeného orgánu (MD ČR), který byl upřesněn na dohodovém jednání. Požadavek na realizaci kapacitního kolejového spojení je stanoven v souladu s PÚR ČR 2008, kap. 5, odstavec (131) L1 kde se v úkolech pro územní plánování uvádí v bodu b) Řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně kolejovou dopravu). Požadavek na realizaci kapacitního kolejového spojení je považován za kompenzační opatření celoměstského významu z pohledu kvalitativně nové nabídky kolejové dopravy pro dopravní spojení letiště s centrem Prahy. Letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), kde se počítá s jeho dalším rozvojem, by mělo mít kvalitní kolejové spojení s centrem hlavního města. Konkrétní technické řešení staveb není předmětem AZÚR, je mimo podrobnost ZÚR a musí být dořešeno v podrobnější dokumentaci. Modernizace železniční trati Praha-Kladno s odbočkou na letiště je dlouhodobě sledovaný záměr, jehož konkrétní technické řešení se upřesňuje. Zásady územního rozvoje neřeší problém financování a investorů jednotlivých staveb. Obsah a úkoly zásad územního rozvoje určuje zákon č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, zejména ve znění změny 350/2012 Sb. § 36, kde se uvádí v odstavci (3) ZÚR ani VVURÚ nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. K požadavku na ekonomické zhodnocení variant dopravních koridorů se vyjádřil Nejvyšší správní soud ČR ve svém rozsudku č. 1Ao 7/2011 – 574, odstavec 211 – 212, kde se kromě jiného uvádí: „...je nutno uvést, že příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006, která závazně stanoví obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, neukládá zpracovateli vyhodnocení vytvořit finanční rámec nezbytný k provedení koncepce, tedy kvalifikovaně odhadnout výši nákladů. Ostatně zásady územního rozvoje jsou natolik obecným stupněm územně plánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizace dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování a především ve fázi rozhodování o území.“</i></p>

	<p>podrobnějším ÚPD vytvářet podmínky pro kolej. napojení letiště. Podpora kolej. dopravy se v návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR HMP projevuje řešením modernizované trati Praha-Kladno s napojením letiště Praha-Ruzyně, popřípadě alternativní trasou s využitím trati Praha-Hostovice s napojením letiště Praha- Ruzyně ze směru od Hostovice; další potenciální kolej. napojení, totiž realizace trasy metra A v úseku Motol - letiště Praha/Ruzyně, bylo ze ZÚR vypuštěno jako VPS. Odůvodnění návrhu Aktualizace č. 1 Zásad výslovně připouští, že z PUR požadavek podmíněnosti kolej. dopravou nevyplývá a že tato podmínka je stanovována jako "kompenzační opatření", viz str. 106: "Stát by proto měl vhodnými investicemi kompenzovat negativa, která obyvatelům Prahy letecký provoz přináší. Zajištění kolejového spojení by takovou kompenzací mohlo představovat (...)" . Kolej. spojení nelze v žádném případě považovat za kompenzační opatření, neboť příjemci jeho benefitů jsou zcela odlišní od osob, jimž vzniká v důsledku leteckého provozu újma; samotné umístění možných tras kolej. spojení pak vyvolává dopady do území, které nejsou v ZUR komplexně vyhodnoceny. Odůvodnění ZÚR HMP postrádá vyhodnocení efektivnosti takto navrhované investice, bez něhož nelze kvalifikovaně hodnotit celkový přínos požadavku pro společnost, resp. obyvatelstvo Prahy jako celek. Má-li být investorem kolej. spojení navíc stát, nelze mu povinnosti ukládat z titulu ÚPD zpracovávané a vydávané na krajské úrovni samosprávného rozhodování.</p>	
037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně	<p>1.7 Úpravy textové části výroku - Str. 56, kap. 4.4.1 - Žádáme změnit formulaci z „má“ na „může“. Nové znění by podle Letiště Praha mělo být následující: Předpokládané rozšíření letiště může mít negativní dopady na stávající využití a může omezit rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti. Ve fázi projednávání návrhu ZÚR přece nemůže být jisté, zda určitý záměr bude mít nebo nebude mít negativní dopady a z toho důvodu tedy bude nebo nebude omezovat rozvoj okolí. - Str. 55, kap. 4.4. - Žádáme změnit formulaci na „ovlivňuje“ místo „znehodnocuje“.</p>	<p>Námítka bude vyhověno. Text, který se týká vymezení specifických oblastí Ruzyně (SL/1) a Kbely (SL/2) bude upraven následovně: Předpokládané rozšíření letiště může mít negativní dopady na stávající využití a může omezit rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti.</p>
037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně	<p>1.8 Systém metra Kap. 5.5.1. - Požadujeme zachovat koridor trasy metra A v úseku Motol - Letiště Praha/Ruzyně jako koridor rozvoje trasy A západním směrem. Zároveň požadujeme stabilizaci tohoto koridoru jako VPS. Odůvodnění námítky: Formulace uvedená v návrhu aktualizace: "ZÚR hl. m. Prahy připouští upřesnění rozvoje sítě metra prověřením možností prodloužení a větvení tras metra v závislosti na urbanistickém rozvoji území." odporuje smyslu ZÚR, které mají stanovit prioritní směry územního rozvoje. Ponechání tak významné investice, jako je prodloužení trasy metra, nekoordinovanému rozvoji bez vazby na zastřešující koncepci Zásad a bez stanovení jasných cílů tohoto prodloužení nenaplnuje cíle a úkoly územního plánování. Koridor trasy A směřující na letiště je v současné době jediným připravovaným a odůvodnitelným prodloužením trasy A. Považujeme za nezbytné udržovat tento úsek ve stavu aktualizované projekčně-technické i územně plánovací přípravy, neboť z hlediska ekonom. hospodárnosti je jakožto alternativní zajištění letiště kolejovou dopravou plně konkurenceschopný s modernizací železniční trati Praha-Kladno s odbočkou na Letiště Praha/Ruzyně. Vypuštěním úseku Motol - Letiště Praha/Ruzyně z VPS (nota bene bez jasného popisu ve výrokové části, kapitola 10., kde nedochází ke změně textace) tak vytváří návrh AZÚR bariéru pro úspěšné naplnění úkolů daných PUR ČR 2008, viz §131, úkoly pro územní plánování: "Řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně kolejovou dopravou)", aniž by tento krok byl řádně obhájen; část Odůvodnění v kapitole 10.1. vůbec neobsahuje zmínku o zkrácení záměru jako VPS.</p>	<p>Námítka bude vyhověno částečně. Do Odůvodnění bude v kapitole 10 doplněn popis zrušení části VPS trasy A metra a ostatních rušených VPS. Ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválené usnesením ZHMP č. č. 10/77 ze dne 4.11.2011 je částí F v kap. 5 uveden požadavek "aktualizovat vymezení koridorů metra včetně VPS s ohledem na aktuální vývoj (zejména trasy D a trasy A v úseku Dejvická - Motol) a prověřit potřebnost rozvoje metra v úseku Motol -Letiště". Z prověření efektivit rozvoje sítě kolejové dopravy v severozápadním segmentu Prahy vyplynulo doporučení sledovat obsluhu letiště Praha – Ruzyně železničním spojením a místní obsluhu ponechat na tramvajové dopravě. Koridor pro trasu metra A v úseku od realizované stanice Motol (resp. Nemocnice Motol) k letišti byl proto v AZÚR zrušen. Existence dvou kapacitních kolejových systémů (metro, železnice) pro obsluhu letiště veřejnou dopravou je investičně neadekvátní jeho významu. Aby byla zachována možnost eventuálního rozvoje systému metra ze stanice Motol (resp. Nemocnice Motol), je nově vymezen směr rozvoje metra k prověření v rámci ÚP, který může případně stanovit územní rezervy s cílem ochránit tyto potenciální výhledové koridory. Tento postup není v rozporu s cíli a úkoly územního plánování. Uvedený postup není ani v rozporu s úkolem č. (131) L1 vymezeném v PÚR ČR 2008, neboť v ZÚR hl. m. Prahy i Aktualizaci č. 1 je v grafické části vymezen koridor konvenční železniční dopravy pro upřesnění v rámci ÚP a popsán v textové části v oddílu 5.2.5 Modernizace trati Praha - Kladno včetně III. etapy.</p>
037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně	<p>1.9 Zábor půdy, bod č.17 Zde uvedené výměry pro vynětí ze ZPF neodpovídají skutečnosti. Dle majetkoprávního elaborátu zpracovaného pro návrh DUR paralelní RWY 06R/24L jsou předpokládané hodnoty vynětí ze ZPF následující: Litovice 9,4039 ha Liboc 0,572 ha Přední Kopanina 5,9547 ha Ruzyně 19,9224 ha Hostovice 76,01 ha Plánované záborů na území HMP činí tedy 26,5 ha. Přesné hodnoty vč. rozdělení dle tříd ochrany bude možné poskytnout až po dokončení návrhu dokumentace pro územní řízení RWY 06R/24L.</p>	<p>Připomínka nebude vyhověno Aktualizace č. 1 ZÚR obsahuje kvalifikovaný odhad záborů ZPF pouze na území hl. m. Prahy, např. Litovice a Hostovice uváděné v připomínce nejsou součástí hl. m. Prahy. Aktualizace č. 1 stejně jako ZÚR je zpracována v měř. 1:100 000, takže nemůže pracovat s údaji dle dokumentace pro územní řízení ani dle majetkového elaborátu. Obsah a podrobnost ZÚR stanovuje zákon č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů, jmenovitě pak dle změny 350/2012 Sb. v §36, kde se v odstavci (3) uvádí: Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Vyhláška č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zejména ve znění vyhlášky č. 458/2012 Sb. v §6, odst. (2) uvádí měřítko zpracování ZUR 1 : 100 000 a text: Výkresy obsahují jevy zobrazitelné v daném měřítku. V příloze č. 4 této vyhlášky, v části II. Obsah odůvodnění ZÚR se uvádí v bodu e) že v rámci ZÚR se zpracovává kvalifikovaný odhad záborů ZPF.</p>
037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně	<p>1.10 Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj Str. 32, Koncepce dopravní infrastruktury - k odrážce č. 10, která se týká „leteckého překladiště Evropy“ uvádíme následující: Z hlediska vlivu na prostředí je úplně jedno, je-li provozována letecká doprava osobní nebo nákladní. Jinak napsáno - v letecké dopravě není nutné předem určovat druhy přepravovaného substrátu. Letecká technika používaná pro oba druhy doprav, osobní a nákladní, je totožná. Navíc je kromě toho nákladní doprava z velké části realizována formou doklady do pasažérských letadel. Počet čistých cargo letů se v současné době pohybuje v jednotkách pohybů denně a do budoucnosti je očekáván jejich nárůst opět také pouze v jednotkách pohybů denně. Zmínka o „leteckém překladišti Evropy“ je poněkud nepřipadná. Důvodem této připomínky je ve srovnání s ostatními evropskými letišti minimální množství leteckého nákladu procházející letištěm Praha/Ruzyně jak v současnosti, tak i v budoucnu. Žádáme upravit formulaci ve smyslu dvou výše uvedených připomínek.</p>	<p>Připomínku považujeme za bezpředmětnou. Na str. 32 VVÚRÚ v uvedené odrážce v textu Koncepce dopravní infrastruktury je uvedeno: "umožnit přiměřený rozvoj letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) a koordinovat ho s rozvojem dotčeného území; těžiště rozvoje spatřovat především v osobní dopravě namísto nákladní dopravy ve formě leteckého překladiště Evropy". Tato věta není v rozporu s obsahem připomínky. S vědomím skutečnosti, že na letišti je rozsah nákladní letecké dopravy malý (v jednotkách pohybů/den a s předpokládaným nárůstem do výhledu též pouze v jednotkách pohybů/den), má předmětná věta pouze preventivní význam, aby rozvoj letecké dopravy na letišti Praha/Ruzyně nesměřoval k nákladní letecké dopravě a výraznějšímu nárůstu překládky nákladů na letišti. Při další aktualizaci ZÚR může být formulace upřesněna.</p>
089 MČ Čakovice	<p>NÁMITKY MČ Praha-Čakovice k návrhu č.1 AZUR HMP: Námítka č. 1 - Nedostatečné řešení negativních externalit z SOKP na území MČ Praha - Čakovice Stabilizace okruhu, navržená v 1. aktualizaci ZUR HMP nepřináší MČ Praha-Čakovice žádné záruky, že budou dostatečně řešeny všechny negativní vlivy a dopady SOKP vůči obyvatelstvu k.ú. Čakovice, Miškovice a Třeboradice. Zcela jsou opominuty efektivní návrhy na způsob protihlukové ochrany obyvatelstva, nejsou dostatečně zohledněny vlivy ostatní hlukové zátěže, která zhorší celkový dopad hluku na obyvatele (zejména hluk s přivoděče, kombinace hluku SOKP a jiných zdrojů - např. paralelní dráha letiště Václava Havla Praha). Dle názoru MČ provedená hluková studie nedostatečně zohledňuje místní podmínky MČ Praha - Čakovice, a to zejména skutečnost, že v otevřené krajině s ohledem na převažující směr proudění větru bude tvar izofon</p>	<p>Nesouhlas s námítkou. ZÚR řeší problematiku Pražského okruhu (SOKP) v podrobnosti odpovídají tomuto typu územně plánovací dokumentace. Ve výroku Aktualizace č.1 ZÚR hl.m. Prahy, oddíl 5.1.2.1, v bodě e)podmínek pro následné rozhodování o změnách v území je mimo jiné uvedeno: "řešení severovýchodní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v rovinaté krajině s důrazem na ochranu stávající zástavby před negativními vlivy dopravy a vhodné začlenění do území, zejména založením pásů zeleně s přihlednutím k územně technickým a prostorovým podmínkám...." Součástí Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy bylo Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí byly i odborné studie: Akustická studie, Rozptylová studie, Hodnocení zdravotních rizik, Hodnocení NATURA 2000. Na základě těchto odborných studií byla identifikována místa s možným negativním působením hluku a znečištěním ovzduší a s negativními dopady na zdraví obyvatel a navržen soubor opatření,</p>

	<p>velmi dynamický s negativním zásahem na rezidenční zóny. Skutečná hluková zátěž tak dopadne na větší množství obyvatel, než studie uvádí, pravděpodobně bude docházet k překračování limitů pro hluk v k.ú. Třeboradice a Miškovice. V této souvislosti MČ Praha - Čakovice upozorňuje na následující riziko. Je-li správný předpoklad, že skutečná hluková zátěž bude vyšší než předpokládaná v hlukové studii, hrozí stav, že případnou stavbu SOKP č. 520 nebude možné po zkušebním provozu uvést do řádného užívání a provoz na stavbě bude muset být přerušen z důvodu nevyhovující hlukové zátěže. Obdobně platí i pro vliv okruhu na znečištění ovzduší, překročení imisních limitů a vliv na veřejné zdraví.</p>	<p> kterými je možné tyto negativní vlivy eliminovat. Tato opatření, uvedená v kap. A.8, Příloze č. 6 VVURÚ a návrhu stanoviska, jsou pak podmínkou dalšího rozvoje území. Efektivní návrhy na způsob protihlukové ochrany obyvatel respektive zástavby bude třeba řešit v následné podrobnější dokumentaci. Ad vliv okruhu na znečištění ovzduší: Nesouhlas s připomínkou - připomínka míří do dalších fází projektové přípravy. Dle rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č. 1Ao7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 ve věci ZUR Jihomoravského kraje (odstavce 421 a 551) přísluše posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku především územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni ZUR není možné, aby území, kde jsou překračovány limity, bylo a priori vyloučeno z regulace ZUR.</p>
<p>089 MČ Čakovice</p>	<p>Námítka č. 2 — Nebyly řádně zhodnoceny další alternativy trasování SOKP Jakkoliv si je MČ vědoma potřeby HMP vybudovat ucelený vnější okruh dálničního typu, konstatuje, že existují návrhy na trasové vedení, které by byly pro MČ Praha - Čakovice příznivější. Dle PÚR 2008, která vláda přijala dne 20.7.2009, se má trasa tranzitní silniční dopravy TEN-T volit tak, aby byla v dostatečném odstupu od obytné zástavby center osídlení, což je právě v rozporu s navrženým okruhem SOKP v případě k.ú. Miškovice a Třeboradice. Žádná alternativa trasového vedení SOKP ale nebyla natolik podrobně zpracována, aby bylo možné hovořit o tom, že má HMP k dispozici srovnatelná data pro jednotlivé varianty trasování SOKP. MČ Praha - Čakovice tedy požaduje dopracovat podklady a pořádit primární data pro řádné posouzení dalších variant trasování SOKP (zejména tzv. Regionální variantu SOKP). Jedině toto posouzení objektivně odpoví na otázky dopadů na životní prostředí a hlukovou zátěž, a tedy dopady na zdraví občanů v MČ Praha - Čakovice. Do provedení výše uvedených analýz a ukončení variantního posuzování SOKP požaduje MČ - Čakovice nestabilizovat trasu SOKP (č. 520) v ZUR HMP.</p>	<p>Námítka nebude vyhověno. K TET-T: Rozhodnutí EP a Rady č.1692/1996/ES bylo změněno rozhodnutím EP a Rady č.661/2010/EU ze dne 7.7.2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úr.věst. L 204, 5.8.2010,sl.1). V článku 9 odst. 1 uvádí, že silnice a dálnice „míjejí hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti“. Z logiky celého textu Rozhodnutí vyplývá, že do sítě TEN-T jsou zahrnovány i obchvaty hlavních sídelních útvarů. Současně je třeba citovat čl. 4 písm. e), podle něhož opatření Společenství zahrnují optimální kombinaci oborů dopravy, mezi jinými vytvářením uzlů propojení, které budou v případě zboží umístěny pokud možno mimo městská centra, aby se umožnil efektivní intermodální provoz. V PÚR 2008 jsou požadavky na síť TEN-T konkretizovány v čl. 23: „Trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení“. Vzhledem k tomu, že vaše městská část je ve vnějším okrajovém pásmu města a Pražský okruh (SOKP) slouží krom jiného k odvedení tranzitní dopravy z intenzivně urbanizované části města s vysokou koncentrací obyvatel (tedy dále od hlavního centra osídlení), je tento požadavek naplněn i v kontextu Rozhodnutí 1692/96 a PÚR 2008. V možnostech silně urbanizovaného území hl. m. Prahy, účelu a měřítka ZÚR je požadavek PÚR 2008 ČR věcně respektován a ošetřen i uvažovaným technickým řešením (tunelové úseky a další staveb. technic. opatření ke zmiřování dopadů doprav. staveb na okolí).</p> <p>Upozorňujeme, že ode dne 20.12.2013 platí nové nařízení pro TEN-T Nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, kde např. v článku 30 (Městské uzly) se uvádí: Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno zajistit: d) bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu a doručování zboží ve městech, včetně logistických konsolidačních a distribučních center e) zmiřování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských částí. Koridor Pražského okruhu (SOKP) dle Aktualizace č.1 ZÚR není s Rozhodnutími EP v rozporu a nevyplývá z nich nutnost oddálení Pražského okruhu (SOKP) dále do Středočeského kraje a tím nepropojit již zprovozněné úseky Pražského okruhu (SOKP). Pražský okruh (SOKP) spolu s výhledovým uspořádáním komunikační sítě dle platného ÚP hl.m. Prahy nabízí na území Prahy i řadu komunikací, které plní požadovanou roli obchvatů městských částí. Koridor Pražského okruhu (SOKP) vymezený v Aktualizaci č. 1 je v souladu s trasou Pražského okruhu (SOKP) vymezenou dlouhodobě ve všech územních plánech obcí, jimiž prochází na území Středočeského kraje i v ÚP hl.m. Prahy. Pražský okruh (SOKP) v této trase je dlouhodobě předvídatelný, rozvoj obcí ve Středočeském kraji i rozvoj hl.m. Prahy je s touto trasou dlouhodobě koordinován.</p> <p>V konceptu nyní platného ÚP hl. m. Prahy byly navrženy tři varianty Pražského okruhu, z nichž varianta (JVR) vedla z velké části územím Středočeského kraje, po projednání byla vybraná varianta okruhu vymezena do platného ÚP hl. m. Prahy schváleného usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999. Žádná jiná (ani regionální) varianta trasy Pražského okruhu (SOKP) není obsažena v ÚP obcí ve Středočeském kraji, ani v ZÚR Středočeského kraje vydaných usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č.4-20/2011ZK ze dne 19.11.2011. Strategický význam Pražského okruhu (SOKP) potvrdila vláda ČR, která svým usnesením ze dne 19.9.2007 uložila ministrům dopravy a životního prostředí ustanovit skupinu odborníků ve složení zástupců jmenovaných Ministerstvem dopravy ČR a Ministerstvem životního prostředí ČR. Tato skupina odborníků dospěla výraznou většinou na svém zasedání dne 2.9.2008 mimo jiné k závěru doporučit k realizaci variantu silničního okruhu kolem Prahy v trase jižního vedení (označená „J“), tj. v trase dle AZÚR. Ze záznamu ze zasedání skupiny je patrné, že šlo o výrazně většinový názor této mezirezortní skupiny odborníků, která potvrdila výsledky porovnávání variant řešení a aktuálnost sledované varianty severozápadní části okruhu v trase dle platného ÚP hl.m. Prahy a ÚP VÚC Pražského regionu. V připomínkách některých městských částí ke Zprávě o uplatňování ZÚR byl uplatněn požadavek na posouzení a vyhodnocení tzv. regionální varianty Pražského okruhu (SOKP). Tento podnět byl v průběhu prací na aktualizaci č.1 ZÚR prověřován s využitím podkladu, který byl přílohou připomínek městských částí. ZÚR hl.m. Prahy jsou navrženy invariantně, pro potřeby VVURÚ AZÚR byl však Pražský okruh (SOKP) posuzován variantně. Trasa Pražského okruhu (SOKP) vedená územím Středočeského kraje je ve Vyhodnocení označena jako "Aktivní varianta - variantní řešení". Shrnutí vyhodnocení dílčích variant je v kapitole A.7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů. Podrobnost posouzení variant odpovídá podrobnosti zpracování ZÚR a dostupných podkladů. Oddálení okruhu dále od Prahy by vedlo k nežádoucímu vyššímu zatížení Městského okruhu uvnitř hl.města, který je z velké části v tunelech, přetížení dalších komunikací v silně urbanizovaném území ve vnitřní části Prahy, vyvolalo by například potřebu řešit další propojení s mostem přes Vltavu s navazujícími úseky komunikací pro vnitroměstské vztahy individuální automobilové dopravy v oblasti Podbaba-Sedlec-Bohnice, které by bylo z hlediska vlivů na území problematické. Někdy uváděný argument, že regionální varianta Pražského okruhu (SOKP) využívá ve Středočeském kraji část koridoru tzv. aglomeračního okruhu (tj. silnice II/101), čímž je výhodná, nepovažujeme za přesný. Silnice II/101 bude dvoupruhovou komunikací, takto se již její některé úseky na úrovni DUR připravují. Pražský okruh má vůči silnici II/101 odlišné, výrazně náročnější parametry. Důvody pro vymezení koridoru Pražského okruhu (SOKP) v trase dle AZÚR jsou podrobně popsány v Odůvodnění AZÚR č.1 v pododdílu 5.1.2.1 Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy). Zde jsou vysvětleny i souvislosti se stanoviskem EIA na stavby 518, 519 SOKP z 30.4.2002 č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. a také je zde připomenuto vyjádření MŽP ČR č.j.676b/OPVI/04 ze dne 6.8.2004, kde se potvrdilo, že předložená dokumentace pro ÚR na stavbu severozápadní části Pražského okruhu (SOKP) není se stanoviskem MŽP EIA v rozporu.</p>
<p>089 MČ Čakovice</p>	<p>Námítka č. 3 - Nedostatečná možnost zapojení městské části do přípravy SOKP MČ Praha - Čakovice konstatuje, že jakožto nejpřírozenější zástupce veřejnosti bydlící, popř. působící na k.ú. Čakovice, Miškovice a Třeboradice, nebyla minimálně od roku 2010 žádným reálným způsobem přizvána do přípravy SOKP, která by se potenciálně mohla nacházet na území MČ. Vzhledem k tomu, že případná trasa SOKP dle 1. aktualizace ZUR HMP by významně ovlivnila životní podmínky obyvatel v MČ Praha - Čakovice, považujeme tuto skutečnost za tristní a degradující roli samosprávy MČ, tedy volených zástupců dotčených občanů.</p>	<p>Nesouhlas s námitkou. Trasa Pražského okruhu (SOKP) je dlouhodobě stabilizovaná v platném ÚP hl. m. Prahy i v územních plánech obcí ve Středočeském kraji, jejichž územím prochází. Tyto územní plány byly projednány v souladu s platnou legislativou. Příprava stavby Pražského okruhu (SOKP) i projednávání jejího návrhu respektuje podmínky dané platnou legislativou. V rámci Aktualizace č.1 ZÚR hl.m. Prahy je pro Pražský okruh (SOKP) v území vymezen koridor. S návrhem koridoru pro Pražský okruh (SOKP) je veřejnost obeznámena, má možnost podat připomínky, které se vyhodnotí v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů. Je třeba připomenout, že u takto rozsáhlých záměrů, jako je Pražský okruh (SOKP) nebo jiné stavby dopravní infrastruktury nadmístního významu dochází vždy k zásahům do práv některých občanů a není možné všem připomínkám vyhovět. Pokud občané nebo zástupci městských částí mají dojem, že nejsou dostatečně informováni, mohou se obrátit na MHMP a další příslušné</p>

		<i>instituce města, kde potřebné informace mohou získat.</i>
089 MČ Čakovice	Námitka č. 4 - Neexistence vhodných kompenzačních opatření MČ Praha - Čakovice konstatuje, že kromě absence resp. nedostatečné protihlukové ochrany obyvatelstva, neexistují v návrhu aktualizace č. 1 ZUR HMP na území MČ žádné vhodné kompenzační opatření pro obyvatele v MČ dotčených navrhovaným vedením SOKP. MČ Praha - Čakovice požaduje, aby v návrhu 1. aktualizace ZUR byla vymezena území, kde bude HMP realizovat své kompenzační investice pro obyvatele okruhem dotčených území, a dále, aby ZUR byly doplněny o závazky HMP, které pro takto vymezené území definují rozsah a termín plnění kompenzačních investic HMP ve prospěch obyvatel negativními externalitami dotčených lokalit (např. parky, sportovní zařízení, volnočasové areály apod.). MČ Praha - Čakovice důrazně požaduje pro všech relevantních orgánech HMP a ČR, aby se zasadily o minimalizaci dopadu negativních externalit plánovaného okruhu na MČ Praha - Čakovice a její obyvatele. Tyto externality by se podle představ samosprávy městské části měly, při dobře odvedené práci, limitně blížít nule. Bez záruk omezení vlivu těchto externalit, nelze považovat plánovanou trasu SOKP pro obyvatele naší MČ za vhodnou a akceptovatelnou.	<i>Námitce nebude vyhověno.</i> ZÚR jsou územně plánovací dokumentací, která v souladu se zákonem č. 183/2006 sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů vymezuje koridory a plochy dopravní infrastruktury nadmístního významu, tzn. i koridor Pražského okruhu (SOKP). Stavební zákon v § 36 určuje podrobnost a obsah zásad územního rozvoje. Ve Výroku AZÚR, oddílu 5.1.2.1 v odpovídající podrobnosti odpovídajíc ZÚR jsou uvedené Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, např. v bodě a): "navrhnout plochy zeleně podél upřesněné trasy Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) pro zmírnění negativních vlivů dopravy". Toto představuje jedno z opatření, která je třeba dohodnout v rámci procesu přípravy stavby. ZÚR nevyklučuje uplatnění řady kompenzačních opatření, která mohou být ze strany státu či hlavního města různého typu ve vztahu k charakteru zástavby a území. Požadavky na vymezení území, kde bude HMP realizovat své kompenzační investice pro obyvatele okruhem dotčených území, doplnění závazků HMP, stejně jako požadavky směřované ke všem relevantním orgánům HMP a ČR nelze řešit prostřednictvím zásad územního rozvoje. To je částečně úkolem podrobnější ÚPD, ale i dalších rozhodnutí a jednání s nimi souvisejícími. Součástí Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy bylo Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí byly i odborné studie: Akustická studie, Rozptylová studie, Hodnocení zdravotních rizik, Hodnocení NATURA 2000. Na základě těchto odborných studií byla identifikována místa s možným negativním působením hluku a znečištěním ovzduší a s negativními dopady na zdraví obyvatel a navržen soubor opatření, kterými je možné tyto negativní vlivy eliminovat. Tato opatření odpovídají podrobnosti a zaměření ZÚR a jsou uvedena v kap. A.8, Příloze č. 6 VVURÚ a návrhu stanoviska, jsou pak podmínkou dalšího rozvoje území. Efektivní návrhy na způsob protihlukové ochrany obyvatel, respektive zástavby bude třeba dále řešit v následné podrobnější dokumentaci.
089 MČ Čakovice	Připomínky MČ Praha - Čakovice k aktualizaci č. 1 ZUR HMP, pro území MČ Praha - Čakovice (+ grafická příloha k připomínkám): Připomínka č. 1 - Rozšíření kompaktního městského území o lokalitu Červený Mlýn V návaznosti na skutečný stav rozvoje území, platný ÚP HMP a s přihlednutím k podkladům zrušeného konceptu ÚP HMP navrhujeme rozšířit území kompaktního městského území o lokalitu Kostelecká - U Červeného mlýnku.	<i>Připomínce nebude vyhověno.</i> Požadavek není obsažen ve Zprávě o uplatňování ZÚR schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4. 11. 2011. Připomínka nebyla uplatněna při projednávání Zprávy ani při společném jednání k návrhu Aktualizace č. 1. Podle Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2010 projednaných ZHMP dne 31.3.2010 usnesením č. 5/15 nesplňuje daný prostor nároky na zařazení do území stávajícího kompaktního města a ani na rozšíření kompaktního města. Požadavky na řešení dle zrušeného konceptu nového ÚP HMP je třeba uplatnit při pořizování nového ÚP - Metropolitního plánu.
089 MČ Čakovice	Připomínka č.2 - Rozšíření kompaktního městského území o lokalitu Sídliště Čakovice V návaznosti na skutečný stav rozvoje území a platný ÚP HMP navrhujeme rozšířit území kompaktního městského území o lokalitu spojující kompaktní zástavbu Čakovic a Třeboradice.	<i>Připomínce nebude vyhověno.</i> Požadavek není obsažen ve Zprávě o uplatňování ZÚR schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4. 11. 2011. Připomínka nebyla uplatněna při projednávání Zprávy ani při společném jednání k Aktualizaci č. 1. Podle Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2010 projednaných ZHMP dne 31.3.2010 usnesením č. 5/15 nesplňuje daný prostor nároky na zařazení do území stávajícího kompaktního města a ani na rozšíření kompaktního města.
089 MČ Čakovice	Připomínka č. 3 - Rozšíření zelené plochy „Miškovický háj“ V návaznosti na případné trasování SOKP katastrálním územím Miškovice požadujeme rozšířit zelenou plochu „Miškovický háj“ na lesní plochu fungující jako izolační zeleň proti hluku z SOKP. Tento les bude navazovat na skutečnou a existující lesní zeleň, se současným potenciálem propojení zeleně (biokoridor) do Středočeského kraje.	<i>Připomínce nebude vyhověno.</i> Miškovický háj, severně od stávající zástavby Miškovice není v ZÚR hl. m. Prahy vymezen jako nadmístní rozvojová oblast zeleně. Požadavek na vymezení nové rozvojové oblasti zeleně, která by obsahovala námět na rozšíření Miškovického lesa není obsažen ve Zprávě o uplatňování ZÚR schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4. 11. 2011. Připomínka nebyla uplatněna při projednávání Zprávy ani při společném jednání k Aktualizaci č. 1. Další prověření případného rozšíření Miškovického háje je třeba směřovat na podrobnější územně plánovací dokumentaci, tj. k novému ÚP - Metropolitnímu plánu.
089 MČ Čakovice	Připomínka č. 4 - Úprava stabilizovaného území Miškovice dle skutečnosti, úprava návazností V návaznosti na skutečný stav rozvoje k.ú. Miškovice, navrhujeme doplnění stabilizovaného území dle skutečnosti, posun „zeleného“ propojení (biokoridor) do prostoru mezi intravilány Čakovic a Miškovice (na území k. ú. Miškovice). Dále navrhujeme úpravu tvaru stabilizovaného území a velikosti rozvojové plochy.	<i>Připomínce nebude vyhověno.</i> Požadavek není obsažen ve Zprávě o uplatňování ZÚR schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4. 11. 2011. Připomínka nebyla uplatněna při projednávání Zprávy ani při společném jednání k Aktualizaci č. 1. Zásady územního rozvoje nepracují s pojmem stabilizované území. V platných ZÚR hl. m. Prahy v grafické části Výroku ve výkresu č. 1 jsou Miškovice vyznačeny jako "rozvoj osídlení ve vnějším pásmu hl. m. Prahy" tedy s určitou rezervou oproti současnému stavu v území. V Odůvodnění Aktualizace č. 1 v kapitole 2.2.2 Urbanistická koncepce v části Rozvoj osídlení ve vnějším pásmu kromě jiného uvedeno: Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vymezují rozvoj původních samostatných, většinou zemědělských obcí ve vnějším pásmu hlavního města. Při tomto rozvoji by měl být zachován charakter jednotlivých sídel bez jejich vzájemného srůstání. Rozšíření osídlení ve vnějším pásmu patří mezi jevy, jejichž závaznost by měla být stanovena vydáním Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Další ověření tohoto rozvoje je úkolem pro podrobnější územně plánovací dokumentaci. Podél jihozápadního okraje Miškovice není vyznačen biokoridor, ale významné propojení zeleně - zelená osa. V Odůvodnění Aktualizace č. 1 v kapitole 2.2.2 Urbanistické koncepce je v části Zelené osy - významná tangenciální propojení uvedeno: Zelené osy spoluvytvářejí nadřazený systém zeleně. Osy nelze chápat jako linie, ale jako soustavu ploch podél určených směrů. Jejich součástí jsou plochy a území rekreačně využívaná nebo území s významným budoucím rekreačním potenciálem. Převedení os do plošného vymezení je úkolem pro podrobnější územně plánovací dokumentace. V nezastavěném území osy zajišťují systémová propojení stávajících enkláv zeleně s nově vymezenými rozvojovými oblastmi zeleně a základními směry rozvoje zeleně – zelenými klíny.
089 MČ Čakovice	Připomínka č. 5 - Úprava tvaru a velikosti Z/4 V návaznosti reálné možnosti rozvoje zeleně v MČ navrhujeme rozšíření zeleně směrem severovýchodním (k obci Přezletice) potenciálem propojení zeleně ve vazbě na Středočeský kraj a úpravu tvaru v místě největšího přiblížení rozvojové plochy Z/4 MČ Praha 19.	<i>Připomínce nebude vyhověno.</i> Podnět na rozšíření a úpravu tvaru rozvojové oblasti zeleně Z/4 není obsažen ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4. 11. 2011. Při společném jednání k návrhu Aktualizace č. 1 MČ Čakovice upozornila na skutečnost, že jedná s vlastníky dotčených pozemků o konkrétní realizaci zeleně v oblasti Z/4. Konkrétní vymezení případných oprav oblasti Z/4 však doloženo nebylo, takže nemohlo být vyhodnoceno ani zahrnuto do dokumentace AZÚR k veřejnému projednání. Případnou úpravu tvaru a velikosti rozvojové oblasti Z/4 je nutné směřovat na podrobnější ÚPD, tj. při pořizování Metropolitního plánu. Případně rozsáhlejší změny vymezení oblasti Z/4 je možné uplatnit při další aktualizaci ZÚR hl. m. Prahy.
124 MČ Velká Chuchle	NÁMITKA k Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy Trváme na nesouhlasu s vyústěním tunelu v Malé Chuchli, kde vyúsťuje navržené trasování vysokorychlostního železničního koridoru VRT Praha - Plzeň - hranice ČR (Nurnberg). Odůvodnění: Vyústění vysokorychlostního železničního koridoru v navrženém trasování je pro obyvatele Malé Chuchle nad míru negativním zásahem. V současné době jsou občané Malé Chuchle vystaveni nadlimitnímu hluku vlivem komunikace Strakonické a stávající železniční tratě Praha, Smíchovské nádraží - Beroun, navíc v dohledné době je plánovaná optimalizace trati Praha, Smíchovské nádraží - Beroun (III. Tranzitní železniční koridor), kde navýšení počtu projíždějících vlaků bude velkým zásahem do i tak hlukem negativně ovlivněné lokality. Další plánované napojení uprostřed této obce bude pro občany natolik negativním zásahem, že bude	<i>Námitce nebude vyhověno.</i> Aktualizace č. 1 neřeší změnu vymezení koridoru VRT Praha - Plzeň - hranice ČR, který je obsažen v platných ZÚR. Tento požadavek není obsažen ve Zprávě o uplatňování ZÚR schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4. 11. 2011 ani nebyl uplatněn v připomínkách ke Zprávě. V platných ZÚR hl. m. Prahy je v pododdílu 5.2.6.3 koridor vysokorychlostní tratě Praha - Plzeň - hranice ČR (- Nürnberg) vymezen následovně: "Samostatný koridor VRT je zaústěn od západu u Hlubočep jižně od žst. Praha-Smíchov do koridoru železniční trati Praha - Beroun". V textu se neuvádí vyústění tunelu v Malé Chuchli. V Odůvodnění Aktualizace č. 1 jsou v pododdílu 5.2.6.3 uvedené dosud zpracované studie a varianty řešení dotčeného koridoru, mezi kterými byla ověřována i možnost umístění portálů v Malé Chuchli. Problematika předmětné VRT bude dále prověřována v navazujících fázích územního plánování. Umístění portálů v Malé Chuchli je mimo podrobnost ZUR hl.m. Prahy. Obsah a podrobnost ZÚR stanovuje zákon č. 183/2006 Sb. (stavební

