

V Praze dne 1.4.2009

Věc: Námitky zástupce veřejnosti k návrhu Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy

Námitka č. 1 - Letiště Praha Ruzyně

Na základě zmocnění občany hlavního města Prahy (§ 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu), které bylo doručeno Magistrátu hlavního města Prahy dne 1.4.2009, podávám tuto námitku k návrhu Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy:

I. Text námítky

1) k bodu 4.4.1 Oblast zasažená provozem letiště Ruzyně (SL/1), Podmínky pro následné rozhodování

o změnách v území požadujeme **doplnit** takto:

„c) nerozšiřování ochranného hlukového pásma na stávající zastavěná území s obytnou funkcí“;

2) v bodě 5 Zpřesnění ploch a koridorů v odstavci Letiště požadujeme **vypustit** bod **L1 Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně;**

3) k bodu 5.3.1. Mezinárodní letiště Praha-Ruzyně, část Podmínky pro následné rozhodování o změnách v

území požadujeme **doplnit** takto:

„d) nerozšiřování ochranného hlukového pásma na stávající zastavěná území s obytnou funkcí;

e) preferování zdrojové a cílové přepravy osob a omezení tranzitní a nákladní letecké dopravy“;

4) k bodu 5.3.1. Mezinárodní letiště Praha-Ruzyně, část Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci požadujeme **doplnit** takto:

„b) stanovit maximální únosné zatížení z hlediska vlivů letecké dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel v okolí letiště“;

c) případné navyšování kapacity letiště řádně zdůvodnit ve vztahu k ochraně zdraví obyvatel v okolí letiště“.

II. Odůvodnění

Letecký hluk ve venkovním prostředí již nyní překračuje v okolí letiště hygienické hlukové limity a provozovatel letiště tomu nebude nikdy schopen zabránit. Letecká doprava v okolí Prahy je a bude možná pouze na úkor zdraví obyvatel v okolí letiště a proto je nutné v tomto zastavěném území letecký provoz omezit výhradně na pokrytí potřeb obyvatel České republiky. Tranzitní a nákladní letecká doprava pouze zvyšuje tržby a zisk současného i budoucího (zahraničního) vlastníka a je nepřijatelné, aby ekonomické zájmy převážily nad ochranou zdraví obyvatel.

Navrhovaná nová letecká dráha by znamenala porušení § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a j) stavebního zákona, neboť negativním dopadem na životní prostředí nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, nezohledňuje stávající hodnoty a podmínky v území, nezohledňuje rizika s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí. Z uvedených důvodů není tento záměr v souladu s cíli a úkoly územního plánování, jak to požaduje § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.

Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na životní prostředí podle § 10 i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění resp. vyhodnocení na udržitelný rozvoj území při hodnocení vlivu rozšíření letiště v Praze Ruzyni vykazuje závažné chyby a nedostatky a obsahuje nesprávné závěry a hodnocení. Podrobněji je námitka rozvedena v příloze č. 1, která je nedílnou součástí věcně shodné námítky.

III. Vymezení území dotčeného námitkou

Pro účely vymezení území dotčeného touto námitkou sděluji, že touto námitkou je dotčeno území městských částí Praha-Dolní Chabry, Praha-Suchdol, Praha-Lysolaje, Praha-Nebošice, Praha 6, Praha 8, Praha-Přední Kopanina, Praha-Troja, Praha-Dáblice.

Námitka č. 2 - SOKP (Pražský okruh)

Na základě zmocnění občany hlavního města Prahy (§ 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu), které bylo doručeno Magistrátu hlavního města Prahy dne 1.4.2009, podávám tuto námitku k návrhu Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy:

I. Text námítky

1) k bodu 5.1.2.1. Pražský okruh - část Vymezení, požadujeme **vypustit poslední větu:**

„Úsek Březiněves – Ruzyně je veden přes Suchdol“;

2) k bodu 5.1.2.1. část Důvod vymezení, požadujeme **doplnit** takto:

„... a v souladu s návrhem Politiky územního rozvoje a závaznými požadavky EU na transevropskou silniční síť TEN-T musí zajistit převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města.“;

3) k bodu 5.1.2.1. část Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, požadujeme **doplnit** takto:

„c) respektovat v úseku Ruzyně - Březiněves závazné požadavky EU na transevropskou silniční síť TEN-T a závěry posouzení vlivu tohoto úseku na životní prostředí (stanovisko Ministerstva životního prostředí dle zákona 244/92, EIA - č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. ze dne 30. dubna 2002.“;

4) k bodu 10.1. Veřejně prospěšné stavby, požadujeme **vypustit stavbu Z/502 ze seznamu veřejně prospěšných staveb**, pro které lze práva k pozemkům vyvlastnit;

5) ve výkresové části ZÚR, požadujeme **vypustit vedení trasy SOKP (Pražský okruh) v úseku Ruzyně -Březiněves - přes Suchdol a Dolní Chabry.**

II. Odůvodnění

Navržená trasa SOKP (Pražského okruhu) v úseku Ruzyně-Březiněves vedená přes Suchdol a Dolní Chabry nerespektuje závazné požadavky EU na transevropskou silniční síť TEN-T. Navržená trasa je dále v rozporu s § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a j) stavebního zákona, neboť negativním dopadem na životní prostředí nevytváří vyvážený vztah podmínek

v území, nezohledňuje stávající hodnoty a podmínky v území, nezohledňuje rizika s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí a nevytváří podmínky pro hospodárné nakládání prostředků z veřejných rozpočtů (jedná se o nejdražší variantu vedení trasy). Z uvedených důvodů navržená trasa není v souladu s cíli a úkoly územního plánování, jak to požaduje § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.

