

**Hlavní město Praha**  
**ZASTUPITELSTVO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

**U S N E S E N Í**

Zastupitelstva hlavního města Prahy

číslo 41/1  
ze dne 11.9.2014

k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy

**Zastupitelstvo hlavního města Prahy**

**I. bere na vědomí**

výsledky projednání návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy včetně vyhodnocení, uvedené v příloze č. 1 tohoto usnesení

**II. schvaluje**

1. návrh rozhodnutí o námitkách k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy včetně VVURÚ, uvedený v příloze č. 3 tohoto usnesení
2. návrh vypořádání stanoviska MŽP ČR, uvedený v příloze č. 4 tohoto usnesení

**III. vydává**

Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy, uvedenou v příloze č. 5 tohoto usnesení, ve formě opatření obecné povahy č. 43/2014, uvedeným v příloze č. 2 tohoto usnesení

**IV. ukládá**

1. Radě HMP
  1. zajistit realizaci bodu II. a III. tohoto usnesení

Termín: 16.9.2014

Předkladatel: Rada HMP  
Tisk: Z-2738  
Provede: Rada HMP  
Na vědomí: odborům MHMP

Příloha č. 1 k usnesení Zastupitelstva HMP č. 41/1 ze dne 11. 9. 2014

(v digitální podobě na CD)

Příloha č. 2 k usnesení Zastupitelstva HMP č. 41/1 ze dne 11. 9. 2014

(v digitální podobě na CD)

## 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. Přípomínce 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.ú. 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. Přípomínce 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 potřeba 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) navrhout nové využití, resp.transformaci památkově chráněných objektů a jejich začlenění do nové zástavby," je navrženo změnit na "c) navrhout 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 kokoliv. 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. Přípomínce 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. Přípomínkový bod "c) Navrhout 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) navrhout 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. Přípomínce 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 dikcí 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). Přípomínkový 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 Z1".	Nejedná se o námítku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Přípomínce 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 nadměstního 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

364 Klimánková Irena, Bc.	<p>NÁMITKA</p> <p>1) Zrušení územní rezervy všech koridorů vedení VVN na pozemcích parc. č. 4575/2 - OB, 4555/343 - les, 4555/1 - les</p> <p>2) Zrušení využití LR na pozemku parc. č. 4619 - zahrada</p> <p>Vymezené území k.ú. Modřany, KP Praha.</p> <p>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 UAP 2012 jako zásadní hodnotné celky nalézající 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 (rázem, koloritem krajiny) nezastavěného území. Možné umístění technické infrastruktury nesmí znemožnit dosavadní využívání nezastavitelných 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 umístit. 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).</p> <p>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.).</p> <p>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, prohlášenými 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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- povinnosti vlastníků těchto pozemků chránit a vytvářet ÚSES krajiny,</li> <li>- vytvářet sítě zvláště chráněných území a péčí o ně,</li> <li>- spoluúčast v procesu územního plánování a stavebního řízení s cílem prosazovat vytváření ekologicky vyvážené a esteticky hodnotné krajiny,</li> <li>- obnovou a vytvářením nových přírodně hodnotných ekosystémů.</li> </ul> <p>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. Tudiž 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!!!</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 UAP. ÚP v rozporu. Z povahy územního plánování plyne, že vlastníci nemovitostí jsou povinni ve</p>	<p><i>zástavbě, pro kterou je vytvoření kvalitního rekreačního zázemí v docházkové vzdálenosti zásadní.</i></p> <p><i>Nejedná se o námitku.</i></p> <p><i>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</i></p> <p><i>Připomínka nebude vyhověno.</i></p> <p><i>1) Aktualizace č. 1 ZUR hl.m. Prahy se netýká uvedených pozemků, neřeší 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.</i></p> <p><i>2) Pořízovatel 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)</i></p> <p><i>Odkaz na to, že pozemky jsou součástí ZCHÚ a také se nacházejí v nezastavěném území, kde lze umístit technickou infrastrukturu pouze za určitých podmínek, jsou bezpředmětné, protože se nejedná o umístění nové technické infrastruktury, pouze je zde konstatován současný stav.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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: <a href="http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/default.aspx">http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/default.aspx</a></i></p> <p><i>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.</i></p>
---------------------------	---	---

	<p>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.</p> <p>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 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><b>364 Klimánková Irena, Bc.</b></p>	<p><b>NÁMITKA</b></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 PREDistribuce, 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 podjaté (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. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínce nebude vyhověno. Netýká se projednávané dokumentace. Aktualizace č. 1 ZUR hl.m. Prahy neřeší vedení koridoru VVN (velmi vysoké napětí) na pozemcích účastníka. 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. 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“. 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, neumožnilo 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: <a href="http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/default.aspx">http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/default.aspx</a> 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><b>367 Kutheil Zdeněk</b></p>	<p><b>NÁMITKA</b></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"> <li>- výkres 1 uspořádání území hl.m.Prahy - aktualizace č.1 (s vymezením území dotčené námitkou)</li> <li>- výkres 08.1 uspořádání území hl.m.Prahy, právní stav po aktualizaci č. 1(s vymezením území dotčené námitkou)</li> <li>- výkres 08.1 uspořádání území hl.m.Prahy, právní stav po aktualizaci č. 1 - bez zákresu</li> <li>- výtisk z mapy.cz se zákresem území dotčeného námitkou</li> </ul>	<p><i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínku bereme na vědomí. 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><b>367 Kutheil Zdeněk</b></p>	<p><b>NÁMITKA</b></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 ZUR hl.m.Prahy.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínce nebude vyhověno. Zákras 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. 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.</i></p>

	Přílohy jsou tytéž co u bodu 1.  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.	(2). V tomto odstavci se rovněž uvádí, že "výkresy obsahují jevy zobrazitelné v daném měřítku". Přesné vymezení konkrétních ploch bude řešeno v rámci podrobnější dokumentaci, zejména v novém ÚP - Metropolitním plánu.
<b>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</b>	<b>NÁMITKA</b> 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 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 oblasti SL/1.	<b>Námítka bude akceptována.</b> Text kapitoly výrokové 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..... 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 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.
<b>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</b>	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 06R/24L), 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 Veleslavin 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).	<b>Námítka nebude vyhověno.</b> 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 "pozádovou" prašnost, tedy produkci emisí, která by v lokalitě byla i v případě že by tam letiště nebylo. Nikdo nezpochybňuje opatření na snižování prašnosti ze samotné letištní plochy. Zvýšené celkové hodnoty imisní zátěže nejsou způsobené provozem letiště.
<b>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</b>	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.	<b>Námítka nebude vyhověno.</b> 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.
<b>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</b>	1.4 Posouzení synergických a kumulativních vlivů Námítka: Požadujeme ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy	<b>Námítka nebude vyhověno.</b> VVURÚ je vypracováno v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., v platném znění a zákonem č. 100/2001 Sb., v platném znění.

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 prostředí/povrchová voda).</p> <p>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>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:</i></p> <p><i>Výkresy hodnocení kumulativních a synergických vlivů:</i>  <i>Výkres A Nadlimitně zasažená území hlukem, imisemi NO2 a suspendovaných částic PM10</i>  <i>Výkres B ZPF/PUPFL</i>  <i>Výkres C Ochrana přírody</i>  <i>Výkres D Kulturní památky/archeologie</i>  <i>Výkres E Horninové prostředí/povrchová voda</i></p> <p><i>Z výše uvedených výkresů je možné se přesvědčit, že hodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo provedeno. Toto provedení bylo 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><b>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</b></p>	<p>1.5 Vymezení letiště Praha-Ruzyně jako VPS</p> <p>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.</p> <p>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 nepřilíš určitý a právně nejednoznačně specifikovaný pás sledující fyzické umístění dráhy.</p>	<p><i>Námítka nebude vyhověno.</i></p> <p><i>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.); (...)".</i></p> <p><i>V AZÚR se vymezují VPS v rozsahu a míře podrobnosti 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.</i></p> <p><i>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><b>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</b></p>	<p>1.6 Podmínka kapacitního kolejového spojení s centrem města</p> <p>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".</p> <p>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 vlivech na životní prostředí pozemní dopravy neprojeví nikterak nepříznivě. LP má na tuto tematiku řešenou v části jedné studie, kterou může jako podklad kdykoliv poskytnout.</p> <p>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.</p> <p>Stavba kolej. propojení má být financována investorem mimo působnost Letiště Praha, a. s.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Realizací paralelní dráhy nedojde ke skokovému nárůstu výkonů. Očekávaný meziroční růst výkonů je na</p>	<p><i>Námítka nebude vyhověno.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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).</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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>úrovni 5%, srovnatelné s trendem, který bude odpovídat evropskému vývoji a specifickým 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 uvedení 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. Dodržením podmínky kolej. propojení letiště dojde k omezení rozvoje jednoho odvětví dopravy odvětvím druhým.</p> <p>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 leteckého 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.</p> <p>Znění úkolu daného PUR neobsahuje kolej. připojení jako podmiňující požadavek, pouze ukládá 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-Hostivice s napojením letiště Praha-Ruzyně ze směru od Hostivice; 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>	
<p><b>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</b></p>	<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><i>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.</i></p>
<p><b>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</b></p>	<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 obhájěn; část Odůvodnění v kapitole 10.1. vůbec neobsahuje zmínku o zkrácení záměru jako VPS.</p>	<p><i>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 efektivnosti 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.</i></p>
<p><b>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</b></p>	<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 Hostivice 76,01 ha Plánované zábory 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><i>Připomínka nebude vyhověno Aktualizace č. 1 ZÚR obsahuje kvalifikovaný odhad záborů ZPF pouze na území hl. m. Prahy, např. Litovice a Hostivice 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.</i></p>
<p><b>037 Letiště Praha, a. s. Letiště Ruzyně</b></p>	<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</p>	<p><i>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</i></p>