	<p>znamenat pro tuto část MČ neúměrnou hlukovou zátěž a tím dojde ke značnému snížení kvality života. Pozn. Malá Chuchle byla z historického hlediska výletním místem Pražanů - lázeňská lokalita, v současné době se jedná o historickou zástavbu s budovami zapsanými do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO, kde sídlí i Česká zemědělská univerzita.</p> <p>Návrh ve vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, příloha č. 7 Hodnocení kumulativních a synergičtých vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy, 10/2013 vypracované společností Ekola group, spol s r.o. není problematika tohoto kumulativní vlivu z hlediska nadlimitně zasaženého území hlukem zpracovaná, je zde pouze uvedeno, že kumulativní vlivy - nadlimitní hluk se dá očekávat podél koridorů železniční dopravy (str. 4).</p> <p>MČ Praha - Velká Chuchle je názoru, že takto plánovaný koridor je v rozporu se Zásady územního rozvoje a to z hlediska Obecných zásad územního rozvoje hl. m. Prahy článku 2.4.1. Ochrana kulturních hodnot bod a) tj. zajistit podmínky pro ochranu Památkové rezervace v hl. m. Praze, včetně jejího ochranného pásma, jako unikátního architektonického souboru zapsaného do seznamu světového kulturního seznamu UNESCO, bod d) tj. zajistit podmínky pro ochranu prvků sídelní struktury podporující historickou paměť původní struktury osídlení a individualitu městských částí - již zmíněné historická zástavba - staré lázně pod památkovou ochranou UNESCO, článku 2.4.2 Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel bod a) tj. respektovat vyhlášená velkoplošná i maloplošná zvláště chráněná území přírody i jiné významné přírodní výtvoř., zde se jedná o zásah do NPP Barrandovské skály a PR Chuchelský háj dále pak bodem 2.4.3 Tvorba a ochrana životního prostředí bod a) vytvářet podmínky pro snižování a eliminaci významných zdrojů znečištění ovzduší nebo hluku limitujících rozvoj a využití území..a c) vytvářet podmínky pro eliminaci významných zdrojů znečištění nebo hluku limitujících rozvoj a využití území. Dále pak se jedná o rozpor v bodě 6.2.3.2. Drobné vodní toky podbod a) zachování a ochrana vodních toků a niv vodních toků jako krajinotvorného prvku a podbodem h) při rozvoji města respektovat význam vodních toků a jejich koridorů pro rekreační funkci - tj. nad navrženým koridorem pramení Mariánský potok, který je součástí vybudovaných výletních tras v Chuchelské háji, býval taktéž součástí původní lázeňské stezky a vlivem výstavby by tento pramen mohl být negativně ovlivněn - li zcela zaslepen.</p> <p>Podle posledních informací od SŽDC s. p., jsou zpracovávány jiné - levnější varianty tunelu, které do lokality Malé Chuchle nezasahují, proto jsme názoru, že by toto trasování mělo být i v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy pozměněno.</p>	<p><i>zákon) ve znění pozdějších předpisů, jmenovitě pak dle změny 350/2012 Sb. v §36, kde s v odstavci (3) jmenovitě uvádí „ Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím“.</i></p> <p><i>Informace uvedené v odůvodnění připomínky bereme na vědomí.</i></p> <p><i>Možné ovlivnění vodního režimu a prameniště Mariánského potoka musí být řádně prověřeno a zdokumentováno až v podrobnější ÚPD, při projekční přípravě a podrobných hydrogeologických průzkumech, včetně navržení vhodných opatření a dále při vlastní budoucí realizaci bude postupováno tak, aby se předešlo možným negativním vlivům.</i></p>
<p>370 Občanské sdružení Bubeneč sobě</p>	<p>Námítka a připomínky k návrhu aktualizace ZÚR HMP: Územní plán je jeden z nástrojů územního rozhodování. Zásady územního rozvoje-to je "road map k definovanému strategickému cíli.</p> <p>1- Metropolitní Plán neřeší právní deficit současného územního rozhodování. Přínos nového modernějšího konceptu ÚP je třeba posoudit v souvislosti s dnešní praxí územního rozhodování. Zásadní otázka je, zda Metropolitní plán přinese nápravu, či zda lety propracovanou kartelovou praxi zavedenou v mnoha městských částech zakonzervuje a legalizuje. Metropolitní plán se chová jako by právní prostředí Prahy a MČ, bylo vždy zcela funkční a neposkytuje právní jistotu pro standardní podnikatelské prostředí. Návrh Metropolitního plánu je technická pomůcka, která současnou správní realitu, která generuje problémy města, obchází a míjí. MP vychází z chybných globálních předpokladů, na příklad, že Praha má údajně malou hustotu zástavby a velké plochy zeleně. Chráněná nezastavitelná přírodní území nemohou být započítávána k výpočtu hustoty osídlení. Naopak dostupné parky v mnoha částech Prahy chybí. Zvyšování hustoty zástavby nelze aplikovat celoplošně. Skutečný problém je rasantní nekonceptní zástavba zelených ploch. Celoměstské zásady ochrany památkového území a památkových zón, jsou soustavně porušovány.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku.</i> <i>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</i> <i>Pořizovatel bere na vědomí.</i> <i>Připomínka se netýká projednávané dokumentace Aktualizaci č. 1 ZÚR, ale podrobnější ÚPD - Metropolitní plán.</i> <i>Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy je zpracována v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů, který v § 36 uvádí požadavky na obsah a podrobnost ZÚR.</i></p> <p><i>Pozn.: Není rozlišeno, co je námitka a co je připomínka.</i></p>
<p>370 Občanské sdružení Bubeneč sobě</p>	<p>1.1 Stav městské správy. Výstavba města byla od poloviny minulého století v minulém režimu místem pro realizaci politických a lobystických zájmů. Bývalý režim zanechal město ve stavu úpadku a stavebního dezolátu. Jediný fungující systém bylo metro a zásobování energií. Bohužel se v tržním prostředí stala Praha zbožím v manipulované nabídce vznikajícího kartelu politických a podnikatelských struktur. Struktury městské správy, technická a architektonická řešení i celoměstsky významné změny ÚP mohly tak fungovat jako páky privátních politicko-podnikatelských zájmů. Tak územní rozhodování dostávalo běžně charakter vstřícnosti za hranicí regulérnosti. Lze pak jen spekulovat nad motivy nadstandardní vstřícnosti ke kartelovým partnerům. Stejně lze spekulovat, zda předražování projektů ať z viny projektu (Trojský most) nebo stavby (Blanka) je pouze selháním. Tato praxe dnes blokuje rozvoj města uzavřenými smlouvami a připravovanými i běžícími projekty, které jsou nevhodné, předražované, jiné než povolené nebo naddimenzované.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku.</i> <i>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</i> <i>Pořizovatel bere na vědomí.</i> <i>Připomínka se netýká projednávané dokumentace Aktualizaci č. 1 ZÚR.</i></p>
<p>370 Občanské sdružení Bubeneč sobě</p>	<p>1.2 MP dává právní bezpečí pro kartelovou manipulaci. Zjednodušení plánu přinese i zjednodušení, urychlení a větší volnost územního rozhodování MČ. MČ mohou v rámci své působnosti plán a územní záměry pragmaticky upravit, ať už k prospěchu veřejnému nebo v rámci praxe patrikulárního politicko-ekonomického kartelu. Zde dostává radnice Městské části možnost dát kontroverzním podnikatelským nebo infrastrukturním záměrům status zákonné předlohy a zajistí právní bezpečí pro jednání v rozporu s veřejným zájmem. Stavební úřady i orgány památkové správy nejsou nezávislé, ale jsou, je —li potřeba, nástrojem otevřené či skryté politické vůle. Nedodržení pravidel není vztah mezi investorem a úředníkem, ale politikem a podnikatelem.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku.</i> <i>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</i> <i>Pořizovatel bere na vědomí.</i> <i>Připomínka se netýká projednávané dokumentace Aktualizaci č. 1 ZÚR, ale podrobnější ÚPD - Metropolitní plán.</i></p>
<p>370 Občanské sdružení Bubeneč sobě</p>	<p>1.3 K řešení problémů města v dnešní právně labilní situaci je třeba: Vybudovat správu města v centralicky hierarchické a struktuře, která se bude sama kontrolovat zdvojením kompetencí (úřad hlavního architekta bude hlídat s MP kompatibilní koncepci a kvalitu projektových záměrů MČ) ,bude integrovat do rozhodování občanské iniciativy, případně vytvoří strukturu pro stálou komunikaci s veřejností. Metropolitní plán se de facto svou dvojitostí a delegováním kompetencí na městské části, vzdává kontroly nad územním rozhodováním. V době dominance mocných ekonomických subjektů je to laissez faire pro pokračování dnešní praxe. Centrum musí zajistit grémia k odbornému posuzování infrastrukturních projektů na jejich účelnost a věcnou kvalitu tak, aby nedocházelo k jejich předražování (Trojský most, Blanka) a zprůhlednit kvalifikovaný výběr</p>	<p><i>Nejedná se o námitku.</i> <i>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</i> <i>Pořizovatel bere na vědomí.</i> <i>Připomínka se netýká projednávané dokumentace Aktualizaci č. 1 ZÚR, ale podrobnější ÚPD - Metropolitní plán.</i></p>

	dodavatele a smluvní podmínky kontraktu. (Registr smluv).	
370 Občanské sdružení Bubeneč sobě	2- Metropolitní Plán nemá strategickou vizi rozvoje Město je místo koncentrace lidských aktivit, v rámci konsensuálních pravidel ekonomie a kultury. Jestliže je veřejný zájem v prvé řadě prosperující a obyvatelné město nepřináší územní plán Metropole, strategickou vizi rozvoje odpovídající potenciálu města. Chybí tak rámec, v kterém bude Praha prosazovat závaznou koncepci rozvoje a ochrany města.	<i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Pořizovatel bere na vědomí. Přípomínka se netýká projednávané dokumentace Aktualizaci č. 1 ZÚR, ale podrobnější ÚPD - Metropolitní plán.</i>
370 Občanské sdružení Bubeneč sobě	2.1 Praha Evropská Metropole Z vyhlídek stát se metropolí evropského významu zbylo velmi málo, a lze mluvit o ztracené příležitosti. Spojení železniční i silniční musí jako prioritu považovat moderní spojení Prahy se sousedními státy a jejich centry. V úvahu je třeba brát, že Praha není součástí většího nadnárodního regionu s blízkými synergickými vazbami, jako např. Bratislava nebo i Brno. To se promítá do role Prahy v evropském hospodářském kontextu.	<i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Pořizovatel bere na vědomí.</i>
370 Občanské sdružení Bubeneč sobě	2.2 Praha Česká Metropole Řešení rozvoje města i dopravní infrastruktury se nemůže dále omezovat na intravilán města. Proto i řešení silničního okruhu a spojení Prahy s krajem je celostátní úloha. Nelze plánovat metropoli a pominout synergické souvislosti s blízkými městy. (Kladno, Beroun, Mělník, Lysá atd.) Územní rozvoj nemůže ignorovat, že nejde jen o regulaci výstavby a investic v rámci Prahy, ale i o expandující na Prahu orientovanou zástavbu v Středočeském kraji. Zde je smysl slova Metropolis a potřeba synergického jednání. Snaha Prahy sama nezávisle vyčerpat Evropské a státní dotace a prostředky, je pozůstatek dosavadní exploativní strategie. Viz Blanka a předražené stavby, místo okruhu.	<i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Přípomínku bereme na vědomí. Celostátní problémy řeší Politika územního rozvoje ČR, schválená usnesením Vlády ČR ze dne 20. 7. 2009. Trasy dopravních koridorů a jejich synergické souvislosti na území Středočeského kraje řeší ZÚR Středočeského kraje. Problematika čerpání evropských a státních dotací není úkolem ZÚR hl. m. Prahy, které jsou zpracovány v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů, § 36.</i>
370 Občanské sdružení Bubeneč sobě	2.3 Multicentrální rozvoj Prahy Rozvoj se musí soustředit na urbanizaci a výstavbu významných lokálních center s koncentrací činností, nabídky a produktivity v MČ Prahy mimo historické údolí. Jsou to jistě lokality jako Nádraží Žižkov, překladové nádraží Vršovice-Michle, Jižní a jihozápadní město, oblast Proseku, Modřan, Libuše. Zde máme příležitost připravit pro nadnárodní developery zajímavé moderní projekty. Bohužel je expanze Prahy k jejím hranicím omezena, jak totalitní sídlištní výstavbou, tak novou urbální kaší.	<i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Přípomínku bereme na vědomí. Požadavky na řešení uvedených problémů jsou obsaženy v platných ZÚR hl. m. Prahy doplněných o další body v Aktualizaci č. 1 v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce a v kapitole č.3. Vymezení nadmístních rozvojových oblastí a nadmístních rozvojových os, které svým významem přesahují více městských částí hl. m. Prahy.</i>
370 Občanské sdružení Bubeneč sobě	2.4 Metropolitní plánu nebere v úvahu potenciál světové jedinečnosti Prahy. Praha musí definovat svůj potenciál. Hlavní potenciál a hodnota Prahy je její jedinečnost mezi městy světa. (Světové kulturní dědictví UNESCO). V marketingu světových značek je značka Praha ,Prag, Prague, Praga, známkou identity, kvality a jedinečnosti. Podobně jako Big Apple(N.Y.), London City, Wall street, Paris, Venezia, New Orleans, Hollywood, Jsme tedy vlastníky Značky určující výjimečné městské, ekonomické a kulturní kvality. Jedinečnost Prahy je světovou válkou nepoškozená autentická struktura evropského historického velkoměsta a její terénní a přírodní rámec v údolí Vltavy. Tyto kulturní kvality, které jsou zároveň i ekonomické hodnoty, nejsou dostatečně pochopeny a respektovány. Ochrana před zásahy a změnou charakteru města je zároveň ochranou ekonomického potenciálu Prahy. Devalvace hodnoty města nevhodnou ambiciózní architektonickou a mechanicky technickou výstavbou, v konceptech 20 století, ale dnes akceleruje a Metropolitní plán nedává prostředky tomu zabránit. Ochrana kulturního dědictví jako ekonomické hodnoty města vyžaduje zcela opustit technicistní a architektonické koncepty 20 .století i dosavadní metodiku ad hoc rozvoje. Projekty nesmí vyhledávat jedinečná místa a pak svým zásahem je znehodnocovat. (hotel Movempik) To se týká i koncepce nové zástavby v historickém kotli Smíchova a Holešovic, která nesmí ohrozit výšku pražskou siluetu, jako se dělo dosud. Architektonická ambice má usilovat o harmonické začlenění, nesmí dostat prostor parazitovat a porušovat harmonii historických souborů.	<i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Přípomínka je bezpředmětná. Přípomínka se netýká projednávané dokumentace Aktualizaci č. 1 ZÚR, ale podrobnější ÚPD - Metropolitní plán. V platných ZÚR hl. m. Prahy, doplněných o další body v Aktualizaci č. 1, jsou požadavky na řešení problematiky ochrany kulturního dědictví a přírodních a krajinných hodnot a požadavky na urbanistickou koncepci vedené v podkapitole 2.2. a v kapitole 8.</i>
370 Občanské sdružení Bubeneč sobě	2.5. Revize technických řešení. Z výše uvedených hledisek je třeba přehodnotit požadavky na utilitární propojení komunikací a železnice přes Vltavské údolí. Tak Výtoňský kombinovaný železniční a silniční most by vedl k zhoršení kvality prostředí nadměrnou zátěží Nuslí a Vršovic, a v důsledku k vyřazení ze světového dědictví Unesco, tak jako se stalo v Drážďanech. Ostatně velkoměsta jako Paříž a Londýn mají hlavová nádraží. Navrhovaný výškový nárůst zástavby na 8 pater, by zlikvidoval pražskou prostorovou krajinou identitu. Nelze připustit, aby mediální efekt architektury parazitoval na kvalitě existujících historických souborů.	<i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Přípomínka se netýká projednávané dokumentace Aktualizaci č. 1 ZÚR, ale podrobnější ÚPD. Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy je zpracována v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů, který v § 36 uvádí požadavky na obsah a podrobnost ZÚR.</i>
370 Občanské sdružení Bubeneč sobě	2.6 Kvalitní rozvojové záměry zvednou bonitu a hospodářskou prosperitu Prahy. Technicky vyargumentované zásahy i náhodné stavby nesmí blokovat plochy pro budoucí potřeby rozvoje. Záměrem Metropolitního plánu musí být připravit rozvoj a zároveň ponechat prostor pro nepředvídané potřeby vzdálené budoucnosti i regulovat ochranu existujících hodnot. Nesmí se opakovat projekty typu Blanka, které jsou trojským koněm pro předražování a doplňkové projekty, jako stavby přivaděče, bez kterých bude Blanka nefunkční, nebo výjezdy Blanky, které ve skutečnosti připravují půdu pro plošnou zástavbu Letenské pláně.	<i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Pořizovatel bere na vědomí. Přípomínka se netýká projednávané dokumentace Aktualizaci č. 1 ZÚR, ale podrobnější ÚPD - Metropolitní plán. Úkoly pro podrobnější ÚPD jsou v obecnější formulaci uvedené v každé kapitole ZÚR hl. m. Prahy a v Aktualizaci č. ZÚR.</i>
370 Občanské sdružení Bubeneč sobě	2.7 Praha je místem pro moderní urbanizmus a architekturu. Tak jako v jiných městech musí platit, že výjimečná architektura spolu s urbanistickou koncepcí dostane šanci v deprivovaném území přispět k zhodnocení lokality a kvalitní prostředí vytvářet. Cílem MP musí být nabídnout v takových místech prostor pro nadnárodní developerské záměry. Pokud budou takové priority konkrétními údaji plánu definovány, budou jasnou směrnicí pro hospodářskou prosperitu a udržitelný rozvoj.	<i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Pořizovatel bere na vědomí. Přípomínka se netýká projednávané dokumentace Aktualizaci č. 1 ZÚR, ale podrobnější ÚPD - Metropolitní plán. Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy je zpracována v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů, který v § 36 uvádí požadavky na obsah a podrobnost ZÚR.</i>
372 Občanské sdružení Chodov	NÁMITKY: 1) Kap. 2.2. Účelné a hospodárné uspořádání hl.m. Prahy, Urbanistická koncepce územního rozvoje ZUR, kap 2.2.2. písm. f) vytvořit podmínky pro polycentrický rozvoj města a rozvíjet významná centra s podílem celoměstských funkcí - Dejvice, Nové Butovice, Palmovka, Opatov a Pankrác, kapitola je proklamativní; v rámci platného územního plánu hl. m. Prahy jednotlivé teze nejsou v reálu vůbec uplatňovány a naplňovány.	<i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Pořizovatel bere na vědomí. ZÚR ve smyslu zákona č. 183/2006 sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů § 36, odst. (1) stanovují zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje. ZÚR hl. m. Prahy v souladu s tímto ustanovují zásady rozvoje města, které je třeba sledovat a upřesnit v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace. Část připomínky, že "v rámci platného ÚP hl.m. Prahy jednotlivé teze nejsou v reálu vůbec uplatňovány a naplňovány" se netýká AZÚR. Přípomínku je třeba upřesnit a případně uplatnit k územnímu plánu hl. m. Prahy. Praktické naplňování tezí uvedených v ZÚR vyžaduje jejich důsledné uplatňování v podrobnější územně plánovací dokumentaci i v procesech přípravy a posuzování jednotlivých staveb, což</i>

<p>372 Občanské sdružení Chodov</p>	<p>2) Kap. 3. Územní rozvoj v rozvojových a transformačních oblastech označených kódy R/I až R/4 a T/1 až T/8. vůbec nekoresponduje s demografickým vývojem obyvatelstva Prahy, což má za následek nepříznivé dopady na ŽP a zdraví obyvatelstva.</p>	<p>nemohou ZÚR zajistit. <i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Pořízovatel bere na vědomí. Připomínkové rozvojové a transformační oblasti jsou již vymezené v platných ZÚR hl. m. Prahy vydaných opatřeními obecné povahy č. 8/2009. Aktualizace č.1 ZÚR hl.m. Prahy řeší pouze v souladu se Zprávou o uplatňování ZÚR schválenou usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4.11.2011 konkrétní požadavky pro zpracování aktualizace ZÚR uvedené v části F schválené zprávy. ZÚR hl. m. Prahy v smyslu zákona č. 183/2006 sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů § 36, odst. (1) vymezují plochy, či oblasti a koridory nadmístního významu, které svým významem, rozsahem nebo využitím významně ovlivní území celého města, nebo více městských částí na území hl. m. Prahy. Rozvojové oblasti byly vymezeny na základě Územně analytických podkladů hl. m. Prahy a byly vybrány oblasti významné svou rozlohou, polohou ve městě a možnostmi pro velkorysé založení nových částí města. Tyto oblasti navržené s předpokladem obsluhy kvalitní veřejnou hromadnou dopravou (metrem nebo tramvajovou dopravou) by mohly svou nabídkou konkurovat nežádoucí suburbanizaci za hranicí hlavního města. ZÚR ani jejich Aktualizace č. 1 neřeší přímo konkrétní návrh vymezených oblastí, to je úkolem podrobnější ÚPD. ZÚR určují pro jednotlivé rozvojové a transformační oblasti podmínky pro následné rozhodování o změnách v těchto územích a podmínky pro podrobnější ÚPD, které by měly zajistit v budoucnu vyšší kvalitu nové zástavby v těchto oblastech. ZÚR vymezují rozvojové a transformační oblasti s cílem usměrnit rozvoj města do takových území, kde za podmínek definovaných ZÚR a upravených částečně v AZÚR lze dosáhnout vysoké kvality městského prostředí. Vymezené rozvojové oblasti představují nabídku, kterou není nutné pro novou zástavbu využít v případě, kdy poptávka vlivem demografického vývoje nenastane.</i></p>
<p>372 Občanské sdružení Chodov</p>	<p>3) Kap. 11. Stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovacích činností a na řešení v územně plánovací dokumentaci pro vymezené části hlavního města Prahy, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury, navrhované - Vybrané požadavky na územní plán(y) a podrobnější dokumentace" (respektovat předpokládaný demograf. vývoj a zohledňovat jej s cílem zajistit vyvážené uplatňování požadavků na rozvojové oblasti a plochy, preferovat transformaci územ před rozvojem v nezastavěném území při respektování stávajících hodnot transformačních území, zachovat rozvolněnou sídelní strukturu ve vnějším pásmu města, zamezit nežádoucímu srůstání tradičních jader osídlení, zamezit dalšímu rozšiřování zastavěného území kolem hranic města, a tím zachovat možnost propojení pásů zeleně uvnitř města se zelení v příměstské krajině, omezit vznik nových monofunkčních území generujících dopravní zátěž, podporovat transformaci monofunkčních ploch na polyfunkční, vytvářet předpoklad pro zvýšení ekologické stability a snížení prašnosti v příměstské krajině navrhováním vhodných funkčních ploch zeleně na úkor orné půdy, respektovat ochranu historického jádra centra města, respektovat určující charakter vnějšího pásma jako příměstské a venkovské krajiny) jsou pouze deklaratorní, vymahatelnost na úseku ÚP je a bude mizivá. Zcela vypadlo řešení ochrany stabilizovaných území, omezení zahušťování zástavby a nárůstu zastavěnosti území</p>	<p><i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Nesouhlasíme s připomínkou. Připomínka je bezpředmětná. Připomínka se nevztahuje k Aktualizaci č. 1, ale k Zásadám územního rozvoje hl.m. Prahy vydaným opatřeními obecné povahy č. 8/2009. Citované body jsou již obsažené ve vydaných a platných ZÚR hl. m. Prahy. V Aktualizaci č. 1 se doplňuje pouze první připomínkový bod "respektovat předpokládaný demografický vývoj a zohledňovat jej s cílem zajistit vyvážené uplatňování požadavků na rozvojové oblasti a plochy". Nesouhlasíme s tvrzením, že uvedené požadavky nelze vymáhat v podrobnější ÚPD. Ve schváleném zadání ÚP hl. m. Prahy - Metropolitního plánu je např. obsažena kapitola II. A. 5.2. Požadavky na základní koncepci hl m. Prahy vyplývající ze Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. K připomínce, že "zcela vypadlo řešení ochrany stabilizovaných území, omezení zahušťování zástavby a nárůstu zastavěnosti území" sdělujeme, že v návrhu AZÚR byl v podkapitole 8.4. v Úkolech pro podrobnější ÚP upřesněn bod "e) respektovat míru využití území a měřítko struktury zástavby obvyklé ve stabilizovaných územích, v památkových rezervacích, zónách a v jejich kontaktním území, ověřit možnosti prostorové regulace ve vazbě na polohu v území". Což v obecnější formulaci splňuje požadavek obsažený v připomínce.</i></p>
<p>372 Občanské sdružení Chodov</p>	<p>4) Předložená rozptylová studie a na ní navazující hodnocení vlivů na veřejné zdraví, resp. oznámení je zavádějící. Nedostatky jsou zásadní a rozptylová studie je tak neobjektivní a nepoužitelná pro posouzení skutečné zátěže spojené se stávajícím a budoucím stavem v Praze. Je nezbytné přepracování rozptylové studie a nové vyhodnocení vlivu na veřejné zdraví.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínce nebude vyhověno. Připomínka je nekonkrétní a nedefinuje v čem je neobjektivní rozptylová studie. Hodnocení VVURÚ je provedeno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., v platném znění a zákonem č. 183/2006 Sb., v platném znění a jejich prováděcími předpisy a v podrobnosti odpovídající podrobnosti ZÚR stanovené zákonem č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů § 36 a vyhláškou č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů § 6 a její přílohou č. 5. Hodnocení má 8 samostatných příloh a v mnohých aspektech je provedeno podrobněji, než určuje míra podrobnosti ZÚR daná příslušnými legislativními předpisy. Mimo jiné byly zpracovány: podrobná Akustická studie, Rozptylová studie, Hodnocení zdravotních rizik, Hodnocení NATURA 2000 a dále řada analýz nástroji GIS (ZPF, PUPFL, ZCHÚ, zvláště chráněné druhy, atd.). Hodnocení tak není pouhou subjektivní rešerší, ale objektivním hodnocením celého zpracovatelského týmu VVURÚ podepřené kvantifikovanými daty.</i></p>
<p>372 Občanské sdružení Chodov</p>	<p>5) Kap. 5.1.3 Vestecká spojka - Exit D1 povede k dalšímu zatížení území Prahy 11 dopravou a v návaznosti na to zatížením hlukem a znečištěním ovzduší. Není vůbec zohledněno. Posuzovaný záměr Exit 4 a vestecká spojka by měl významné kumulativní a synergické vlivy se všemi výše uvedenými záměry. Zejména se to týká problematické stránky nárůstu hlukové zátěže a znečištění ovzduší, které z důvodu značného nárůstu dopravního zatížení (individuální osobní i nákladní dopravou) by všechny uvedené záměry přinesly. Všechny uvedené záměry přivedou do lokality EXITu 4 další desetitisíce nákladních a osobních aut. Vyhodnocení těchto kumulativních a synergických vlivů je zcela nedostatečné. Dokumentace obsahuje pouze pojmenování některých záměrů, bez jakéhokoliv parametrického popisu těchto záměrů a některé záměry nejsou uvedeny vůbec. V kapitole D IV, která navrhuje možná opatření k minimalizaci nepříznivých vlivu na ŽP, nejsou pro fázi provozu uvedena žádná opatření ve vztahu k ochraně ovzduší. Lze tedy předpokládat, že záměr přispěje ke zhoršení kvality ovzduší v území, kde se již současné koncentrace pohybují na úrovni, případně nad úrovní imisních limitů. Odbor ochrany ovzduší tedy nemůže z výše uvedených důvodů vyslovit k uvedenému záměru souhlasné stanovisko. Z dokumentace i posudku jednoznačně vyplývá, že po zprovoznění záměru budou překračovány závazné hygienické limity hluku. Zpracovatelem posudku došlo k identifikaci celé řady nedostatků, které by měly zásadní vliv na akustickou situaci a její vyhodnocení.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Nesouhlasíme s připomínkou. Zatížení nejen nejbližšího okolí, ale i širšího okolí je zohledněno v dopravních zátěžích na komunikacích v širším okolí Vestecké spojky, které byly podkladem pro výpočet rozptylové studie a hlukové studie. Viz. příloha č. 1 a 2 VVURU. Tím byl vliv Vestecké spojky zohledněn v celkovém zatížení území. Dále bylo provedeno i synergické a kumulativní vyhodnocení a to v souvislosti s ostatními známými a plánovanými záměry v okolí. Velikost automobilového zatížení Vestecké spojky značně ovlivňuje rozsah vyvolané dopravy záměrů, které jsou na území Středočeského kraje (zejména na území Průhonice) umožněny platným ÚP Průhonice (např. na území tzv. "Západní komerční zóny Průhonice" někdy uváděné pod zkratkou ZKZP). Příčinou vysokého automobilového zatížení není Vestecká spojka, ale záměry na mimopražském území kolem Vestecké spojky na území Středočeského kraje, které by byly na Vesteckou spojku dopravně napojeny a její automobilové zatížení by v některých úsecích výrazně zvýšily. Má-li se problém zatížení Vestecké spojky v úseku navazujícím na MUK D1-Vestecská spojka (EXIT 4) řešit, není třeba se negativně vymezovat vůči Vestecké spojce, ale je třeba omezit rozsah a intenzitu plánované urbanizace území, kterou umožňuje především platný ÚP Průhonice na mimopražském území ve Středočeském kraji. Posuzování záměrů je zpracováno na úrovni odpovídající podrobnosti ZÚR a odpovídá zákonným předpisům. Posuzování jednotlivých záměrů na základě podrobných konkrétních návrhů přísluší procesu EIA, nikoliv VVURU. Připomínka neupřesňuje, co je míněno "všemi výše uvedenými záměry". Pro informaci uvádíme, že nelze např. posuzovat dílčí záměry na zástavbu, které jsou v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací tj. s ÚP hl. m. Prahy, např. záměr TESCO v Šeberově, který byl investorem prosazován na nezastavitelných plochách, které nejsou v ÚP určeny pro zástavbu. Investorem navrhovaná změna ÚP hl.m.Prahy, která by výstavbu TESCO umožnila, ZHMP neodsouhlasilo a změna nebyla vydána. Záměr proto není možné realizovat. ZÚR hl. m. Prahy nejsou obdobné záměry řešeny a nemohou být ani posuzovány. Součástí VVURÚ ZÚR HMP a Aktualizace č. 1 bylo i hodnocení kumulativních a synergických vlivů, a to nejen nově navržených oblastí a koridorů, ale ZÚR hl. m. Prahy jako celku. Koridor Vestecské spojky byl posouzen jak ve VVURÚ ZÚR Středočeského kraje, tak ve VVURÚ ZÚR hl. m. Prahy a Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy. Územní souvislosti s ostatními vymezenými koridory a nadmístními rozvojovými a specifickými oblastmi byly řešeny v podrobnosti odpovídající zásadám územního rozvoje v souladu se zákonem č. 183/2006 sb. ve znění</i></p>