Považujeme za nezbytné zohlednit při rozhodování o trase pražského okruhu zejména vliv na životní prostředí včetně synergie s ostatními velkými stavbami. Jak je uvedeno v posouzení koncepce na životní prostředí (SEA), na území Suchdola dochází již při současném zatížení k překračování hygienických limitů přízemního ozónu (SEA kapitola 2 - ovzduší resp. hyg. limit 50 µg/m³ výskytu prachových částic PM10 byl dle měření Českého hydrometeorologického ústavu v oblasti Suchdola a Lysolají v roce 2007 22x a v roce 2006 překročen 48x, přičemž povolený počet překročení je 40x za rok.). Umístování nových koridorů dopravních staveb do území, kde již jsou v současné době hyg. limity překračovány nebo se zatížení hyg. limitům blíží, je v rozporu s našimi a evropskými právními předpisy. Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na životní prostředí podle § 10 i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění resp. vyhodnocení na udržitelný rozvoj území při hodnocení vlivu záměru Pražský okruh (severozápadní segment vykazuje závažné chyby a nedostatky a obsahuje nesprávné závěry a hodnocení. Podrobněji je námitka rozvedena v příloze č. 2, která je nedílnou součástí věcně shodné námítky.

III. Vymezení území dotčeného námitkou

Pro účely vymezení území dotčeného touto námitkou sděluji, že touto námitkou je dotčeno území městských částí Praha-Dolní Chabry, Praha-Suchdol, Praha-Lysolaje, Praha-Nebošice, Praha 6, Praha 8, Praha-Přední Kopanina, Praha-Troja, Praha-Dáblice.

Podpis:

.....
Martin Skalský, zástupce veřejnosti
bytem Praha 6, Vilímovské 611/29
nar. 9.4.1977

Příloha č. 1 - k námitce č.1 zástupce veřejnosti k návrhu Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy ze dne 1.4.2009 - Letiště Praha-Ruzyně

Příloha č. 2 - k námitce č.2 zástupce veřejnosti k návrhu Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy ze dne 1.4.2009 - záměr Pražský okruh

Příloha č. 1

k námitce č.1 zástupce veřejnosti k návrhu Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy ze dne 1.4.2009 - Letiště Praha-Ruzyně

Návrh Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (dále jen ZÚR) obsahuje nedílnou část nazvanou *A. Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na životní prostředí* (dále jen Vyhodnocení) podle § 10 i zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění

Toto Vyhodnocení:

- je provedeno neodborně,
- obsahuje chyby a nesprávné závěry a hodnocení,
- neposkytuje pravdivý a úplný obraz o dopadu ZÚR na životní prostředí,
- uvádí veřejnost i dotčené úřady v omyl,
- nebylo provedeno synergické porovnání vlivu rozšíření letiště Praha-Ruzyně a záměru Pražský okruh (severozápadní segment),
- může vést k přijetí územně plánovací dokumentace, která ohrozí zdraví obyvatel i životní prostředí na základě buď úmyslně zkreslených nebo neodborných závěrů a hodnocení,
- ZÚR je zpracován v plném rozsahu invariantně, zpracovatel Vyhodnocení neměl možnost posuzovat ani jedno jediné variantní řešení některých problémů z hlediska vlivu na životní prostředí (letiště Praha-Ruzyně, SOKP). Tímto způsobem byla i do budoucna vyloučena možnost v rámci územního plánování možnost hledat ekonomicky úspornější a ekologicky šetrnější varianty řešení.

Výše uvedené vyplývá z následujících skutečností:

I. Základem hodnocení vlivu návrhu ZÚR na životní prostředí je příloha 1 Vyhodnocení

Vyhodnocení obsahuje bod 5 s názvem „*Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných Zásad územního rozvoje, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných i záporných*“ (dle zák. 183/2006 Sb. se jedná o vliv na obyvatelstvo, faunu, floru, ...) V tomto bodě je uveden pouze tento text:

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

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

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

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

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

Ila. Nesprávné hodnocení vlivu záměru rozšíření letiště Praha Ruzyně

Nesprávné hodnocení vlivu záměru rozšíření letiště Praha Ruzyně na životní prostředí v příloze č. 1 Vyhodnocení je u všech kritérií zcela zásadně a negativně ovlivněno těmito faktory:

1. Zkreslováním a nepochopením současné hlukové situace v okolí letiště Praha

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

Nesmyslnost a neudržitelnost této argumentace ze strany provozovatele letiště je zcela patrná z následujícího:

a) Směrem na Bílou horu v současné době probíhá 8,4 % denních letů a pouze 3,6 % nočních letů, což představuje cca 2 lety během nočních hodin (viz charakteristický den 2008 v příloze, oficiální podklad HS hl.m. Prahy). Počet těchto letů je dán především směrem větru – při silném bočním větru nelze použít hlavní dráhu a letecký provoz probíhá nad Prahou. Směr větru je zatím neovlivnitelný, nová dráha má být paralelní se stávající hlavní dráhou a tak se obyvatelé této části Prahy oproti současnému stavu zbaví pouze provozu při odstávkách dráhy – tedy cca 3 týdnů provozu v roce. Navíc i současná dokumentace EIA nadále počítá ve všech variantách s omezeným provozem na vedlejší dráze.

b) Lety směr Ruzyně, Řepy jsou závazně a trvale omezeny těmito dokumenty:

- dlouhodobou smlouvou mezi provozovatelem a MČ Praha 6 (s uvedením vysokých finančních sankcí za neplnění omezení provozu), schválena zastupitelstvem MČ Praha 6, viz webové stránky MČ Praha 6 (www.praha6.cz);

- zcela zásadní dlouhodobé a trvalé omezení provozu je uvedeno i v letecké příručce AIP ČR, změna schválena Ministerstvem dopravy v říjnu 2007,

- naproti tomu provoz na hlavní dráze 06L/24R nemá žádná omezení.