	<p>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 doklázky 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.</p> <p>Zmínka o „leteckém překladišti Evropy“ je poněkud nepřipadná. Důvodem této připomínky je ve srovnání s ostatními evropskými letišti minimální množství leteckého nákladu procházející letištem Praha/Ruzyně jak v současnosti, tak i v budoucnosti.</p> <p>Žádáme upravit formulaci ve smyslu dvou výše uvedených připomínek.</p>	<p>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 překlázky nákladů na letišti.</p> <p>Při další aktualizaci ZÚR může být formulace upřesněna.</p>
<p><b>089 MČ Čakovice</b></p>	<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 přiváděče, kombinace hluku SOKP a jiných zdrojů - např. paralelní dráha letišť 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 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>Nesouhlas s námitkou. 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 přihlédnutím k územně technickým a prostorovým podmínkám...."</p> <p>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, uvedená v kap. A.8, Příloze č. 6 VVURÚ a návrhu stanoviska, jsou pak podmínkou dalšího rozvoje území.</p> <p>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) 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 ZUR.</p>
<p><b>089 MČ Čakovice</b></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 dpracovat podklady a pořídit 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“.</p> <p>Vzhledem k tomu, že vaše městská část je ve vnějším okrajovém pásmu města a Pražský okruh (SOKP) slouží 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 zmírňování 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) zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských částí.</p> <p>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.</p> <p>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.</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 dle AZUR. 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 přílohou připomínek městských částí.</p> <p>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</p>

		<p>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, 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.</p> <p>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.</p> <p>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>
089 MČ Čakovice	<p>Námítka č. 3 - Nedostatečná možnost zapojení městské části do přípravy SOKP</p> <p>MČ Praha - Čakovice konstatuje, že jakožto nejpřirozenější 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.</p> <p>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.</p> <p>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 instituce města, kde potřebné informace mohou získat.</p>
089 MČ Čakovice	<p>Námítka č. 4 - Neexistence vhodných kompenzačních opatření</p> <p>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.).</p> <p>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 blížit nule.</p> <p>Bez záruk omezení vlivu těchto externalit, nelze považovat plánovanou trasu SOKP pro obyvatele naší MČ za vhodnou a akceptovatelnou.</p>	<p>Námítce nebude vyhověno.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Efektivní návrhy na způsob protihlukové ochrany obyvatel, respektive zástavby bude třeba dále řešit v následné podrobnější dokumentaci.</p>
089 MČ Čakovice	<p>Připomínky MČ Praha - Čakovice k aktualizaci č. 1 ZUR HMP, pro území MČ Praha - Čakovice (+ grafická příloha k připomínkám):</p> <p>Připomínka č. 1 - Rozšíření kompaktního městského území o lokalitu Červený Mlýn</p> <p>V návaznosti na skutečný stav rozvoje území, platný ÚP HMP a s přihlédnutím k podkladům zrušeného konceptu ÚP HMP navrhujeme rozšířit území kompaktního městského území o lokalitu Kostelecká - U Červeného mlýnku.</p>	<p>Připomínce nebude vyhověno.</p> <p>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.</p>
089 MČ Čakovice	<p>Připomínka č.2 - Rozšíření kompaktního městského území o lokalitu Sídlíště Čakovice</p> <p>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.</p>	<p>Připomínce nebude vyhověno.</p> <p>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.</p>
089 MČ Čakovice	<p>Připomínka č. 3 - Rozšíření zelené plochy „Miškovický háj“</p> <p>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.</p>	<p>Připomínce nebude vyhověno.</p> <p>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.</p> <p>Další prověření případného rozšíření Miškovického háje je třeba směřovat na podrobnější územně plánovací dokumentaci, tj. k novému ÚP - Metropolitnímu plánu.</p>
089 MČ Čakovice	<p>Připomínka č. 4 - Úprava stabilizovaného území Miškovice dle skutečnosti, úprava návazností</p> <p>V návaznosti na skutečný stav rozvoje k.ú. Miškovice, navrhujeme doplnění stabilizovaného území dle skutečnosti, posun „zeleného“ propojení (biokoridor) do prostoru mezi intravilány Čakovice a Miškovice (na území k. ú. Miškovice). Dále navrhujeme úpravu tvaru stabilizovaného území a velikosti rozvojové plochy.</p>	<p>Připomínce nebude vyhověno.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Podél jihozápadního okraje Miškovice není vyznačen biokoridor, ale významné propojení zeleně - zelená osa. V Odůvodnění Aktualizace č. 1 v</p>

		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 Přebuz) potenciálem propojení zeleně ve vazbě na Středočeský kraj a úpravu tvaru v místě největšího přiblížení rozvojové plochy Z/4 MČ Praha 19.	Připomínce nebude vyhověno. 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. Případné 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 vyústíje 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 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. Navíc ve vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, příloha č. 7 Hodnocení kumulativních a synergetických vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy, 10/2013 vypracované společností Ekola group, spol. s r.o. není problematika tohoto kumulativního 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). MČ Praha - Velká Chuchle je názoru, že takto plánovaný koridor je v rozporu se Zásadami 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 výtvořiny..., 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 krajinnotvorného 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. Podle posledních informací od SZDC 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.	Námítce nebude vyhověno. Aktualizace č. 1 neřeší změnu vymezení koridoru VRT Praha - Plzeň - hranice ČR, který je obsažen v platných ZÚR. Tetno 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 ZÚR hl.m. Prahy. 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 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“. Informace uvedené v odůvodnění připomínky bereme na vědomí. 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.
370 Občanské sdružení Bubeneč sobě	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. 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.	Nejedná se o námítku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Pořizovatel bere na vědomí. Připomínka 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.  Pozn.: Není rozlišeno, co je námítka a co je připomínka.
370 Občanské sdružení Bubeneč sobě	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	Nejedná se o námítku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Pořizovatel bere na vědomí.

	<p>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, předražené, jiné než povolené nebo naddimenzované.</p>	<p><i>Připomínka se netýká projednávané dokumentace Aktualizaci č. 1 ZÚR.</i></p>
<p><b>370 Občanské sdružení Bubeneč sobě</b></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. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Pořizovatel bere na vědomí. Připomínka se netýká projednávané dokumentace Aktualizaci č. 1 ZÚR, ale podrobnější ÚPD - Metropolitní plán.</i></p>
<p><b>370 Občanské sdružení Bubeneč sobě</b></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 dvojstupňovostí 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 dodavatele a smluvní podmínky kontraktu. (Registr smluv).</p>	<p><i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Pořizovatel bere na vědomí. Připomínka se netýká projednávané dokumentace Aktualizaci č. 1 ZÚR, ale podrobnější ÚPD - Metropolitní plán.</i></p>
<p><b>370 Občanské sdružení Bubeneč sobě</b></p>	<p>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 rámeček, v kterém bude Praha prosazovat závaznou koncepci rozvoje a ochrany města.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Pořizovatel bere na vědomí. Připomínka se netýká projednávané dokumentace Aktualizaci č. 1 ZÚR, ale podrobnější ÚPD - Metropolitní plán.</i></p>
<p><b>370 Občanské sdružení Bubeneč sobě</b></p>	<p>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.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Pořizovatel bere na vědomí.</i></p>
<p><b>370 Občanské sdružení Bubeneč sobě</b></p>	<p>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.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínku 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></p>
<p><b>370 Občanské sdružení Bubeneč sobě</b></p>	<p>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, překladačové 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.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínku 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></p>
<p><b>370 Občanské sdružení Bubeneč sobě</b></p>	<p>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, známka 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 rámeček 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 koncepce 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 výškou pražskou siluetu, jako se dělo dosud. Architektonická ambice má usilovat o harmonické začlenění, nesmí dostat prostor parazitovat a porušovat harmonii historických souborů.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínka je bezpředmětná. Připomínka 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></p>
<p><b>370 Občanské</b></p>	<p>2.5. Revize technických řešení.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku.</i></p>