		<p>pozdějších předpisů (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů § 36 a vyhláškou č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů § 6, kde se uvádí v odst. (3), že zásady územního rozvoje se vydávají v měřítku 1:100 000 a výkresy obsahují jevy zobrazitelné v daném měřítku.</p> <p>Dle nálezu NSS č. j. 1Ao7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 odst. (421)samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší v určité oblasti, posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení, nikoli tedy v úrovni ZÚR.</p>
372 Občanské sdružení Chodov	<p>6) Kap.5.6. Celoměstsky významné záměry kolejové dopravy k prověření v rámci územního plánu, východní tramvajová tangenta mezi MČ Praha 11, Praha 4, Praha 10, Praha 3 a Praha 8 vymezená koridorem (Jižní Město - Spořilov - Vršovice - Žižkov - Libeň - Kobylisy). Možnosti a dopady by měly být již součástí AZUR.</p>	<p>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Bereme na vědomí. V AZÚR jsou z hlediska tramvajové dopravy vymezeny pouze koridory tramvajové dopravy, případně koridory územní rezervy pro tramvajovou dopravu nadmístního významu a to pouze pro tramvajové tangenty, neboť tyto jsou pro rozvoj tramvajové sítě v hlavním městě do budoucna systémově významné, nabídnou novou kvalitu veřejné dopravy v tangenciálních vazbách mimo centrální oblast, čímž přispějí k částečnému odlehčení veřejné dopravy v centru Prahy. Zároveň v některých případech nahradí i část autobusových linek MHD v území, které budou obsluhovat. Východní tramvajová tangenta stejně jako další prvky dopravní infrastruktury byly zohledněny a posouzeny v rámci VVÚRÚ na úrovni podrobnosti odpovídající AZÚR. Ve Výroku AZÚR, oddílu 5.6.1, v podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území se uvádí pod bodem b)zohlednění urbanistických a přírodních podmínek v území. V úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se uvádí v bodě a) prověřit tramvajové tratě v celoměstsky významných koridorech, případně je vymežit jako koridory územních rezerv. Vymezení koridoru pro Východní tramvajovou tangentu odpovídá podrobnosti AZÚR. Detailní vlivy záměru tzv.Východní tramvajové tangenty budou posuzovány ve vztahu ke konkrétnímu návrhu této tramvajové trati v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace (územního plánu), případně v podrobných dokumentacích tohoto záměru, včetně vyhodnocení EIA. Tyto procesy a návrhy konkrétní podoby tramvajové trati jsou mimo podrobnost AZÚR.</p>
372 Občanské sdružení Chodov	<p>Odůvodnění připomínek Nebyla provedena číselná bilance mezi předpokládaným růstem obyvatelstva Prahy a možností výstavby na rozvojových a transformačních oblastech označených kódy R/1 až R/4 a T/1 až T/8. V materiálu je na několika místech uvedeno, že v Praze ke dni 3. 6. 2011 žilo v hl. m. Praze 1 260 000 trvale bydlících osob, tedy 12% obyvatel České republiky. Mezi ně patří asi 148 tisíc dlouhodobě regulérně pobývajících cizinců, kteří tak tvoří 11,8% obyvatelstva města (v ČR cca 4%). Za prací a studiem do hl. m. Prahy dojíždí kolem 220 000 osob, především ze Středočeského kraje. Další více než 200 000 osob hlavním městem denně z různých důvodů pobývá (zahraniční i domácí návštěvníci, pracovníci na služebních cestách, nelegálně pobývajících cizinci). V běžném dni se v hlavním městě pohybuje kolem 1,6 milionu osob. V delším časovém horizontu bude počet obyvatel hlavního města korigován především migrací, která se dlouhodobě velmi těžko odhaduje. Podle demografické prognózy ČSÚ, která migraci nepočítává, by měl výhledově počet obyvatel přirozeně klesat (na 1 132 000 v roce 2040). Lze však očekávat, že počet osob pobývajících v Praze zůstane přinejmenším setrvalý, nebo bude mírně narůstat. Funkční systém bydlení a formy přechodného ubytování v Praze je nutno dimenzovat na počet osob, které se ve městě zdržují přes noc, tj. 1,5 milionu osob. Pro systém dopravy a pro dimenzování systémů technické infrastruktury je třeba vycházet z přítomného denního obyvatelstva 1,6 – 1,7 milionu osob. Tedy v dlouhodobém časovém horizontu se předpokládá přírůstek obyvatel okolo 40 000. Ale bez migrace se v roce 2040 předpokládá pokles obyvatel o 128 000. Na rozmezí těchto hodnot rozšířené o fyzicky a morálně opotřebované objekty, které budou zbourány, by měla proběhnout nová výstavba. V materiálu jsou oblasti výstavby označené kódem R/1 až R/4 a T/1 až T/8 mnohokrát slovně uváděny a nikde není uveden předpokládaný rozsah výstavby v m2 HPP nebo počtech bytu, koeficientech využití území a podobně. Bez toho nelze číselně jednoznačně určit, zda uvedené oblasti nedostačují plánovanému rozsahu výstavby, nebo jej svými možnostmi mnohonásobně překračují. Tyto výpočty by měly být rozhodně provedeny.</p>	<p>Připomínku bereme na vědomí. Provádění "číselných bilancí" není úkolem ZÚR. Obsah a úkoly ZÚR stanovuje zákon č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, §36, v bodu (1). Požadavek na číselné bilance zde obsažen není a není obsažen ani ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4.11.2011, podle které byla Aktualizace č. 1 ZÚR zpracována. V platných ZÚR hl.m.Prahy vydaných opatřením obecné povahy č. 8/2009 jsou vymezené nadmístní transformační oblasti v souladu s prioritami územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje uvedenými v kap. č. 1. Aktualizace č. 1 žádné nové transformační oblasti nevymezuje. V AZÚR jsou provedeny jen opravy a upřesnění v souladu se Zprávou o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválenou usnesením ZHMP. č. 10/77 ze dne 4.11.2011, část F, kap. 3. Zásady územního rozvoje neřeší "předpokládaný rozsah výstavby v m2 HPP nebo počtech bytu, koeficientech využití území a podobně", vzhledem k tomu, že uvedené požadavky jsou zcela mimo podrobnost ZÚR. Uvedené požadavky se vztahují k podrobnější ÚPD a je možné je uplatnit např. během pořizování nového ÚP hl. m. Prahy - Metropolitního plánu.</p>
372 Občanské sdružení Chodov	<p>Rozptylová studie, Vyhodnocení vlivu na ovzduší a na lidské zdraví Stávající imisní situace na území hl.m. Prahy nelze opírat o výsledky imisního modelu ATEM pro území Prahy. V případě modelování imisní situace je model ATEM (a stejně tak SYMOS) zatížen značnou chybou a významným způsobem podhodnocuje reálné očekávatelné hodnoty škodlivin. Dle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 330/2012 Sb. se nejistota uvedených referenčních modelů pohybuje od 30% (pro stanovení ročních průměrů) až do 60 % (např. pro BaP). Výsledky imisních modelů jsou proto nevěrohodné a na základě modelových výsledků nelze získat přesnou imisní charakteristiku předmětné lokality, natož rozhodovat o (ne)překračování zákonných imisních limitů znečišťujících látek, které představují významná rizika pro zdraví obyvatel. Dle oficiálního vyjádření na webu tvůrců modelu ATEM tento model dále neumožňuje stanovit hodnoty koncentrací za velmi nízkých rychlostí větru a bezvětří. Model tedy nelze použít v době špatných rozptylových podmínek. Z tohoto důvodu budou výsledné hodnoty imisních příspěvků v době špatných rozptylových podmínek vyšší, než jsou uvedené. Následující tabulka srovnává hodnoty z imisního modelu ATEM pro rok 2010 a 2011 ve výpočtových referenčních bodech ležících v okolí měřících stanic s výsledky naměřenými přímo těmito stanicemi. Ukazuje se, že hodnoty uvedené v ATEM jsou vždy nižší. Rozdíl je od 15 až do 40 %. Dá se předpokládat, že hodnoty naměřené stanicemi odpovídají lépe skutečnosti, než hodnoty zjištěné výpočtem v ATEM. (tabulka přílohou pdf.) Výše uvedené rozdíly by bylo správné brát v úvahu při používání výsledků modelu ATEM. Proto vypočteme z těchto údajů korekční koeficient jako podíl součtu naměřených hodnot a součtu vypočtených hodnot. Pro průměrné roční koncentrace NO2 je to 1,31 a pro průměrné roční koncentrace PM10 je to 1,25 a pro průměrné roční koncentrace PM2,5 je to 1,43. Takto vypočtenými koeficienty vynásobíme hodnoty vypočítané pomocí ATEM. Tím se samozřejmě zvýší počty obyvatel, kteří žijí ve zhoršeném ŽP. Překračování denních limitů pro prachové částice PM10 za poslední tři roky na nejbližších stanicích automatického imisního monitoringu ČHMÚ území Jižního města uvádí následující tabulka: (tabulka přílohou pdf.) Podobná situace je i v krátkodobých limitech. Je tolerováno 18 překročení hodinových koncentrací NO2, to odpovídá hodnotě 0,2% roční doby. Je tolerováno 35 překročení denní koncentrace částic PM10, to odpovídá hodnotě 9,6% roční doby.</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou. Modelované hodnoty imisní zátěže se samozřejmě mírně liší od měřených hodnot na stanicích imisního monitoringu. V poslední etapě aktualizace projektu ATEM – Modelové hodnocení kvality ovzduší v Praze (Aktualizace 2012) byly porovnány výsledky imisního modelování a měření na stanicích. Podíl modelovaných a měřených hodnot zde vychází u PM10 na úrovni 91%, v případě NO2 pak 85 %, přičemž není pravda, že na všech stanicích vycházejí modelované hodnoty nižší, než měřené. V žádném případě tedy nelze vybrat jednu ze stanic a podle podílu hodnot násobit celoplošné výsledky pro celé území hl. m. Prahy. V případě uváděné stanice Libuš je skutečně zaznamenáno výraznější podhodnocení (u částic PM10), v tomto případě se však s největší pravděpodobností jedná o lokální zdroj nebo skupinu zdrojů, které se nepodařilo zahrnout do modelových výpočtů. V celkovém měřítku je však shoda mezi modelovanými a měřenými hodnotami poměrně dobrá. V případě krátkodobých koncentrací bývají naopak modelované hodnoty ve většině případů vyšší než měřené, a to zejména z důvodu, že modelované hodnoty vycházejí z teoretického souběhu provozu všech zdrojů znečišťování ovzduší a nejhorsích meteorologických podmínek. Ve skutečnosti však taková situace nastává jen velmi ojediněle a nemusí k ní dojít ani v průběhu několika let. Tvrzení, že „Důsledkem expozice obyvatel ČR suspendovanými částicemi, při realistickém odhadu průměrného poměru frakcí PM2,5/PM10, je více než 6 tisíc předčasně zemřelých ročně“ je třeba správně interpretovat, aby nedošlo ke zcela zavádějícímu závěru: „že v důsledku znečištění ovzduší prachovými částicemi umírá 8× více lidí než umírá při dopravních nehodách“. Je třeba si uvědomit, že úmrtí při dopravních nehodách se týká zcela náhodného výběru populace, tedy včetně zcela zdravých jedinců. V případě úmrtí v důsledku zvýšených koncentrací suspendovaných částic se v naprosté většině jedná o jedince ve vyšším věku a velmi často s těžšími chronickými onemocněními. I z toho důvodu se úmrtnost v hodnocení zdravotních rizik vyjadřuje v počtu ztracených let života. V případě porovnání tohoto parametru pak bude poměr mezi zvýšenou prašností a dopravními nehodami zcela odlišný.</p>

	<p>Ve zprávě státního zdravotního ústavu o zdraví obyvatelstva se uvádí: "Důsledkem expozice obyvatel ČR suspendovanými částicemi, při realistickém odhadu průměrného poměru frakcí PM_{2,5}/PM₁₀, je více než 6 tisíc předčasně zemřelých ročně." (Zdroj: Systém monitorování stavu obyvatelstva České republiky ve vztahu k ŽP za rok 2011, str. 92). To tedy znamená, že v důsledku znečištění ovzduší prachovými částicemi umírá 8x více lidí než umírá při dopravních nehodách. Vzhledem ke škodlivosti prachových částic navrhuje WHO, aby limit pro průměrné roční koncentrace PM_{2,5} byl 10 ug/m³ a pro průměrné roční koncentrace PM₁₀ byl 20 ug/m³.</p>	
<p>372 Občanské sdružení Chodov</p>	<p>Dalším kritickým problémem v Praze je překračování hodnot ročních průměrných imisních koncentrací benzo(a)pyrenu (BaP), jakožto zástupce karcinogenních polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU). Jak vyplývá odborných údajů, jeho zákonný limit je dlouhodobě překračován na celém území Prahy. Tato skupina nicméně zahrnuje celou řadu dalších zástupců s prokazatelnými karcinogenními účinky na člověka. Jedná se např. o benz(a)antracén, chrysen, benzo(b)fluoranten, benzo(k)fluoranten, dibenzo(a,h)antracén, indeno(1,2,3-c,d)pyren. Např. během roku 2011 byla na měřicí stanici Libuš na Praze 4 zaznamenána celková koncentrace této skupin karcinogenních PAU 7,54 ng/m³, zatímco na stanici Průmyslová na Praze 10 to bylo 8,1 ng/n³ (viz web SZÚ Praha) - v porovnání s limitem pro roční průměrné koncentrace BaP 1 ng/m³. Uvažování pouze BaP vede k výraznému podhodnocení rizika ohrožení lidského zdraví. Překračování imisních koncentrací PAU, resp. BaP nelze hrát na lehkou váhu, protože BaP má bezpřímý karcinogenní účinek. WHO doporučuje, aby byl v ovzduší omezen na nejnižší možnou úroveň. Vedle toho poškozují genetický materiál - DNA. K poškození DNA může dojít už u plodu v průběhu těhotenství nebo poté v předškolním věku. Důsledkem je pak v dospělosti např. zvýšený výskyt kardiovaskulárních onemocnění, diabetu, disfunkce ledvin a obezity. Dalšími, neřešenými, polutanty pražského ovzduší jsou výfukové plyny z dieselových motorů, které patří prokázané lidské karcinogeny (Zdroj: IARC Press Release no. 213, 12.6.2012). Složky vylučované naftovými motory jsou převážně tvořené nanočásticemi, které mohou způsobovat rakovinu, ale i astma, chronická onemocnění dýchacích cest, infarkt, poruchy imunitního systému, kardiovaskulární, neurodegenerativní a další nemoci. Na rozdíl od větších částic, které se zachycují v horních cestách dýchacích, nemá proti nanočásticím lidský organismus účinné obranné mechanismy. Nanočástice pronikají hluboko do plicních sklípků, kde se jich až desítky procent zachycují. Odtud mohou pronikat buněčnou membránou, přes kterou větší částice neprojdou, do krevního oběhu a jsou roznášeny do dalších orgánů. Nanočástice navíc kvůli nízké váze vydrží ve vzduchu mnohem déle než částice o velikosti PM₁₀. Nejvíce jedovatých a karcinogenních látek se váže právě na jemnější nanočástice. Například polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU), se vážou spíše na částice o velmi malém průměru než na větší. A to dokonce na nanočástice o průměru od jednoho do sta nanometrů, které běžné přístroje vůbec nejsou schopné zachytit. Skutečný stav ovzduší v okolí dopravních tepen je tak podle vědců mnohem vážnější, než se jeví. Při tvorbě dopravních koncepcí a reálných opatření by tak podle Topinky měli politici a experti zohledňovat nejen kvantitu, ale i kvalitu částic, především však jejich zdravotní rizika. (Zdroj: V kolonách jsou emisní normy k ničemu, Česká pozice, Jan Charvát, 21.2.2013)</p> <p>Ve vyhlášce hlavního města Prahy č. 16/2010 z 16.11.2010 se uvádí: „V rámci územního plánu je nutno nastavit takové meze ro objemy nové dopravy, které umožní alespoň v návrhovém horizontu dosáhnout splnění cílových imisních limitů na celém území HMP s dostatečnou rezervou.“ Vyhláška dále vádí: „V silně imisně zatížených lokalitách je nutné důsledně omezovat umístování nových zdrojů emisí i nových cílů individuální dopravy a nepřipustit zvyšování míry využití.“ Tato politika hlavního města Prahy není dodržována, neboť jsou neustále vytvářeny nové zdroje či cíle pro automobilovou dopravu a imisní limity řady látek jsou na území hl. m. Prahy překračovány.</p>	<p><i>Nesouhlasíme s připomínkou.</i> <i>Hodnocení imisní zátěže benzo[a]pyrenem je standardně prováděno právě s cílem vyhodnotit působení celé skupiny PAU. Jedná se o látku, která dostatečným způsobem reprezentuje celou skupinu, a to i z důvodu nejvyšší míry karcinogenity právě této látky. Stejně tak při vyhodnocení zdravotních rizik se vychází z koncentrací benzo[a]pyrenu. Je třeba si však uvědomit, že vztahy pro kvantifikaci zdravotních účinků (i když vycházejí pouze z koncentrací benzo[a]pyrenu) v sobě zahrnují i kumulativní účinky dalších zástupců PAU. Zpracování zdravotních rizik tímto postupem je zcela v souladu s posledními trendy a stupněm poznání v této oblasti. I z vyjádření hygienických stanic k již dříve zpracovaným studiím vyplývá, že vyhodnocení na základě koncentrací benzo[a]pyrenu je dostatečné a není třeba ještě samostatně hodnotit celkovou sumu PAU.</i></p>
<p>372 Občanské sdružení Chodov</p>	<p>Centrum Opatov C/3. Na Jižním Městě se v roce 1971 plánovalo postavit 2 841 000 m² hrubé podlažní plochy (HPP). V roce 2012 již bylo postaveno 4 177 000 m² HPP. To je nárůst o 50 %. Návrh v roce 1971 předpokládal, že na 1 automobil bude připadat 3,5 obyvatele. V roce 2012 připadá na 1 automobil 1,9 obyvatele. Hustota zástavby a intenzivní provoz automobilů způsobují, že kapacita území je z hlediska limitů ŽP vyčerpána. Pokud by byl dodržen původní plán výstavby, pak by v podstatě nebyly problémy s parkováním a plněním limitů ŽP. Srovnání struktury hrubých podlažních ploch na Jižním Městě v letech 1971 a 2012 (v tisících m² HPP) (tabulka přílohou pdf.). Před rokem 1989 bylo uděláno politické rozhodnutí o upřednostnění bytové výstavby a nutnosti šetřit zemědělskou půdu. Důsledek byl zahuštění Jižního Města. Při srovnání plánu a skutečnosti je vidět, že oproti plánu jsou nižší jen tři položky, výroba, zdravotnictví a školství. V současné době není snad potřeba žádnou z těchto nižších položek zvyšovat. Nedostatek mateřských školek je způsoben převedením jejich objektů na jiné účely a pozdní reakce na nárůst dětí. Je vidět, že dostavba Jižního Města z hlediska druhu ploch pro jeho obyvatele není nutná. Samozřejmě developeri to vidí jinak. Na řadě míst jsou podle nich volné plochy, které přímo volají po co největší zástavbě, žádají přitom obvykle zvýšení koeficientů využití území na maximum. Zvláště je nutné postavit čtyři centra. Jedná se zejména o čtyři potenciálně rozvojová území na Hájích, Opatově, Roztylech a Na Jelenách. I když předchozí hustou výstavbou je území již přetíženo a mělo by se tam stavět jen minimálně. Obyvatelům se to nelíbí a jsou zásadně proti další brutální výstavbě. To vycitili i politici a tak před volbami slibují: „Více zeleně, méně developerů, budeme bránit dalšímu zahušťování.“ Po volbách je vše jinak. Na různých shromážděních jsou obyvatelé seznamováni s plánovanými záměry nové výstavby. Občané jsou ostře proti. V čele sedí zástupci developerů a zastupitelé, kteří podporují výstavbu. Vyskytne-li se mezi občany příznivec nové výstavby, tak se obvykle ukáže, že má vazby na developera nebo úřad městské části. Občané sepisují petice proti výstavbě, ale stále pokračuje snaha o zahušťování Jižního Města. Lze se ptát, pro koho jsou města? Pro jejich obyvatele, aby mohli bydlet v prostředí, kde jsou dodrženy limity ŽP, nebo developerů, kteří chtějí co postavit co největší objekty, aby měly co největší krátkodobé zisky. V Praze 11 jsou v různém stadiu schvalování projekty v celkovém rozsahu přes 700 000 m² HPP. Proto žádáme, aby místo „salámové metody“ posuzování jednotlivých záměrů byl zpracován regulační plán pro území Prahy 11. Pak rozhodnout, co se skutečně může postavit v jednotlivých lokalitách, aby přitom byly dodrženy zákonné limity ŽP. Nelze to nechat na návrzích jednotlivých developerů.</p>	<p><i>Připomínku bereme na vědomí.</i></p> <p><i>Platné ZÚR hl. m. Prahy vydané opatřením obecné povahy č. 8/2009 neřeší zmiňované konkrétní projekty na území Chodova, ani problematiku případných změn platného ÚP. hl. m. Prahy schváleného usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 9.9.1999 ve znění pozdějších předpisů. Obsah a podrobnost ZÚR je stanovena zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů, § 36 kde se v kromě jiného uvádí v odst. (3) Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územním plánům, regulačním plánům nebo navazujícím rozhodnutím. Připomínky k návrhům konkrétních změn ÚP, je třeba uplatnit v rámci projednávání těchto změn. Námitky týkající se konkrétních záměrů na Jižním Městě je třeba posuzovat ve vztahu k platnému ÚP hl.m.Prahy. Vliv jednotlivých záměrů na životní prostředí je předmětem posouzení EIA, kde je třeba detailně vyhodnotit jednotlivé aspekty ovlivňující stav životního prostředí v území. Připravované záměry by měly být se závěry EIA v souladu.</i></p> <p><i>V platných ZÚR hl. m. Prahy vydaných opatřením obecné povahy č. 8/2009 je v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce obsažen bod "f) vytvořit podmínky pro polycentrický rozvoj města a rozvíjet významná centra s podílem celoměstských funkcí - Dejvice, Nové Butovice, Palmovka, Opatov". V Aktualizaci č.1 se do uvedeného seznamu doplňuje o centrum Pankrác. Tato centra byla vybrána jako přirozená centra s již existujícími nebo s potřebou doplnit zařízeními veřejné správy, občanského vybavení, obchodu a služeb.</i></p> <p><i>Námitky požadující zrušení Vestecké spojky nebude vyhověno. Koridor Vestecké spojky je vymezen tak, aby neprocházel obytnou zástavbou. Od obytné zástavby je oddálen tak, aby bylo možné zástavbu od negativních vlivů zejména hluku z dopravy ochránit technickým řešením vlastní stavby komunikace. Vestecká spojka doplní komunikační systém území, umožní realizaci některých dopravních vztahů mimo obytnou zástavbu a vytvoří podmínky pro snížení intenzit automobilové dopravy, která dnes projíždí stávající obytnou zástavbou např. v Šeberově a Hrnčířích. Vlivem oddálení Pražského okruhu (SOKP) od jižního okraje Prahy dále do Středočeského kraje je žádoucí nabídnout mezi Pražským okruhem u Jesenice a dálnicí D1 u Průhonic nové komunikační propojení umožňující realizaci části vnější zdrojové a cílové dopravy směřující do jižního sektoru Prahy z jižní a jihozápadní části Středočeského kraje. Tyto vztahy by se měly realizovat v trase mimo obytnou zástavbu, což splňuje koridor Vestecké spojky vymezený v Aktualizaci č. 1 ZÚR.</i></p> <p><i>Velký vliv na velikost zatížení Vestecké spojky by měl rozvoj nové zástavby na mimopražském území, zejména na území Průhonic. Vestecká spojka však není příčinou problémů z negativních vlivů dopravy, příčinou problémů je zejména plánovaná zástavba mimo území hl. m. Prahy podél Vestecké spojky, která by byla na Vesteckou spojku dopravně napojena a vyvolávala by velký rozsah nové dopravy. Připomínky by tudíž měly směřovat na redukci rozvojových ploch, které jsou obsaženy např. v platném ÚP Průhonic.</i></p>