c) Okolí stávající hlavní dráhy 06L/24R je už nyní zatíženo hlukem a emisemi z 85% současného leteckého provozu. Zpracovatel ZÚR navrhuje do tohoto území umístit ve vzdálenosti pouhých 1500m druhou dráhu spojenou s neomezeným zvýšením provozu.

d) Noční provoz je zcela soustředěn na hlavní dráhu. Pro obyvatele např. v Praze - Suchdole **u stávající hlavní dráhy 06L/24R** představuje noční provoz v průměru **26 letů za noc** (přičemž v letních měsících je počet letů značně vyšší), zatímco pro obyvatele Prahy – Ruzyně, Řep atd. představuje noční provoz v průměru pouze 2 lety za noc.

e) Odborníci včetně lékařů tvrdí, že podstatné pro vliv na zdraví je především dlouhodobé působení hluku, toto je zcela nesporné. **Zdraví obyvatel v okolí vedlejší dráhy 13/31 tedy nemůže být ohroženo** zásluhou současných striktních a dlouhodobých omezení provozu.

f) Překročení hygienických limitů hluku v okolí hlavní dráhy

Hluk z leteckého provozu na letišti Praha-Ruzyně dle Zprávy o hlukové situaci za roky 2006 a 2007 na letišti Praha Ruzyně zpracované dle zákona o civilním letectví překročil hygienické limity hluku dle zák. 258/2000 Sb. a nařízení vlády 148/2006 Sb. již v roce

2006 a 2007a to právě v okolí hlavní dráhy (zpráva schválena ministerstvem dopravy v říjnu 2008).

Přesto se v ZÚR navrhuje další koncentrace podstatně zvýšeného leteckého provozu do úzkého pásu s obytným územím, kde by byl **trvalý celoroční letecký hluk**. Obyvatelům, kteří jsou nyní zasaženi hlukem 49 týdnů v roce a zcela reálně ohroženi na zdraví, je přidáván další hluk, který se snižuje tam, kde je nyní několikanásobně a nesrovnatelně menší. Aby tento děsivý postup byl pro veřejnost stravitelný, je uměle vykonstruován problém se zdravím v okolí 13/31 a paralelní dráha tento problém jakoby odstraňuje.

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

2. Ignorováním neomezené kapacity vzletových a přistávacích drah ze strany zpracovatele

Návrh ZÚR nespécifikuje ani neomezuje kapacitu letiště po realizaci záměru výstavby paralelní dráhy RWY 06R24L. Tento zásadní údaj pro odhad či výpočet hlukové zátěže podél přistávacích koridorů není uveden v ZÚR ani v jiných dokumentech, dosud nebyl stanoven ani v rámci procesu EIA (na tuto skutečnost jste byli upozorněni již na počátku roku 2008 (dopisem ze dne 30.12. 2007)).

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

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

3. Další závažné okolnosti při posuzování vlivu rozšíření letiště na ŽP opominuté zpracovatelem

- z praktické zkušenosti s kontrolou dodržování hlukových hygienických předpisů za celé období platnosti nařízení vlády č. 148/2006 Sb. od června 2006 vyplývá, že současné legislativní nástroje neumožňují operativní dozor ze strany těchto úřadů. Od června 2006 do této doby nebylo provedeno žádné měření hluku, které by splnilo náležitosti požadované metodikou měření (potvrzeno dopisem hygienické stanice hl.m. Prahy),
- z monitoringu, který provádí provozovatel letiště, vyplývá, že dochází k překračování hyg. hlukových limitů v noční době na několika měřicích stanicích umístěných v okolí letiště mimo OHPL (Suchdol, Horoměřice,) – toto moderní měření hluku je ale z hlediska správních úkonů v souvislosti s hodnocením vlivu hluku na lidské zdraví nepoužitelné, legislativa jeho použití neřeší a neumožňuje,
- legislativa naprosto žádným způsobem nereguluje venkovní hluk v OHPL a proto je enormní tlak ze strany provozovatele na prodloužení a rozšíření stávajícího OHPL až o několik kilometrů, což by umožnilo provozovateli letiště více než dvojnásobné zvýšení počtu startujících a přistávajících letadel,
- současná legislativa nestanovuje provozovateli letiště jakoukoliv povinnost prokazovat splnění hygienických limitů, přestože trvale produkuje nadlimitní hluk a další škodliviny ovlivňující zdraví obyvatel,

- ze strany provozovatele letiště Praha-Ruzyně jsou od doby vyhlášení OHPL trvale porušovány závazné podmínky pro zřízení OHPL:
 - neustále se zvyšuje podíl i absolutní počet nočních letů, v roce 2008 dosáhl již téměř 11%, tj. 57 pohybů za noc (v průměru), (WHO doporučeno do 5% a cca 10 – 15 pohybů v noci)
 - není dodržováno podmínkami pro zřízení OHPL stanovené omezení nočních letů na 3 + 3 lety za hodinu,
 - nejsou kontrolovány a dodržovány trajektorie letů,
 - nejsou dodržovány hygienické požadavky na výměnu vzduchu především ve školách a školkách na území OHPL, kde byly provedeny opatření na zabezpečení hygienických limitů hluku uvnitř chráněných vnitřních prostor (instalace protihlukových oken) bez zabezpečení výměny vzduchu,

IIb. Věcně nesprávné hodnocení jednotlivých kritérií vlivu záměru 5.3.1 Rozšíření letiště Praha Ruzyně na ŽP