<b>sdužení Bubeneč sobě</b>	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 krajinnou identitu. Nelze připustit, aby mediální efekt architektury parazitoval na kvalitě existujících historických souborů.	<i>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Přípomínka se netýká projednávané dokumentace Aktualizací 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>
<b>370 Občanské sdužení Bubeneč sobě</b>	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 Aktualizací 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>
<b>370 Občanské sdužení Bubeneč sobě</b>	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 Aktualizací 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>
<b>372 Občanské sdužení Chodov</b>	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 nemohou ZÚR zajistit.</i>
<b>372 Občanské sdužení Chodov</b>	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.	<i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Pořizovatel bere na vědomí. Přípomínkové rozvojové a transformační oblasti jsou již vymezené v platných ZÚR hl. m. Prahy vydaných opatřením 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 možností 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>
<b>372 Občanské sdužení Chodov</b>	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 území 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	<i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Nesouhlasíme s připomínkou. Přípomínka je bezpředmětná. Přípomínka se nevztahuje k Aktualizaci č. 1, ale k Zásadám územního rozvoje hl.m. Prahy vydaným opatřením 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>
<b>372 Občanské sdužení Chodov</b>	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.	<i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Přípomínce nebude vyhověno. Přípomínka 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</i>

		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 podepřeném kvantifikovanými daty.
<b>372 Občanské sdružení Chodov</b>	<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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>V kapitole D IV, která navrhuje možná opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů 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.</p> <p>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>Nejedná se o námitku.</p> <p>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</p> <p>Nesouhlasíme s připomínkou.</p> <p>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 VVURÚ. 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.</p> <p>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 zvýšilo. Má-li se problém zatížení Vestecké spojky v úseku navazujícím na MUK D1-Vestecká 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.</p> <p>Posuzování záměrů je zpracováno na úrovni odpovídající podrobnosti ZÚR a odpovídá zákonným předpisům.</p> <p>Posuzování jednotlivých záměrů na základě podrobných konkrétních návrhů přísluší procesu EIA, nikoliv VVURÚ. Připomínka neupřesňuje, co je míněno "všemi výše uvedenými záměry".</p> <p>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.</p> <p>ZÚR hl. m. Prahy nejsou obdobné záměry řešeny a nemohou být ani posuzovány.</p> <p>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 Vestecké 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 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>
<b>372 Občanské sdružení Chodov</b>	<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.</p> <p>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</p> <p>Bereme na vědomí.</p> <p>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 VVURÚ na úrovni podrobnosti odpovídající AZÚR.</p> <p>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 vymezit jako koridory územních rezerv. Vymezení koridoru pro Východní tramvajovou tangentu odpovídá podrobnosti AZÚR.</p> <p>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>
<b>372 Občanské sdružení Chodov</b>	<p>Odůvodnění připomínek</p> <p>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. Dalšíh více než 200 000 osob hlavního města 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 nezapočítává, 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</p>	<p>Připomínku bereme na vědomí.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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>

	<p>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><b>372 Občanské sdružení Chodov</b></p>	<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. Ve zprávě státního zdravotního ústavu o zdraví obyvatelstva se uvádí: "Důsledkem expozice obyvatel ČR suspendovanými částicemi, při realistickém odhadu průměrného poměru frakcí PM2,5/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 PM2,5 byl 10 ug/m3 a pro průměrné roční koncentrace PM10 byl 20 ug/m3.</p>	<p><i>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 celoplošně 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 nejhorších 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 8x 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.</i></p>
<p><b>372 Občanské sdružení Chodov</b></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)antracen, chrysen, benzo(b)fluoranten, benzo(k)fluoranten, dibenzo(a,h)antracen, indeno(1,2,3-c,d)pyren. Např. během roku 2011 byla na měřící stanici Libuš na Praze 4 zaznamenána celková koncentrace této skupin karcinogenních PAU 7,54 ng/rn3, 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 mezi 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 váží 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><i>Nesouhlasíme s připomínkou. 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>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><b>372 Občanské sdružení Chodov</b></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 předchází 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 vycítili 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 ostří 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 developery, 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. 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><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 v uvádí v odst. (3) Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územním plánem, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Vlivem oddálení Pražského okruhu (SOKP) od jižního okraje Prahy dále do Středočeského kraje je žádoucí nabídnout mezi Pražským okruhem u Jesenice a dálnici D1 u Průhonice 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 Průhonice. 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 Průhonice.</i></p>
<p><b>372 Občanské sdružení Chodov</b></p>	<p>2. Tramvajové tangenta je podle výkresové část AZUR ukončena na Opatově na Prahu 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 údajně 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. Prahy 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</p>	<p><i>Připomínka nebude vyhověno.</i></p> <p><i>Text bereme na vědomí a uvádíme:</i></p> <p><i>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 úsek 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) vymezit rozsah ostatní sítě tramvajové dopravy. Řešení koncových terminálů souvisí s celkových 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 tramvajů v relaci Opatovská-Chilská by byl začleněn do upravené světelné signalizace této křižovatky a</i></p>

	<p>územím nezastavitelným. Důvodem je, aby byla vymahatelným způsobem chráněna i veřejná zeleň v měřítku pod rozlišením ploch územního plánu.</p>	<p><i>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><b>372 Občanské sdružení Chodov</b></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 trestní čin obecního ohrožení a přijmeme patřičné právní kroky. Nenecháme zvlášť úředníků, nezodpovědných politiků a nenasytých developerů pomalu zabíjet sebe ani své potomky a ničit naše majetky.</p>	<p><i>Poživatel bere na vědomí.</i></p> <p><i>Je postupováno v souladu s platnými právními předpisy.</i></p> <p><i>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 zábory nezastavěných ploch, viz textová část Výroku, oddíl 2.2.2 Urbanistická koncepce a podkapitola 2.4 Ochrana kulturních, přírodních a civilizačních hodnot.</i></p> <p><i>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><b>134 OÚ Jenštejn</b></p>	<p><b>NÁMITKA</b></p> <p>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 Vinofe, kde se stáčí na západ, prochází severně od Čakovic k jižnímu okraji Březiněvsí.“</p> <p>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) (+ 1x MÚK).</p> <p>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 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Obec Jenštejn navrhuje prověřením tzv. regionální varianty umístění SOKP, ve které na úrovni obce je okruh veden k hodnotám krajiny mnohem citlivěji.</p> <p>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 nepřipustné a nelze to považovat za souladné s republikovými cíli definovanými v PÚR.</p> <p>Na základě výše uvedených argumentů, zejména s ohledem na rozsudek Krajského soudu v Praze (č.j. 50 A 12/2013), navrhuje vyjmutí silničního okruhu kolem Prahy v úseku Březiněves (D8) - R(10) (+ 1x MÚK) z Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy.</p>	<p><i>Námitka nebude vyhověno.</i></p> <p><i>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).</i></p> <p><i>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 však byl řešen v ZÚR Středočeského kraje.</i></p> <p><i>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 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 měřítká jde o neudržitelný postup, který by vedl v podstatě k paralyzaci rozvoje a naplňování cílů hl. m. Prahy i Středočeského kraje.</i></p> <p><i>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).</i></p> <p><i>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 tyto 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 nejjvhodnější. 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 (odkazuje na dělbu moci a její úroveň) 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.</i></p> <p><i>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 pododdílu 5.1.2.1.</i></p>