	<p>Absurdita situace vyplývá z následující tabulky. (tabulka přílohou pdf.) Na Opatově se předpokládá výstavba „Nový Opatov“ v rozsahu okolo 300 000 HPP s převahou administrativy, což je asi 10% těchto ploch v celé Praze. Dále Prahou 11 prochází dálnice D1, která významně zhoršuje ŽP ve svém okolí. Centrem Opatova prochází ulice Chilská, kde v současné projíždí 23 000 vozidel za den. Po plánované dostavbě to bude okolo 33 000 vozidel za den. Součástí centra pak bude rušná komunikace. Není řešeno v souladu platným územním plánem hl.m. Prahy s funkčními a prostorovými regulativy. Investor žádá o úpravu (navýšení) míry využití území a to o několik úrovní a záměr stavby je „výjimečně přípustný“, neboť zahrnuje 80% administrativy. Evidentně je na základě územního plánu podporován vznik nového zcela monofunkčního území, generujících brutální dopravní zátěž bez ohledu na obyvatelstvo stávající zástavby jak rodinných tak i panelových domů. Nejsou vytvářeny podmínky pro eliminaci významných zdrojů znečištění ovzduší nebo hluku limitujících rozvoj a využití území. Z hlediska současného stavu limitů ŽP je možné povolit výstavbu jen objektů, které jsou životně důležité pro dostavbu Prahy 11 a to maximálně v rozsahu několika desítek tisíc m2 HPP. Je nezbytně nutné zastavit plánování a výstavbu Exit D1 a Vestecká spojky, které budou sloužit jen k obsluze soukromých komerčních aktivit a budou nepřiměřeně zdravotně zatěžovat stávající obyvatele.</p>	
<p>372 Občanské sdružení Chodov</p>	<p>2. Tramvajové tangenta je podle výkresové část AZUR ukončena na Opatově na Praha 11, v místě komplikované křižovatky Opatovská - Chilská, a to včetně vyústění D1 na JM. K řešení křižovatky je velmi omezený prostor a to i bez tramvaje. Řešení koncového terminálu je třeba najít a dořešit již v rámci AZUR. Předmětná křižovatka je jí v současnosti přetížená nejen v dopravních špičkách. Celá tramvajová trasa je konstruována z důvodu údajné nedostatečné kapacity Metra. Ta nedostatečnost ovšem vyplývá z naprosto neuváženého povolování dalších a dalších staveb, převážně charakteru kancelářského a hromadného bydlení, na Jižním Městě a jeho bezprostředním okolí. Na úkor bytové a administrativní výstavby je třeba posílit výstavbu občanské vybavenosti, která na Jižním Městě stále citelně chybí. Je třeba doplnit síť automatického imisního monitoringu a řádnou stanici na území Jižního Města. Je nutné začít plnit povinnosti ukládané Vyhláškou č. 16/2006 hl.m. Prahy a přijímat opatření ke snižování zátěže obyvatel prachovými částicemi, oxidy dusíku ti PAU. Je nutné rovněž aktualizovat Vyhlášku č. 26/1999 hl. m. Prah a její požadavky na výpočty nároků na dopravu v klidu, které již neodpovídají současnosti. Žádáme o zabránění změn doplňkové funkce zeleně v rámci stabilizovaných území na funkci hlavní například v území s bytovou zástavbou. Hrozí zánik parků v rámci zastavitelných ploch, vymahatelná ochrana přes koeficienty zeleně v těchto územích chybí. Území, které slouží v území obdobně jako veřejná zeleň v rámci širšího území specifikovaného územním plánem, by mělo být vždy z pohledu územního plánu územím nezastavitelným. Důvodem je, aby byla vymahatelným způsobem chráněna i veřejná zeleň v měřítku pod rozlišením ploch územního plánu.</p>	<p><i>Připomínce nebude vyhověno. Text bereme na vědomí a uvádíme: Aktualizace č. 1 ZÚR vymezuje Východní tramvajovou tangentu koridorem v uvedeném rozsahu. To však neznamená, že prodloužení tramvajové trati na Jižní Město (v podobě Východní tramvajové tangenty) bude na Opatově ukončeno. V rámci připravované změny platného ÚP hl.m.Prahy se počítá ještě s dalším úsekem tramvajové trati z Opatova do ulice Opatovské a dále touto komunikací až na východní okraj Jižního Města, kde bude v prostoru stávajícího obratiště autobusů (u křižovatky Opatovská-Výstavní) ukončena tramvajovou smyčkou. Úsek tramvajové trati mezi Opatovem a východním koncem Jižního Města není v AZÚR koridorem vymezen z důvodu ponechání volnější možnosti řešit tento úsek nezávazně na AZÚR v podrobnější územně plánovací dokumentaci a také proto, že v úseku Opatov-Háje by již neměl charakter Východní tramvajové tangenty (v celoměstském kontextu), nýbrž by se jednalo o standardní tramvajovou trať obsluhující zástavbu Jižního Města. Je třeba zdůraznit, že v rámci AZÚR se nad rámec vymezených koridorů tramvajové dopravy počítá i s dalším rozšířením tramvajové sítě - viz Výrok AZÚR, oddíl 5.6.1, kde v úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se uvádí v bodě b) vymezení rozsah ostatní sítě tramvajové dopravy. Řešení koncových terminálů souvisí s celkovým uspořádáním výhledové tramvajové sítě, kterou AZÚR neřeší. Návrh celkového rozsahu tramvajové sítě včetně koncových "terminálů" nebo smyček je předmětem podrobnější územně plánovací dokumentace (územního plánu). Je třeba si uvědomit, že výkresy ZÚR (AZÚR) jsou v měřítku 1:100000. Komplexní řešení tramvajové dopravy v Praze v podrobnosti ZÚR (AZÚR) není možné.</i></p> <p><i>Křižovatka Opatovská-Chilská by byla v souvislosti s prodloužením tramvajové trati na Jižní Město přestavěna. Je pravdou, že tato křižovatka je dopravně přetížená, nicméně provoz tramvají v relaci Opatovská-Chilská by byl začleněn do upravené světelné signalizace této křižovatky a neměl by provozní situaci v křižovatce (po její úpravě) zhoršit.</i></p> <p><i>Úsek trasy C metra na území Jižního Města není dopravně přetížen, přetíženy jsou úseky trasy C metra v centru Prahy v dopravních špičkách. Výstavba administrativních ploch na Jižním Městě může být z řady důvodů diskutabilní, nicméně pro trasu C metra by tato skutečnost neměla být rozhodující hrozbou. Důvodem je skutečnost, že v ranní dopravní špičce je metro C přetíženo směrem do centra. V případě dojížděky na práci na Jižní Město by v ranní špičce docházelo buď k většímu přetížení opačného směru trasy metra C (z centra Prahy), kde v tomto směru jsou soupravy metra C méně vytíženy, nebo i ve směru do centra, avšak pouze v úseku metra C na Jižním Městě (zaměstnanci administrativy by zde vystupovali) kde soupravy ještě tolik vytíženy nejsou.</i></p> <p><i>Problematiku občanské vybavenosti, doplnění sítě imisního monitoringu a řádnou stanici na území Jižního Města ZÚR neřeší. Požadavky jsou mimo podrobnost ZÚR danou zákonem č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů.</i></p> <p><i>Ochrana stávajících ploch zeleně je v míře podrobnosti ZÚR ošetřena ve Výroku ZÚR v kapitole 2.4.2. Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel v bodě f) podporovat v kompaktním městě členění zástavby plošnými i liniovými prvky zeleně, chránit stávající zelené plochy a podporovat tvorbu nových. Ochrana konkrétních ploch v rámci stabilizovaných území je mimo podrobnost ZÚR. Definování koeficientů zeleně je rovněž mimo podrobnost ZÚR, v současné době jsou koeficienty minimálního podílu zeleně obsaženy v platném ÚP hl. m. Prahy. Obdobné připomínky je možné uplatnit při pořizování nového ÚP - Metropolitního plánu.</i></p>
<p>372 Občanské sdružení Chodov</p>	<p>Pokud i přes tyto námitky dojde ze strany samosprávy i státní správy MHMP k dalšímu povolování masivní zástavby, navyšování koeficientu, nepřipustného zahušťování a jiných zásadních příčin vedoucích k zásadnímu zhoršování životního prostředí, budeme toto považovat za úmyslný trestný čin obecního ohrožení a přijmeme patřičné právní kroky. Nenecháme zvlíci úředníků, nezodpovědných politiků a nenasytných developerů pomalu zabíjet sebe ani své potomky a ničit naše majetky.</p>	<p><i>Pořizovatel bere na vědomí. Je postupováno v souladu s platnými právními předpisy. Cílem ZÚR hl. m. Prahy i Aktualizace č. 1 je zajistit vyvážený rozvoj města s kvalitní dopravní a technickou infrastrukturou. AZÚR upřednostňuje využití transformačních území ve městě před novými zástavbami nezastavěných ploch, viz textová část Výroku, oddíl 2.2.2 Urbanistická koncepce a podkapitola 2.4 Ochrana kulturních, přírodních a civilizačních hodnot. Ve snaze zajistit trvale udržitelný rozvoj města je v oblasti dopravy kladen důraz na rozvoj a preferenci především kolejové hromadné dopravy (metro, tramvaj, železnice) před individuální automobilovou dopravou. Viz textová část Výroku, oddíl 2.2.3 Koncepce dopravní infrastruktury, podrobněji pak v kap. 5, která se týká dopravní infrastruktury.</i></p>
<p>134 OÚ Jenštejn</p>	<p>NÁMITKA Zásadní nesouhlas s vymezením Pražského okruhu (Silniční okruh kolem Prahy, dále jen „SOKP“) v bodě 5.1.2.1 Aktualizace či Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (dále jen „ZÚR“), kde je uvedeno: „Severovýchodní část vede východně od Satalic a Vínové, kde se stáčí na západ, prochází severně od Čakovic k jižnímu okraji Březiněvsí.“ 30. 10. 2013 (č.j. 50 A 12/2013) nabytí právní moci rozsudek Krajského soudu v Praze, který na základě žaloby podané Obcí Radonice proti Středočeskému kraji zrušil část opatření obecné povahy Zásady územního rozvoje Středočeského kraje schválené usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje dne 19.12.2011 (č. 4-20/2011/ZK), a to v části vymezující koridor pro veřejně prospěšnou stavbu D011 - silniční okruh kolem Prahy v úseku Březiněves (D8) - R(10) (+ Ix MÚK). Obec Jenštejn je přesvědčena, že by byla vymezením SOKP v úseku Březiněves (D8) - R(10) v ZÚR dotčena na svých právech, především na právu na samosprávu a na udržitelný rozvoj obce. V obci by po realizaci uvedeného úseku SOKP docházelo ke kumulaci a spolupůsobení vlivů, které mají negativní vliv na čistotu ovzduší a hlukovou situaci v území. Zdrojem těchto negativních vlivů jsou jak záměry již existující, tak záměr SOKP v uvedeném úseku zamýšlený do budoucna. K již existujícím záměrům patří zejména silnice</p>	<p><i>Námitce nebude vyhověno. Koridor Pražského okruhu (SOKP) na území hl. m. Prahy je v Aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy vymezen dle požadavku Zprávy o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4.11.2011, kde se v části F v kap. 5 uvádí: doplnit části Pražského okruhu(SOKP), které byly zrušeny rozsudky NSS ČR. Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy neřeší rozvoj obcí na území Středočeského kraje ale navrhovaný koridor Pražského okruhu byl během zpracování koordinován se Středočeským krajem a zejména se ZÚR Středočeského kraje schválenými usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje dne 19.12.2011 (č. 4-20/2011/ZK). K přiměřenosti vymezení koridoru uvádíme, že vymezením tohoto záměru v ZÚR je naplňována strategie hl. m. Prahy obsažená v platném Strategickém plánu hl. m. Prahy. Ten vyzývá cíle, jichž má být dosaženo, např. prosperující město, spolehlivě fungující město atd. Jedním ze způsobů, jak dojde k naplnění této strategie, je i rozvoj dopravní infrastruktury. Konkrétně pak v cíli I. 2 Řízení a redukce užívání automobilů je mezi vybranými aktivitami uveden Pražský okruh jako stavba sloužící k ochraně místních komunikací ve městě. Tento záměr stejně jako další rozvoj dopravní infrastruktury má z pohledu strategického plánu vést k udržitelnému rozvoji města ve všech třech pilířích. Z odůvodnění AZÚR a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj jsou zřejmé přínosy této stavby. Ty však nelze posuzovat pouze a jen z lokálního pohledu, ale především z pohledu města jako celku a navazující části Středočeského kraje. Význam i přínos stavby bude v rovině ekonomické, environmentální i sociální pro město a jako celek. Obdobný význam bude mít Pražský okruh i pro navazující část Středočeského kraje, který však byl řešen v ZÚR Středočeského kraje.</i></p>

Praha - Brandýs n. Labem - Stará Boleslav a silnice třetí třídy Praha - Jenštejn - Radonice. Dalším zdrojem prašnosti a hluku v území obce Jenštejn je letecký provoz na letišti Kbely a v menší míře i na letišti Ruzyně, u hluku jsou to rovněž průmyslové zdroje v Praze a okolí.

V případě realizace SOKP by se SOKP stal dominantním zdrojem imisí. Realizací SOKP by navíc došlo k celkovému navýšení dopravy v dané lokalitě, které se projeví významným nárůstem imisních příspěvků dopravy. Tyto závěry vyplývají z rozptylové studie.

V neposlední řadě by realizace SOKP zásadním způsobem ovlivnila kvalitu zázemí obce, které Jenštejn v okolní krajině má. Kulturní krajina v okolí obce je trvalou součástí kulturních hodnot i samotné obce. Krajina zejména v této části je doposud v souladu s historickým stavem v zásadě nezastavěná. Je protkaná historickými cestami, jsou v ní původní krajinné prvky a je dochovaným dokladem hodnotné kulturní krajiny. Tyto hodnoty krajiny na okraji Prahy mají rekreační potenciál i pro samotné hlavní město. V Zadání Metropolitního plánu v kapitole VII. A. 4. je uvedeno: „Krajina za městem má významný rekreační potenciál, který bude v územním plánu mj. posílen vymezením pásu nezastavěného území proměnlivé šířky, při obvodu správního území Prahy (v rámci širších vztahů musí být přesahy do sousedních území Středočeského kraje koordinovány), s požadavkem na maximální možnou rozumnou míru souvislého průběhu.“ Obec se domnívá, že i z tohoto důvodu je třeba hodnotnou kulturní krajinu na samém okraji hlavního města a v místě navrhované trasy SOKP chránit a zvážit a prověřit i jiné umístění SOKP.

Obec Jenštejn navrhuje prověření tzv. regionální varianty umístění SOKP, ve které na úrovni obce je okruh veden k hodnotám krajiny mnohem citlivěji.

Obec Jenštejn má také za to, že silniční okruh kolem Prahy v napadeném úseku Březiněves (D8) – R10 je v rozporu s článkem 23 Politiky územního rozvoje ČR (PÚR). Trasa vedení koridoru se příliš přibližuje obytné zástavbě, když vzdálenost koridoru SOKP od nejbližší obytné zástavby v obci Jenštejn se přitom blíží pouhým cca 200 metrům. Plánovat novou komunikaci do tak těsné blízkosti příbytků obyvatel obce Jenštejn je nepřijatelné a nelze to považovat za souladné s republikovými cíli definovanými v PÚR.

Na základě výše uvedených argumentů, zejména s ohledem na rozsudek Krajského soudu v Praze (č.j. 50 A 12/2013), navrhujeme vyjmutí silničního okruhu kolem Prahy v úseku Březiněves (D8) - R(10) (+ Ix MÚK) z Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy.

Významné stavby dopravní infrastruktury se z podstaty věci vždy dotýkají zájmů mnoha občanů, protože se jedná o územně rozsáhlé stavby se zpravidla rozsáhlými efekty. Z tohoto pohledu je při vážení lokálních dopadů a celospolečenských přínosů na pomyslné misce vah zcela upřednostněn zájem Prahy i Středočeského kraje jako celku. Ale i lokální dopady na území hl. m. Prahy jsou v ZÚR řešeny, a proto jsou v příslušných kapitolách stanoveny podmínky pro následná rozhodování o změnách v území, které je mají v určité míře zmiřňovat. Podmínky pro rozvoj na území Středočeského kraje jsou řešeny v ZÚR Středočeského kraje. Jakkoliv se z lokálního pohledu jeví logické odmítnutí realizace nové dopravní infrastruktury z titulu ovlivnění standardů životních podmínek několika obcí na území Středočeského kraje či několika městských částí na území Hl.m. Prahy, pak z celospolečenského měřítká jde o neudržitelný postup, který by vedl v podstatě k paralyzaci rozvoje a naplňování cílů hl. m. Prahy i Středočeského kraje.

Navržený koridor Pražského okruhu (SOKP) včetně citované severovýchodní části, je v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008 čl. (99) a není v rozporu s článkem (23). V PÚR ČR 2008 v grafické části ve schéma č. 5 - Doprava silniční je potvrzen stávající úsek Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi na pražském území a dokonce je vyjádřen nikoliv jako koridor, ale jako jedna z položek v legendě zahrnutých pod "stav". Na uvedený stávající úsek Pražského okruhu (SOKP) se napojují v PÚR ČR 2008 vymezené koridory navazujících úseků SOKP (ve schéma č. 5 označené SOP). V Politice územního rozvoje ČR je v úvodní části ve článku 8 uvedeno: „Politika územního rozvoje ČR vymezuje oblasti, osy, koridory a plochy s ohledem na prokázané potřeby rozvoje území státu, které odůvodňují v souladu s § 5 stavebního zákona zásah do působnosti orgánů krajů a obcí v záležitostech týkajících se jejich územního rozvoje, a jestliže je důvodné pro tyto oblasti, osy, koridory a plochy stanovit kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v nich.“ Jinak řečeno Česká republika si prostřednictvím svého nejvyššího exekutivního sboru (Vlády ČR) v PÚR ČR 2008 vymezila národní priority rozvoje (zde konkrétně v dopravní síti) a zcela logicky po krajích požaduje, aby na nižší úrovni Evropské unie, jejímž členem je i náš stát. Hl. m. Praha nemůže stejně jako ostatní kraje nad rámec své působnosti odmítnout plnění úkolů a závazků učiněných na vyšší úrovni. Naopak, musí aktivně tyto úkoly řešit tak, aby tyto byly naplněny, ale ještě vlastní řešení bylo co nejvhodnější. S ohledem na míru zastavění území metropolitní oblasti a území hlavního města je otázka společenské dohody na přijatelném kompromisu, který však zpravidla znamená přípustnou vyšší lokální zátěž. Jak PÚR ČR 2008 deklaruje, jde o prokázané potřeby rozvoje státu, se kterými ZÚR hl. m. Prahy adekvátně pracuje. Způsob provedení opatření je tedy ústavně legitimní (odkazem na dělbu moci a její úrovně) a opřen o zákonné cíle (zakotvení PÚR ve struktuře nástrojů územního plánování). Navržený koridor je vymezený v souladu s ÚP hl. m. Prahy schváleným usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 9.9.1999 ve znění pozdějších změn.

Popis a vymezení koridoru Pražského okruhu (SOKP) včetně popisu dříve prověřovaných variant je podrobně popsán v Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR hl.m. Prahy v pododdlílu 5.1.2.1.

Netýká se projednávané dokumentace.

Hl.m. Praha v průběhu pořizování koordinovala Aktualizaci č. 1 ZUR hl.m. Prahy se Středočeským krajem, který SOKP v dané trase podporuje. Podpora navrženého koridoru je vyjádřena i na webových stránkách Krajského úřadu Středočeského kraje, kde se uvádí, že dne 30.10.2013 byla podána, proti rozsudku Krajského soudu v Praze, kasační stížnost. Je třeba uvést, že důvody rozsudku nebyly věcné, ale formální. Příslušný rozsudek nekonstatoval nepřijatelnost navrženého řešení, ale nedostatečnou formu. Vzhledem k tomu, že rozsudek nepředjímá další možnosti, není relevantním podkladem, který by v AZUR navrhované řešení koridoru Pražského okruhu vyloučil.

K námitce, že by byla obec Jenštejn vymezením SOKP v úseku Březiněves (D8) - R(10) v ZÚR hl. m. Praha dotčena na svých právech, především na právu na samosprávu a na udržitelný rozvoj obce sdělujeme:

- Koridor Pražského okruhu (SOKP) byl v Aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy vymezen v souladu se ZÚR Středočeského kraje vydanými usnesením zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19.12.2011, které nabyly účinnosti dne 22. 2. 2012. Aktualizace ZÚR hl.m. Prahy však nenavrhuje umístění koridoru SOKP na území obce Jenštejn.

- Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy řeší problematiku Pražského okruhu (SOKP) na území Prahy v podrobnosti odpovídající tomuto typu územně plánovací dokumentace v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) v platném znění, § 36 a s vyhl. č. 500/2006 Sb. v platném znění § 6, včetně příloh č. 4 a č. 5 této vyhlášky. Ve výroku Aktualizace č.1 ZÚR hl.m. Prahy, v pododdlílu 5.1.2.1., v Podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území se uvádí mimo jiné v bodu e)"řešení severovýchodní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v rovinaté krajině s důrazem na ochranu stávající zástavby před negativními vlivy dopravy a vhodné začlenění do území, zejména založením pásů zeleně s přihlednutím k územně technickým a prostorovým podmínkám...." Obdobné požadavky by bylo možné uplatnit i na části koridoru vymezeného na území Středočeského kraje.

-Součástí VVURÚ je vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů na území Prahy uvedené v přílohách č. 7 a č. 8. Součástí příl. č. 8 je Výkres A - Hodnocení kumulativních a synergických vlivů, Nadlimitně zasažená území hlukem a imisemi. Tento výkres se zabývá pouze územím hl. m. Prahy, ale i tak lze z něho odvodit, že na území Prahy navazující na Jenštejn, nejsou kromě koridoru SOKP a okrajového zasažení hlukem od letiště Praha-Kbely zjištěné další zdroje hluku a imisí, které by zasáhly území Radonic. Z výkresu není zřejmé, z čeho Obec Jenštejn odvozuje, že vliv provozu letiště Praha/Ruzyně je zdrojem prašnosti a hluku na jejím území. K daným závěrům, které jsou vyvozovány z uvedené rozptylové studie, není možno se objektivně vyjádřit, protože není uvedeno, o jako rozptylovou studii se jedná.

Podkladem pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů jsou: přílohy č. 1 Akustická studie, č. 2 Rozptylová studie a č. 3 Hodnocení zdravotních rizik. Všechny přílohy se zabývají územím hl.m. Prahy. Součástí VVURÚ je dále příl. č. 6 Návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory v ZÚR hl. m. Prahy. Pro koridor Pražský okruh (SOKP), úsek Březiněves - Horní Počernice, vymezený jako VPS č. Z/500/DK jsou uvedeny podmínky a opatření v navazujících podrobnějších ÚPD, se kterými je třeba počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů. Ač jsou tyto podmínky stanovené na úseky koridoru na území hl. m. Prahy, lze z nich odvodit i obdobné podmínky pro navazující úseky na území Středočeského kraje.

- Vyhodnocení kumulativních vlivů na území Středočeského kraje je úkolem VVURÚ ZÚR Středočeského kraje, nikoliv Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy.

- Dle nálezů NSS č. j. 1A07/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 odst.(421)samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší v určité oblasti, posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení, nikoli tedy v úrovni ZÚR. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřijatelné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZUR se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hladinami hluku.

- Obdobnou připomínku/námitku, že by byly vymezením SOKP na svém území dotčeny na svých právech, především na právu na samosprávu a na udržitelný rozvoj obce, mohou uplatnit další obce v případě návrhu jiných koridorů SOKP na území Středočeského kraje a to včetně tzv.

		<p>varianty regionální.</p> <p>K citovanému Zadání nového ÚP hl. m. Prahy - Metropolitního plánu sdělujeme, že koridor Pražského okruhu (SOKP) by v jakékoliv trase, navržené v dané oblasti, musel projít příměstskou krajinou se srovnatelnými kulturními hodnotami. Jeho umístění do krajiny neznamená, že by se krajina jinak stala zastavitelnou. Stanovení kompenzačních zmírňujících případně negativní vlivy je mimo podrobnost a územní vymezení Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy.</p> <p>Vyhodnocení vlivu na krajinu na území hl. m. Prahy je řešeno ve VVURÚ, a to konkrétně na stranách č. 92 - 94. K dalšímu sledování je zde doporučeno základní řešení SOKP, tedy mezi Vínou a Jenštejnem.</p> <p>Vyhodnocení vlivů na krajinu na území Středočeského kraje je úkolem VVURÚ ZUR Středočeského kraje.</p> <p>K prověření regionální varianty uvádíme: Hl. m. Praha není oprávněno prověřovat varianty na území Středočeského kraje. Regionální varianta SOKP nevyužívá již zprovozněný úsek okruhu u Počernic a Běchovic na pražském území, uvedený jako "stav" v PÚR 2008 ve schéma č. 5 a není proto s PÚR 2008 v souladu. Jediná reálná trasa SOKP na pražském území je trasa, která je součástí ÚP hl. m. Prahy schváleného usnesením ZHMP č. 10/07 ze dne 9.9.1999 a veškerý rozvoj území se této trase od nabytí účinnosti ÚP v r.2000 přizpůsobuje. Jde o dlouhodobě chráněnou trasu a dlouhodobě předvídatelnou a očekávanou skutečnost.</p> <p>V připomínkách některých městských částí ke Zprávě o uplatňování ZÚR hl.m. Prahy byl uplatněn požadavek na posouzení a vyhodnocení tzv. regionální varianty SOKP. Tento podnět byl v průběhu prací na Aktualizaci č.1 ZÚR prověřován s využitím podkladu, který byl uplatněn jako příloha těchto připomínek. SOKP by měl plnit ve vztahu k Praze více funkcí - převádět tranzitní dopravu, rozvádět vnější zdrojovou a cílovou dopravu a umožnit realizaci některých vnitroměstských vztahů mezi okrajovými částmi města.</p> <p>Oddálení okruhu od okraje Prahy na území Středočeského kraje, by vedlo k nežádoucímu vyššímu zatížení Městského okruhu uvnitř hlavního města, který je z velké části navržen v tunelových úsecích s omezenou kapacitou, přetížení dalších komunikací v silně urbanizovaném území ve vnitřní části Prahy, vyvolalo by potřebu řešit další komunikační propojení s mostem přes Vltavu pro vnitroměstské vztahy individuální automobilové dopravy v oblasti Podbaba-Sedlec-Bohnice, které je však v širších souvislostech problematické.</p> <p>K čl.23 PÚR ČR 2008: Vymezený koridor Pražského okruhu (SOKP) dle Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m Prahy vytváří předpoklady pro lepší dostupnost území na dopravní infrastrukturu nadmístního významu v blízkosti hlavního města.</p> <p>V Aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy vymezený koridor Pražského okruhu (SOKP) má oproti tzv. regionální variantě Pražského okruhu (SOKP) ve Středočeském kraji prosazované některými městskými částmi hl. m. Prahy a některými obcemi ve Středočeském kraji větší předpoklady zachovat prostupnost krajiny a rovněž menší rozsah fragmentace krajiny v důsledku skutečnosti, že jeho trasa je o mnoho kilometrů kratší, má i bude mít další tunelové úseky, úseky na mostech, atd. Aktualizace č.1 ZUR hl. m. Prahy nenavrhuje detailní technické a prostorové řešení Pražského okruhu (SOKP)vymezuje pro tuto stavbu pouze koridor, není proto možné dovozovat vytváření úzkých hrdel na síti.</p> <p>Koridor Pražského okruhu (SOKP) je navržen tak, aby byl v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení. Obce sousedící s hl. m. Prahou ani městské části ve vnějším okrajovém pásmu hl. m. Prahy nejsou hlavní centra osídlení.</p> <p>Jak již bylo uvedeno, Krajský úřad Středočeského kraje podal 30.10.2013, proti rozsudku Krajského soudu v Praze, kasační stížnost, což lze považovat za projevenou vůli k obhajobě navrženého koridoru. Opět je třeba uvést, že důvody rozsudku nebyly věcné, ale formální. Příslušný rozsudek nekonstatoval nepřípustnost navrženého řešení, ale nedostatečnou formu. Vzhledem k tomu, že rozsudek nepředjímá další možnosti, není relevantním podkladem, který by v AZUR navrhované řešení koridoru Pražského okruhu vyloučil.</p>
<p>133 OÚ Podolanka</p>	<p>NÁMITKA Obec Podolanka nesouhlasí s vedením silničního okruhu v úseku Březiněves - R10. Svoje stanovisko opíráme o Akustickou studii vlivu dopravy na obytnou zástavbu obcí Podolanka a Jenštejn, zpracovanou v roce 2010 na základě naší objednávky firmou Delta final s.r.o. Studie konstatuje, že naměřené a vypočtené hodnoty v několika posuzovaných bodech nevyhovují Nařízení vlády č. 148/2006 a navržená trasa Pražského okruhu výrazně navýší hladinu hluku v posuzovaném území.</p>	<p>Námítka nebude vyhověno.</p> <p>Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy zpracovaná dle Zprávy o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4. 11.2011 neřeší problematiku obcí na území Středočeského kraje. To přísluší Zásadám územního rozvoje Středočeského kraje, schváleným usnesením zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19.12.2011.</p> <p>Koridor Pražského okruhu (SOKP) na území Středočeského kraje byl posouzen v rámci VVURÚ návrhu ZÚR Středočeského kraje. Koridor Pražského okruhu (SOKP) je v Aktualizaci Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008. V PÚR ČR 2008 v grafické části ve schéma č. 5 - Doprava silniční je potvrzen stávající úsek Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi na pražském území a dokonce je vyjádřen nikoliv jako koridor, ale jako jedna z položek v legendě zahrnutých pod "stav". Na uvedený stávající úsek Pražského okruhu (SOKP) se v PÚR ČR 2008 napojují vymezené koridory navazujících úseků Pražského okruhu (SOKP) ve schéma č. 5 Silniční doprava označené jako SOKP).</p> <p>Dle nálezu NSS č. j. 1Ao7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 odst.(421, 551)samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší v určité oblasti, posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení, nikoli tedy v úrovni ZÚR.Dle výše citovaného nálezu NSS č. j. 1Ao7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 odst.(551) Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hladinami hluku.</p> <p>Zpracovateli VVURÚ není známa citovaná Akustická studie. Zpracovatel VVURÚ tedy nemůže posoudit relevantnost informací, které jsou ve vyjádření uváděny. Podatel vyjádření zároveň neuvádí, zda byl překročen hygienický limit pro stacionární zdroje nebo z dopravy. Nejsou zde uvedeny informace, v jakých bodech trasa koridoru nevyhovuje Nařízení vlády č. 148/2006.</p>
<p>135 OÚ Radonice</p>	<p>NÁMITKA Ve vymezení Pražského okruhu (Silniční okruh kolem Prahy, dále jen „SOKP“) v bodě 5.1.2.1 Aktualizace č.1 ZÚR HMP je uvedeno: „Severovýchodní část vede východně od Satalic a Vínou, kde se stáčí na západ, prochází severně od Čakovic k jižnímu okraji Březiněvsí.“ S takovýmto vymezením Obec Radonice zásadně nesouhlasí.</p>	<p>Námítka nebude vyhověno.</p> <p>Koridor Pražského okruhu (SOKP) na území hl. m. Prahy je v Aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy vymezen dle požadavku Zprávy o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4.11.2011, kde se v části F v kap. 5 uvádí: doplnit části Pražského okruhu(SOKP), které byly zrušeny rozsudky NSS ČR. Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy neřeší rozvoj obcí na území Středočeského kraje ale navrhovaný koridor Pražského okruhu byl během zpracování koordinován se Středočeským krajem a zejména se ZÚR Středočeského kraje schválenými usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje dne 19.12.2011 (č. 4-20/2011/ZK).</p> <p>K přiměřenosti vymezení koridoru uvádíme, že vymezením tohoto záměru v ZÚR je naplňována strategie hl. m. Prahy obsažená v platném Strategickém plánu hl. m. Prahy. Ten vytyčuje cíle, jichž má být dosaženo, např. prosperující město, spolehlivě fungující město atd. Jedním ze způsobů, jak dojde k naplnění této strategie, je i rozvoj dopravní infrastruktury. Konkrétně pak v cíli I. 2 Řízení a redukce užívání automobilů je mezi vybranými aktivitami uveden Pražský okruh jako stavba sloužící k ochraně místních komunikací ve městě. Tento záměr stejně jako další rozvoj dopravní infrastruktury má z pohledu strategického plánu vést k udržitelnému rozvoji města ve všech třech pilířích. Z odůvodnění AZÚR a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj jsou zřejmé přínosy této stavby. Ty však nelze posuzovat pouze a jen z lokálního pohledu, ale především z pohledu města jako celku a navazující části Středočeského kraje. Význam i přínos stavby bude v rovině ekonomické, environmentální i sociální pro město a jako celek. Obdobný význam bude mít Pražský okruh i pro navazující část Středočeského kraje, který</p>