Návrh ZÚR obsahuje požadavek na rozšíření letiště Praha Ruzyně (výstavbu nové paralelní dráhy RWY 06R24L) a současně se v návrhu také vyznačuje území zasažené hlukem z letecké dopravy (na území hl.m. Prahy je to oblast od letiště přes Přední Kopaninu, Nebušice, Lysolaje, Suchdol včetně areálu České zemědělské univerzity (ČZU), Sedlec a dále i území na pravém břehu Vltavy (Troja, Bohnice). Realizací tohoto záměru prokazatelně dojde jen na území hl.m. Prahy k vystavení přes 10 000 obyvatel v obcích Lysolaje, Nebušice a Suchdol hluku, který překračuje hygienické limity a ohrozí jejich zdraví (viz dokumentace EIA i výkresová část ZÚR)

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

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

Kritérium	Hodnocení zpracovatele
Vytváření podmínek bohatého a zdravého života pro všechny generace a věkové skupiny	Vysoce pozitivní
Důsledky záměru: <ul style="list-style-type: none"> - vytváří se nadlimitní letecký hluk pro cca 10 000 obyvatel - omezený rozvoj území, omezeno školství, zdravotnictví - zdravý život pro všechny generace a věkové skupiny je v hygienicky nevyhovujících podmínkách vyloučen Závěr: Hodnocení zpracovatele je nepodložené, absurdní a chybné	
Vytváření podmínek pro kvalitní školství a další formy vzdělávání	Bez vlivu, neutrální
Důsledky záměru: <ul style="list-style-type: none"> - v 1. pásmu ochranného pásma úplný zákaz výstavby školských zařízení - hlukem zasažena Česká zemědělská univerzita - ČZU (20 000 studentů) - hlukem zasaženy Základní škola Suchdol, mateřské školy Suchdol, Nebušice, Lysolaje, - hlukem zasaženy mezinárodní školy Nebušice, Sedlec Závěr: Hodnocení zpracovatele je nepodložené, absurdní a chybné	
Vytváření podmínek pro rekreaci, regeneraci sil, pro cestovní ruch	Vysoce pozitivní
Důsledky záměru: <ul style="list-style-type: none"> - rekreace a regenerace sil v okolí letiště je nesmyslná, 	

Pokud měl zpracovatel na mysli leteckou dopravu na rekreaci a regeneraci v zahraničí, tak pominul fakt, že již nyní zabírá kapacitu letiště ze 30% tranzit a letiště se do budoucna hodlá zaměřit na tranzit východ – západ (informace Letiště Praha, a.s.), zdrojová a cílová doprava činila v době největšího boomu v r. 2007, 2008 pouze max. cca 9 mil pasažérů. Obyvatel v ČR je cca 10,5 mil, kapacita letiště je nyní 15 mil pasažérů, jsou zde letiště v Ostravě, Brně, Vídni ...

Závěr: Hodnocení zpracovatele je nepodložené, absurdní a chybné

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

Kritérium	Hodnocení zpracovatele
Ochrana zvláště chráněných území a prvků přírody vč. <i>Natury 2000</i>	Vysoce pozitivní
<p>Důsledky záměru: Jediné území Natura 2000 na území hl.m. Prahy v blízkosti letiště je v oboře Hvězda a jedná se o mokřady s výskytem Vrkoče útlého (malý plž), v příloze návrhu ZÚR vyhodnocení NATURA je kladen důraz na zachování vodních podmínek a opatrnost při údržbě porostů, vliv hluku není zmiňován. Přesto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - území NATURA se nalézá přes 1 km od osy dráhy 13/31, - hlavní trasy při vzletu jsou vedeny na opačnou stranu od osy dráhy, - provoz je nyní na 13/31 zásadně omezen, - stejný rozsah provozu během roku bude zachován i po výstavbě dráhy, zmizí pouze cca 3 týdny provozu při opravách hlavní dráhy, <p>Na území Natura má realizace nebo nerealizace záměru minimální vliv.</p> <p>Zvláště chráněná území (ZCHÚ): Na území nyní ovlivněném velmi omezeným provozem na dráze 13/31 se nalézají tato ZCHÚ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 území v oblasti Vidoule, - území v okolí Plzeňské ul. v oblasti Motola <p>Na území potenciálně ovlivněném rozšířením letiště se nalézají tato ZCHÚ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - oblast Housle - Sedlecké skály na levém břehu Vltavy, - oblast Zámky (pravý břeh), - oblast Čimického potoka - oblast Zámky – Drahaňské údolí <p>Realizací záměru na rozšíření letiště se více ZCHÚ poškodí nežlepší vzhledem k rozloze i hustotě leteckého provozu.</p>	
Závěr: Hodnocení zpracovatele je nepodložené, absurdní a chybné	
Ochrana a dotváření ÚSES, systému městské zeleně a <i>nelesní zeleně mimo zastavěné území</i>	Vysoce pozitivní
<p>Důsledky záměru</p> <ul style="list-style-type: none"> - záměr omezí plochu pro zeleň –betonový pás 45m x 3550 m + další pojezdové plochy, - na vybetonované ploše o rozloze min. 20 ha zeleň rozhodně neporooste, přínos pro ochranu zeleně a nelesní zeleně je absolutně záporný, záměr omezuje potenciální plochy pro zeleň, <p>Ochrana a dotváření územního systému ekologické stability formou realizace záměru, který přinese zvyšování leteckého provozu, nadlimitní venkovní hluk a zvýšené emise škodlivin v ovzduší je nemožná a absurdní.</p> <ul style="list-style-type: none"> - v okolí 13/31 je jedno regionální funkční biocentrum a 3 místní funkční biocentra v oblasti Motol – Háje, - v okolí nové paralelní dráhy: <ul style="list-style-type: none"> - Nebušice – 2 funkční lokální biocentra s koridorem, 	