		<p>Netýká se projednávané dokumentace.</p> <p>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 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>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy řeší problematiku Pražského okruhu (SOKP) na území Prahy v podrobnosti odpovídají 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 pododdílu 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 přihlédnutím k územně technickým a prostorovým podmínkám...." Obdobné požadavky by bylo možné uplatnit i na části koridoru vymezeného na území Středočeského kraje.</li> <li>-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 úseků na území Středočeského kraje.</li> <li>- Vyhodnocení kumulativních vlivů na území Středočeského kraje je úkolem VVURÚ ZÚR Středočeského kraje, nikoliv Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy.</li> <li>- Dle nálezu 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 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.</li> <li>- 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. varianty regionální.</li> </ul> <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 kompenzací 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, přitížen 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 ZÚR 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.</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 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><b>133 OÚ Podolanka</b></p>	<p><b>NÁMITKA</b> 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. Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy zpracovaná dle Zprávy o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválené usnesním 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. 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. 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.  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><b>135 OÚ Radonice</b></p>	<p><b>NÁMITKA</b> 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 Víně, 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. 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 částí 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 vytýčuje 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. 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 odmítání 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.  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 nejhodnější. S ohledem na míru zastavení 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.</p>

		<p>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 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>
135 OÚ Radonice	<p>30. 10. 2013 (č.j. 50 A 12/2013) nabyt 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>Poživatel bere na vědomí.</p> <p>Netýká se projednávané dokumentace.</p> <p>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.</p>
135 OÚ Radonice	<p>Obec Radonice je přesvědčena, že by byla vymezením SOKP v úseku Březiněves (D8) - R(10) vZÚR 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 (08) - 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 Vínůň - 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 ne 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 záporné vlivy z hlediska vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění projednán. Oznámení 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 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 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.</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>
135 OÚ Radonice	<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</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 nepřijatelné. 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>

	akustického tlaku v nejbližší obytné zástavbě v obci Radonice o 17,6 dB ve dne a o 23,3 dB v noci.	<p>Zpracovateli 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 zatlumit tak, aby k překračování hygienického limitu nedocházelo. Pokud byl v obci 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>
135 OÚ Radonice	Dominantním dopravním zdrojem imisi 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>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 emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy a počítají např. i s výsadbou protiprašné zeleně podél komunikací.</p> <p>Dle rozhodnutí 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 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.</p>
135 OÚ Radonice	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 nepřijatelné a nelze to považovat za souladné s republikovými cíli definovanými v PÚR.	<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 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 zmírňovat. 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 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. Realizací 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 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.  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>
<b>135 OÚ Radonice</b>	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.
<b>382 Rezek David Ing.</b>	<b>NÁMITKY</b> 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 jevů 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. Proto byl v případě ZÚR hl. m. Prahy stanoven výše popsáný 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.  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.  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".

		<p>ZÚR hl.m.Prahy jsou navrženy invariantně, 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 požizování 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.</p> <p>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 (pořizovatel Dopravní sektorové strategie 2. fáze) požadavek na prověření možné regionální varianty.</p>
<p><b>382 Rezek David Ing.</b></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 podmínek 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 námitku. 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><b>382 Rezek David Ing.</b></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 trasu 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 záměr umístit 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 invariantně, 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 požadovaným variantám uvádíme: Ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválené usnesením ZHMP č.10/77 ze dne 4.11.2011 není obsažen požadavek, 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 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. V připomínkách některých městských částí ke zprávě o uplatňování ZÚR byl uplatněn požadavek na posouzení a vyhodnocení tzv. regionální</p>



		<p>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". Shnutí 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 nežádoucím 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>Podrobné 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><b>382 Rezek David Ing.</b></p>	<p>Území vymezené připomínkami: zejména Čakovice, Miškovice, Třeboradice, jakož i Praha 6, Praha 8, Březiněves, Dolní Chabry, Ďáblice, Nebušice, Přední Kopanina, Suchdol, Březiněves, Čakovice, Vinof, Satalice, Praha 20, Běchovice, Dubeč, Kolovraty, Královice, Nedvězí, Praha 22, Klánovice, Praha 21</p> <p>Odůvodnění připomínek:</p> <p>1) Chybné vymezení plochy - nevymezení přívaděčů k mimoúrovňovým křižovatkám Textová ani grafická část AZUR blíže nevymezuje přívaděče na jednotlivé MUK na SOKP 520, přestože se bez pochyby jedná o koridory celoměstského významu a u mnoha jiných přívaděčů tak činí (např. přívaděč 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).</p> <p>Přivaděče na SOKP jsou zcela jistě plochou celoměstského významu a jako takové měly být i předmětem podrobného vymezení a vyhodnocení. Význam přívaděčů nemůže být omezován 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.</p> <p>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. 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 nadregionálního a národního. 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 popsaný 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><b>382 Rezek David Ing.</b></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 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 zásad územního rozvoje. Bez posouzení jednotlivých variant není přitom možné určit, že záměr je vymezen právě nejšetnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 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 nevhodná 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</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 nejlhodnější. 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 úrovně) a opřen o zákonné cíle (zakotvené PÚR ve struktuře nástrojů územního plánování).</p> <p>Upozorňujeme, že koridor je v souladu i s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12 2013 o hlavních smérech 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 vystavení městských oblastí nepříznivým 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.</p> <p>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.</p> <p>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. 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</p>

	<p>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>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. 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). 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. 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. 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. 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. 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). 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. 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. 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. 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><b>382 Rezek David Ing.</b></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><b>382 Rezek David Ing.</b></p>	<p>4) Chybějící koordinace se Středočeským krajem Koridor pro rozšíření SOKP a souvisejících MÚK je sice situován na území hlavního města Prahy, ale v blízkosti Středočeského kraje. Přitom vlivy rozšíření SOKP a souvisejících MÚK pro území Středočeského 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. 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</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. 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. 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,</p>

	<p>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>bod (3). Vazba na ostatní síť je nepřímou 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. 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><b>382 Rezek David Ing.</b></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. 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 ...“ Zvlášť 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. Prosté dodržování stávajících zákonů přitom nelze považovat za kompenzační opatření. Jedná se zejména o posouzení vlivu MUK Třeboradice na blízkou obytnou zástavbu, dále vliv přemostění Miškovice na blízkou obytnou zástavbu Miškovice a středočeské obce Mirovice. Není nijak vyhodnocen vliv trasy SOKP na lokalitu „Miškovický háj“, jednou zeleň v obci Miškovice.</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou. Posuzování záměrů je zpracováno na úrovni odpovídající podrobnosti ZÚR odpovídající zákonným předpisům. 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. 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 způsobené 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. 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 připomínky jako nadbytečná. 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.  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.  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.  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><b>382 Rezek David Ing.</b></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. 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. Kapitola nezahnuje obecná opatření vyplývající z platné legislativy. Dodržování legislativních předpisů bere zpracovatel VVURÚ za samozřejmé. Zároveň zde nejsou uvedena opatření, která vyplývají ze zpracovaných podrobnějších územně plánovacích a projektových dokumentací. Opatření vyplývající z těchto dokumentací je rovněž nutné respektovat. 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. 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.</p>

	<p>7) Rozpor s Politikou územního rozvoje Dne 20. 7. 2009 byla vládou schválena PUR (usnesení vlády č. 929). PUR MUK Beranku nijak blíže nevynezuje. 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.</p>	<p>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.</p> <p>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 měřítka ZÚR 1:100 000. Základní funkcí 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.</p>
<p>382 Rezek David Ing.</p>	<p>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 nespĺňuje, absence splnění těchto požadavků není ani jakkoliv zdůvodněna.</p>	<p>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 doplněné 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 stanovení 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 vymežována, 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>

		<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. 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. 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 Každý záměr vymezovaný v zásadách územního rozvoje musí být hodnocen z hlediska potřebnosti. Nejvyšší správní soud v usnesení svého rozšířeného senátu ze dne 21.7.2009, č.j. 1 Ao 1/2009— 120 uvedl, že i v testu přiměřenosti při přezkumu opatření obecné povahy je nutné zkoumat, zda způsob provedení opatření má ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody, zda je provedeno nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (srov. také rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2005, č.j. 1 Ao 1/2005 — 98). Shledá-li soud, že některá z těchto kumulativních podmínek není splněna, je to zásadně důvodem pro zrušení opatření obecné povahy. 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. 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 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 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 úrovně) a opřen o zákonné cíle (zakotvení PUR ve struktuře nástrojů územního plánování). Požadavek na vymezení Silničního okruhu kolem Prahy je v PÚR 2008 obsažen v bodu (99) – SOP. 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 částí 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 kontinuitou ÚPD. Významné stavby dopravní infrastruktury se z podstaty věci vždy dotýkají zájmů mnoha občanů, protože se jedná o územně rozsáhlé stavby.  K dotčeným veřejným zájmům na ochranu ZPF, ochrany přírody a krajiny: Všechny zájmy ochrany přírody a krajiny, které mohou být potenciálně dotčeny Aktualizací č. 1 ZÚR, jsou standardním způsobem a přiměřeně podrobnosti 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. 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 V oblasti, 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. 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. 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. 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 V oblasti, 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. 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. 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. 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>Nesouhlasíme s připomínkou.</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 Vinoř.</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. 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>
<p><b>382 Rezek David Ing.</b></p>	<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 řídicích 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 dostatečném odstupu od obytné zástavby a tak, aby mjely 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 odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení“. Vzhledem k tomu, že městské části Praha-Suchbát, Dolní Chabry, Březiněves, Makovice, Vinoř, 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 možnosti silně urbanizovaného území hl. m. Prahy, účelu a měřítka ZUR 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 pásmu 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.</p> <p>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>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, Vinoře atd.).</p>
<p><b>382 Rezek David Ing.</b></p>	<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 ZUR 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>
<p><b>382 Rezek David Ing.</b></p>	<p>15) Závažná pochybení v procesu přijímání AZÚR</p>	<p>Nesouhlasíme s připomínkou.</p>