		<p>však byl řešen v ZÚR Středočeského kraje.</p> <p>Významné stavby dopravní infrastruktury se z podstaty věci vždy dotýkají zájmů mnoha občanů, protože se jedná o územně rozsáhlé stavby se zpravidla rozsáhlými efekty. Z tohoto pohledu je při vážení lokálních dopadů a celospolečenských přínosů na pomyslné míře vah zcela upřednostněn zájem Prahy i Středočeského kraje jako celku. Ale i lokální dopady na území hl. m. Prahy jsou v ZÚR řešeny, a proto jsou v příslušných kapitolách stanoveny podmínky pro následná rozhodování o změnách v území, které je mají v určité míře zmiřňovat. Podmínky pro rozvoj na území Středočeského kraje jsou řešeny v ZÚR Středočeského kraje. Jakkoliv se z lokálního pohledu jeví logické odmítní realizace nové dopravní infrastruktury z titulu ovlivnění standardů životních podmínek několika obcí na území Středočeského kraje či několika městských částí na území Hl.m. Prahy, pak z celospolečenského měřítka jde o neudržitelný postup, který by vedl v podstatě k paralyzaci rozvoje a naplňování cílů hl. m. Prahy i Středočeského kraje.</p> <p>V Politice územního rozvoje ČR je v úvodní části ve článku 8 uvedeno: „Politika územního rozvoje ČR vymezuje oblasti, osy, koridory a plochy s ohledem na prokázané potřeby rozvoje území státu, které odůvodňují v souladu s § 5 stavebního zákona zásah do působnosti orgánů krajů a obcí v záležitostech týkajících se jejich územního rozvoje, a jestliže je důvodné pro tyto oblasti, osy, koridory a plochy stanovit kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v nich.“ Jinak řečeno Česká republika si prostřednictvím svého nejvyššího exekutivního sboru (Vlády ČR) v PÚR ČR 2008 vymezila národní priority rozvoje (zde konkrétně v dopravní síti) a zcela logicky po krajích požaduje, aby na nižší úrovni nástrojů územního plánování toto zohlednily a respektovaly dle principu subsidiarity. Prostřednictvím MMR pak koordinuje návaznost a souvislost plnění úkolů v ní vymezených vedoucích k naplnění národních priorit. Současně jsou přitom zohledněny závazky přijaté v rámci Evropské unie, jejímž členem je i náš stát. Hl. m. Praha nemůže stejně jako ostatní kraje nad rámec své působnosti odmítat plnění úkolů a závazků učiněných na vyšší úrovni. Naopak, musí aktivně tyto úkoly řešit tak, aby tyto byly naplněny, ale ještě vlastní řešení bylo co nejvhodnější. S ohledem na míru zastavění území metropolitní oblasti a území hlavního města je otázka společenské dohody na přijatelném kompromisu, který však zpravidla znamená přípustnou vyšší lokální zátěž. Jak PÚR ČR 2008 deklaruje, jde o prokázané potřeby rozvoje státu, se kterými ZÚR hl. m. Prahy adekvátně pracuje. Způsob provedení opatření je tedy ústavně legitimní (odkazem na dělbu moci a její úrovně) a opřen o zákonné cíle (zakotvení PÚR ve struktuře nástrojů územního plánování). Navržený koridor je vymezený v souladu s ÚP hl. m. Prahy schváleným usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 9.9.1999 ve znění pozdějších změn. Popis a vymezeného koridoru Pražského okruhu (SOKP) včetně popisu dříve prověřovaných variant je podrobně popsán v Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR hl.m. Prahy v pododdílu 5.1.2.1.</p> <p>Navržený koridor Pražského okruhu (SOKP) včetně citované severovýchodní části, je v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008 čl. (99) a není v rozporu s článkem (23). V PÚR ČR 2008 v grafické části ve schéma č. 5 - Doprava silniční je potvrzen stávající úsek Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi na pražském území a dokonce je vyjádřen nikoliv jako koridor, ale jako jedna z položek v legendě zahrnutých pod "stav". Na uvedený stávající úsek Pražského okruhu (SOKP) se napojují v PÚR ČR 2008 vymezené koridory navazujících úseků SOKP (ve schéma č. 5 označené SOP).</p>
<p>135 OÚ Radonice</p>	<p>30. 10. 2013 (č.j. 50 A 12/2013) nabyl právní moci rozsudek Krajského soudu v Praze, který na základě žaloby podané Obcí Radonice proti Středočeskému kraji zrušil část opatření obecné povahy – ZÚR Středočeského kraje schválené usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje dne 19. 12. 2011 (č. 4-20/2011/ZK), a to v části vymezující koridor pro veřejně prospěšnou stavbu D011 – silniční okruh kolem Prahy v úseku Březiněves (D8) – R(10) (+ 1x MÚK).</p>	<p>Pořízovatel bere na vědomí.</p> <p>Netýká se projednávané dokumentace.</p> <p>Hl.m. Praha v průběhu pořízování koordinovala Aktualizaci č. 1 ZUR hl.m. Prahy se Středočeským krajem, který SOKP v dané trase podporuje. Podpora navrženého koridoru je vyjádřena i na webových stránkách Krajského úřadu Středočeského kraje, kde se uvádí, že dne 30.10.2013 byla podána, proti rozsudku Krajského soudu v Praze, kasační stížnost. Je třeba uvést, že důvody rozsudku nebyly věcné, ale formální. Příslušný rozsudek nekonstatoval nepřipustnost navrženého řešení, ale nedostatečnou formu. Vzhledem k tomu, že rozsudek nepředjímá další možnosti, není relevantním podkladem, který by v AZUR navrhované řešení koridoru Pražského okruhu vyloučil.</p>
<p>135 OÚ Radonice</p>	<p>Obec Radonice je přesvědčena, že by byla vymezením SOKP v úseku Březiněves (D8) - R(10) v ZÚR dotčena na svých právech, především na právu na samosprávu a na udržitelný rozvoj obce. V obci by po realizaci SOKP v úseku Březiněves (D8) - R(10) docházelo ke kumulaci a spolupůsobení vlivů, které mají negativní vliv na čistotu ovzduší a hlukovou situaci v území. Zdrojem těchto negativních vlivů jsou jak záměry již existující, tak záměr SOKP v úseku Březiněves (D8) - R(10) zamýšlený do budoucna. K již existujícím záměrům patří zejména silnice pro motorová vozidla Praha - Mladá Boleslav a dále rovněž silnice třetí třídy Horní Počernice - Radonice a silnice Vínoř - Radonice. Dalším zdrojem prašnosti a hluku v území obce Radonice je letecký provoz na letišti Kbely a v menší míře i na letišti Ruzyně, u hluku jsou to rovněž průmyslové zdroje v Praze a okolí. Do území, ve kterém již nyní dochází k překračování hygienických hlukových limitů, je tedy ZÚR umožněno umístit záměr, který sám o sobě přispěje k dalšímu navýšení hlukové zátěže.</p>	<p>Bereme na vědomí.</p> <p>- Koridor Pražského okruhu (SOKP) byl v Aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy vymezen v souladu se ZÚR Středočeského kraje vydanými usnesením zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19.12.2011, které nabyly účinnosti dne 22. 2. 2012. Aktualizace ZÚR hl. m. Prahy však nenavrhuje umístění koridoru SOKP na území obce Radonice.</p> <p>- Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy řeší problematiku Pražského okruhu (SOKP) v podrobnosti odpovídají tomuto typu územně plánovací dokumentace v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů, § 36 a s vyhláškou č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů § 6, včetně příloh č. 4 a č. 5 této vyhlášky. Ve výroku Aktualizace č.1 ZÚR hl. m. Prahy, v pododdílu 5.1.2.1 v Podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území se uvádí v kromě jiného v bodu "e) řešení severovýchodní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v rovinaté krajině s důrazem na ochranu stávající zástavby před negativními vlivy dopravy a vhodné začlenění do území, zejména založením pásů zeleně s přihlédnutím k územně technickým a prostorovým podmínkám.... " Obdobné podmínky by bylo možné uplatnit i částí koridorů vymezených na území Středočeského kraje.</p> <p>- Součástí VVURÚ Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy je i vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů na území hl. m. Prahy uvedené v přílohách č. 7 a č. 8. Součástí přílohy č. 8 je Výkres A - Hodnocení kumulativních a synergických vlivů, Nadlimitně zasažená území hlukem a imisemi. Tento výkres se zabývá pouze územím hl. m. Prahy, ale i tak lze z něho odvodit, že na území hl. m. Prahy, které navazuje na obec Radonice, nejsou kromě navrženého koridoru Pražského okruhu (SOKP) a okrajového zasažení hlukem v denní době od letiště Praha-Kbely zjištěné další zdroje hluku a imisí, které by zasáhly území Radonic. Z uvedeného výkresu není zřejmé, z čeho Obec Radonice odvozuje, že vliv provozu letiště Praha/Ruzyně je zdrojem prašnosti a hluku na jejím území. Podkladem pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů jsou: příloha č. 1 Akustická studie, příloha č. 2 Rozptylová studie a příloha č. 3 Hodnocení zdravotních rizik. Všechny přílohy se zabývají územím hl. m. Prahy. Součástí VVURÚ je dále příl. č. 6 Návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory v ZÚR hl. m. Prahy. Pro koridor Pražský okruh (SOKP), úsek Březiněves - Horní Počernice, vymezený jako VPS č. Z/500/DK jsou uvedeny podmínky a opatření v navazujících podrobnějších ÚPD, se kterými je třeba počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů. Ač jsou tyto podmínky stanovené na úseky koridoru na území hl. m. Prahy, lze z nich odvodit i obdobné podmínky pro navazující úseky na území Středočeského kraje. Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území ve Středočeském kraji je úkolem ZÚR Středočeského kraje, nikoliv Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy.</p> <p>Koridor SOKP v úseku Březiněves - R10 (konkrétně stavba č. 520) byla na území Středočeského kraje, kde se obec Radonice nachází, vyhodnocena v rámci VVURÚ ZÚR Středočeského kraje, a to jako stavba dopravní infrastruktury D011. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo rovněž provedeno. Z vyhodnocení vyplynuly pro danou stavbu další podmínky pro navazující ÚPD a posouzení vlivů na ŽP, kterým je třeba věnovat pozornost: Minimalizovat vlivy na kvalitu obytného prostředí; Navrhnout účinná protihluková opatření; Zajistit migrační propustnost území v místě křížení silničního tělesa s regionálním biokoridorem; Minimalizovat zábory ZPF. Záměr nebyl z hlediska vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění projednán. Oznamení EIA bylo předloženo v roce 2001; projednávání dokumentace EIA však bylo pozastaveno až do rozhodnutí o definitivním umístění trasy staveb 518 a 519. Dle aktuálních informací (ŘSD, Sdružení pro výstavbu silničního okruhu kolem Prahy) byla v roce 2010 dokončena nová studie této stavby jako podklad pro územní řízení a definitivní stabilizaci trasy v územních plánech. Součástí tohoto návrhu je i řada protihlukových opatření pro ochranu okolních obcí. Tato studie</p>

		<p>byla i podkladem pro AS VVURÚ ZÚR hl. m. Prahy (Podklad 35 AS - Silniční okruh kolem Prahy stavba 520 „Březiněves – Satalice“, Technická studie, prosinec 2010, Pragoprojekt a. s.). Součástí této studie je i předběžné hodnocení vlivů na AS, kdy pro ochranu obce Radonice a dodržení limitu 60/50 dB (den/noc) byla navržena pasivní protihluková opatření - konkrétně 6 m vysoké protihlukové stěny s doporučením dalšího prověření v navazujících stupních projektové dokumentace.</p> <p>- Dle rozhodnutí NSS č. j. 1Ao7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 odst. (421) samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší v určité oblasti, posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení, nikoli tedy v úrovni ZÚR. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZUR se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hladinami hluku.</p> <p>- Obdobnou připomínku, že by byly vymezením SOKP na svém území dotčeny na svých právech, především na právu na samosprávu a na udržitelný rozvoj obce, mohou uplatnit další obce v případě návrhu jiných koridorů SOKP na území Středočeského kraje a to včetně tzv. varianty regionální.</p>
<p>135 OÚ Radonice</p>	<p>Z výsledků Akustické studie – Vliv dopravy na obytnou zástavbu obce Radonice, vypracované společností Delta final, s. r. o., dne 10. 5. 2010 (dále rovněž jako „akustická studie“) vyplývá, že hladina akustického tlaku z dopravy a stacionárních zdrojů přesahovala v roce 2010 hygienický limit hluku pro denní dobu v osmi z posuzovaných míst a hygienický limit hluku pro noční dobu v desíti z posuzovaných míst na území obce Radonice. Hygienický limit byl překročen pro denní dobu až o 6 dB a pro noční dobu až o 7,2 dB. Z akustické studie dále vyplývá, že plánovaný silniční okruh kolem Prahy by navýšil svým provozem v roce 2015 hladinu akustického tlaku v nejbližší obytné zástavbě v obci Radonice o 17,6 dB ve dne a o 23,3 dB v noci.</p>	<p>Dle nálezu NSS č. j. 1Ao7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 odst.(421, 551) samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší v určité oblasti, posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení, nikoli tedy v úrovni ZÚR. Dle výše citovaného nálezu NSS č. j. 1Ao7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 odst.(551) Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hladinami hluku.</p> <p>Zpracovatelé není známa citovaná Akustická studie. Zpracovatelé tedy nemohou posoudit relevantnost informací, které jsou ve vyjádření uváděny. Podatel vyjádření uvádí, že hladiny akustického tlaku byly počítány jak z dopravy, tak stacionárních zdrojů hluku. Není konkrétně uvedeno, jaké komunikace a stacionární zdroje byly hodnoceny, ani jaký zdroj byl dominantním zdrojem hluku. Podatel vyjádření zároveň neuvádí, zda byl překročen hygienický limit pro stacionární zdroje nebo z dopravy. Oba zdroje hluku mají rozdílné hygienické limity. Je možné, že v bodech výpočtu/měření hluku došlo k překročení hygienického limitu právě pro stacionární zdroj a ne pro hluk z dopravy. Stacionární zdroje je možné konkrétními protihlukovými opatřeními ztlumit tak, aby k překračování hygienického limitu nedocházelo. Pokud byl v roce 2010 překročen hygienický limit hluku pro dopravu, pak opět není specifikováno, co je dominantním zdrojem hluku - zda místní komunikace nebo R10 nebo jiná komunikace. Pro každou třídu komunikací platí různé limity. Obavy z překračování hladin akustického tlaku A u nejbližší obytné zástavby v obci a uváděné navýšení hluku vlivem SOKP v obci Radonice opět nelze vzhledem k neznalosti Akustické studie přezkoumat. Nejsou zde uvedeny informace, jakým způsobem byl koridor SOKP do území umístěn a zda byla ve vyhodnocení zohledněna protihluková opatření.</p> <p>Zpracovatel VVURÚ měl jako podklad pro své vyhodnocení k dispozici aktuální technickou studii pro stavbu č. 520 SOKP (Podklad 35 AS - Silniční okruh kolem Prahy stavba 520 „Březiněves – Satalice“, Technická studie, prosinec 2010, Pragoprojekt a. s.). Součástí této studie je i předběžné hodnocení vlivů na AS, kdy pro ochranu obce Radonice a dodržení limitu 60/50 dB (den/noc) byla navržena pasivní protihluková opatření - konkrétně 6 m vysoké protihlukové stěny s doporučením dalšího prověření v navazujících stupních projektové dokumentace.</p> <p>Stavba č. 520 SOKP bude posouzena dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění a dále bude pro tuto stavbu zpracována projektová dokumentace pro DÚR a DSP. V těchto navazujících dokumentacích bude podrobně vyhodnocen i vliv na akustickou situaci a navržena taková protihluková opatření, aby umístěvaná stavba byla v souladu s platnou legislativou.</p>
<p>135 OÚ Radonice</p>	<p>Dominantním dopravním zdrojem imisí v obci Radonice je silnice pro motorová vozidla Praha - Mladá Boleslav. V případě realizace SOKP by se SOKP stal spolu s uvedenou silnicí pro motorová vozidla dominantním zdrojem maximálních i průměrných ročních imisí sledovaných imisí. Realizací SOKP by došlo k celkovému navýšení dopravy v dané lokalitě, které se projeví významným nárůstem imisních příspěvků dopravy. Tyto závěry vyplývají z rozptylové studie.</p>	<p>V RS, která je přílohou č. 2 VVURÚ je hodnoceno území hl. m. Prahy, přesto lze z výkresů RS odvodit i možné zatížení území Radonic, které se nacházejí ihned za hranicemi hl.m. Prahy.</p> <p>Z výkresů je patrný nárůst imisního zatížení území v důsledku umístění koridoru SOKP, konkrétně stavby č. 520 ve srovnání s Variantou 0. Mimo nejbližší okolí této komunikace, a to opět pouze v některých částech, zejména v místech navržených MÚK, však nedochází k překračování imisních limitů krátkodobých i dlouhodobých koncentrací sledovaných polutantů (nebo povoleného počtu překročení). K překračování imisních limitů daných platnou legislativou tedy na území obce Radonice rovněž docházet nebude, a to i s ohledem na navržená opatření pro zmírnění případných dopadů na znečištění ovzduší, která obsahují i řadu opatření ke snížení emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy a počítají např. i s výsadbou protiprašné zeleně podél komunikací.</p> <p>Dle rozhodnutí NSS č. j. 1Ao7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 odst.(421, 551) samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší v určité oblasti, posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení, nikoli tedy v úrovni ZÚR. Dle výše citovaného nálezu NSS č. j. 1Ao7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 odst.(551) Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZUR se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hladinami hluku.</p>
<p>135 OÚ Radonice</p>	<p>Obec Radonice má také za to, že silniční okruh kolem Prahy v napadeném úseku Březiněves (D8) – R10 je v rozporu s článkem 23 Politiky územního rozvoje ČR (PÚR). Dle obce Radonice se trasa vedení koridoru příliš přibližuje obytné zástavbě, když prochází obcí Radonice. Vzdálenost koridoru SOKP od nejbližší obytné zástavby v obci Radonice je přitom pouhých cca 200 metrů. Plánovat novou komunikaci do tak těsné blízkosti příbytků obyvatel obce Radonice je dle obce Radonice nepřipustné a nelze to považovat za souladné s republikovými cíli definovanými v PÚR.</p>	<p>Nesouhlasíme s námitkou.</p> <p>Koridor Pražského okruhu (SOKP) je navržen v souladu se Zprávou o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválenou usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4. 1. 2011, kde se v části F, kap. 5 kromě jiného uvádí: doplnit části Pražského okruhu (SOKP), které byly zrušeny rozsudky NSS ČR.</p> <p>K přiměřenosti vymezení koridoru uvádíme, že vymezením tohoto záměru v ZÚR je naplňována strategie hl. m. Prahy obsažená v platném Strategickém plánu hl. m. Prahy. Ten vytyčuje cíle, jichž má být dosaženo, např. prosperující město, spolehlivě fungující město atd. Jedním ze způsobů, jak dojde k naplnění této strategie je i rozvoj dopravní infrastruktury. Konkrétně pak v cíli I.2 Řízení a redukce užívání automobilů je mezi vybranými aktivitami uveden Pražský okruh jako stavba sloužící k ochraně místních komunikací ve městě. Tento záměr stejně jako další rozvoj dopravní infrastruktury má z pohledu strategického plánu vést k udržitelnému rozvoji města ve všech třech pilířích. Z odůvodnění AZÚR a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj jsou zřejmé přínosy této stavby. Ty však nelze posuzovat pouze a jen z lokálního pohledu, ale především z pohledu města jako celku a navazující části Středočeského kraje. Význam i přínos stavby bude v rovině ekonomické, environmentální i sociální pro město a jako celek (viz také dále). Obdobný význam bude mít Pražský okruh i pro navazující část Středočeského kraje, který však byl řešen v ZÚR Středočeského kraje.</p> <p>Významné stavby dopravní infrastruktury se z podstaty věci vždy dotýkají zájmů mnoha občanů, protože se jedná o územně rozsáhlé stavby se zpravidla rozsáhlými efekty. Z tohoto pohledu je při vážení lokálních dopadů a celospolečenských přínosů na pomyslné míse vah zcela</p>

		<p>upřednostněn zájem Prahy i Středočeského kraje jako celku. Ale i lokální dopady na území hl. m. Prahy jsou v ZÚR řešeny a proto jsou v příslušných kapitolách stanoveny podmínky pro následná rozhodování o změnách v území, které je mají v určité míře zmírňovat. Podmínky pro rozvoj na území Středočeského kraje jsou řešeny v ZÚR Středočeského kraje. Jakkoliv se z lokálního pohledu jeví logické odmítání realizace nové dopravní infrastruktury z titulu ovlivnění standardů životních podmínek jedné obce na území Středočeského kraje, pak z celospolečenského měřítká jde o neudržitelný postup, který by vedl v podstatě k paralyzaci rozvoje a naplňování cílů hl. m. Prahy i Středočeského kraje.</p> <p>ZÚR hl. m. Prahy se snaží řešit disproporci mezi požadavky na kvalitní životní prostředí a faktem, že značná část obyvatel Prahy žije trvale v oblastech s překročenými limity znečištění ovzduší a zatížení hlukem, a to převážně z dopravy. Realizace Pražského okruhu (SOKP) může přinést lokální zhoršení kvality ovzduší a lokální zvýšení hlukové zátěže, ale jak vyplývá z částí D, E a F Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území ZÚR hl. m. Prahy dokončení Pražského okruhu (SOKP) by mělo omezit počet krizových situací v dopravě na stávající dopravní síti zejména v centrální části města, ke kterým zde dochází každodenně a které vyvolávají zvýšené emise hluku a vzdušných polutantů. Realizaci by mělo dojít k omezení současného trendu, kdy dochází k rozšiřování území zasažených kongescemi na komunikační síti v důsledku automobilového zatížení a omezené kapacity systému (sníží výskyt kongescí a jejich trvání). Okruh také vytvoří odlehčením centrální části města podmínky pro rehabilitaci některých uličních prostorů a zlepšení podmínek pro pohyb a pobyt ve veřejném prostranství. K tomu však dojde pouze tehdy, bude-li okruh situován v dostatečně atraktivní poloze vůči jádrovému městu. Pro snížení hlukové a imisní zátěže zejména centrální části města bude mít z hlediska dopravní infrastruktury zásadní význam omezení vjezdu těžkých automobilů do části města, avšak nezbytnou podmínkou je dobudování Pražského okruhu (SOKP).</p> <p>Ke čl. 23 PÚR ČR 2008 uvádíme. Vymezený koridor Pražského okruhu (SOKP) dle Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy vytváří předpoklady pro lepší dostupnost území na dopravní infrastrukturu nadmístního významu v blízkosti hlavního města. V Aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy vymezený koridor Pražského okruhu (SOKP) má oproti tzv. regionální variantě Pražského okruhu (SOKP) ve Středočeském kraji prosazované některými městskými částmi hl. m. Prahy a některými obcemi ve Středočeském kraji větší předpoklady zachovat prostupnost krajiny a rovněž menší rozsah fragmentace krajiny v důsledku skutečností, že jeho trasa je o mnoho kilometrů kratší, má i bude mít další tunelové úseky, úseky na mostech, atd. Aktualizace č. 1 ZUR hl. m. Prahy nenavrhuje detailní technické a prostorové řešení Pražského okruhu (SOKP) vymezuje pro tuto stavbu pouze koridor, není proto možné dovozovat vytváření úzkých hrdel na síti. Koridor Pražského okruhu (SOKP) je navržen tak, aby byl v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení. Obce sousedící s hl. m. Prahou ani městské části ve vnějším okrajovém pásmu hl. m. Prahy nejsou hlavní centra osídlení. S ohledem na měřítko zpracování ZÚR a jejich VVURÚ nejsou v této úrovni územně plánovacích dokumentací navrhována detailní ochranná opatření, která zabezpečí v případě realizace záměru splnění příslušných legislativních požadavků na kvalitu prostředí. Soulad s PUR potvrzuje i nadřízený orgán. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR ve svém stanovisku k návrhu 1. Aktualizace ZUR HMP, ze dne 22.7.2013, neshledalo nedostatky z hledisek stanovených v § 37 odst. 9 zákona č. 183/2006 Sb., (stavební zákon). V odůvodnění stanoviska se přímo uvádí: V oddíle II.d - Posouzení souladu návrhu 1. A ZÚR s PÚR: „V rámci zákonem stanoveného posouzení ministerstvo shledalo, že v poskytnutém návrhu 1. A ZÚR: bod 1: Jsou zohledněny republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území, stanovené v čl. 14 až 32 PÚR – podrobné vyhodnocení jednotlivých republikových priorit pořizovatel připravuje pro veřejné jednání v dílu A textové části Odůvodnění</p>
135 OÚ Radonice	Na základě výše uvedených argumentů, zejména s ohledem na rozsudek Krajského soudu v Praze (č.j. 50 A 12/2013) , navrhuje obec Radonice vyjmutí silničního okruhu kolem Prahy v úseku Březiněves (D8) – R(10) (+ 1x MÚK) z Aktualizace č.1 ZÚR hl.m Prahy.	Námítka nebude vyhověno. Viz výše uvedené zdůvodnění k jednotlivým argumentům. Jak již bylo uvedeno, Krajský úřad Středočeského kraje podal 30.10.2013, proti rozsudku Krajského soudu v Praze, kasační stížnost, což lze považovat za projevenou vůli k obhajobě navrženého koridoru. Opět je třeba uvést, že důvody rozsudku nebyly věcné, ale formální. Příslušný rozsudek nekonstatoval nepřipustnost navrženého řešení, ale nedostatečnou formu. Vzhledem k tomu, že rozsudek nepředjímá další možnosti, není relevantním podkladem, který by v AZUR navrhované řešení koridoru Pražského okruhu vyloučil.
382 Rezek David Ing.	NÁMITKY 1. K bodu 257 navrhovaného výroku AZUR, pododdíl 5.1.2.1 Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) Nesouhlasíme s vymezením koridoru pro „SOKP“ a související stavby (např. přivaděče a MÚK). S ohledem na zásadní negativní dopady během výstavby a provozu tohoto záměru na obyvatele i na další rozvoj území požadujeme vypustit koridor pro uvedený úsek SOKP z návrhu AZUR, z textové i výkresové části. Požadujeme řádně posoudit a projednat možnost variantního řešení trasy SOKP v souladu s doporučením vyplývajícím z vyhodnocení vlivů na životní prostředí a z vyhodnocení Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schválené vládou ČR 13. 11. 2013.	Nejedná se o námítku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínka nebude vyhověno. Koridor Pražského okruhu (SOKP) je vymezen v souladu se Zprávou o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválenou usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4.11.2011, kde se v části F, v kap. 5 jmenovitě uvádí: doplnit části Pražského okruhu (SOKP), které byly zrušeny rozsudky NSS ČR. Ve zprávě není obsažen požadavek, aby v aktualizaci č.1 byla řešena variantní trasa Pražského okruhu (SOKP). Hl.m.Praha není oprávněno řešit trasy dopravních koridorů na území jiného kraje, tj. v daném případě na území Středočeského kraje. V aktualizaci č.1 ZÚR navržený koridor Pražského okruhu (SOKP) je koordinován se Středočeským krajem. Důvody pro vymezení koridoru Pražského okruhu (SOKP) jsou podrobně popsány v Odůvodnění Aktualizace č.1 ZÚR hl.m.Prahy, v pododdílu 5.1.2.1 Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy). Koridor je vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008, bod (131) a s vymezením ve schéma č. 5 - Doprava silniční. Důvody pro vymezení koridoru Pražského okruhu (SOKP) jsou podrobně popsány v Odůvodnění Aktualizace č.1 ZÚR hl.m.Prahy, v pododdílu 5.1.2.1 Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy). Zde jsou krom jiného vysvětleny souvislosti na uvedené stanovisko EIA na stavby 518, 519 SOKP z 30.4. 2002 č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. a také je zde připomenuto vyjádření Ministerstva životního prostředí č.j.676b/OPVI/04 ze dne 6.8.2004, kde se potvrdilo, že předložená dokumentace pro územní rozhodnutí na stavbu severozápadní části Pražského okruhu (SOKP) není se stanoviskem MŽP EIA v rozporu. K souvisejícím stavbám (přivaděče a MUK) uvádíme: V ZÚR hl. m. Prahy jsou vymezeny pouze ty koridory pro silniční dopravu, které jsou součástí tzv. nadřazeného komunikačního systému hl. m. Prahy, tedy celoměstsky významné komunikace. Výběr byl stanoven s ohledem na zvolené měřítko ZÚR a tomu odpovídající zobrazitelnost jeví a přehlednost dokumentace v pražských podmínkách a s ohledem na značnou hustotu komunikační sítě nižšího významu přesahující hranice městských částí, jejíž rozsah odpovídá metropolitnímu území s relativně malou plošnou výměrou v porovnání s ostatními kraji ČR. Uvedený výběr je plně v duchu stavebního zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, zejména dle změny č. 350/2012 Sb., kde je v § 2, odst. 1, písm. h) upřesněn pojem nadmístního významu pro území hl. m. Prahy. V ZÚR hl. m. Prahy jsou tedy vymezeny komunikace mající strategický význam jak pro hl. m. Prahu jako celek, tak i v kontextu nadregionálním a národním. Nad rámec tohoto výběru byly v aktualizaci č. 1 vymezeny některé komunikace mimo nadřazený komunikační systém, z důvodů vyplývajících ze soudních rozhodnutí NSS ČR (přivaděče) a z důvodů koordinace řešení se sousedními navazujícími ZÚR Středočeského kraje (Vestecská spojka). Komunikační síť uvnitř Pražského okruhu (SOKP) se nevymezuje, neboť toto překračuje podrobnost ZÚR určenou zákonem č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů § 6, kde s uvádí v bodu (2) Výkresy, které jsou součástí grafické části ZÚR, se vydávají v měř. 1:100 000. Výkresy obsahují jevy zobrazitelné v daném měřítku a s ohledem na množství komunikací na relativně malém území by vytvořilo nesrozumitelnou a nečitelnou dokumentaci, jejíž smysl by byl nulový.

		<p>Proto byl v případě ZÚR hl. m. Prahy stanoven výše popsán hierarchický postup i s ohledem na fakt, že pro stejný rozsah území se požítuje územní plán v podrobnějším měřítku. Nebylo by smysluplné a účelné, aby navazující územně plánovací dokumentace měla totožný obsah s nadřazenou, nehledě na generování velkého množství procesních postupů.</p> <p>Strategický význam Pražského okruhu (SOKP) potvrdila vláda ČR, která svým usnesením ze dne 19.9.2007 uložila ministrům dopravy a životního prostředí ustanovit skupinu odborníků ve složení zástupců jmenovaných Ministerstvem dopravy ČR a Ministerstvem životního prostředí ČR. Tato skupina odborníků dospěla výraznou většinou na svém zasedání dne 2.9.2008 mimo jiné k závěru doporučit k realizaci variantu silničního okruhu kolem Prahy v trase jižního vedení (označení „J“), tj. v trase koridoru obsaženého v AZÚR. Ze záznamu ze zasedání skupiny je patrné, že šlo o výrazně většinový názor této mezirezortní skupiny odborníků, která potvrdila výsledky porovnávání variant řešení a aktuálnost sledované varianty severozápadní části okruhu v trase dle platného ÚP hl.m.Prahy a ÚP VÚC Pražského regionu.</p> <p>V připomínkách některých městských částí ke zprávě o uplatňování ZÚR byl uplatněn požadavek na posouzení a vyhodnocení tzv. regionální varianty Pražského okruhu (SOKP). Tento podnět byl v průběhu prací na aktualizaci č.1 ZÚR prověřován s využitím podkladu, který byl uplatněn jako příloha připomínek měst.částí. Tato varianta koridoru však není v souladu s PÚR ČR 2008, vzhledem k tomu, že nevyužívá stávající úsek okruhu Běchovice-Horní Počernice, který je v PÚR ČR 2008 vymezen ve schéma č. 5 - Doprava silniční jako "stav". ZÚR hl.m.Prahy jsou navrženy invariálně, pro potřeby VVURÚ AZÚR byl však Pražský okruh (SOKP) posuzován variantně. Trasa SOKP vedená územím Středočeského kraje je ve Vyhodnocení označena jako "Aktivní varianta - variantní řešení". Shrnutí vyhodnocení dílčích variant je v kapitole A.7.Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů. Podrobnost posouzení variant odpovídá podrobnosti zpracování ZÚR a dostupných podkladů.</p> <p>Dopravní sektorová strategie 2. fáze byla schválena vládou 13.11.2013, tedy v době, když již probíhalo řízení o Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy dle § 39 zákona č. 183/2006 Sb. stavební zákon. Schválená strategie reaguje na požítování Aktualizace č.1 ZÚR HMP(viz str. 286). Dopravní sektorová strategie 2. fáze též uvádí, že tzv. regionální varianta je alternativní nestabilizovaný záměr, který není vymezen v územně plánovacích dokumentacích obcí Středočeského kraje. Dále také upozorňujeme, že z připomínek a stanovisek ke společnému ani k veřejnému projednání Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy nevyplýval od MD ČR (požítovatel Dopravní sektorové strategie 2. fáze) požítovatel na prověření možné regionální varianty.</p>
<p>382 Rezek David Ing.</p>	<p>2. K bodu 259 navrhovaného výroku AZUR, pododdíl 5.1.2.1 Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) Požadujeme s ohledem na nesouhlas s vymezením koridoru SOKP vypustit z podmíněk pro následné rozhodování a z úkolů pro podrobnější UPD části textu vztahující se k úsekům SOKP v úseku Březiněves - Satalice.</p>	<p>Nejedná se o námítku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínce nebude vyhověno. Navržený koridor Pražského okruhu (SOKP) včetně úseku Březiněves-Satalice, je v Aktualizaci Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy je vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008. V PÚR ČR 2008 v grafické části ve schéma č. 5 - Doprava silniční je potvrzen stávající úsek Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi na pražském území a dokonce je vyjádřen nikoliv jako koridor, ale jako jedna z položek v legendě zahrnutých pod "stav". Na uvedený stávající úsek Pražského okruhu (SOKP) se napojují v PÚR ČR 2008 vymezené koridory navazujících úseků SOKP (ve schéma č. 5 označené SOP). Tzv. Regionální varianta Pražského okruhu (SOKP), která je uvažovaná na území Středočeského kraje, nevyužívá uvedený již zprovozněný úsek okruhu u Počernic a Běchovic na pražském území a není proto s PÚR ČR 2008 v souladu. V aktualizaci č.1 ZÚR navržený koridor Pražského okruhu (SOKP) je koordinován se Středočeským krajem. V Odůvodnění AZÚR, kap.5.1.2.1 je navržený koridor Pražského okruhu (SOKP) je podrobně odůvodněn. Žádná jiná (ani regionální) varianta trasy Pražského okruhu (SOKP) není obsažena v žádném ÚP obcí ve Středočeském kraji, ani v krajské ÚPD, tj. není obsažena v ZÚR Středočeského kraje vydaných usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č.4-20/2011ZK ze dne 19.11.2011. Jediná reálná trasa okruhu (SOKP) na pražském území je trasa, která je součástí platného ÚP hl. m. Prahy a veškerý rozvoj území se této trase od roku 2000, (nabytí účinnosti ÚP hl. m. Prahy schváleného usnesením ZHP č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999) přizpůsobuje. Jde o dlouhodobě chráněnou trasu a dlouhodobě předvídatelnou a očekávanou skutečnost.</p> <p>Pražský okruh by měl plnit ve vztahu k hl.m.Praze více funkcí - převádět tranzitní dopravu, rozvádět vnější zdrojovou a cílovou dopravu a umožnit realizaci některých vnitroměstských vztahů mezi okrajovými částmi města. Oddálení okruhu dále od okraje Prahy na území Středočeského kraje, by vedlo k nežádoucímu vyššímu zatížení Městského okruhu uvnitř hlavního města, který je z velké části navržen v tunelech, přetížení dalších komunikací v silně urbanizovaném území ve vnitřní části Prahy, vyvolalo by potřebu řešit další most přes Vltavu pro vnitroměstské vztahy individuální automobilové dopravy v oblasti Podbaba-Sedlec-Bohnice, který je však v širších souvislostech nereálný (důvody - viz Odůvodnění Aktualizace č.1 ZUR hl.m.Prahy, pododdíl 5.1.2.1) apod.</p>
<p>382 Rezek David Ing.</p>	<p>3. Připomínka k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj Negativní dopady současného umístění záměru SOKP nebyly řádně vyhodnoceny. Požadujeme proto ve vztahu k navrhovaným záměrům trasy SOKP přepracovat a doplnit Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) tak, aby před rozhodnutím o konečné podobě těchto strategických záměrů byly správně a na základě objektivních podkladů a potřeb vyhodnoceny všechny varianty obou záměrů. Konstatujeme, že s ohledem na jiné varianty řešení dopravy nebyla řádně odůvodněna nezbytnost záměrů umístovat tak, jak je uvedeno v návrhu AZUR, nesouhlasíme s provedením VVURU a proto odmítáme uplatnění závěrů z této dokumentace v AZUR.</p>	<p>Připomínce nebude vyhověno. Zpracovatel VVURÚ odmítá tvrzení, že by jeho vyhodnocení bylo založeno na nedostatečných a nesprávných podkladech. Dané tvrzení není nikterak podloženo. Podkladem VVURÚ byly odborné studie, které tvoří Přílohy 1 až 8 VVURÚ, především Akustická studie, Rozptylová studie, Hodnocení zdravotních rizik, Hodnocení NATURA 2000. Hodnocení bylo často provedeno ve větší podrobnosti, než ukládá podrobnost ZÚR. Vstupními daty pro výpočet akustického zatížení a znečištění ovzduší byly mimo jiné kartogramy intenzit dopravy a údaje o leteckém provozu od jednotlivých provozovatelů letišť. Dalšími vstupy pro rozptylovou studii byly informace o stacionárních zdrojích znečištění ovzduší. Posouzení variant není dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění obligatorní. ZÚR byly ve VVURÚ hodnoceny invariálně, ve variantě byl řešen koridor SOKP, tzv. "Aktivní varianta - variantní řešení". Shrnutí vyhodnocení dílčích variant je obsaženo v kapitole A.7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů. Podrobnost posouzení variant odpovídá podrobnosti zpracování ZÚR a dostupných podkladů. Na základě závěrů hodnocení byla zpracovatelem VVURÚ doporučena varianta: Aktivní varianta - Základní řešení ZÚR hl. m. Prahy. VVURÚ bylo vypracováno v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., v platném znění a zákonem č. 100/2001 Sb., v platném znění.</p> <p>Současné působení obou záměrů bylo tedy pro fázi provozu ve VVURÚ provedeno, viz VVURÚ příloha č. 7 Hodnocení kumulativních a synergických vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy. Hodnocení stavební činnosti těchto záměrů a případné jejich synergie a kumulace je mimo podrobnost ZÚR, resp. územně-plánovací dokumentace. Bývá řešeno nejdříve v EIA, často až v DÚR a DSP. Vhodnou organizací stavebních prací lze docílit splnění hygienických limitů v území v této fázi.</p> <p>K požítovaným variantám uvádíme: Ve zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválené usnesením ZHP č.10/77 ze dne 4.11.2011 není obsažen požítovatel, aby v aktualizaci č.1 byl řešen variantně rozvoj Letiště Praha/Ruzyně a variantní koridor Pražského okruhu (SOKP), naopak je zde v části F, kap.5 doslovně uvedeno: "doplnit části Pražského okruhu (SOKP), které byly zrušeny rozsudky NSS ČR". Hl.m.Praha není oprávněno řešit varianty letecké dopravy ani trasy dopravních koridorů na území jiného kraje, tj. v daném případě na území Středočeského kraje. V aktualizaci č.1 ZÚR navržený koridor Pražského okruhu (SOKP) je koordinován se Středočeským krajem. V</p>