<ul style="list-style-type: none"> - funkční interakční prvek Housle, - místní funkční biocentrum Sedlec, - funkční nadregionální biokoridor Sedlec - nadregionální funkční biocentrum Zámky, Sedlecké skály, údolí Vltavy, Drahaňské údolí, - funkční interakční prvek Čimické údolí <p>Ze srovnání okolí dráhy 13/31 a nové paralelní dráhy je zcela zřejmé, že stávajícím biocentrem v oblasti Motola nová dráha výrazně nepomůže a naopak budou 6x větší zátěží hluku i emisí zasažena daleko rozsáhlejší území i nadregionálního charakteru v okolí nové dráhy.</p>	
<p>Závěr: Hodnocení zpracovatele je nepodložené, absurdní a chybné</p>	
<p><i>Vytváření podmínek pro racionální nakládání s odpady</i></p>	<p><i>Vysoce pozitivní</i></p>
<p>Důsledky záměru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zvýšení kapacity neodvratně způsobí zvýšení množství odpadů všeho druhu, počínaje komunálním odpadem, BSK 5, přes odpadní vody kontaminované protimrazovými prostředky z dvojnásobných zpevněných leteckých ploch, nutnost jejich čištění, odvádění srážkových vod, zvýšení rizika vypouštění pohonných hmot při krizových situacích, ... - vazba mezi zvýšením kapacity a racionálním nakládáním s odpady (pokud nebudou racionálním způsobem letecky exportovány) se jeví jako minimální - racionální je odpady nevytvářet, zvláště když vznikají od tranzitní dopravy a zisk z provozu bude odtékat do zahraničí (privatizace) 	
<p><i>Veřejné zdraví</i></p>	<p><i>Pozitivní</i></p>
<p>Důsledky záměru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zpracovatel sám konstatuje výrazně negativní vliv záměru na ovzduší a mikroklima (tab. 3 str. 39), což odpovídá realitě - zvýšený letecký provoz a maximální spotřeba paliva při startu nezpochybnitelně zatíží ovzduší, - zpracovatel sám konstatuje výrazně negativní vliv na ochranu proti hluku (tab. 3 str. 39). V případě leteckého hluku ve venkovním prostředí žádná ochrana neexistuje, zvýšený letecký provoz nepochybně způsobí v okolí nové dráhy překročení hygienických limitů hluku (viz dokumentace EIA, kód MZP 090), - hluk z leteckého provozu by již během prvního roku po uvedení paralelní dráhy do provozu (tedy při nejmenším možném počtu letů) překročil hygienické limity hluku dle zák. 258/2000 Sb. a nař. vlády 148/2006 Sb. na rozsáhlých územích mimo stávající OHPL a počet obyvatel zasažených hlukem by se prokazatelně zvýšil. Tuto skutečnost uvádí dokonce přímo provozovatel v oficiální dokumentaci EIA, kód MZP 090, dokumentace Vám byla předložena a máte ji k dispozici - bylo by prokazatelně překročeno únosné zatížení životního prostředí v široké oblasti, která zahrnuje území Nebušic, Přední Kopaniny, Lysolaj. Suchdola, Sedlce, ... (a dalších území ve Středočeském kraji) <p>Navzdory všem výše uvedeným bodům hodnotí zpracovatel vliv záměru na veřejné zdraví jako pozitivní (?!), což vyplývá buď z neznalosti skutečného současného stavu zejména hluku v okolí letiště nebo ze snahy zakrýt skutečné důsledky záměru. Navíc zpracovatel vyhodnocení hodnotí zdravotní rizika, aniž zná kapacitu letiště a navrhovaný rozsah provozu, což je neomluvitelné a neodpustitelné.</p> <p>Závěr: Hodnocení zpracovatele je zcela chybné a důsledky špatného hodnocení mohou přinést ohrožení zdraví obyvatel a vedou následně k hrubému podcenění ochranných a kompenzačních opatření ve Vyhodnocení.</p>	

III. Závěr

Zpracovatel v příloze 1, tab. 2 a 3 Vyhodnocení hodnotí vliv rozšíření mezinárodního letiště Praha Ruzyně na životní prostředí v řadě zásadních ukazatelů a kritérií včetně veřejného

zdraví zcela nesprávně. Toto nesmyslné a neuvěřitelné hodnocení vlivu neomezeného zvýšeného leteckého provozu je zcela neakceptovatelné a **Vyhodnocení je nutné zcela zásadně přepracovat.**

Postup zpracovatele Vyhodnocení v případě záměru na rozšíření letiště je možné považovat za vysoce nekvalifikovaný, v horším případě se jedná o záměrnou snahu uvést v omyl obyvatele i zastupitele hlavního města Prahy, kteří budou rozhodovat o přijetí ZÚR jako opatření obecné povahy. Zpracovatel Vyhodnocení si patrně není vědom skutečnosti, že letecký hluk ve venkovním prostředí nelze snížit žádnými technickými prostředky a že se jedná o trvalé znehodnocení životního prostředí a poškozování zdraví obyvatel a že svým hodnocením může zakrývat závažný zásah do základních lidských práv.

V Praze 1.4. 2009

Podpis:

.....
Martin Skalský, zástupce veřejnosti
bytem Praha 6, Vilímovské 611/29
nar. 9.4.1977

Příloha č. 2

k námitce č.2 zástupce veřejnosti k návrhu Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy ze dne 1.4.2009 - záměr Pražský okruh

Návrh Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (dále jen ZÚR) obsahuje nedílnou část nazvanou *A. Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na životní prostředí* (dále jen Vyhodnocení) podle § 10 i zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění (*Posouzení vlivu na udržitelný rozvoj*)