	<p>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 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.: Upoznorňujeme 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><i>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 plánovací dokumentací (např. ZUR).</i></p> <p><i>Pro Aktualizaci č.1 ZUR hl.m. Prahy platí bod 13 uvedené metodiky modifikovaný pro ZUR.</i></p> <p><i>Zpracovaný návrh ÚP, ukončeno projednání podle ustanovení § 50 SZ (pro ZUR § 37) ve znění před novelou. 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.)</i></p>
<p><b>382 Rezek David Ing.</b></p>	<p>b. Chybějící podklad V seznamu výchozích dokumentů a podkladů v odůvodnění ZÚR aktualizace č. 1 je: 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><i>Bereme na vědomí. Uvedený dokument již není k dispozici. Jediný dochovaný výtisk byl předložen při jednání u NSS ČR a následně tímto soudem ztracen. 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.</i></p> <p><i>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.</i></p>
<p><b>382 Rezek David Ing.</b></p>	<p>16. Námitka k otázce potřebnosti SOKP 520 Dle navrhované aktualizace ZUR bude v případě realizace SOKP 520 prostor Čakovic a Letňan sevěren mezi dvojicí kapacitních komunikací dálničního typu a dále zatížen provozem z paralelní letové dráhy. 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. + grafická příloha 9 stran.</p>	<p><i>Nesouhlasíme s námitkou. 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 Činoveckou, které vedou silně urbanizovaným územím (územím Proseka a Letňan) v severní části Prahy. Ve Výroku AZÚR, pododdílu 5.1.2.1 jsou pro koridor Pražského okruhu (SOKP) stanoveny podmínky pro následně 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 krajinná a urbanistická dopady. V úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci je v témže pododdíle 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 Činovecké, Liberecké (Prosecké radiály), Vysočanské radiály, které má autor námitky 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. Uváděná vzdálenost cca 5-ti km mezi "stavbami dálničního charakteru", jak autor námitky 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. 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 Čakovic 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.</i></p>
<p><b>173 Univerzita Karlova v Praze</b></p>	<p>NÁMITKA Zasíláme námitky a připomínky k Aktualizaci č.1 ZÚR HMP: 1. Námitka ke grafické části: Oblast osvětlová, vzdělávací a rekreačně společenská SO/1 – Drahň – 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</p>	<p><i>Nejedná se o námitku. Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti. Připomínka nebude vyhověno. 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</i></p>

	<p>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><i>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.</i>  <i>Podrobné řešení celého vysokoškolského areálu v Praze 7, 8 na Pelc - Tyrolce bude úkolem nového ÚP hl. m. Prahy - Metropolitního plánu.</i></p>
<p><b>173 Univerzita Karlova v Praze</b></p>	<p>2. Území Prahy 7,8, Pelc - Tyrolky je významným rozvojovým územím Univerzity Karlovy v Praze (viz též 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>Nejedná se o námitku.</i>  <i>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</i>  <i>Připomínku bereme na vědomí.</i>  <i>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.</i>  <i>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.</i>  <i>Ke zmírnění nepříznivých vlivů provozu na Městském okruhu jsou ve Výroku AZÚR, oddíl 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 – Balaběnka – Jarov - Rybníčky s cílem omezit negativní vlivy Městského okruhu na území.</i>  <i>Námitku / 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><b>173 Univerzita Karlova v Praze</b></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 námitku.</i>  <i>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</i>  <i>Připomínku bereme na vědomí.</i>  <i>Jednotlivé železniční zastávky na železničních tratích ZÚR neřeší, tato problematika je mimo podrobnost ZÚR. Námitku / připomínku je třeba uplatnit k podrobnější ÚPD, tj. k pořízení nového ÚP hl. m. Prahy - Metropolitního plánu, případně ke konkrétnímu řešení stavby.</i>  <i>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, oddíl 2.2.3 (Koncepte 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 železnicí a ostatními systémy hromadné dopravy a segregací jednotlivých segmentů dopravy.</i>  <i>Ve Výroku AZÚR, oddíl 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><b>173 Univerzita Karlova v Praze</b></p>	<p>4. Pro bod 5.7 „Vnější autobusová doprava“ pro plán zbudování celoměstsky významného terminálu příměstské autobusové dopravy Veveřavín 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. Veveřavín sloužící k výuce humanitních oborů.</p>	<p><i>Nejedná se o námitku.</i>  <i>Účastník není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</i>  <i>Připomínku bereme na vědomí.</i>  <i>Problematika zmírnění negativních dopadů terminálu veřejné dopravy Veveřavín vůči okolí a univerzitní budově a realizace příslušných zmírňujících opatření není úkolem ZÚR a bude posuzována v podrobnější dokumentaci. Námitku / připomínku je nutno uplatnit v následných řízeních.</i>  <i>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><b>380 Zmeškal Jan</b></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 námitku 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 věťmi!          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.)</p>	<p><i>Nejedná se o námitku.</i>  <i>Dotčená osoba není oprávněným investorem ani zástupcem veřejnosti.</i>  <i>Pořizovatel bere na vědomí.</i>  <i>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.</i>  <i>Jak hlukově, tak imisně byla stanovena rozsah zasaženého území a posouzena rizika dopadu na lidské zdraví. AZÚR tedy z těchto závěrů vycházela a převzala.</i>  <i>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.</i>  <i>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.</i>  <i>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.</i></p>



<p>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 minulé vlády chtěly letiště již dvakrát prodat a nevěříme, že vlády budoucí tak neučiní!)</p>	<p><i>Dále uvádíme:</i>          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>
--	---

**Stanovisko Ministerstva životního prostředí ČR č.j. 54485/ENV/13 ze dne 2. 8. 2013 k návrhu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy – aktualizace č. 1 – vypořádání stanoviska podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ž. p., ve znění pozdějších předpisů**

<b>A. Podmínky k doplnění vyhodnocení (viz kapitola Popis vyhodnocení)</b>	
1. Ve vyhodnocení bude dopracován komentář pro každou navrhovanou plochu či koridor především s ohledem na území, ve kterém tyto vlivy mohou působit.	Bude akceptováno, komentáře budou do VVURU doplněny.
2. Na základě dopracování vyhodnocení budou vyvozeny jasné závěry, zda lze s jednotlivou plochou či koridorem souhlasit, případně budou uvedeny konkrétní opatření (pro jednotlivé plochy a koridory ve vztahu k území a podrobnosti ZÚR), které tento souhlas budou podmiňovat.	Bude akceptováno, komentáře budou do VVURU doplněny.
3. 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.	Bude akceptováno, komentáře budou do VVURU doplněny.
<b>B. Požadavky k provádění koncepce</b>	
4. Ve vyhodnocení bylo vyhodnoceno variantní řešení Silničního okruhu kolem Prahy spočívající v tzv. Regionální variantě Silničního okruhu kolem Prahy vedené převážně na území Středočeského kraje. Vzhledem k různé míře podrobných údajů a k trasování na území Středočeského kraje nebyly tyto varianty hodnoceny ve stejné míře podrobnosti. Přesto na podkladě základního vyhodnocení vlivů této varianty lze vyjádřit závěr, že Regionální varianta Silničního okruhu kolem Prahy je z hlediska vlivů na životní prostředí méně příznivá a to vzhledem k souhrnu ovlivnění obyvatel znečištěním ovzduší a hluku, většímu záboru bonitně nejceněnějších tříd ochrany zemědělského půdního fondu, vlivům na vodní prostředí a většímu zásahu do krajiny a s tím související fragmentaci krajiny. Na základě závěrů vyhodnocení doporučujeme dále sledovat základní variantu Silničního okruhu kolem Prahy.	Bereme na vědomí a souhlasíme s doporučením.
5. Do ploch ležících při stávajících hlavních komunikacích pozemní dopravy, kde jsou překračovány hygienické limity pro starou hlukovou zátěž tj. 70 dB L <sub>seq, 16h</sub> v denní době a 60 dB L <sub>aeq, 8h</sub> v době noční neumísťovat žádné obytné, zdravotnické a školské stavby;	Požadavek je bezpředmětný v ZUR je již obsaženo. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR a týká se následných podrobnějších dokumentací, ZÚR neumísťuje stavby. ZÚR ani VVURÚ v souladu s § 36