		<p>Odůvodnění AZÚR, kap.5.1.2.1 je navržený koridor Pražského okruhu (SOKP) je podrobně odůvodněn. V PÚR ČR 2008, schválené usnesením vlády České republiky č.929 ze dne 20.7.2009, je nezpochybnitelně potvrzen stávající úsek Pražského okruhu (SOKP) na východě území hl.města mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi jako součást Pražského okruhu (SOKP)- viz PÚR ČR 2008, schéma č. 5 - Doprava silniční. Na uvedený stávající úsek Pražského okruhu (SOKP) se napojují v PÚR ČR 2008 vymezené koridory navazujících úseků SOKP (ve schématu č. 5 označené SOP). Regionální varianta Pražského okruhu (SOKP) nevyužívá uvedený úsek okruhu u Počernic a Běchovic včetně na něj navazujících koridorů (je vedena na území Středočeského kraje) není proto s PÚR ČR 2008 v souladu. Žádná jiná (ani regionální) varianta trasy Pražského okruhu (SOKP) není obsažena v žádném ÚP obcí ve Středočeském kraji, ani v krajské ÚPD, tj. není obsažena v ZÚR Středočeského kraje vydaných usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č.4-20/2011ZK ze dne 19.11.2011. Jediná reálná trasa okruhu (SOKP) na pražském území je trasa, která je součástí ÚP hl. m. Prahy schváleného usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 9.9.1999 a veškerý rozvoj území se této trase od roku 2000, přizpůsobuje. Jde o dlouhodobě chráněnou trasu a dlouhodobě předvídatelnou a očekávanou skutečnost.</p> <p>V připomínkách některých městských částí ke zprávě o uplatňování ZÚR byl uplatněn požadavek na posouzení a vyhodnocení tzv. regionální varianty Pražského okruhu (SOKP). Tento podnět byl v průběhu prací na aktualizaci č.1 ZÚR prověřován s využitím podkladu, který byl přílohou připomínek městských částí. ZÚR hl.m.Prahy jsou navrženy invariantně, pro potřeby VVURÚ AZÚR byl však Pražský okruh (SOKP) posuzován variantně. Trasa Pražského okruhu (SOKP) vedená územím Středočeského kraje je ve Vyhodnocení označena jako "Aktivní varianta - variantní řešení". Shrnutí vyhodnocení dílčích variant je v kapitole A.7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů. Podrobnost posouzení variant odpovídá podrobnosti zpracování ZÚR a dostupných podkladů.</p> <p>Oddálení okruhu dále od Prahy by vedlo k nežádoucímu vyššímu zatížení Městského okruhu uvnitř hl.města, který je z velké části v tunelech a je kapacitně limitován, přetížení dalších komunikací v silně urbanizovaném území ve vnitřní části Prahy, vyvolalo by potřebu řešit další komunikační propojení s mostem přes Vltavu pro vnitroměstské vztahy individuální automobilové dopravy v oblasti Podbaba-Sedlec-Bohnice, které je v širších souvislostech problematické z hlediska dopadů do území atd.</p> <p>Podrobně odůvodnění rozvoje letiště, včetně jeho historie a srovnání je obsaženo v Odůvodnění AZÚR v kapitole 5.3.(Letecká doprava). Kromě jiného se zde uvádí, že v zájmu zvýšení bezpečnosti a kapacity provozu letiště, udržení jeho pozice v konkurenčním prostředí v rámci rozvíjející se infrastruktury letišť v Evropě se sleduje částečná přestavba jeho dráhového systému zahrnující navrženou novou paralelní RWY 06R/24L.</p> <p>V PÚR ČR 2008, schválené usnesením vlády České republiky č.929 ze dne 20.7.2009 je obdobný požadavek obsažen v bodu (131) L1, kde důvodem vymezení je uvedeno zvýšení kapacity tohoto mezinárodního letiště. V tomto bodu se nepožaduje variantní řešení.</p>
<p>382 Rezek David Ing.</p>	<p>Území vymezené připomínkami: zejména Čakovice, Miškovice, Třeboradice, jakož i Praha 6, Praha 8, Březiněves, Dolní Chabry, Dáblice, Nebušice, Přední Kopanina, Suchdol, Březiněves, Čakovice, Vínof, Satalice, Praha 20, Běchovice, Dubeč, Kolovraty, Královice, Nedvězí, Praha 22, Klánovice, Praha 21</p> <p>Odůvodnění připomínek:</p> <p>1) Chybné vymezení plochy - nevymezení přivaděčů k mimoúrovňovým křižovatkám Textová ani grafická část AZUR blíže nevymezuje přivaděče na jednotlivé MUK na SOKP 520, přestože se bez pochyby jedná o koridory celoměstského významu a u mnoha jiných přivaděčů tak činí (např. přivaděč Čimický a Rybářka k Silničnímu okruhu kolem Prahy). ZUR přitom musí v souladu s § 36 odst.1 stavebního zákona řešit vymezení plocha koridorů nadmístního významu. Odpovídající definice je pak obsažena v § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona (citace paragrafu). Přivaděče na SOKP jsou zcela jistě plochou celoměstského významu a jako takové měly být i předmětem podrobného vymezení a vyhodnocení. Význam přivaděčů nemůže být omežován striktně ve vztahu k území, na kterém se bude taková stavba nacházet. Je zřejmé, že význam těchto dopravních staveb zpravidla přesahuje pouhé zajištění dopravní obslužnosti území konkrétní městské části, na němž se má taková stavba nacházet a má přinejmenším celoměstský význam. Aktualizace ZÚR proto musí obsahovat vymezení ploch a koridorů pro ty dopravní stavby, jejichž význam v souladu s § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona ovlivní území více obcí.</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou.</p> <p>V ZÚR hl. m. Prahy jsou vymezeny pouze ty koridory pro silniční dopravu, které jsou součástí tzv. nadřazeného komunikačního systému hl. m. Prahy, tedy celoměstsky významné komunikace. Výběr byl stanoven s ohledem na zvolené měřítko ZÚR a tomu odpovídající zobrazitelnost jeví a přehlednost dokumentace v pražských podmínkách a s ohledem na značnou hustotu komunikační sítě nižšího významu přesahující hranice městských částí, jejíž rozsah odpovídá metropolitnímu území s relativně malou plošnou výměrou v porovnání s ostatními kraji ČR. Uvedený výběr je plně v duchu stavebního zákona č. 183/2006 Sb., zejména dle změny č. 350/2012 Sb., kde je v § 2, odst. 1, písm. h) upřesněn pojem nadmístního významu pro území hl. m. Prahy. V ZÚR hl. m. Prahy jsou tedy vymezeny komunikace mající strategický význam jak pro hl. m. Prahu jako celek, tak i v kontextu nadregionálním a národním. Nad rámec tohoto výběru byly v aktualizaci č. 1 vymezeny některé komunikace mimo nadřazený komunikační systém, z důvodů vyplývajících ze soudních rozhodnutí NSS ČR (přivaděče) a z důvodů koordinace řešení se sousedními navazujícími ZÚR Středočeského kraje (Vestecská spojka). Komunikační síť uvnitř Pražského okruhu (SOKP) se nevymezuje, neboť toto překračuje podrobnost ZÚR určenou zákonem č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, § 6, kde s uvádí v bodu (2) Výkresy, které jsou součástí grafické části ZÚR, se vydávají v měř. 1:100 000. Výkresy obsahují jevy zobrazitelné v daném měřítku a s ohledem na množství komunikací na relativně malém území by vytvořilo nesrozumitelnou a nečitelnou dokumentaci, jejíž smysl by byl nulový. Proto byl v případě ZÚR hl. m. Prahy stanoven výše popsán hierarchický postup i s ohledem na fakt, že pro stejný rozsah území se pořizuje územní plán v podrobnějším měřítku. Nebylo by smysluplné a účelné, aby navazující územně plánovací dokumentace měla totožný obsah s nadřazenou, nehledě na generování velkého množství procesních postupů.</p>
<p>382 Rezek David Ing.</p>	<p>2) Invariantní posuzování 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 zásad územního rozvoje. Bez posouzení jednotlivých variant není přitom možné určit, že záměr je vymezen právě nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle. Posuzování variant je vyžadováno i v případě soustavy NATURA 2000, které upravuje zákon o ochraně přírody a krajiny a směrnice o stanovištích (Směrnice Rady Č. 92/43/EHS z 21. května 1992) Koridor SOKP je přitom rozpracován v několika variantách. Aktualizace ZUR je však připravená invariantně a ve VVURÚ jsou sice posuzovány varianty, ale tyto varianty jsou nerealistické. Především se jedná o posouzení, tzv. nulové varianty a aktivní základní varianty. Aktivní varianta — variantní řešení není v Příloze č. 2 Rozptylová studie a VVURÚ — Příloze č. 1 Akustická studie vůbec vyhodnocována. Závažnost tohoto pochybení zvyšuje, že nulová i aktivní varianta — základní řešení mají téměř shodné negativní dopady na životní prostředí a obyvatelstvo. Například vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví posuzuje pouze dvě varianty, tj. aktivní a nulovou. Regionální varianta není zvažována. Porovnání varianty nulové i aktivní přitom ve většině případů nepřináší žádné zásadní zlepšení v případě preferované aktivní varianty. Například v případě tab. 7 vyhodnocení míry zdravotního rizika imisní zátěže suspendovanými částicemi — v kritériu chronická úmrtnost — počet ztracených roků života vlivem chronické expozice jsou údaje následující: přílohou tabulka z VVURU. Zvýše uvedeného srovnání vyplývá, že rozdíl mezi nulovou a aktivní variantou je zcela minimální, což připouští i závěry na str. 12: „Celková míra zdravotního rizika obyvatel z expozice znečišťujícími látkami v ovzduší Prahy tak bude mírně nižší v aktivní variantě. Z druhé, že i přes zásadní navýšení počtu obyvatel Prahy dojde ke snížení zátěže i při nulové variantě, což připouští i závěry na str. 12: „Ve srovnání se</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou.</p> <p>K otázce hodnocení potřebnosti: V PÚR ČR 2008 se dále uvádí v kap.1.3, čl.(8), že "Politika územního rozvoje ČR vymezuje oblasti, osy, koridory a plochy s ohledem na prokázané potřeby rozvoje území státu, které odůvodňují v souladu s § 5 stavebního zákona zásah do působnosti orgánů krajů a obcí v záležitostech týkajících se jejich územního rozvoje, a jestliže je důvodné pro tyto oblasti, osy koridory a plochy stanovit kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v nich." Jinak řečeno Česká republika si prostřednictvím svého nejvyššího exekutivního sboru (Vlády ČR) v PÚR ČR 2008 vymezila národní priority rozvoje a zcela logicky po krajích požaduje, aby na nižší úrovni nástrojů územního plánování toto zohlednily a respektovaly dle principu subsidiarity. Prostřednictvím MMR ČR pak koordinuje návaznost a souvislost plnění úkolů v ní vymezených vedoucích k naplnění národních priorit. Současně jsou přitom zohledněny závazky přijaté v rámci Evropské unie, jejímž plnoprávným členem je i náš stát. Praha nemůže stejně, jako ostatní kraje nad rámec své působnosti odmítat plnění úkolů a závazků učiněných na vyšší úrovni. Naopak, musí aktivně tyto úkoly řešit tak, aby tyto byly naplněny, ale ještě vlastní řešení bylo pro město co nejvhodnější. S ohledem na míru zastavění území metropolitní oblasti a území hlavního města je otázka společenské dohody na přijatelném kompromisu, který však zpravidla znamená přípustnou vyšší lokální zátěž. Jak PÚR 2008 deklaruje, jde o prokázané potřeby rozvoje státu se kterými ZÚR hl. m. Prahy adekvátně pracuje. Způsob provedení opatření je tedy ústavně legitimní (odkazem na dělbu moci a její úroveň) a opřen o zákonné cíle (zakotvení PÚR ve struktuře nástrojů územního plánování). Upozorňujeme, že koridor je v souladu i s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, kde se v článku č. 30 Městské uzly uvádí: Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno zajistit: d) bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu a doručování zboží ve městech, včetně logistických konsolidačních a distribučních center, e) zmírňování vstavení městských oblastí nepřiznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí. Pražský okruh (SOKP) po celkovém zprovoznění bude převádět automobilovou dopravu, která je vůči Praze tranzitní, rozvádět vnější zdrojovou a cílovou dopravu a umožní rovněž realizaci některých částí vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi města. Při hledání optimálního (nejméně konfliktního) vedení Pražského okruhu byla zohledněna konfigurace terénu, vzdálenost od obytné zástavby, minimalizace střetů s biologicky cennými prvky v území, trasa okruhu obsažená v ÚP hl. m. Prahy schváleném usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 9.9.1999 ve znění následných změn, soulad se ZÚR Středočeského kraje vydaných usnesením zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19.12.2011, s územně plánovací dokumentací navazujících obcí. K posouzení variant: Zpráva o uplatňování ZÚR hl m. Prahy schválená usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4. 11. 2011 neukládá v Aktualizaci č.</p>

	<p>současným stavem se pak jako příznivější ukazují obě hodnocené výhledové varianty". Zatřetí, je otázkou, zda je skutečně aktivní varianta výhodnější, když v ní nejsou zohledněni obyvatelé Středočeského kraje, SOKP přitom povede většinou právě po okrajích Prahy a jejich hranicích se Středočeským krajem. Jako nevýhoda regionální varianty SOKP je uváděna i její nepřipravenost (viz str. 173 VVURÚ): „K tomuto závěru navíc přispívá i hledisko časové. Z dostupných podkladů jednoznačně vyplývá, že příprava a realizace SOKP v „Regionální varianty SOKP« by trvala podstatně delší dobu, neboť tato trasa není zanesena v územních plánech, projednána, projektově připravena, atd. To znamená, že by došlo k prodloužení současné nepříznivé situace minimálně o několik let.“ Tento argument není nikde blíže analyzován, není proto jasné, z kterých podkladů takovéto tvrzení vyplývá a která z variant může být v současné době realizována rychleji. Na úrovni zásad územního rozvoje není vymezena ani jedna z variant a regionální varianta jako technicky méně náročné řešení (bez tunelů a patrových mostů) bude ve fázi výstavby postupovat mnohem rychleji.</p>	<p>1 řešit trasu Pražského okruhu (SOKP) ve variantách. V této zprávě se v části F, v kap. 5 jmenovitě ukládá: doplnit části Pražského okruhu (SOKP), které byly zrušeny rozsudky NSS ČR. Hl.m.Praha není oprávněno řešit trasy dopravních koridorů na území jiného kraje, tj. v daném případě na území Středočeského kraje. V aktualizaci č. 1 ZÚR navržený koridor Pražského okruhu (SOKP) je koordinován se Středočeským krajem.</p> <p>Posouzení variant není dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění obligatorní. ZÚR byly ve VVURÚ hodnoceny invariantně, ve variantě byl řešen koridor SOKP, tzv. "Aktivní varianta - variantní řešení". K požadavku hodnocení vlivu na Soustavu NATURA: Příloha VVURU č. 4 (Hodnocení NATURA) obsahuje ve své kapitole č. 3.3 porovnání dílčích variant záměrů ZÚR, kde jsou posouzeny varianty vedení Pražského okruhu (SOKP), které mohou potenciálně ovlivnit soustavu Natura 2000.</p> <p>K nulové variantě: "Nulová varianta" představuje stav území v případě naplnění ZÚR hl.m.Prahy, vydaných usnesením Zastupitelstva hl.m.Prahy č.32/59 ze dne 17.12.2009 formou opatření obecné povahy č.8/2009 při zohlednění rozsudků Nejvyššího správního soudu ČR. "Nulová varianta" představuje situaci, kterou nelze zcela vyloučit, pokud by k rozvoji hl.města docházelo na základě platných ZÚR hl.m.Prahy před jejich aktualizací č.1 a na základě platného UP hl.m.Prahy.</p> <p>Navíc je zřejmé, že např. rozvoj zástavby na území Prahy i obcí ve Středočeském kraji v mnoha případech předchází realizaci potřebné dopravní infrastruktury. Mohl by proto nastat nežádoucí stav, kdy dojde k naplnění vymezených rozvojových ploch pro zástavbu např. i při absenci chybějících úseků Pražského okruhu (SOKP).</p> <p>Z hlediska rozvoje území byla ve VVURÚ hodnocena "Aktivní" a "Nulová" varianta. Dle § 5, odst. 1 posuzování zahrnuje zjištění, popis, posouzení a vyhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení záměru na životní prostředí. Neprovedení záměru není stávající stav, avšak výhledový stav rozvoje území v případě neschválení předkládaných ZÚR hl. m. Prahy. V tomto případě by rozvoj území probíhal podle ZÚR hl. m. Prahy vydaných usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17. 12. 2009 formou opatření obecné povahy č. 8/2009 po zrušení některých pasáží textové a grafické části na základě rozsudků Nejvyššího správního soudu. Takto zvolená "Nulová" varianta je naprosto v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., v platném znění.</p> <p>Podkladem VVURÚ byly odborné studie, které tvoří Přílohy 1 až 8 VVURÚ, především Akustická studie, Rozptylová studie, Hodnocení zdravotních rizik, Hodnocení NATURA 2000. Hodnocení bylo často provedeno ve větší podrobnosti než ukládá podrobnost ZÚR. Hodnocení není tedy pouhými subjektivními závěry, ale je podloženo objektivními výsledky celého zpracovatelského týmu VVURÚ. Lze tedy konstatovat, že takto zpracované VVURÚ je možné označit za nediskriminační, s vyloučením libovůle.</p> <p>Variantní řešení SOKP bylo hodnoceno s ohledem na podrobnost podkladů, které byly v době zpracování VVURÚ k dispozici. Výpočet hlukového a imisního zatížení prováděno nebylo, hodnocení však vychází ze zátěží kartogramů intenzit dopravy pro obě předkládané varianty, které měl zpracovatel VVURÚ k dispozici, a ze kterých lze odvozovat budoucí zatížení území. Z hlediska ostatních složek životního prostředí je proveden podrobný výčet, např. zasažené vodní toky, ZCHÚ, lokality NATURA 2000, atd.</p> <p>Je pravdou, že celková míra zdravotního rizika obyvatel z expozice hlukem a znečišťujícím látkám v ovzduší Prahy bude uplatněním ZÚR hl. m. Prahy oproti stávajícímu stavu či nulové variantě mírně nižší.</p> <p>Snížení zatížení území hlukem a znečištěním ovzduší není možné na celém území hl. m. Prahy dosáhnout pouze nástroji územního plánování, ale je nutné přistoupit k dalším organizačně-technickým opatřením přijatým na politické úrovni, která budou tvořit promyšlenou a postupně rozvíjenou soustavu ke zlepšení akustické situace a znečištění ovzduší na území hl. m. Prahy, a tím i snížení zdravotního rizika obyvatelstva. Z hlediska dopravní infrastruktury bude mít zásadní význam pro snížení hlukové zátěže, zejména centrální části města a okolí MO, zavedení mýtného systému a omezení vjezdu těžkých nákladních automobilů do části města. Pro realizaci daných opatření je však nezbytné dobudování SOKP, který je navržen v "Aktivní variantě - základní řešení" (ZÚR hl. m. Prahy- Aktualizace č. 1).</p> <p>Z kartogramů intenzit dopravy vyplývá, že vedení trasy SOKP v oddálené poloze, na území Středočeského kraje, by vedlo k jeho nižší atraktivitě, a tím většímu zatížení obyvatel na území hl. m. Prahy, kde nejsou již jiné možnosti, jak účinně řešit dopravní situaci bez regulace, která bude možná teprve vybudováním účinného SOKP.</p> <p>Ve VVURÚ ZÚR Středočeského kraje byly posouzeny části koridoru Pražského okruhu na území tohoto kraje. Posouzení vlivu na obyvatele Středočeského kraje přísluší VVURÚ ZÚR Středočeského kraje.</p> <p>Stabilizace a příprava významných liniových staveb v území je velmi zodpovědný, dlouhodobý a komplikovaný proces, který nelze podceňovat. Soustavné zpochybňování schválené územně plánovací dokumentace posiluje nedůvěru ve společnosti, nahrává spekulativnímu chování a ve své podstatě posiluje nejistoty občanů. Tento aspekt nebyl nikdy podrobně vyhodnocen. Posouzení variant není dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění obligatorní. ZÚR byly ve VVURÚ hodnoceny invariantně, ve variantě byl řešen koridor SOKP, tzv. "Aktivní varianta - variantní řešení". Rozvoj nové zástavby obcí ve Středočeském kraji i rozvoj hl.m.Prahy mnoho let probíhá v souladu s platnými územními plány obcí. Jestliže v demokratických podmínkách společnosti došlo k významným změnám v rozhodování obyvatel a v tržním prostředí se klade důraz na zodpovědnost jedince, je třeba brát na zřetel skutečnost, že mnoho obyvatel hl.města i dalších občanů ČR realizovalo velké investice do nemovitostí v okolí Prahy za účelem bydlení v relativně čistém a klidném prostředí mimo hlavní město (ale v jeho dosahu) na základě informací obsažených v platných územních plánech. Důkazem toho je např. masivní suburbánní proces rozvoje nové zástavby v okolí Prahy. Změna trasy Pražského okruhu, která je dlouhodobě stabilizovaná, může vyvolat nepředvídatelné reakce a další ztrátu důvěry mnoha občanů, protože dopady nové trasy okruhu na území a urbánní situaci kolem Prahy by byly rozsáhlé.</p> <p>Projektová příprava dopravních staveb činí několik, řádově i desítky, let. Všechny stavby SOKP v základním řešení jsou posouzeny dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, řada z nich má již vydané ÚR či SP, nebo jsou tyto dokumentace projednávány. Z toho logicky vyplývá, a to i s ohledem na čím dál větší složitost projednávání, které často obnáší řadu soudních sporů a nelze předjímat, že vedením trasy SOKP na území Středočeského kraje, by tato varianta obyvateli Středočeského kraje, byla bez námitek přijímána, že projednávání a tedy i realizace "Aktivní varianta - variantní řešení" by trvala mnohem déle než téměř hotová projektová příprava "Aktivní varianty - základní řešení".</p>
<p>382 Rezek David Ing.</p>	<p>3) Absence vyhodnocení vlivů s ohledem na jejich lokalizaci Posouzení nepostihuje vlivy na ŽP s ohledem na jejich lokalizaci. Je zřejmé, že právě u záměrů liniových staveb se vlivy v jednotlivých částech území mohou lišit. Někde mohou být pozitivní, jinde negativní a různá bude i míra závažnosti vlivů. Pokud jde o SOKP, ten je hodnocen v jednotlivých úsecích (např. 520) jako jeden koridor, přestože se jedná o liniovou stavbu s několika MUK. Jedná se přitom o kapacitní silniční tah, který v některých úsecích prochází urbanizovaným územím, nezastavěným územím, zastavěným územím s velmi blízkou obytnou rezidenční a rekreační zástavbou (MUK Třeboradice, přemostění Třeboradice, Přemostění Miškovice). Jednotlivé části koridoru mají specifické vlivy a předložené tabulkové hodnocení toto vůbec nerespektuje. Hodnocení příslušného atributu celého koridoru je tak provedeno pouze jedním číslem či údajem. Hodnocení je tak naprosto paušální, hrubě zavádějící, bez konkrétní vypovídací hodnoty a v důsledku toho nepřezkoumatelné.</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou. Hodnocení VVURÚ je provedeno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., v platném znění, a zákonem č. 183/2006 Sb., v platném znění, a jejich prováděcími předpisy. Lokalizace vlivů navrhovaných koridorů je součástí výkresové části Přílohy č. 8 VVURÚ a obrazové části textové části VVURÚ. V textové části v příloze č. 7: Hodnocení kumulativních a synergických vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy jsou pro jednotlivé oblasti a koridory uvedené vyhodnocení vlivu v podrobnosti odpovídající ZÚR.</p>
<p>382 Rezek David Ing.</p>	<p>4) Chybějící koordinace se Středočeským krajem Koridor pro rozšíření SOKP a souvisejících MUK je sice situován na území hlavního města Prahy, ale v blízkosti Středočeského kraje. Přitom vlivy rozšíření SOKP a souvisejících MUK pro území Středočeského</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou. Vyhodnocení vlivů uvedených záměrů na území a obyvatele Středočeského kraje, včetně vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví je úkolem VVURÚ Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.</p>