1. Toto Vyhodnocení :

- je provedeno neodborně,
- obsahuje chyby a nesprávné závěry a hodnocení,
- neposkytuje pravdivý a úplný obraz o dopadu ZÚR na životní prostředí,
- uvádí veřejnost i dotčené úřady v omyl,
- může vést k přijetí územně plánovací dokumentace, která ohrozí zdraví obyvatel i životní prostředí na základě buď úmyslně zkrácených nebo neodborných závěrů a hodnocení,
- nebylo provedeno synergické porovnání vlivu rozšíření letiště Praha-Ruzyně a záměru Pražský okruh (severozápadní segment),
- záměr Pražský okruh je v hodnocení uvažován jako jeden celek, přičemž jeho jednotlivé segmenty se svými vlivy a zásahy výrazně liší, závěry hodnocení jsou pak absolutně neobjektivní,
- ZÚR je zpracován v plném rozsahu invariantně, zpracovatel Vyhodnocení neměl možnost posuzovat ani jedno jediné variantní řešení některých problémů z hlediska vlivu na životní prostředí (letiště Praha-Ruzyně, SOKP). Tímto způsobem byla i do budoucna vyloučena možnost v rámci územního plánování možnost hledat ekonomicky úspornější a ekologicky šetrnější varianty řešení.

K těmto tvrzením a postupu nás vedou následující skutečnosti:

I. Základem hodnocení vlivu návrhu ZÚR na životní prostředí je příloha 1 Vyhodnocení

Vyhodnocení obsahuje bod 5 s názvem *Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných Zásad územního rozvoje, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných i záporných* (dle zák. 183/2006 Sb. se jedná o vliv na obyvatelstvo, faunu, floru, ...)

V tomto bodě je uveden pouze tento text:

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

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

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

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

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

II. Nesprávné hodnocení vlivu záměru silniční okruh (Pražský okruh, SOKP)

Nesprávné hodnocení vlivu záměru **silniční okruh (Pražský okruh, SOKP) v severozápadním segmentu** na životní prostředí v příloze č. 1 Vyhodnocení je u všech kritérií zcela zásadně a negativně ovlivněno těmito faktory:

1. Nerespektováním závěrů stanoviska EIA staveb 518, 519 SOKP (úsek Ruzyně - Březiněves)

Dne 30 dubna 2002 vydalo MŽP stanovisko vlivu stavby na životní prostředí dle zákona 244/92, pro úsek SOKP Ruzyně - Březiněves č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. ve kterém, se mimo jiné uvádí:

„ Stanovisko:

Na základě doporučení dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí, vyjádření příslušných obcí, dotčených orgánů státní správy a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a protokolu z veřejného projednání vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný orgán podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., ve znění zákona č. 132/2000 Sb., z hlediska hodnocení vlivů posuzované stavby na životní prostředí
SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru stavby

„Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně - Březiněves”

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení a rozhodnutí.

Doporučená varianta:

Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.“

2. Nerespektováním Rozhodnutí EP a EK 1692/96 o podmínkách umístění komunikací sítě TEN-T

Návrh ZÚR vymezuje koridor Silničního okruhu kolem Prahy (Pražský okruh, SOKP) tj. pozemní komunikace s evropským významem přes zastavěné území sídelního útvaru hl.m. Prahy v úseku Ruzyně - Březiněves, který je veden přes území sídelního útvaru hl. m. Prahy (Praha-Suchdol, Čimice a Praha-Dolní Chabry. SOKP je součástí systému transevropských dálnic TEN-T a v souladu s rozhodnutím 1692/96EC musí „míjet hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti“.

3. Umístěním koridoru Pražského okruhu v úseku Ruzyně-Březiněves v rozporu s podmínkami stavebního zákona

Navržený koridor úseku Ruzyně-Březiněves (jižní trasa „J“) je v rozporu s § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a j) stavebního zákona, neboť negativním dopadem na životní prostředí nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, nezohledňuje stávající hodnoty a podmínky v území, nezohledňuje rizika s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí a nevytváří podmínky pro hospodárné nakládání s prostředky z veřejných rozpočtů (vzhledem

k technické náročnosti se jedná o nejdražší variantu vedení trasy - celkové náklady jsou u jižní varianty „J“ o více než 13 miliard vyšší než u varianty severní „Ss“, která je vedena mimo zastavěné území hl.m. Prahy -(viz posouzení propočtu Ing. Strnad - MŽP-11/2008). Z uvedených důvodů navržená trasa není v souladu s cíli a úkoly územního plánování, jak to požaduje § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.

4. Umístěním koridoru Pražského okruhu v úseku Ruzyně-Březiněves do území, kde již nyní jsou překračovány hygienické limity

Limity znečištění ovzduší jsou např. na území městské části Praha-Suchdol překračovány již nyní nebo v některých ukazatelích se blíží hygienickým limitům (viz SEA ZÚR HLMP kapitola 2 - ovzduší „... Z hlediska zdravotních důsledků na obyvatelstvo je důležité sledování přízemního ozonu - O₃. Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr nesmí překročit více než 25x hodnotu 120 µg/m³ v průměru za 3 roky. Z 9 stanic, kde je měřen, byl překročen u 6 stanic ve Vysočanech, Libuši, na Suchdole, v Kobylisích, Veleslavíně a Stodůlkách. Počet překročení vyšší než 25 se odehrál na Suchdole, v Libuši a Stodůlkách. ...“).

Vymezení koridoru pro transevropskou komunikaci systému TEN-T resp. provoz na této komunikaci (odhadovaná zátěž cca 100 tisíc vozidel, z toho cca 25% těžká kamiónová vozidla) zhorší podmínky životního prostředí na území městské části do takové míry, že budou překračovány hygienické limity (např. PM₁₀, O₃, hluk). Umístování nových koridorů dopravních staveb do území, kde již jsou hyg. limity překračovány nebo se zatížení hyg. limitům blíží, je v rozporu s našimi právními předpisy. (Hyg. limit 50 µg/m³ výskytu prachových částic PM₁₀ byl na území městské části Praha-Suchdol v roce 2007 22x a v roce 2006 překročen 48x, přičemž povolený počet překročení je 40x za rok.) Zde upozorňujeme, že od příštího roku má dojít k výraznému zpřísnění hygienických limitů, zejména u jemných prachových částic.