	<p>odst. (3) stavebního zákona nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územního plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. V ZÚR je podmínka obsažena v obecnější formulaci v kap. 2 v úkolech pro podrobnější ÚPD, bod f).</p> <p>V Aktualizaci č. 1 byl u všech rozvojových a transformačních oblastí, kde se počítá s bydlením a jinými citlivými funkcemi, v „Podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území“ doplněn nový bod: „při umístování obytných a jiných citlivých funkcí zohlednit předpokládané limity ŽP“.</p> <p>V odůvodnění AZUR je problematika hluku a ochrany ovzduší podrobněji popsána v oddílu 2.4.3.</p>
<p>6. Plochy ležící při stávajících hlavních komunikacích, kde jsou překračovány hygienické limity pro tato území tj. 60 dB Laeq v denní době a 50 dB Laeq v době noční označit jako „podmíněně využitelné“ za předpokladu splnění povinností stanovených v příloze č. 4, ustanovení bodu č. 8 písm. f) v části C vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření;</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný. Odkaz na neplatnou vyhlášku. Požadavek neodpovídá platné legislativě. Dle vyhlášky č. 63/2013 Sb., kterou se mění vyhláška č. 503/2006 Sb., příloha č. 4 této aktualizované vyhlášky obsahuje Žádost o vydání rozhodnutí o dělení nebo scelování pozemků. ZÚR neřeší dělení nebo scelování pozemků.</p>
<p>7. Nové komunikace pro pozemní dopravu navrhovat zásadně s vymezeným ochranným pásmem, které je plochou „podmíněně využitelnou“ jen v případě, že budou navržena ochranná protihluková opatření na této komunikaci.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný. Toto řešeno až v následných řízeních. Požadavek je v rozporu s platnými právními předpisy. Silniční ochranné pásmo (dále jen pásmo) a jeho zřizování se řídí zákonem o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů, §30. Pásmo se v souvisle zastavěném území, což se v převážné míře týká právě území hl. m. Prahy, nezřizuje. Zřizovat pásma nad rámec tohoto zákona nelze. ZÚR tedy pásma nemohou navrhovat, pásma se zřizují v rámci rozhodnutí o umístění stavby.</p>
<p>8. Zásady územního rozvoje a územní plány by měly plně respektovat ochranné hlukové pásmo letiště Ruzyně včetně uvažované nové dráhy a podmínek provozu uvedených ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí a ochranné hlukové pásmo letiště Kbely.</p>	<p>ZUR plně respektují ochranná hluková pásma. Odkaz na územní plány je pro Aktualizaci č. 1 ZÚR bezpředmětný.</p> <p>Požadavek je v dokumentaci splněn, Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy plně respektuje ochranné hlukové pásmo letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) a letiště Kbely a vymezuje specifické oblasti zasažené provozem letišť:</p> <p>4.4.1 Ruzyně (SL/1) – území vymezené izofonou <math>L_{Aeq}</math> 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, úkolem L1,</p>

	<p>4.4.2 Kbely (SL/2) Území vymezené izofonou <math>L_{Aeq}</math> 55 dB z leteckého provozu vojenského letiště Praha-Kbely.</p> <p>V oddílu 5.3.1 Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) jsou v Podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území v bodech a) – i) uvedené podmínky pro provoz letiště, které reflektují výsledky dostupné podrobnější výsledky procesu hodnocení dopadů na životní prostředí záměru na novou paralelní dráhu letiště Praha- Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).</p>
<p>9. Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb, revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný v 1. Aktualizaci č. 1 ZÚR obsaženo.</p> <p>Požadavek je v dokumentaci splněn, Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy vytváří předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů (tzv. brownfields) a hospodárné využití území, viz. kap. 1, bod 4), oddíl 2.2.2 Urbanistická koncepce, body e), g), h), j), podkapitola 3.2 Transformační oblasti.</p> <p>Aktualizace č. 1 vytváří předpoklady pro ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace, viz kap. 1, bod 10), oddíl 2.2.2 body m), n), p), podkapitola 2.3 body d) – f), podkapitola 2.4., body a) – j), podkapitola 3.3. Rozvojové oblasti zeleně, podkapitola 8.1 body d) – f), podkapitola 8.3 body a) – e), Odůvodnění ZÚR, kap. 17 Kvalifikovaný odhad záborů ZPF a PUPFL.</p>
<p>10. Při plánování územně plánovací činnosti v jednotlivých rozvojových oblastech a osách a specifických oblastech a dále při realizaci záměrů musí být respektovány principy a podmínky stanovené ve Vyhodnocení včetně podmínek vyplývajících z platné legislativy, tj. zejména území chráněná v rámci zákona č. 114/1992 Sb., podmínky vyplývající z CHOPAV a dále ze zákona č. 334/1992 Sb., ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný v ZUR. Platné právní předpisy jsou vždy respektovány.</p> <p>Požadavek je mimo podrobnost ZÚR, směřuje k následné podrobnější ÚPD, pro kterou obecně platí povinnost respektovat platné právní předpisy.</p> <p>Upozorňujeme na skutečnost, že v hl. m. Praze není vymezena CHOPAV.</p>
<p>11. V rámci pořizování územně plánovací dokumentace zpřesnit vymezení dopravních koridorů a koridorů technické infrastruktury tak, aby bylo zamezeno střetům se ZCHÚ. V odůvodněných případech prověřit variantně územní studii vedení trasy koridoru pro silniční komunikaci tak, aby byla vybrána varianta s nejmenším negativním vlivem na ŽP.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný v ZUR je již obsaženo.</p> <p>Požadavek je mimo podrobnost ZÚR, směřuje k následné podrobnější ÚPD.</p> <p>V ZÚR v úvodu kap. 5 jsou stanovené obecné podmínky týkající se upřesnění dopravních koridorů a ploch v podrobnější ÚPD a pro následné rozhodování o změnách v území, viz body a) – g). Další podmínky jsou uvedené v jednotlivých podkapitolách 5.1 – 5.7, resp. 6.2.</p> <p>V těchto podmínkách je stanoveno obecně či konkrétně respektovat mimo jiné i přírodní hodnoty. Tudíž, v procesu upřesnění koridoru v podrobnější ÚPD bude limit ochrany přírody, jako přírodní hodnota respektován.</p>