	<p>kraje nejsou vyhodnoceny v žádné územně plánovací dokumentaci, nemohlo tedy dojít k řádnému vyhodnocení vlivů na životní prostředí, včetně vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, a není zajištěna koordinace požadavku na využívání a prostorové uspořádání území, není řešena ani vazba na navazující dopravní síť.</p> <p>Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví nezohledňuje vlivy na obyvatele Středočeského kraje (viz str. 5 „dotčené území v tomto případě zahrnuje obyvatelstvo na celém území hlavního města Prahy“ a nikoliv již Středočeského kraje). Obdobné platí i pro VVURÚ - Příloha č. 2 Rozptylová studie a VVURÚ - Příloha č. 1 Akustická studie na str. 6.</p>	<p>Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy byla během zpracování koordinována se ZÚR hl. m. Prahy vydanými usnesením zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011. Pro ZÚR Středočeského kraje bylo zpracováno vlastní VVURÚ, které komplementárně navazuje na hodnocení vlivů na pražském území a nezůstává tak nepokryta žádná oblast s ohledem na střídavý průchod koridoru Pražského okruhu (SOKP) oběma kraji. Hl.m. Praha není oprávněno řešit území Středočeského kraje.</p> <p>Koordinace požadavků na využívání a prostorové uspořádání území stejně jako vazba na navazující dopravní síť není úkolem ZÚR, ale navazující podrobnější dokumentace v souladu s ustanovením zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů (stavební zákon), § 36, bod (3).</p> <p>Vazba na ostatní síť je nepřímě zohledněna ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj, protože jako podklad pro vyhodnocení byly použity výstupy z výhledového dopravního modelu hl.m. Prahy, který obsahuje mnohem podrobnější dopravní síť než je v Aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy obsažena a tudíž i mnohem komplexnější podklad pro vyhodnocení vlivů včetně návazné sítě.</p> <p>VVURÚ Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy obsahuje variantní posouzení tzv. regionální varianty vedené na území Středočeského kraje na základě požadavků některých městských částí uplatněných při projednávání Zprávy o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4.11.2014. Toto variantní posouzení je zpracováno v obsahu a podrobnosti odpovídající existujícím podkladům.</p>
<p>382 Rezek David Ing.</p>	<p>5) Neposouzení kumulativních a synergických vlivů VVURÚ - Příloha č. 7 Hodnocení kumulativních a synergických vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZUR hl. m. Prahy je přes svůj značný rozsah zpracováno pouze povrchně. Při hodnocení kumulativních a synergických vlivů je vždy opisováno stejné hodnocení, a to ve všech kategoriích (popisu, kvantifikaci, monitoringu, kompenzačních opatřeních). Tento postup je v rozporu se stanoviskem MŽP, které vyžadovalo „v případě kumulativních a synergických vlivů bude ve vyhodnocení jasně uveden komentář k lokalitám, které byly identifikovány ve výkresech a na základě tohoto stanovení by pak měly být vysloveny konkrétní opatření k minimalizaci vlivů pro nově navrhované záměry.“ Jediná plocha s velmi významným negativním ovlivněním je A10, která souvisí s provozem letiště Praha-Ruzyně. Ostatní plochy jsou hodnoceny jako významně negativní.</p> <p>Příloha č. 7 zároveň odporuje vyhodnocením v ostatních přílohách - například v závěrech vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví se na str. 12 uvádí: „Celková míra zdravotního rizika obyvatel z expozice znečišťujícími látkami v ovzduší Prahy tak bude mírně nižší v aktivní variantě.“ K obdobným závěrům dochází i akustická studie (Příloha č. 1) na str. 44 v bodě 7.1.5. Celkové shrnutí: „Z hlediska počtu nadlimitně ovlivněných obyvatel hl. m. Prahy jsou Nulová varianta a Aktivní varianta — Základní řešení téměř srovnatelné. Porovnáme-li rozlohu nadlimitně ovlivněného území hl.m.Prahy „Aktivní varianty — Základního řešení“ a „Nulové varianty“, je možné konstatovat, že jsou obě varianty taktéž téměř srovnatelné.“ Příloha č. 7 přesto u všech ploch dotčených SOKP uvádí: „Z hlediska celkového hodnocení ZUR hl. m. Prahy je možné konstatovat, že Aktivní varianta — Základní řešení bude představovat mnohem menší zatížení území hl. m. Prahy hlukem a znečištěním ovzduší oproti Nulové variantě ...“</p> <p>Zvláště popis kumulativních a synergických vlivů v plochách synergie B, C, D a E je zcela arbitrární a shodný pro všechny plochy. Jako kompenzační opatření je pak pravidelně uváděno, že bude nutné postupovat v souladu s platnou legislativou. Prostě dodržování stávajících zákonů přitom nelze považovat za kompenzační opatření.</p> <p>Jedná se zejména o posouzení vlivu MUK Třeboradice na blízkou obytnou zástavbu, dále vliv přemostění Miškovice na blízkou obytnou zástavbu Miškovice a středočeské obce Mírovce. Není nijak vyhodnocen vliv trasy SOKP na lokalitu „Miškovický háj“, jednou ze zeleň v obci Miškovice.</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou.</p> <p>Posuzování záměrů je zpracováno na úrovni odpovídající podrobnosti ZÚR odpovídající zákonným předpisům.</p> <p>Součástí VVURÚ ZÚR HMP a Aktualizace č. 1 je i hodnocení kumulativních a synergických vlivů, a to nejen nově navržených oblastí a koridorů, ale ZÚR hl. m. Prahy jako celku. VVURÚ je zpracováno v souladu se zákony č. 100/2001 Sb., v platném znění, a č. 183/2006 Sb., v platném znění, a jeho prováděcí vyhláškou č. 500/2006 Sb., v platném znění.</p> <p>Zpracovatelský tým VVURÚ připouští částečnou duplicitu textu Přílohy č. 7 – Hodnocení kumulativních a synergických vlivů jednotlivých navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy. Tato duplicita vyplývá ze stejného charakteru hodnocení kumulativních a synergických vlivů způsobených navrhovanými oblastmi a koridory ZÚR hl. m. Prahy. Zpracovatelský tým VVURÚ se domnívá, že stejné varianty textů ve stejném pořadí při stejných/obdobných vlivech na dílčí složky životního prostředí činí text více srozumitelným a je možné se v něm snáze orientovat. Zpracovatelský tým VVURÚ rovněž odmítá, že by Příloha č. 7 VVURÚ byla zpracována povrchně, podkladem byly odborné studie, které jsou přílohami VVURÚ a umožňují tak kvantifikovatelné vlivy na jednotlivé složky životního prostředí kvantifikovat.</p> <p>Pro řadu navrhovaných oblastí a koridorů byla navržena řada opatření, která jsou uvedena v kap. A.8 Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí, Příloze č. 6 a návrhu stanoviska VVURÚ. Jak již z názvu kap. vyplývá, nejsou a nemusí být vymezována pouze kompenzační opatření. V případě, že je uveden odkaz na dodržování platné legislativy, nebyl zpracovatelským týmem shledán důvod k návrhu jiného konkrétního opatření a pro komplexnost vyhodnocení byla uvedena tato informace, byť může připadat autorovi připomínka jako nadbytečná.</p> <p>Ze závěrů srovnání Aktivní varianty - Základní řešení a Nulové varianty vyplývá, že celková míra zdravotního rizika obyvatel z expozice hlukem a znečišťujícími látkami v ovzduší Prahy bude v Aktivní variantě - Základní řešení oproti Nulové variantě mírně nižší.</p> <p>Snížení zatížení území hlukem a znečištěním ovzduší není možné na celém území hl. m. Prahy dosáhnout pouze nástroji územního plánování, ale je nutné přistoupit k dalším organizačně-technickým opatřením přijatým na politické úrovni, která budou tvořit promyšlenou a postupně rozvíjenou soustavu ke zlepšení akustické situace a znečištění ovzduší na území hl. m. Prahy, a tím i snížení zdravotního rizika obyvatelstva. Z hlediska dopravní infrastruktury bude mít zásadní význam pro snížení hlukové zátěže, zejména centrální části města a okolí městského okruhu, zavedení mýtného systému a omezení vjezdu těžkých nákladních automobilů do části města. Pro realizaci daných opatření je však nezbytné dobudování SOKP, který je navržen v „Aktivní variantě – Základní řešení“ (ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1). Za této podmínky pak „Aktivní varianta - Základní řešení“ vychází z hlediska vlivů na hluk, znečištění ovzduší a zdraví obyvatel jako mnohem příznivější.</p> <p>Upozorňujeme na skutečnost, že MŽP ČR ve svém stanovisku č. j. 78052/ENV/13 ze dne 18.12.2013 k Návrhu zásad územního rozvoje hl. m. Prahy - aktualizace č. 1 - stanovisko k částem řešení, které byly od společného jednání změněny neuplatňuje vůči upravenému a doplněnému VVURÚ další připomínky.</p> <p>K požadavku na posouzení Miškovického háje uvádíme: V rámci VVURÚ byly hodnoceny vlivy navrhovaných koridorů a oblastí na evropsky významné lokality systému NATURA 2000, mezi které ale Miškovický háj není zařazen, tato lokalita nepoživá žádnou speciální ochranu. Podrobné hodnocení obdobných potenciálně ovlivněných lokalit přísluší navazujícím fázím územně-plánovacího procesu.</p>
<p>382 Rezek David Ing.</p>	<p>6) Kompenzační opatření Stanovisko MŽP (č.j. 54485/ENV/13, ze dne 2. srpna 2013) v bodu A.2., dále citace ze stanoviska. Tomuto požadavku měla vyhovět doplněná příloha VVURÚ— Příloha č. 6: Návrh opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory ZUR hl. m. Prahy. Tato příloha rozšíření SOKP a související MUK popisuje na str. 71. Navrhovaná kompenzační opatření jsou však zcela shodná s navrhovanými opatřeními pro ostatní stavby dopravní infrastruktury. Příloha č. 6 navíc na str. 3 uvádí: „ Opatření uvedená v bodech 10, 11, 12 a 13 zahrnují více možností ochrany území před hlukem a znečištěním ovzduší, které je při naplňování území, resp. umístování dílčích ploch a koridorů nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní využití území, resp. umístované záměry. Navržená kompenzační opatření tedy nemusí být respektována v navazující územně plánovací dokumentaci a územním řízení. Navíc jsou velmi obecná a chybí pro ně posouzení, zda budou dostatečná k dodržení závazných limitů kvality životního prostředí vyžadovaných právními předpisy (hlukové limity, imisní limity v případě znečištění ovzduší, atd.). Jedná se zejména o návrh kompenzačních opatření pro zamezení negativního vlivu trasy SOKP 520 katastrů obcí Třeboradice a Miškovice a především eliminace negativního vlivu MUK Třeboradice a přemostění v Miškovicích na blízkou obytnou zástavbu.</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou.</p> <p>Návrh kompenzačních opatření je uveden v kap. A.8 VVURÚ. Je zde uvedena řada opatření, které je možné obecně aplikovat na dopravní stavby. Vychází právě ze zmiňované přílohy č. 6.</p> <p>Kapitola nezahrnuje obecná opatření vyplývající z platné legislativy. Dodržování legislativních předpisů bere zpracovatel VVURÚ za samozřejmé.</p> <p>Zároveň zde nejsou uvedena opatření, která vyplývají ze zpracovaných podrobnějších územně plánovacích a projektových dokumentací. Opatření vyplývající z těchto dokumentací je rovněž nutné respektovat.</p> <p>Opatření uvedená v bodech 10, 11, 12 a 13 zahrnují více možností ochrany území před hlukem a znečištěním ovzduší, které je při naplňování území, resp. umístování dílčích ploch a koridorů nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní využití území, resp. umístované záměry. Výčet navržených ochranných opatření je tedy na straně bezpečnosti a bude konkrétně určen v nižším stupni územně-plánovací, resp. projektové dokumentace, při zpřesnění potřebných vstupních údajů.</p> <p>V podrobnosti ZÚR a jeho vyhodnocení z hlediska životního prostředí a podrobnosti zpracování jednotlivých odborných příloh nemůže VVURÚ detailně navrhovat jednotlivá a konkrétní opatření. To je předmětem další územně plánovacích dokumentací, ale především dalších stupňů projektové přípravy takovýchto záměrů, kde dochází např. k přesnému zaměření a detailnímu výškovému položení trasy komunikace apod. vůči chráněné zástavbě a tedy teprve např. k možnému návrhu konkrétních protihlukových opatření. Není možné v tomto stupni územně plánovací dokumentace podrobně vyhodnocovat vliv jednotlivých opatření a navíc v průběhu přípravy může dojít k vývoji technologií a materiálů a novému poznání, které bude využito k účinnější eliminaci možných negativních dopadů. Tzn., že z navržených opatření v navazujících stupních projektové přípravy budou vybrána ta, která je možné v daném místě realizovat při současném plnění závazných limitů platné legislativy, případně budou realizována i účinnější opatření, která nebyla uvedena jako možná, ale budou již známa v době přípravy záměru, či jeho realizace. To vše vyplývá z platné legislativy a není třeba řešit tento detail v ZÚR, ale v navazujících přesnějších stupních. V podrobnosti ZÚR a jeho vyhodnocení z hlediska životního prostředí a podrobnosti zpracování jednotlivých odborných příloh nemůže VVURÚ detailně navrhovat jednotlivá a konkrétní opatření. To je předmětem další územně plánovacích dokumentací, ale především dalších stupňů projektové přípravy takovýchto záměrů, kde dochází např. k přesnému zaměření a detailnímu výškovému položení trasy komunikace apod. vůči chráněné zástavbě a tedy teprve např. k možnému návrhu konkrétních protihlukových opatření. Není možné v tomto stupni územně plánovací dokumentace podrobně vyhodnocovat vliv jednotlivých opatření a navíc v průběhu přípravy může dojít k vývoji technologií a materiálů a novému poznání, které bude využito k účinnější eliminaci možných negativních dopadů. Tzn., že z navržených opatření v</p>

		navazujících stupních projektové přípravy budou vybrána ta, která je možné v daném místě realizovat při současném plnění závazných limitů platné legislativy, případně budou realizována i účinnější opatření, která nebyla uvedena jako možná, ale budou již známa v době přípravy záměru, či jeho realizace. To vše vyplývá z platné legislativy a není třeba řešit tento detail v ZÚR, ale v navazujících přesnějších stupních. VVURÚ ZÚR hl. m. Prahy a Aktualizace č. 1 bylo doplněno dle citovaného stanoviska. Souhlas s tímto upraveným VVURÚ vyjádřilo MŽP ČR ve svém novém stanovisku č. j. 78052/ENV/13 ze dne 18.12.2013.
382 Rezek David Ing.	7) Rozpor s Politikou územního rozvoje Dne 20. 7. 2009 byla vládou schválena PUR (usnesení vlády č. 929). PUR MUK Beranku nijak blíže nevymezuje. Podle ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona, Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkol územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Politika územního rozvoje přitom v bodě 80 určuje úkoly pro územní plánování: a) kraje v zásadách územního rozvoje upřesní vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování ... c) příslušné kraje a obce postupují při pořizování územně plánovací dokumentace v souladu s kritérii a podmínkami pro rozhodování o změnách v území; d) kraje při pořizování územně plánovací dokumentace řeší územní souvislosti vymezených koridorů a ploch. Rozšíření SOKP a související MÚK nebyly řádně posouzeny a nebyly tak řešeny ani jeho územní souvislosti s ostatními vymezenými koridory a plochami. Rozšíření SOKP a související MÚK jsou proto vymezeny v rozporu s úkoly PUR.	Nesouhlasíme s připomínkou. AZÚR není v rozporu s ustanovením § 36 odst. 3 stavebního zákona. V textové části Odůvodnění AZÚR, díl A, kapitola 1 je podrobně popsáno vyhodnocení souladu AZÚR s cíly a úkoly územního plánování a v kap. 2 Vyhodnocení souladu Aktualizace č. 1 s požadavky zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcích předpisů. PÚR ČR 2008, schválená usnesením vlády ČR č.929 ze dne 20.7.2009, neobsahuje vymezení mimoúrovňových křižovatek, tudíž neobsahuje ani MÚK Beranka. V PÚR je však v bodu (97) uveden koridor dálnice D11 a ve schéma č. 5 - Doprava silniční dálnice D11 vymezena jako stavová, takže i na ni se vztahuje v PÚR uvedený bod (79) kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, zejména bod a) zajištění vyšší kvality dopravy. Aktualizace č. 1 plní návrhem MUK v PÚR ČR 2008 obsažený bod (80) Úkoly územního plánování: - požadavek uvedený v odst. a) v AZÚR je upřesněn koridor dálnice D11 vymezením MÚK Beranka. Vymezení MÚK Beranka jakožto i ostatních MÚK odpovídá podrobnosti měřítko ZÚR 1:100 000. Základní funkci předmětné křižovatky je z logiky jejího vymezení napojení spádového území na dálnici D11. - požadavek uvedený v odst. "b) příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou" Aktualizace č. 1 v daném případě plní vymezením MÚK Beranka, - odst. c) v souladu s kritérii a podmínkami uvedenými v PÚR bodu (79) odst. a) navržená MUK Beranka zajišťuje vyšší kvalitu dopravy a dle bodu (79) odst. b) představuje nejméně konfliktní řešení s ochranou přírody a krajiny v daném území, - odst. d) územní souvislosti vymezených koridorů a ploch jsou v Aktualizaci č. 1 zobrazeny v grafické části Výroku v č. 1 - Výkres uspořádání hl. m. Prahy a v Odůvodnění ve výkresu č. O1 Koordinační výkres. V PÚR ČR2008, schválené usnesením vlády ČR č.929 ze dne 20.7.2009, je nezpochybnitelně potvrzen stávající úsek Pražského okruhu (SOKP) na východě území hl.města mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi jako součást Pražského okruhu (SOKP)- viz PÚR ČR 2008, schéma 5 - Doprava silniční (SOKP, v PÚR označen jako SOP). Na uvedený stávající úsek okruhu se zde napojují vymezené koridory navazujících částí SOKP. Koridor Pražského okruhu (SOKP) vymezený v Aktualizaci č. 1 ZÚR upřesňuje koridor vymezený v PÚR ČR 2008. Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy plní úkoly pro územní plánování uvedené v bodu (80): - odst. a) Koridor Pražského okruhu (SOKP) vymezený v Aktualizaci č. 1 ZÚR nezpochybnitelně upřesňuje koridor vymezený v PÚR ČR 2008 při respektování důvodů vymezení, které jsou uvedeny v (99) PR ČR, - požadavek uvedený v odst. "b) příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch, případně územní rezervou" Aktualizace č. 1 plní vymezením VPS pro část okruhu Běchovice - Dolní Počernice, - odst. c) v souladu s kritérii a podmínkami uvedenými v PÚR bod (79) rozšíření SOKP a související MUK zajišťují vyšší kvalitu dopravy a představuje nejméně konfliktní řešení s ochranou přírody a krajiny v daném území. - odst. d) územní souvislosti vymezených koridorů a ploch jsou v Aktualizaci č. 1 zobrazeny v grafické části Výroku ve výkresu č. 1 - Výkres uspořádání hl. m. Prahy a v Odůvodnění ve výkresu č. 1 Koordinační výkres. Rozšíření SOKP a související MÚK byly řádně posouzeny v souladu s příslušnými legislativními předpisy v podrobnosti, kterou určuje zákon č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a vyhláška č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jak vyplývá z výše uvedené argumentace, rozšíření SOKP a související MÚK v rámci koridoru vymezeného v ZÚR hl. m. Prahy vydaných opatřením obecné povahy č. 8/2009 nejsou v rozporu s úkoly PÚR ČR 2008. Soulad s PUR potvrzuje i nadřízený orgán. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR ve svém stanovisku k návrhu 1. Aktualizace ZUR HMP, ze dne 22.7.2013, neshledalo nedostatky z hledisek stanovených v § 37 odst. 9 zákona č. 183/2006 Sb., (stavební zákon) tj. „z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje“, tj. s Politikou územního rozvoje České republiky schválenou usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20.7.2009.
382 Rezek David Ing.	8) Nesplnění podmínek stanoviska MŽP Stanovisko MŽP (Čj. 54485/ENV/13, ze dne 2. srpna 2013) je podmíněno několika podmínkami a požadavky citují z bodů 1, 2, 3 a 7 daného stanoviska: AZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území tyto podmínky rozšíření SOKP a související MUK nesplňuje, absence splnění těchto požadavků není ani jakkoliv zdůvodněna.	Nesouhlasíme s připomínkou. VVURÚ (zpracovatel EKOLA group, spol. s r. o., 10/2013) je vypracováno a doplněno o podmínky Stanoviska MŽP (č.j. 54485/ENV/13, ze dne 2. srpna 2013). V úvodu textové části upraveného a doplněného VVURÚ je uvedeno: Vyhodnocení vlivu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy 2012 a jejich aktualizace č. 1 na udržitelný rozvoj území je na základě Stanoviska MŽP (č.j. 54485/ENV/13, ze dne 2. srpna 2013) předkládáno doplněně o následující body: • Bod A.1 Stanoviska MŽP: Ve vyhodnocení bude dopracován komentář pro každou navrhovanou plochu či koridor především s ohledem na území, ve kterém tyto vlivy mohou působit. Naplnění požadavku bodu A.1: Vyhodnocení bylo na základě požadavku MŽP doplněno. Komentáře pro navrhované oblasti a koridory ZÚR hl. m. Prahy jsou uvedeny v Příloze č. 5 předkládaného vyhodnocení. • Bod A.2 Stanoviska MŽP: Na základě dopracování vyhodnocení budou vyvozeny jasné závěry, zda lze s jednotlivou plochou či koridorem souhlasit, případně budou uvedena konkrétní opatření (pro jednotlivé plochy a koridory ve vztahu k území a podrobnosti ZÚR), která tento souhlas budou podmiňovat. Naplnění požadavku bodu A.2: Vyhodnocení bylo na základě požadavku MŽP doplněno. Souhlas, nesouhlas či souhlas s podmínkami pro navrhované oblasti a koridory ZÚR hl. m. Prahy je uveden v Příloze č. 6 předkládaného vyhodnocení. V případě, že je udělen souhlas s podmínkami, jsou uvedena konkrétní opatření, která tento souhlas podmiňují. • Bod A.3 Stanoviska MŽP: V případě kumulativních a synergických vlivů bude ve vyhodnocení jasně uveden komentář k lokalitám, které byly identifikovány ve výkresech kumulativních a synergických vlivů, a na základě tohoto stanovění by pak měla být vyslovena konkrétní opatření k minimalizaci vlivů pro nově navrhované záměry. Naplnění požadavku bodu A.3: Vyhodnocení bylo na základě požadavku MŽP doplněno. Komentáře k lokalitám, které byly identifikovány ve výkresech kumulativních a synergických vlivů, jsou uvedeny v Příloze č. 7 předkládaného vyhodnocení. Zároveň jsou zde uvedena konkrétní opatření k minimalizaci vlivů pro nově navrhované záměry. K bodu 7 je možné konstatovat, že v rámci ZÚR hl. m. Prahy nejsou ochranná pásma komunikací vymezována, protože jsou mimo podrobnost ZÚR. ZÚR vymezují pouze koridory pozemních komunikací (dálnic, rychlostních silnic, Pražského okruhu (SOKP), koridory pozemních komunikací s celoměstským významem), nikoliv konkrétní pozemní komunikace. Ochranná pásma pozemních komunikací jsou stanovena jinými předpisy, které ZÚR nemohou nahrazovat. V měřítku podrobnosti ZÚR jsou nezobrazitelná (výkresy jsou zpracované v měřítku 1:100 000 v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

		<p>Dokumentace, jak výše uvádíme, byla doplněna dle požadavku MŽP ČR. S doplněním bylo ministerstvo seznámeno a v rámci svého vyjádření k veřejnému projednání ze dne 18.12.2013, č.j. 78052/ENV/13, potvrdilo toto doplnění jako dostačující: „Stanovisko k vyhodnocení vlivů Aktualizace č.1 ZÚR HMP na životní prostředí, vydané MŽP ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí dne 27.9.2013 pod č.j. 54485/ENV/13, obsahovalo v části A podmínky k doplnění vyhodnocení vlivů na životní prostředí.</p> <p>Sdělujeme Vám, že tyto podmínky byly splněny zapracováním do vyhodnocení vlivů na životní prostředí, a to zejména ve výkresech k vyhodnocení vlivů ZÚR HMP na životní prostředí a samostatných přílohách č.5, 6 a 7 tohoto vyhodnocení.</p> <p>Na základě tohoto dopracování požadujeme respektovat opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory ZÚR HMP uvedené ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí, zejména v příloze č.6 a 7.“</p>
382 Rezek David Ing.	<p>9) Nepřiměřenost vymezení koridoru</p> <p>Každý záměr vymezený 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 nejšetnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (srov. také rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2005, č.j. 1 Ao 1/2005 — 98). Shledá-li soud, že některá z těchto kumulativních podmínek není splněna, je to zásadně důvodem pro zrušení opatření obecné povahy.</p> <p>Vymezené rozšíření SOKP spolu se souvisejícími MÚK s věcně chybným vyhodnocením vlivů na udržitelnost území jsou dotčena práva tisíců obyvatel městských částí Prahy a středočeských obcí, dotčeny jsou také veřejné zájmy na ochraně zemědělského půdního fondu, ochraně přírody a krajiny a další.</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou.</p> <p>K přiměřenosti vymezení koridoru uvádíme, že v Politice územního rozvoje ČR je v úvodní části ve článku 8 uvedeno: „Politika územního rozvoje ČR vymezuje oblasti, osy, koridory a plochy s ohledem na prokázané potřeby rozvoje území státu, které odůvodňují v souladu s § 5 stavební-ho zákona zásah do působnosti orgánů krajů a obcí v záležitostech týkajících se jejich územního rozvoje, a jestliže je důvodné pro tyto oblasti, osy, koridory a plochy stanovit kritéria a podmínky pro rozhodování a změnách v nich.“ Jinak řečeno Česká republika si prostřednictvím svého nejvyššího exekutivního sboru (Vlády ČR) v PUR vymezila národní priority rozvoje (zde konkrétně v dopravní síti) a zcela logicky po krajích požaduje, aby na nižší úrovni nástrojů územního plánování toto zohlednily a respektovaly dle principu subsidiarity. Prostřednictvím MMR pak koordinuje návaznost a souvislost plnění úkolů v ní vymezených vedoucích k naplnění národních priorit. Současně jsou přitom zohledněny závazky přijaté v rámci Evropské unie, jejímž plnoprávným členem je i náš stát. Praha, byť jako hlavní město, nemůže tedy stejně, jako ostatní kraje nad rámec své působnosti odmítat plnění úkolů a závazků učiněných na vyšší úrovni. Naopak, musí aktivně tyto úkoly řešit tak, aby tyto byly naplněny, ale ještě vlastní řešení bylo pro město co nejhodnější. S ohledem na míru zastavění území metropolitní oblasti a území hlavního města je otázka společenské dohody na přijatelném kompromisu, který však zpravidla znamená přípustnou vyšší lokální zátěž. Jak PUR deklaruje, jde o prokázané potřeby rozvoje státu se kterými ZUR hl. m. Prahy adekvátně pracuje. Způsob provedení opatření je tedy ústavně legitimní (odkazem na dělbu moci a její úroveň) a opřené o zákonné cíle (zakotvení PUR ve struktuře nástrojů územního plánování).</p> <p>Požadavek na vymezení Silničního okruhu kolem Prahy je v PÚR 2008 obsažen v bodu (99) – SOP.</p> <p>Koridor pro Pražský okruh (SOKP) je vymezen tak, aby umožnil dokončení okruhu o chybějící úseky, které nejsou v platných ZÚR hl.m.Prahy (před Aktualizací č.1 ZÚR hl.m.Prahy) obsaženy, bere v potaz předpokládané návrhové parametry trasy okruhu a ponechává možnost na zpřesnění jeho trasy v podrobnější dokumentaci. Oproti trase ve Středočeském kraji je Pražský okruh (SOKP) dle Aktualizace č.1 ZÚR hl.m.Prahy o mnoho kilometrů kratší, bude mít tunelové úseky a z provozního hlediska umožňuje vyšší využití pro obyvatele hlavního města i obyvatele z části regionu, kteří do Prahy směřují. Je tedy zřejmé, že z hlediska celkového účinku není diskriminační. Navíc ani případná jiná varianta navržená ve Středočeském kraji nepovede neosídleným územím Naopak, s ohledem na intenzivní urbanizaci pásu kolem Prahy a rozvoji obcí v něm, které nepočítaly s vedením kapacitní komunikace na svých územích, lze vyvodit případný konflikt s rozvojem obcí v tomto pásu, vymezeným v jejich schválených ÚPD, jednak dramatickou změnu pro značnou část obyvatel, kteří do těchto obcí migrovali s cílem najít komfortní bydlení v blízkosti hl. m. Prahy, a vstupovali do tohoto území s určitou právní jistotou podpořenou dlouhodobou kontinuou ÚPD. Významné stavby dopravní infrastruktury se z podstaty věci vždy dotýkají zájmů mnoha občanů, protože se jedná o územně rozsáhlé stavby.</p> <p>K dotčeným veřejným zájmům na ochranu ZPF, ochranu přírody a krajiny: Všechny zájmy ochrany přírody a krajiny, které mohou být potenciálně dotčeny Aktualizací č. 1 ZÚR, jsou standardním způsobem a přiměřeně podrobností ZÚR vyhodnoceny v rámci VVURÚ, respektive v jeho příloze č. 4 (Hodnocení NATURA). V závěrech těchto dokumentů jsou pak stanoveny příslušné podmínky a opatření vylučující významné negativní ovlivnění.</p> <p>K záborům ZPF: Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR v souladu s ustanovením vyhl. č. 500/2006 sb. ve znění pozdějších předpisů, zejména ve znění vyhl. č. 458/2012 Sb. a přílohy č. 4, této vyhl. v části II bod(3) obsahuje kvalifikovaný odhad záborů ZPF pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu. Záborům ZPF by se nevyhnula ani tzv. regionální varianta doporučovaná některými městskými částmi.</p>
382 Rezek David Ing.	<p>10) Nadměrná hluková zátěž</p> <p>V oblastech, kam má být umístěno rozšíření SOKP a souvisejících MÚK jsou již dnes překračovány závazné limity hluku. Tyto skutečnosti vyplývají zejména ze Strategických hlukových map Ministerstva zdravotnictví. Zároveň je plánované významné přiblížení obytné zástavby a pozemků určených k bytové zástavbě, což znamená značné riziko, že stavbu nebude možné realizovat z hlediska překračování závazných limitů hluku stanovených v nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ani při realizaci dostupných protihlukových opatření.</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou.</p> <p>Připomínka míří do dalších fází projektové přípravy. Dle rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č. 1Ao7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 ve věci ZUR Jihomoravského kraje (odstavce 421 a 551) přísluší posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku především územnímu řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni ZUR není možné, aby území, kde jsou překračovány limity, bylo a priori vyloučeno z regulace ZÚR.</p> <p>Je třeba podotknout, že strategické hlukové mapy nepracují s limity hluku, nýbrž s mezními hodnotami a jinými ukazateli hlukového zatížení než NV. č. 272/2011 Sb.</p> <p>Rozšíření stavby ve stávajícím koridoru SOKP vymezeném v platných ZÚR, které se odehrává na úkor stávajícího středního dělicího pásu a zmiňované úpravy MUK nepřesahují koridor vymezený v platných ZÚR hl. m. Prahy vydaných opatření obecné povahy č. 8/2009. To znamená, že se vůbec nejedná o přiblížení stavby k obytné zástavbě ani k pozemkům, které jsou pro obytnou zástavbu určené. Povolování takovéto výstavby z hlediska platných limitů je v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví a ne ZÚR. Řešení splnění limitních hodnot je předmětem navazujících stupňů projektových příprav.</p>
382 Rezek David Ing.	<p>11) Překračování imisních limitů znečištění ovzduší</p> <p>V oblastech, kam má být umístěna rozšíření SOKP a souvisejících MÚK, jsou již dnes překračovány závazné imisní limity pro ochranu ovzduší. Tyto skutečnosti vyplývají z map pětiletých klouzavých průměrů, což je závazný ukazatel dle zákona č. 201/2012 Sb, o ochraně ovzduší, za období 2007 — 2011, zpracovaný Českým hydrometeorologickým ústavem (limity částic jemného polévatého prachu, oxidů dusíku a benzoapyrenu).</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou.</p> <p>Dle rozhodnutí NSS č. j. 1Ao7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 odst.(421) samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší v určité oblasti, posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení, nikoli tedy v úrovni ZÚR.</p> <p>Pro vyhodnocení je však celkové rozložení imisní zátěže významnějším faktorem, než celkový objem produkovaných znečišťujících látek. Samotné množství produkovaných emisí není ten nejdůležitější faktor pro porovnání variant. To vychází především z prostorového rozložení imisní zátěže a jak ukazují tabulky v závěru RS (Příloha č. 2 VVURÚ), je v "Aktivní variantě - Základní řešení" nižší jak plocha území, tak i počet obyvatel v pásmech s nejvyšší imisní zátěží. I při stejné produkci emisí tak může dojít k situaci, že jedna varianta bude příznivější oproti druhé, a to z důvodu odlišného prostorového rozložení produkovaných emisí.</p> <p>Z kartogramů intenzit dopravy vyplývá, že vedení trasy SOKP v oddálené poloze, na území Středočeského kraje, by vedlo k jeho nižší atraktivitě, a tím většímu zatížení obyvatel na území hl. m. Prahy, kde jsou již omezené možnosti ochrany obyvatel před hlukem a znečištěním ovzduší. Z hlediska dopravní infrastruktury bude mít zásadní význam pro snížení hlukové zátěže a imisního zatížení, zejména centrální části města a okolí MO, např. zavedení mýtného systému a omezení vjezdu těžkých nákladních automobilů do části města. Pro realizaci daných opatření je však nezbytný SOKP, který je navržen v „Aktivní variantě – Základní řešení“ (ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1).</p>
382 Rezek David Ing.	<p>12) Nedodržení vzdálenosti MÚK</p> <p>Podle ČSN 73 6101 — tabulka 21 má být vzdálenost křižovatek na silnicích a dálnicích v odstupu min. 4 km, tento požadavek není mezi jednotlivými mimoúrovňovými křižovatkami splněn. Např. v úseku Březiněves – Satalice (SOKP 520) pro MUK Březiněves – MUK Třeboradice, MUK Přezlatice – MUK Vinof.</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou.</p> <p>V ČSN 73 6101 v kapitole 11, podkapitola 11.2, která poukazuje uvedenou tabulku 21 se dále uvádí: Tyto vzájemné vzdálenosti lze v blízkosti větších sídelních útvarů nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací a při rekonstrukcích silnic snížit až o 50%. Tomuto odpovídají uvedené úseky.</p>