5. Posouzení vlivu na udržitelný rozvoj a posouzení ZÚR vlivu na životní prostředí (SEA) záměru 5.1.2.1. Pražský okruh

V návrhu ZÚR a především v jeho posouzení vlivu na životní prostředí (SEA) a vlivu na udržitelný rozvoj je celý záměr 5.1.2.1. Pražský okruh hodnocen jako jeden koridor, přičemž se jedná o okruh kolem Prahy, který na některých úsecích výrazně vybočuje i z katastrálního území hl.m. Prahy, na některých úsecích prochází industriálně urbanizovaným územím, nezastavěným územím, zastavěným územím s obytnou rezidenční zástavbou nebo územím s přírodními památkami (příměstská zeleň určená ke krátkodobé každodenní rekreaci). Každý úsek, segment má specifické vlivy a předložené hodnocení toto vůbec nerespektuje. Hodnocení příslušného atributu celého okruhu, který je dlouhý přes 90 km, je tak provedeno pouze jedním číslem či údajem. Hodnocení je tak naprosto paušální, hrubě zavádějící, bez konkrétní vypovídací hodnoty.

III. Věcně nesprávné hodnocení jednotlivých kritérií vlivu záměru 5.1.2.1. Pražský okruh

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

Záměr 5.1.2.1. uvedený v ZÚR je hodnocen z hlediska vlivu na životní prostředí a zdraví podle stupnice zpracovatele 2 - vysoce pozitivní, 1 - pozitivní, 0 - bez vlivu, neutrální či vzájemně se rušící, -1 - negativní, -2 - výrazně negativní takto:

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

Kritérium	Hodnocení zpracovatele
Vytváření podmínek bohatého a zdravého života pro všechny generace a věkové skupiny	Vysoce pozitivní
<p>Důsledky záměru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provoz na komunikaci v koridoru jižní trasy „J“ SOKP (Pražského okruhu) v úseku Ruzyně - Březiněves vytváří nad limitní hlukovou zátěž v desítkách stávajících nemovitostí s bytovou funkcí - koridor omezuje rozvoj rezidenční bytové zástavby v území - již nyní jsou překračovány hyg. limity znečištění ovzduší (O₃) - zdravý život pro všechny generace a věkové skupiny je v hygienicky nevyhovujících podmínkách vyloučen <p>Závěr: Hodnocení zpracovatele je nepodložené, absurdní a chybné</p>	
Vytváření podmínek podmínek pro bohatou a pestrou nabídku různých forem bydlení	Pozitivní
<p>Důsledky záměru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koridor jižní trasy „J“ SOKP (Pražského okruhu) v úseku Ruzyně - Březiněves prochází přes zastavěné území sídelního útvaru hl.m. Prahy (Suchdol, Sedlec, Čimice, Dolní Chabry) - v koridoru jsou desítky domů zasažené nadlimitním hlukem (přes výstavbu protihlukových stěn), požaduje se vyhlášení ochranného hlukového pásma podél komunikace, křižovatek <p>Závěr: Hodnocení zpracovatele je nepodložené, absurdní a chybné</p>	
Vytváření podmínek pro rekreaci, regeneraci sil, pro cestovní ruch	Pozitivní
<p>Důsledky záměru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koridor jižní trasy „J“ SOKP (Pražského okruhu) v úseku Ruzyně - Březiněves vede přes několik ZCHÚ (Sedlecké skály, Zámky, Roztocký háj, Park Drahaň-Troja), které jsou jedinečnou pro krátkodobou každodenní rekreaci, tvoří tzv. příměstskou zeleň. <p>Závěr: Hodnocení zpracovatele je nepodložené, absurdní a chybné</p>	

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

Kritérium	Hodnocení zpracovatele
Ochrana zvláště chráněných území a prvků přírody vč. Natury 2000	Vysoce pozitivní
<p>Důsledky záměru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koridor jižní trasy „J“ SOKP (Pražský okruh) v úseku Ruzyně - Březiněves vede přímo přes několik ZCHÚ (Sedlecké skály, Zámky, Roztocký háj, Park Drahaň-Troja), které jsou jedinečnou pro krátkodobou každodenní rekreaci, tvoří tzv. příměstskou zeleň. ZCHÚ Sedlecké skály a Zámky jsou navrženy do NATURY 2000. Realizací záměru vedení dálnice středem přírodních památek nemůže mít na ně dle nezkorumpovaného rozumu vysoce pozitivní vliv <p>Závěr: Hodnocení zpracovatele je nepodložené, absurdní a chybné</p>	
Ochrana vod, jejich čistoty, akumulační schopnosti území, kanalizace a čištění	Vysoce pozitivní
<p>Důsledky záměru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci posouzení EIA staveb 518, 519 SOKP (koridor Pražský okruh - úsek Ruzyně-Březiněves) byla jedním z nejdiskutovanějších problémů otázka likvidace dešťových vod ze zpevněných ploch a jejich odvádění do přílehlých vodotečí (Únětický potok, Šárecký a Lysolajský potok) <p>Závěr: Hodnocení zpracovatele je nepodložené, absurdní a chybné</p>	
Ochrana a dotváření ÚSES, systému městské zeleně a nelesní zeleně mimo zastavěné území	Vysoce pozitivní