<p>12. V navazujících územně plánovacích dokumentacích (územní plán, regulační plány, územní studie) a správních řízeních bude účinně bráněno fragmentaci krajiny, bude zdůrazněna a respektována nezbytnost ochrany krajiny a jejího krajinného rázu a prostorové scény města. V případech střetu s nadregionálními a regionálními biokoridory územního systému ekologické stability budou realizovány ekodukty.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný v ZUR je již obsaženo. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR, směřuje k následné podrobnější ÚPD. V ZÚR jsou obdobné požadavky obsažené v kap. 1 body 2), 11), oddíl 2.2.2 body e), m), o), p), t), oddíl 2.4.2 body a) – 1), kap. 7 Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu – ÚSES, kap. 9 Vymezení cílových charakteristik krajiny. Dále pak v kapitole 5, obecné podmínky bod c).</p>
<p>13. Bude zachováno a chráněno členění prostoru města zelení uplatňující se v panoramatických pohledech, říčních nivách a ve svazích nad nimi.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný v ZUR je již obsaženo. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR, směřuje k následné podrobnější ÚPD. V ZÚR jsou obdobné požadavky obsažené v kap. 1 bod 2), oddílu 2.2.2 m), o), p), t), oddíl 2.4.2 b) – f), podkapitola 8.1 body a), d), podkapitola 8.3. body a) – d).</p>
<p>14. Bude účinně bráněno úbytku ploch zeleně ve stabilizovaném území a podporován její návrat do vnitrobloků a dalších ploch v zastavěné části města, vč. přestavbových.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný mimo podrobnost ZUR. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR, směřuje k následné podrobnější ÚPD.</p>
<p>15. Budou nadále chráněny, podle možností rozšiřovány a tangenciálně propojovány „zelené klíny“ Prahy tak, aby spolu s ÚSES a chráněnými částmi přírody vytvářely ucelený a funkční systém zeleně města i okolní krajiny.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný v ZUR je již obsaženo. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR. V ZÚR jsou obdobné požadavky obsažené v kap. 1 bod 10), podkapitola 2.2 o) – p), oddíl 2.4.2 body a), c) – f), h).</p>
<p>16. Budou vytvářeny podmínky k ochraně, doplňování a propojování skladebných částí ÚSES a zvyšován podíl zatravněných a lesních ploch a dalších ekosystémů zvyšujících biodiverzitu, ekologickou stabilitu.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný v ZUR je již obsaženo. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR. V ZÚR jsou obdobné požadavky obsažené v oddílu 2.4.2 body a), h), i), podkapitola 3.3. Rozvojové plochy zeleně, kapitola 7. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu – ÚSES.</p>
<p>17. Budou vytvářeny územní podmínky pro zvýšení přístupnosti a prostupnosti krajiny, omezována její fragmentace, ale i pro regulaci jejího rekreačního využívání tam, kde se rekreace a sport charakterem nebo intenzitou dostávají do rozporu se zájmy ochrany přírody a krajiny, ochrany vod, ZPF a PUPFL.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný v ZUR je již obsaženo. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR, směřuje k následné podrobnější ÚPD. V ZÚR jsou obdobné požadavky obsažené v kap. 1 body 4), 11), oddílu 2.2.2 body d), m), q), podkap. 4.3., pododdíl 6.2.3.2 body a) – h), podkapitola 8.1 body d), e), g).</p>
<p>18. U záměrů, které zasahují do MZCHÚ, VCHÚ nebo biocenter ÚSES provést před realizací záměru biologické hodnocení a navrhnout opatření pro zamezení negativních účinků na chráněné druhy rostlin a živočichů.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný mimo podrobnost ZUR. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR, směřuje do úrovně územního rozhodování, kde bude posupováno v souladu s platnými právními předpisy.</p>

<p>19. Respektovat doporučení pro rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území, transformační oblasti a oblastí, kde se střetávají podmínky ochrany přírody a krajiny s požadavky na rekreaci obyvatel, případně s požadavky na těžbu surovin uvedené ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný v ZUR je již obsaženo. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR, směřuje k následné podrobnější ÚPD. V ZÚR jsou obdobné požadavky obsažené v kapitolách 3.1., 3.2., 4.3.</p>
<p>20. Budou využívána všechna dostupná opatření ke snížení negativních důsledků dopravy (silniční, železniční, letecká doprava) na životní prostředí a veřejné zdraví, zejména na expozici obyvatel a návštěvníků Prahy hluku a škodlivým imisím z ovzduší; Při realizaci nových dopravních záměrů, u kterých není možné vyloučit negativní účinky hluku a imisí z ovzduší na životní prostředí a veřejné zdraví, požadujeme využívat všech dostupných opatření ke snížení jmenovaných negativních důsledků dopravy, zpracovat rozptylovou studii a na základě výsledků této studie přijmout opatření pro zmírnění negativních účinků.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný mimo podrobnost ZUR. A také v ZUR je již obsaženo. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR, směřuje do úrovně přípravy konkrétního záměru a jeho hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA), částečně pak do následné podrobnější ÚPD. V ZÚR jsou obecné požadavky pro následné rozhodování o změnách v území pro dopravní stavby obsažené v kapitole 5, včetně obdobného požadavku na minimalizaci dopadů negativních účinků. Následná řízení budou probíhat v souladu s platnou legislativou.</p>
<p>21. Vzhledem ke vlivům individuální automobilové dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví věnovat zásadní pozornost zachytným parkovištím a úpravě městské hromadné dopravy v souvislosti se satelitní obytnou zástavbou. Obytnou zástavbu v okrajových částech města umožnit zásadně po vyřešení dopravního napojení ve směru do centra Prahy.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný v ZUR je již obsaženo. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR, směřuje k následné podrobnější ÚPD a v obecné rovině požadavku je obsažen v obecných zásadách rozvoje hl. m. Prahy pro rozvoj dopravní infrastruktury uvedených v podkapitole 2.2.3 a též i v prioritách územního rozvoje v kapitole č. 1.</p>
<p>22. V rozvojových částech města by mělo docházet k vyváženému využití daných území takovým způsobem, aby současně s výstavbou pro bydlení byly řešeny i ostatní funkce (školy, zdravotnictví, obchody a ostatní vybavenost tak, aby obyvatelé nebyli nuceni za uvedenými funkcemi dojíždět do jiných částí města a tím zhoršovat životní prostředí.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný v ZUR je již obsaženo. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR, směřuje k následné podrobnější ÚPD. V ZÚR jsou obdobné požadavky obsažené v kapitole 1 bod 3), oddíl 2.2.2 body e), f), n), q), u), oddíl 2.2.3, podkapitoly 3.1, 3.2, podkapitoly 4.1, 4.2, podkapitola 8.4 bod a).</p>
<p>23. Nový územní plán hl. m. Prahy a všechny větší investiční záměry v průmyslu, dopravě, obchodu a další vybavenosti, vyvolávající dopravní nároky, budou důsledně posuzovány z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA, EIA), závěry a doporučení z nich budou převzata do správních řízení a do správních rozhodnutí o jejich umístění a povolení.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný nejedná se zde o ÚP hl.m. Prahy. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR, směřuje k následné podrobnější ÚPD. (SEA) a zejména do úrovně přípravy konkrétního záměru a jeho hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA). Při posuzování z hlediska vlivů na životní prostředí bude postupováno v souladu s příslušným zákonem.</p>
<p>24. V případě realizace záměrů, pro které jsou v aktualizaci ZÚR HMP navrženy plochy a koridory požadujeme dodržovat opatření uvedené v Integrovaném krajském programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území hlavního města Prahy.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný mimo podrobnost ZUR. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR, týká se následných stupňů projekční přípravy. Bude postupováno v souladu s platnými předpisy.</p>
<p>25. Rozvoj Prahy bude účinně koordinován s přílehlým územím Středočeského kraje, zejména v CHKO Český kras.</p>	<p>Požadavek je v dokumentaci splněn ZÚR hl. m. Prahy a aktualizace č. 1 ZÚR byly v procesu zpracování koordinovány se ZÚR Středočeského kraje. Stanovisko dotčeného orgánu ohledně CHKO Český kras je respektováno.</p>

<p>26. Pro rozvojové záměry budou přednostně využívána transformační území, zastavěné části města a bude omezen zábor nových ploch (ZPF i PUPFL) v nezastavěném území. V rámci procesu EIA upřednostňovat varianty s nejmenší plochou záboru.</p>	<p>Požadavek je bezpředmětný v ZUR je obsažen, Proces EIA je mimo podrobnost ZUR, řeší to až navazující ÚPD. Požadavek je mimo podrobnost ZÚR, směřuje k následné podrobnější ÚPD. V ZÚR jsou obdobné požadavky obsažené v kap. 1 bod 4), podkapitole 3.2. V procesu EIA bude postupováno v souladu s platnými právními předpisy.</p>
<p>27. Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vyhodnocení všech stanovisek dotčených orgánů státní správy, vyjádření, připomínek a námitek došlých po celou dobu přípravy koncepce včetně veřejného projednání, a to jak ke koncepci, tak i k jejímu Vyhodnocení</p>	<p>Vyhodnocení všech stanovisek dotčených orgánů státní správy, vyjádření, připomínek a námitek bude zveřejněno na webových stránkách <a href="http://www.praha.eu">www.praha.eu</a> v sekci územní plánování a rozvoj města, v oddělení Zásady územního rozvoje hl.m. Prahy v opatření obecné povahy, kterým se bude Aktualizace č. 1 ZÚR vydávat.</p>
<p><b>C. Podmínky stanoviska z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000</b></p> <p><b>Realizace ZÚR HMP nebude mít významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti pouze za dodržení níže uvedených podmínek stanoviska.</b></p>	
<p><b>1. U některých dílčích záměrů ZÚR je třeba vyloučení významného negativního vlivu zajistit podmínkami:</b></p>	
<p>a) Pražský okruh, úsek Ruzyně – Březiněves (VPS Z/502DK) – je nutné vyloučit zásah do EVL Kaňon Vltavy u Sedlce.</p>	<p>Požadavek je v rámci aktualizace uveden jako podmínka v podkapitole 5.1.2.1., bod g).</p>
<p>b) Koridor vysokorychlostní železniční dopravy (VRT) – územní rezerva tratě Praha – Brno – hranice ČR (- Wien/Bratislava) – Významný negativní vliv lze vyloučit v případě realizace funkčního využití chráněného územní rezervou, pokud bude trať budována raženým tunelem (nedojde k disturbanci povrchu v EVL), v takové hloubce, aby nedošlo ke změně hydrologických poměrů v EVL Blatov a Xaverovský Háj.</p>	<p>Jedná se o koridor územní rezervy, kdy se nevymezuje koridor pro daný záměr, ale pouze se stanovuje územní ochrana pro budoucí možné rozhodnutí o vymezení koridoru. Z tohoto důvodu nemůže při vymezení územní rezervy dojít k negativnímu vlivu na EVL. V podmínkách následné rozhodování je obecně ustanovená podmínka pro následné rozhodování o změnách v území (tedy i pro případný následný proces prověřování vymezení koridoru pro záměr) v podkapitole 5.2.6.1 písmeno b). V rámci tohoto prověřování v případné další aktualizaci bude muset být prověřen případný vliv koridoru na EVL.</p>