		<p>Norma není obecně závazným předpisem a rozhodné je projednání s dotčeným silničním správním orgánem, který případně i nenormové hodnoty může akceptovat s patřičným odůvodněním, zejména s ohledem na funkci komunikace. V tomto případě je jím Ministerstvo dopravy, které vůči tomuto návrhu nevzneslo nesouhlasné stanovisko.</p> <p>Pražský okruh je specifickou pozemní komunikací, která bude plnit více funkcí. Dle PÚR ČR 2008 (čl.99) je Pražský okruh (SOKP) zařazen mezi koridory kapacitních silnic. Nelze proto dovozovat v připomínce uvedenou vzdálenost křižovatek na dálnicích a rychlostních silnicích 4,0 km. Všechny vymezené křižovatky na Pražském okruhu (SOKP) dle AZÚR jsou obsaženy v platných podrobnějších územně plánovacích dokumentacích např. v platném ÚP hl. m. Prahy, který byl řádně v souladu s platnou legislativou projednán. K umístění křižovatek nebyly připomínky příslušných DOSS (např. Ministerstva dopravy ČR) ani v rámci projednání AZÚR. V prostředí velkoměsta je třeba takto významnou stavbu hodnotit komplexně v kontextu města a významu, který má plnit, což někdy vede ke kompromisům z hlediska dílčích požadavků, např. i k menší vzdálenosti křižovatek.</p>
382 Rezek David Ing.	<p>13) Porušení rozhodnutí 661/2010/EU Trasa SOKP je součástí transevropské silniční sítě TEN-T i na základě vymezení v bodě 99 Politiky územního rozvoje o Silničním okruhu kolem Prahy, která stanoví: „Vymezení: Silniční okruh kolem Prahy (mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy). Důvody vymezení: Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města. Součástí TEN-T.“ Silniční komunikace, které jsou součástí sítě TEN-T, pak musí splňovat některá kritéria vyplývající z Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady 661/2010/EU, o řídících zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (dále jen „rozhodnutí 661/2010/EU“). Rozšíření SOKP a související MUK rozhodnutí 661/2010/EU porušují, protože nejsou voleny v dostatečné odstupě od obytné zástavby a tak, aby mijely hlavní sídelní útvary a nevytvářely „úzká hrdla“. Aktualizace ZUR současně porušuje PUR, kterou se rozhodnutí 661/2010/EU stalo závazné i pro navazující procesy, které se týkají ÚP</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou. Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech rozvoje Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě v článku 9 odst. 1 uvádí, že silnice a dálnice „míjejí hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti“. Z logiky celého textu Rozhodnutí vyplývá, že do sítě TEN-T jsou zahrnovány i obchvaty hlavních sídelních útvarů. V této souvislosti je třeba citovat i článek 4 písmeno e), podle něhož opatření Společenství zahrnují optimální kombinaci oborů dopravy, mezi jinými vytvářením uzlů propojení, které budou v případě zboží umístěny pokud možno mimo městská centra, aby se umožnil efektivní intermodální provoz. V PÚR 2008 jsou požadavky na síť TEN-T konkretizovány v článku 23: „Trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupě od obytné zástavby hlavních center osídlení“. Vzhledem k tomu, že městské části Praha-Suchdol, Dolní Chabry, Březiněves, Makovice, Vínov, Satalice i např. Běchovice jsou ve vnějším okrajovém pásmu hlavního města a Pražský okruh (Silničního okruhu kolem Prahy, v PÚR 2008 označovaný též zkratkou SOP) slouží k odvedení tranzitní dopravy z kompaktní intenzivně urbanizované části města s vysokou koncentrací obyvatel (tedy dále od hlavního centra osídlení), je tento požadavek naplněn i v kontextu Rozhodnutí 1692/96 a PÚR 2008. V rámci možností silně urbanizovaného území hl. m. Prahy, účelu a měřítka ZÚR je uvedený požadavek PÚR 2008 věcně respektován a ošetřen i technickým řešením (tedy tunelovými úseky a dalšími stavebně technickými opatřeními ke zmiřňování dopadů dopravních staveb na okolí). Ani případná jiná varianta navržená ve Středočeském kraji nepovede neosídleným územím Naopak, s ohledem na intenzivní urbanizaci pásu kolem Prahy a rozvoji obcí v něm, které nepočítaly s vedením kapacitní komunikace na svých územích, lze vyvodit případný konflikt s rozvojem obcí v tomto pásmu, vymezeným v jejich schválených ÚPD, jednak dramatickou změnu pro značnou část obyvatel, kteří do těchto obcí migrovali s cílem najít komfortní bydlení v blízkosti hl. m. Prahy, a vstupovali do tohoto území s určitou právní jistotou podpořenou dlouhodobou kontinuitou ÚPD. Aktualizace č. 1 ZUR hl.m.Prahy nenavrhuje detailní technické a prostorové řešení Pražského okruhu (SOKP) vymezuje pro tuto stavbu pouze koridor, není proto možné dovozovat vytváření úzkých hrdel na síti. K citovanému rozhodnutí 1692/96/ES uvádíme, že ode dne 20.12.2013 platí nové nařízení pro TEN-T 32013R1315 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. V tomto nařízení se článku 30 Městské uzly uvádí Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno zajistit: e) zmiřňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí. Navržený koridor Pražského okruhu (SOKPO) v kombinaci s dalšími komunikacemi výhledové komunikační sítě hlavního města nabídne v Praze obchvatové trasy městských oblastí (např. Uhřetěves, Kolovrat, Vínov atd.).</p>
382 Rezek David Ing.	<p>14) Zásah do zemědělského půdního fondu Citace ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen „zákon ZPF“) 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. Porovnání alternativ musí být provedeno na základě číselných a grafických údajů zpracovaných podle přílohy 3 vyhlášky ZPF. Žádné porovnání variant či alternativ k záměru MÚK v trase SOKP 520, které mají negativní vliv na ochranu ZPF dosud nikdy zpracováno nebylo. Tento postup je vedle příslušných ustanovení zákona o ZPF v rozporu se zásadou zákonnosti (§ 2 odst.1 správního řádu), zásadou minimalizace zásahů do práv a zájmů (§ 2 odst. 3 správního řádu) a zásadou souladu s veřejným zájmem (§ 2 odst. 4 správního řádu).</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou. Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy je zpracována dle Zprávy o uplatňování ZÚR schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4. 11. 2011. Ve Zprávě není obsažen požadavek na variantní řešení koridoru Pražského okruhu ani záměru MÚK v trase SOKP. Aktualizace ZUR hl. m. Prahy obsahuje kvalifikovaný odhad záborů ZPF v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů (stavební zákon), zejména dle změny č.350/2012 Sb. § 36, kde s v odstavci (3) uvádí: "Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím". Vyhláška č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zejména ve znění vyhlášky č. 458/2012 Sb. v § 6, odst. (2) uvádí: "Výkresy obsahují jevy zobrazitelné v daném měřítku", což je v souladu s vyhláškou v měřítku 1:100 000. V příloze č. 4 vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, v části II. Obsah odůvodnění ZÚR se uvádí v bodu e), že v rámci ZUR se zpracovává "kvalifikovaný odhad záborů ZPF". Kvalifikovaný odhad záborů ZPF byl v ZUR hl. m. Prahy - Aktualizaci č. 1 zpracován podle § 5 zák. č. 334/1992 Sb., přílohy č. 3 k vyhlášce č. 13/1994 Sb. a Metodického pokynu MŽP ČR č. j. OOLP/1067/96. Rozsah a přesnost vyhodnocení odpovídá měřítku grafické části ZUR, tedy 1:100 000. Citace z přílohy č. 3 vyhlášky č. 13/1994: „Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení územně plánovací dokumentace na zemědělský půdní fond se skládá z textové, tabulkové a grafické části. Grafická část se zpracovává v samostatném doplňujícím výkresu, jehož podkladem jsou mapy měřítek použitých pro hlavní výkresy. Rozsah a přesnost tohoto vyhodnocení a znázornění se řídí podle stupně a kategorie zpracovávané územně plánovací dokumentace.“ V textové části Odůvodnění AZÚR v kap. 17 - Kvalifikovaný odhad záborů ZPF a PUPFL se uvádí, že pro výpočet plochy koridoru Pražského okruhu byla použita šířka koridoru 60m. Takto vymezená plocha zahrnuje vlastní těleso svahy včetně předpokládaných terénních úprav a pásů izolační zeleně. V těchto plochách jsou částečně zohledněny i plošné nároky pro křižovatky, které nejsou samostatně bilancovány. Důvodem je schematizace křižovatek v měř. 1:100 000. Skutečné vyčíslení záborů ZPF pro křižovatky je úkolem podrobnější ÚPD. Nedochází k porušení § 2 odst.1 správního řádu, je postupováno v souladu s platnými právními předpisy viz. výše. Koridor umožňující vybudování SOKP je v ÚP SÚ hl.m. Prahy vymezen v rozsahu správního území Hl.m. Prahy od schválení této ÚPD Zastupitelstvem hl.m. Prahy dne 9.9.1999 s účinností od 1.1.2000. Nejedná se o nový záměr, a proto nemůže dojít k poškození práv nabytých v dobré víře. Koridor SOKP je v dokumentaci 1.AZUR označen jako veřejně prospěšná stavba.</p>
382 Rezek David Ing.	<p>15) Závažná pochybení v procesu přijímání AZÚR a. Novelizace stavebního zákona Dne 4. 11. 2011 schválilo Zastupitelstvo hl.m. Prahy svým usnesením č. 10/77 Zprávu o uplatňování Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy, která je impulzem pro zahájení procesu aktualizace (změny) této územně plánovací dokumentace. V červenci 2012 se poté konalo společné jednání k návrhu AZUR a k němu zpracovanému vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, přičemž dotčené orgány, sousední Středočeský kraj a městské části hl.m. Prahy mohly uplatnit svá stanoviska a připomínky k návrhu AZUR a vyhodnocení</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou. Bylo postupováno v souladu s platnými právními předpisy a metodickými pokyny, které v souvislosti s novelou stavebního zákona zveřejnilo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR na svých webových stránkách. "Metodická pomůcka: Přechodná ustanovení – územní plán", napomáhá pořizovatelům územních plánů upravit proces pořizování podle stavebního zákona ve znění novely stavebního zákona, účinné od 1.1. 2013. Tato metodická pomůcka popisuje, jak v daných částech pořizování postupovat a lze ji vztáhnout i na pořizování ostatních územně plánovacích dokumentací (např. ZUR). Pro Aktualizaci č.1 ZUR hl.m. Prahy platí bod 13 uvedené metodiky modifikovaný pro ZUR.</p>

	<p>vlivů na udržitelný rozvoj území do 27. 8. 2012.</p> <p>Dne 1. 1. 2013 nabyl účinnosti zákon č. 350/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a některé související zákony. Tento zákon přinesl určité změny i do procesu pořizování aktualizací zásad územního rozvoje.</p> <p>Magistrát hl.m. Prahy oznámil v březnu 2013 veřejnou vyhláškou a jednotlivě městským částem a dotčeným orgánům zveřejnění návrhu AZUR a zahájení projednávání vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Tento požadavek stanoví § 37 odst. 4 stavebního zákona ve znění zákona č. 350/2012 Sb. Zjevně se pořizovatel AZUR rozhodl postupovat podle novelizovaného znění stavebního zákona, účinného od 1.1.2013. Zatímco veřejnost byla vyzvána k podávání připomínek jak k návrhu AZUR, tak vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (§ 37 odst. 4), městské části, subjekty vyjmenované v odst. 6 novelizovaného znění § 37 a další dotčené orgány byly vyzvány k podávání připomínek a vyjádření pouze k VVURU, a to z důvodu cit.: Upozorňujeme Vás, že k aktualizaci č. 1 ZUR HMP jste již uplatnili svá stanoviska a připomínky při společném jednání, která zůstávají v platnosti, a z důvodu výše uvedené novely stavebního zákona se s Vámi projedná pouze VVURU ZUR HMP. Zveřejnění vlastní aktualizace č.1 ZUR HMP se týká pouze veřejnosti.</p> <p>Při pořizování návrhu AZUR HMP mělo být při činnosti společné projednání postupováno podle znění stavebního zákona, účinného do konce roku 2012, nikoliv podle znění stavebního zákona daného zákonem č. 350/2012 Sb. Viz bod 7 přechodných ustanovení zavedených zákonem č. 350/2012 Sb.: následuje citace.</p>	<p>Zpracovaný návrh ÚP, ukončeno projednání podle ustanovení § 50 SZ (pro ZUR § 37) ve znění před novelou.</p> <p>Na činnosti ukončené podle § 50 SZ (pro ZUR § 37) před novelou se naváže novými činnostmi podle § 50 odst. 3 SZ (pro ZUR § 37 odst. 4 SZ) ve znění po novele. Pokud bylo zpracováno vyhodnocení vlivů na ŽP a podle tohoto vyhodnocení má návrh významný vliv na území sousedního státu, postupuje se podle § 50 odst. 4 SZ (pro ZUR § 37 odst. 5 SZ) ve znění po novele. Je-li návrh posuzován z hlediska vlivů na ŽP, postupuje se podle § 50 odst. 5, popř. 6. (pro ZUR § 37 odst. 6, popř. 7 a 8 SZ). Následně se vždy naváže činnostmi podle § 50 odst. 7 a 8 a § 51 SZ (pro ZUR § 37 odst. 9 a 10 a § 38 SZ) ve znění po novele. Návrh ÚP se před veřejným projednáním upraví v souladu s novými předpisy a věcně s výsledky projednání; části zadání (popř. pokynů pro zpracování návrhu, které jsou v rozporu s novými předpisy, se nepoužijí). O návrhu ÚP (ZUR) se následně koná veřejné projednání podle § 52 SZ (pro ZUR § 39) ve znění po novele. (Článek II body 2 a 7 SZ, článek II body 2, 3 a 6 vyhlášky.)</p>
<p>382 Rezek David Ing.</p>	<p>b. Chybějící podklad</p> <p>V seznamu výchozích dokumentů a podkladů v odůvodnění ZÚR aktualizace č. 1 je:</p> <p>Multikriteriální a environmentální hodnocení variant JVK, JVD, JVR, kolektiv Zpracovatelů, 1995. Tento materiál nebyl v době projednávání AZUR kompletní k dispozici k nahlédnutí ani na MHMP ani na URM. Neměli jsme možnost se s tímto hodnocením seznámit, přestože je prakticky jedinou analýzou v celém seznamu podkladů, která se měla zabírat konkrétním posouzením variant trasování SOKP v jihovýchodní části Prahy.</p>	<p>Bereme na vědomí.</p> <p>Uvedený dokument již není k dispozici. Jediný dochovaný výtisk byl předložen při jednání u NSS ČR a následně tímto soudem ztracen.</p> <p>Zbývající exempláře u všech zúčastněných, např. u zpracovatelů, na ministerstvu pro místní rozvoj jako nástupnické organizaci ministerstva hospodářství a Středočeském kraji podléhají skartačnímu řádu a byly nevratně zničeny. Nicméně, na IPR hl. m. Prahy je k dispozici současně pořizované environmentální hodnocení.</p> <p>I přesto, že původní multikriteriální hodnocení bylo ztraceno, jsou známy celkové závěry hodnocení, které jsou uvedeny v dopise Ministerstva hospodářství a na základě kterých se odvíjela i další, územně plánovací činnost. Tento dokument byl zmiňován v podkladech především jako doklad, že i v minulosti proběhl výběr varianty na základě hodnověrného posouzení a tudíž i historicky sledovaná trasa, na kterou aktualizace ZÚR navazuje, byla vybrána z variant. Je třeba však podotknout, že i nyní se v aktualizaci ZÚR posuzují a hodnotí variantní trasy okruhu v míře podrobnosti odpovídající Zásadám územního rozvoje.</p>
<p>382 Rezek David Ing.</p>	<p>16. Námitka k otázce potřebnosti SOKP 520</p> <p>Dle navrhované aktualizace ZUR bude v případě realizace SOKP 520 prostor Čakovice a Letňan sevřen mezi dvojicí kapacitních komunikací dálničního typu a dále zatížen provozem z paralelní letové dráhy.</p> <p>Namítáme, že zřízení takových staveb v naší MČ zatíží ŽP našich obyvatel. Vybudováním SOKP 520 bude vybudován paralelní dopravní systém, který ve vzdálenosti cca 5-ti km zrealizuje další stavbu dálničního charakteru a „sevře“ několik MČ do prstence dálnic.</p> <p>+ grafická příloha 9 stran.</p>	<p>Nesouhlasíme s námitkou.</p> <p>Pražský okruh (SOKP), stavba 520, vytvoří podmínky k odvedení tranzitní automobilové dopravy na severovýchodní okraj Prahy. Vlivem absence Pražského okruhu (SOKP) na severu Prahy dochází k tomu, že tranzitní doprava využívá náhradou Vysočanskou radiálu a ulice Kbelskou a Cínoveckou, které vedou silně urbanizovaným územím (územím Proseka a Letňan) v severní části Prahy.</p> <p>Ve Výroku AZÚR, pododdílu 5.1.2.1 jsou pro koridor Pražského okruhu (SOKP) stanoveny podmínky pro následné rozhodování o změnách v území, kde je kromě jiného požadováno pod bodem e) řešení severovýchodní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v rovinaté krajině s důrazem na ochranu stávající zástavby před negativními vlivy dopravy a vhodné začlenění do území, zejména založením pásů zeleně s přihlédnutím k územně technickým a prostorovým podmínkám. Dále je požadována v bodě h) koordinace řešení stavby v území se záměry nadřazených vedení technické infrastruktury s cílem minimalizovat negativní krajinné a urbanistické dopady. V úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci je v témže pododdílu požadováno v bodě a) navrhnout plochy zeleně podél upřesněné trasy Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) pro zmírnění negativních vlivů dopravy. V rámci podrobnosti AZÚR je dostatečně pamatováno na potřebu vhodného začlenění stavby do území v dané urbanistické struktuře. Pražský okruh (SOKP) je specifickou stavbou, která bude plnit vůči Praze více funkcí, v PÚR ČR 2008 (čl.99) je začleněn mezi koridory kapacitních silnic. V silně urbanizovaném území Prahy je hustota pozemních komunikací vysoká, což je dáno významem města, koncentrací obyvatel a pracovních příležitostí i dalšími funkcemi, které plní. Vybudováním Pražského okruhu (SOKP), stavby 520 se doplní komunikační systém tak, aby doprava byla v rámci města vhodným způsobem směřována. Pražský okruh (SOKP) plní jiné funkce na rozdíl od ulic Cínovecké, Liberecké (Prosecké radiály), Vysočanské radiály, které má autor námítky jako další komunikace dálničního typu pravděpodobně na mysli. Prosecká radiála umožňuje realizovat radiální dostředné dopravní vztahy od severu do centrální oblasti města a naopak, dále propojí Pražský okruh (SOKP) s Městským okruhem. Vysočanská radiála umožňuje realizaci radiálních dopravních vztahů od východního okraje města směrem k centrální části Prahy a naopak. Obě uvedené radiály by jsou určeny především pro vnitroměstské vztahy, tranzitní doprava by je neměla využívat. Pražský okruh (SOKP) převádí tranzitní dopravu po okraji hlavního města, rozvádí vnější zdrojovou a cílovou dopravu a umožňuje realizaci některých vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi Prahy.</p> <p>Uváděná vzdálenost cca 5-ti km mezi "stavbami dálničního charakteru", jak autor námítky uvádí, není v podmínkách silně urbanizovaného území města, které má jeden a čtvrt miliónu obyvatel, značnou koncentraci pracovních příležitostí a dalších aktivit, při hustotě sítě pozemních komunikací odpovídajících velkoměstskému prostředí, nijak mimořádná.</p> <p>Oblast zasažená provozem letiště Praha/Ruzyně je vymezena jako specifická oblast SL/1 Ruzyně ve Výroku AZÚR - grafické části (1. Výkres uspořádání území hl.m.Prahy)- aktualizace č.1). Tato oblast byla vymezena izofonou LAeq = 55 dB z leteckého provozu letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) po rozšíření dráhového systému o paralelní dráhu v souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008, úkolem L1. Z výkresu je patrné, že do prostoru Čakovice a Letňan nezasahuje vymezená oblast SL/1 a že Čakovice a Letňany nebudou leteckou dopravou letiště Praha/Ruzyně ani leteckým provozem na paralelní RWY nadlimitně zasaženy.</p>
<p>173 Univerzita Karlova v Praze</p>	<p>NÁMITKA</p> <p>Zasíláme námítky a připomínky k Aktualizaci č.1 ZÚR HMP:</p> <p>1. Námitka ke grafické části: Oblast osvětlová, vzdělávací a rekreačně společenská SO/1 – Draháň – Troja – Bubeneč dle textové části (bod 4.2.1) zahrnuje též vysokoškolský areál v Praze 7,8 na Pelc - Tyrolce. V grafické části Aktualizace č. 1, č. výkresu 01 „Uspořádání území hl.m. Prahy“ je oblast SO/1 vyznačena se zahrnutím pouze poloviny areálu, a to směrem západním od ulice V Holešovičkách. Druhá část areálu východně od ulice V Holešovičkách, areál budov s č. pop. 747, k.ú. Libeň, kterou využívá Matematicko fyzikální fakulta Univerzity Karlovy v Praze, v grafické části pro území SO/1 vyznačena není. Vzhledem k tomu, že vymezení specifických oblastí (SO) nadmístního a celoměstského významu slouží k navržení řešení problémů souvisejících z využití území (v tomto případě vysokoškolský areál x komunikace Městského okruhu) s cílem zajistit udržitelný rozvoj území při respektování kulturních a civilizačních hodnot, žádá Univerzita Karlova v Praze o doplnění tohoto území do grafického určení SO/1 a tím jeho jasného specifikování.</p>	<p>Nejedná se o námitku.</p> <p>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</p> <p>Připomínka nebude vyhověno.</p> <p>Těžiště specifické oblasti SO/1 leží skutečně v Trojské kotlině a oblast byla vymezená k řešení problémů, které vznikají při kumulaci zařízení s vysokou nárazovou návštěvností, z požadavků na intenzifikaci ÚČOV a které nemusí být vždy v souladu s požadavky na ochranu přírody a krajiny, tak jak je popsáno ve Výroku AZÚR, oddíl 4.2.1, 2. odstavec "Důvody vymezení". Hranice této oblasti byla na východě vymezená ulicí V Holešovičkách. Část areálu, kterou využívá Matematicko fyzikální fakulta Univerzity Karlovy v Praze, už s problematikou Trojské kotliny bezprostředně nesouvisí.</p> <p>Podrobné řešení celého vysokoškolského areálu v Praze 7, 8 na Pelc - Tyrolce bude úkolem nového ÚP hl. m. Prahy - Metropolitního plánu.</p>
<p>173 Univerzita Karlova</p>	<p>2. Území Prahy 7,8, Pelc - Tyrolky je významným rozvojovým územím Univerzity Karlovy v Praze (viz též</p>	<p>Nejedná se o námitku.</p>

<p>v Praze</p>	<p>dopis čj. 4789/2013-VI ze dne 13.5. 2013 k 1. aktualizaci ZÚR), který má potenciál ověřený hmotovou studií dostavby nových cca. 90 000 m2 hrubých podlažních ploch na východní i západní straně areálu od ul. V Holešovičkách. Pro bod 5.1.2.3 (Městský okruh) univerzita připomíná potřebu důsledného vynucení opatření na zmírnění negativních vlivů plynoucích z nadměrného zatížení celého území Pelc Tyrolky dopravou při následných rozhodování o změnách v území. Užívání např. budovy Matematicko fyzikální fakulty na pozemku parc.č. 404/4, v k.ú. Libeň, kde se nachází přednáškové sály (v nižší části) a výukové místnosti a pracovny (ve vyšší části budovy) by bylo bez těchto opatření ohroženo.</p>	<p><i>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínku bereme na vědomí. Informaci o rozvojových záměrech UK bereme na vědomí. ZÚR hl. m. Prahy ani jejich Aktualizace č. 1 neřeší konkrétní studie a využití jednotlivých lokalit. To je úkolem podrobnější ÚPD. Obsah a podrobnost ZÚR stanovuje zákon č. 183/2006 Sb. (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 36, kde se uvádí v odst. (3): Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Městský okruh v lokalitě Pelc Tyrolky je dlouhodobě sledovaný záměr. Vlivy automobilového provozu na Pelc Tyrolce jsou proto dlouhodobě předvídatelné. Charakter připravované zástavby v tomto území by tyto skutečnosti měl zohlednit. Ke zmírnění nepříznivých vlivů provozu na Městském okruhu jsou ve Výroku AZÚR, oddílu 5.1.2.3 uvedeny podmínky pro následné rozhodování o změnách v území - v bodě c) neporušení krajinného rázu podél pravého břehu Vltavy..., v bodě d) optimalizace rozsahu tunelových úseků a jejich výdechů z hlediska vlivu na ovzduší a obyvatele při sledování kvality urbanistického návrhu řešení..., v bodě f) částečné tunelové řešení Městského okruhu mezi Pelc Tyrolkou a Balabenkou v zájmu minimalizace negativního působení stavby, v bodě h) zajištění výsadby stromové zeleně v prostoru mimoúrovňových křižovatek a jejich okolí s cílem omezit negativní vlivy dopravy, v bodě i) optimalizace křižovatek s důrazem na urbanistickou kvalitu řešení prostoru s cílem minimalizovat bariéry v území, zachovávat tradiční vazby v území a vytvořit rovnocenné podmínky pro nemotorovou dopravu. V úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci je v oddílu 5.1.2.3 uvedeno pod bodem b) upřesnit řešení východní části Městského okruhu v koridoru Pelc Tyrolka – Balabenka – Jarov - Rybníčky s cílem omezit negativní vlivy Městského okruhu na území. Námítku / připomínku je třeba uplatnit k podrobnější ÚPD, tj. k pořízení nového ÚP hl. m. Prahy - Metropolitního plánu, případně ke konkrétnímu řešení stavby.</i></p>
<p>173 Univerzita Karlova v Praze</p>	<p>3. Pro bod 5.6 „Celoměstsky významné záměry kolejové dopravy“ univerzita připomíná myšlenku znovu uvedení do provozu některých železničních zastávek, kde by příměstská železniční doprava mohla vhodně doplnit městskou hromadnou dopravu (např. Praha – Vyšehrad do oblasti vysokoškolského areálu v Praze 2, na Albertově a Karlově).</p>	<p><i>Nejedná se o námítku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínku bereme na vědomí. Jednotlivé železniční zastávky na železničních tratích ZÚR neřeší, tato problematika je mimo podrobnost ZÚR. Námítku / připomínku je třeba uplatnit k podrobnější ÚPD, tj. k pořízení nového ÚP hl. m. Prahy - Metropolitního plánu, případně ke konkrétnímu řešení stavby. V ZÚR i v rámci AZÚR jsou vymezeny pouze koridory a plochy nadmístního významu. S rozvojem železniční dopravy se v ZÚR počítá. Ve výroku ZÚR, oddílu 2.2.3 (Konceptce dopravní infrastruktury) se uvádí v bodě g) zvyšovat kvalitu přestupních vazeb v systému městské, příměstské i dálkové veřejné dopravy, v bodě h) zajistit územní podmínky pro další rozvoj železnice v rámci systému Pražské integrované dopravy návrhem nových zastávek a přestupních vazeb mezi železnici a ostatními systémy hromadné dopravy a segregací jednotlivých segmentů dopravy. Ve Výroku AZÚR, oddílu 5.2.1 je v podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území v bodě d) uvedeno: "vytvoření podmínek pro výraznější zapojení železniční dopravy do systému PID".</i></p>
<p>173 Univerzita Karlova v Praze</p>	<p>4. Pro bod 5.7 „Vnější autobusová doprava“ pro plán zbudování celoměstsky významného terminálu příměstské autobusové dopravy Veleslavin univerzita připomíná nutnost uskutečnění opatření ke zmírnění negativních dopadů způsobených intenzivnější dopravou v nejbližším okolí. Upozorňuje na poblíž stojící univerzitní budovu č. pop. 407, na pozemku parc.č. 278/4, v k.ú. Veleslavin sloužící k výuce humanitních oborů.</p>	<p><i>Nejedná se o námítku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínku bereme na vědomí. Problematika zmírnění negativních dopadů terminálu veřejné dopravy Veleslavin vůči okolí a univerzitní budově a realizace příslušných zmírňujících opatření není úkolem ZÚR a bude posuzována v podrobnější dokumentaci. Námítku / připomínku je nutno uplatnit v následných řízeních. Obsah a podrobnost ZÚR stanovuje zákon č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů, § 36, kde se uvádí v odst. (3) Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.</i></p>
<p>380 Zmeškal Jan</p>	<p>Připomínka k Aktualizaci zásad územního rozvoje HLMP Občanské sdružení Padesátník (Sdružující občany z ulic „U Letiště“, „Za Teplárnou“ a „Na Padesátníku“ I až V) tímto vznáší svoji zásadní námítku a nesouhlas se stavbou paralelní dráhy a následným obrovským navýšením provozu na letišti Václava Havla Praha. Tento záměr bude znovu projednáván při „Aktualizaci zásad územního rozvoje HLMP“, proto se k němu chceme znovu vyjádřit! Zamyslete se, prosím, nad několika následujícími větami! Nízko prolétávající letadla (přistání se neprovádí strmě) zdevastují nejen naši lokalitu, tímto záměrem nejvíce dotčenou, ale také krásnou rekreační oblast Divoká Šárka a rozsáhlé území ležící pod přistávacím koridorem a v jeho širokém okolí. Devastace bude nejen hluková, ale i emisní. Spotřebu paliva u automobilů měříme v litrech, spotřebu paliva u letadel měříme v tunách! U automobilů snižujeme emise výfukových plynů katalyzátory. Letadla katalyzátory nemají! Studie „EIA“ pro paralelní dráhu počítá s dobrými „rozptylovými podmínkami“ na tomto území. Ale kam budou zafukovány zplodiny hoření letadlových motorů, když v české kotlině převažují severozápadní větry? Zplodiny hoření letadlových motorů budou rozptylovány na území Prahy 6 a centra Prahy a budou filtrovány plícemi Pražanů a návštěvníků města. I značnou hlukovou zátěž pocítí obyvatelé na území větším, než udává EIA. Dopad hluku byl vypočítán „výpočtovými modely“, které jaksí pozapomněly na to, že letadlo po dosednutí brzdí reverzem tahu. To je výkonem motoru, který je rovný nebo jen o několik procent menší, než výkon startovní. (Viz průběh izofon ve studii EIA, na výkresu P15 „Izofony LAeq D v dB pro letecký provoz na letišti Praha Ruzyně v denní době“ příloha č.E1. Tento výkres „reverzní hluk“ na paralelní dráze nezahrnuje.) Závěrem si dovolíme otázku. Pro jakého budoucího zahraničního vlastníka letiště má být stavěna nová dráha, když současný dráhový systém pro běžný provoz včetně turistického ruchu stačí? Je potřebné být logistickým překladištěm Evropy? (A to jak cestujících, tak zboží.) Jaký cizí kapitál má v budoucnu vydělávat na úkor zdraví obyvatel Prahy? A že se zahraniční vlastník nenechá nijak omezovat, o tom svědčí řada arbitráží, které Česká republika absolvovala i prohrála, když zahraniční vlastník nemohl podnikat podle svých představ (Připomeneme jen, že minulá vláda chtěly letiště již dvakrát prodat a nevěříme, že vláda budoucí tak neučiní!)</p>	<p><i>Nejedná se o námítku. Dotčená osoba není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Pořizovatel bere na vědomí. Připomínka směřuje k dokumentaci EIA. Proces EIA je samostatným a podrobnějším procesem než AZÚR. Nicméně Dokumentace EIA pro paralelní dráhu a její rozptylová studie počítala s různými rozptylovými podmínkami, které jsou udávány ve větrné růžici, která byla obsažena v modelových výpočtech. Takže rozptylová studie počítala se všemi rozptylovými podmínkami a také i se směry větru. Jak hlukově, tak imisně byla stanovena rozsah zasaženého území a posouzena rizika dopadu na lidské zdraví. AZÚR tedy z těchto závěrů vycházela a převzala. Problematika zatížení území leteckým hlukem byla velmi podrobně modelována v procesu EIA a v tomto procesu byla nastavena jednoznačná opatření a omezení pro letiště a jeho rozvoj. Např. maximální počet pohybů, za rok, v jednom dni a v noční době včetně i celé řady další opatření. Problematika brždění reverzací tahu motoru je specifický způsob brždění letadel, avšak neprovádí se u každého přistání. Použití tohoto způsobu brždění, resp. přibrzdování závisí na mnoha faktorech, např. na typu letadla, jeho okamžité hmotnosti, klimatických podmínkách, stavu dráhy a bezpečnosti při přistání. V akustické studii pro EIA bylo s podílem brždění reverzací tahu počítáno a je to v této akustické studii uvedeno. V opatření k eliminaci nočního hluku je navržen zákaz brždění reverzací tahu motorů vyjma bezpečnostních důvodů, což bylo také převzato do stanoviska MŽP a následně i jako opatření do AZÚR. Dále je třeba podotknout, že vybudováním paralelní dráhy a s tím souvisejícího dráhového systému na letišti, dojde k vybudování výjezdových drah pro rychlé výjezdy z přistávací dráhy a tím bude také eliminována potřeba využívat brždění reverzací tahem motoru. Problematika prodeje a využívání letiště cizím vlastníkem není předmětem AZÚR. Je třeba podotknout, že omezení, která byla nastavena v rámci procesu EIA, dalších stupňů projektové přípravy i územně plánovacích dokumentů a také legislativu platnou v ČR bude muset dodržovat jakýkoliv vlastník letiště. Dále uvádíme: Dle nálezu NSS č. j. 1A07/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 odst.(421, 551)samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší v určité oblasti, posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení, nikoli tedy v úrovni ZÚR. Dle výše citovaného nálezu NSS č. j. 1A07/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 odst.(551) Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hladinami hluku.</i></p>