<p>Důsledky záměru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koridor jižní trasy „J“ SOKP (Pražský okruh) v úseku Ruzyně - Březiněves vede přímo přes několik ZCHÚ (Sedlecké skály, Zámky, Roztocký háj, Park Drahaň-Troja), které jsou jedinečnou pro krátkodobou každodenní rekreaci, tvoří tzv. příměstskou zeleň. ZCHÚ Sedlecké skály a Zámky jsou navrženy do NATURY 2000. Realizací záměru vedení dálnice středem přírodních památek nemůže mít na ně dle nezkorumpovaného rozumu vysoce pozitivní vliv <p>Závěr: Hodnocení zpracovatele je nepodložené, absurdní a chybné</p>	
Ochrana proti hluku, vibracím ionizujícímu záření	negativní
<p>Důsledky záměru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koridor jižní trasy „J“ SOKP (Pražského okruhu) v úseku Ruzyně - Březiněves prochází přes zastavěné území sídelního útvaru hl.m. Prahy (Suchdol, Sedlec, Čimice, Dolní Chabry) - v koridoru jižní trasy „J“ SOKP (Pražského okruhu) v úseku Ruzyně - Březiněves jsou desítky domů zasažené nadlimitním hlukem (přes výstavbu protihlukových stěn), požaduje se vyhlášení ochranného hlukového pásma v koridoru Pražského okruhu (podél komunikace, křižovatek - viz dokumentace pro územní řízení č.j. S-MHMP-45914/2007/OST „Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), stavba 518 Ruzyně - Suchdol“Č.j.: S-MHMP 45912/2007/OST „Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), stavba 519 Suchdol - Březiněves“) - záměr Pražského okruhu (severozápadní segment) nebyl vůbec posuzován z pohledu synergického vlivu záměru paralelní dráhy letiště Praha-Ruzyně <p>Závěr: Hodnocení zpracovatele je pro nepodložené, zkreslující a chybné</p>	
Veřejné zdraví	Pozitivní
<p>Důsledky záměru:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zpracovatel uvádí na str. 2 v kapitole Ovzduší, že „... Z hlediska zdravotních důsledků na obyvatelstvo je důležité sledování přízemního ozonu - O₃ . Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr nesmí překročit více než 25x hodnotu 120 µg/m³ v průměru za 3 roky. Z 9 stanic, kde je měřen, byl překročen u 6 stanic ve Vysočanech, Libuši, na Suchdole, v Kobylisích, Veleslavíně a Stodůlkách. Počet překročení vyšší než 25 se odehrál na Suchdole, v Libuši a Stodůlkách. ...“). - umístování nových koridorů dopravních staveb do území, kde již jsou hyg. limity překračovány nebo se zatížení hyg. limitům blíží, je v rozporu s našimi právními předpisy. (Hyg. limit 50 mikrog/m³ výskytu prachových částic PM₁₀ byl na území městské části Praha-Suchdol v roce 2007 22x a v roce 2006 překročen 48x, přičemž povolený počet překročení je 40x za rok.) - od roku 2010 dojde výraznému zpřísnění hygienických limitů, zejména u jemných prachových částic. <p>Závěr: Hodnocení zpracovatele je zcela chybné a důsledky špatného hodnocení mohou přinést ohrožení zdraví obyvatel a vedou následně k hrubému podcenění ochranných a kompenzačních opatření ve Vyhodnocení</p>	

IV. Závěr

Zpracovatel v příloze 1, tab. 2 a 3 Vyhodnocení hodnotí vliv záměru 5.1.2.1. Pražský okruh na životní prostředí v řadě zásadních ukazatelů a kritérií včetně veřejného zdraví postupoval zcela nesprávně a svévolně. Bodová hodnocení přiřazená jednotlivým kritériím jsou podle našeho názoru vysoce subjektivní, nejsou nijak blíže doložena nebo vysvětlena, trpí vnitřní rozporností (např. vliv na ochranu před hlukem, vibracemi, ionizujícím zářením a zrovna tak vliv na ochranu ovzduší a mikroklimatu je negativní, vliv na veřejné zdraví pozitivní.). Z valné části se dokonce jeví jako úplně nesmyslná. Je např. vykazován vysoce pozitivní vliv SOKP na zvláště chráněná území a prvky přírody vč. NATURY 2000,

ochranu a dotváření ÚSES, systém městské zeleně a nelesní zeleně mimo zastavěné území!

V textové části je SOKP věnována jen zcela okrajová pozornost. Vzhledem k délce celého Pražského okruhu přes 70 km a jeho průchodu různorodým územím je naprosto nepřijatelné použít hrubé posouzení jako celku bez dělení na věcně shodné úseky.

Z výše uvedených důvodů s Vyhodnocením zásadně nesouhlasíme a požadujeme jeho přepracování.

Upozorňujeme, že při úvahách o návrzích tras severozápadního segmentu SOKP (Pražského okruhu v úseku Ruzyně-Březiněves) je nutné respektovat naprosto základní práva občanů České republiky, stanovená mj.:

1. Ústavou ČR – listinou základních práv a svobod.

Čl. 11

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

Čl. 31

Každý má právo na ochranu zdraví.

Čl. 35

(1) Každý má právo na příznivé životní prostředí.

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

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

§ 5 Únosné zatížení území

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

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

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

Postup zpracovatele Vyhodnocení v případě záměru Pražský okruh je proto podle našeho názoru možné považovat za vysoce nekvalifikovaný, v horším případě se jedná o záměrnou snahu uvést v omyl obyvatele i zastupitele hlavního města Prahy, kteří budou rozhodovat o přijetí ZÚR jako opatření obecné povahy. Zpracovatel Vyhodnocení si patrně není vědom skutečnosti, že realizací některých záměrů dopravní infrastruktury dojde k výraznému a trvalému znehodnocení životního prostředí a poškozování zdraví obyvatel a že svým hrubě zkreslujícím a zavádějícím hodnocením tak zakrývá závažný zásah do základních lidských práv.

V Praze 1.4. 2009

Podpis:

.....
Martin Skalský, zástupce veřejnosti
bytem Praha 6, Vilímovské 611/29
nar. 9.4.1977