<p>c) Koridor vysokorychlostní železniční dopravy (VRT) – územní rezerva Praha – hranice ČR (Dresden) – Významný negativní vliv lze vyloučit v případě realizace funkčního využití chráněného územní rezervou, pokud bude trať budována raženým tunelem (nedojde k distorbanci povrchu EVL Praha - Letňany), a v takové vzdálenosti od nor systů, aby nedošlo k vyrušování při výstavbě ani za provozu.</p>	<p>Jedná se o koridor územní rezervy, kdy se nevymezuje koridor pro daný záměr, ale pouze se stanovuje územní ochrana pro budoucí možné rozhodnutí o vymezení koridoru. Z tohoto důvodu nemůže při vymezení územní rezervy dojít k negativnímu vlivu na EVL. V podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území (tedy i pro případný následný proces prověřování vymezení koridoru pro záměr) bude v podkapitole 5.2.6.2 doplněna podmínka v bodě a) o text „ při respektování podmínek vyplývajících z EVL Praha – Letňany“</p>
<p>d) Průjezd železničním uzlem Praha v rámci stavby III. Tranzitního železničního koridoru Cheb – Bohumín (VPS Z/501DZ) – podmínkou vyloučení významného negativního vlivu je využití stávajícího tunelu pro průchod přes EVL Chuchelské háje – je třeba vyloučit povrchovou distorbanci této EVL.</p>	<p>Bude doplněno do podmínek pro následné rozhodování o změnách v území v podkapitole 5.2.2. jako nový bod „b) vyloučení významného negativního vlivu na EVL Chuchelské háje“.</p>
<p><b>2. U předpokládaných méně pravděpodobných, resp. méně závažných vlivů dílčích záměrů je třeba respektovat následující podmínky:</b></p>	
<p>a) Modernizace traťového úseku Běchovice – Úvaly (VPS Z/507DZ) – Vyloučit plošné zásahy do navazujících segmentů stanoviště 9170 – dubohabřiny asociace Galio – Carpinetum v EVL Blatov a Xaverovský háj, vyloučit zásahy, které by mohly znamenat změny hydrologického režimu v EVL Blatov a Xaverovský háj (odvodnění EVL).</p>	<p>Záměr, pro který je v aktualizaci vymezen koridor VPS, se mezitím dostal přes všechny povolovací stupně do stadia vydaného územního rozhodnutí. Tudíž je možno hovořit o splnění podmínky a požadavek se stal v čase bezpředmětný.</p>
<p>b) Nové železniční spojení Praha – Beroun (VRT Praha – Plzeň – SRN) (VPS Z/506DZ – vyloučit povrchovou distorbanci EVL Chuchelské háje.</p>	<p>Bude doplněno do podmínek pro následné rozhodování o změnách v území v podkapitole 5.2.6.3 jako nový bod „b) vyloučení významného negativního vlivu na EVL Chuchelské háje“.</p>
<p>c) Křižovatka na Pražském okruhu (SOKP) mezi stavbami 518 a 519 s přivaděčem Rybářka – vyloučit zásah do EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, zachovat dostatečný odstup</p>	<p>V podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území pro koridor Pražského okruhu (SOKP) v podkapitole 5.1.2.1 je podmínka obsažena pod bodem g).</p>
<p>d) Vnější autobusová doprava – zajištění rozsahu a kapacity terminálů: Depo Písnice, Zličín, Dlouhá Míle, Veveslavín, Letňany, Černý Most, Smíchovské nádraží, Depo Hostivař – Nezasahovat do území EVL Praha – Letňany.</p>	<p>U stávajícího terminálu Praha – Letňany se nenavrhuje a ani nepředpokládá extenzivní rozvoj, jde o potvrzení stavu významného sektorového terminálu. Uvedená podmínka je bezpředmětná.</p>

V rámci veřejného projednání byla dokumentace Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území doplněna v souladu s podmínkami a požadavky uvedenými ve stanovisku MŽP ČR.

MŽP ČR následně potvrdilo splnění podmínek k doplnění vyhodnocení, uvedených v bodě A původního stanoviska, viz dále.



# MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

**MAGISTRÁT hlavního města PRAHY**  
Odbor stavební a územního plánu

Hlavní Č.j. uvedené na samolepícím štítku pod čárovým kódem

DOŠLO dne: **20-12-2013**

Identifikační údaje zpracovatele:      Počet listů: /

**1582485/11**      Počet příloh: /

Magistrát hl. m. Prahy  
Odbor stavební a územního plánu  
Jungmannova 35/29  
111 21 Praha 1

Váš dopis značky:  
S-MHMP 822462/2012

Naše značka:  
78052/ENV/13

Vyřizuje:  
Ing. Soukupová/1.2321

PRAHA:  
18. 12. 2013

**Věc: Návrh Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy – aktualizace č. 1 – stanovisko MŽP k částem řešení, které byly od společného jednání změněny**

Magistrát hlavního města Prahy, Odbor stavební a územního plánu jako pořizovatel Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy podle § 7 odst. 1, písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů oznámil v souladu s § 42 odst. 4, § 39 odst. 1 a § 22 stavebního zákona zahájení řízení o Návrhu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy – aktualizace č. 1 (dále též jen „Aktualizace č. 1 ZÚR HMP“), včetně projednání vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR HMP na udržitelný rozvoj území.

Veřejné projednání s odborným výkladem se konalo dne 11. 12. 2013 od 9 hod ve velkém zasedacím sále Magistrátu hl. m. Prahy, Mariánské nám. 2, Praha 1.

Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) uplatňuje na základě ustanovení § 39 odst. 2 stavebního zákona, prostřednictvím odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, jako dotčený orgán dle zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů na podkladě stanovisek a připomínek příslušných věcných odborů a odboru výkonu státní správy následující věcné stanovisko k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR HMP, konkrétně k částem řešení, které byly od společného jednání změněny.

*Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů:*

Bez připomínek.

TEL:  
267 12 1111

ČNB Praha 1  
č.ú. 7628001/0710

IČ:  
00164 801

IDDS:  
9gsaax4

*Z hlediska zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství, ve znění pozdějších předpisů (horní zákon) a zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů:*

Bez připomínek.

*Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší:*

Bez připomínek. Uvádíme pouze jednu formální připomínku: v dokumentu „Vyhodnocení vlivu ZÚR HMP a Aktualizace č.1 na udržitelný rozvoj území“ je na str. 130 citována neplatná legislativa (nařízení vlády č. 597/2006 Sb.). Upozorňujeme, že imisní limity jsou podle nového zákona o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb. stanoveny v příloze č. 1 tohoto zákona.

*Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů:*

Bez připomínek.

*Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:*

Bez připomínek.

*Z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně souvisejících předpisů, ve znění pozdějších předpisů:*

Stanovisko k vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR HMP na životní prostředí, vydané MŽP ve smyslu § 10g 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. 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. 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 v příloze č. 7.

**Mgr. Jana PIEKNÍKOVÁ, v.r.**  
pověřena dočasným zastupováním  
při výkonu činností ředitelky odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence

**Na vědomí:** (odesláno VS pod č.j. 92385/ENV/13)

- odbor obecné ochrany přírody a krajiny
- odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny
- odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
- odbor geologie
- odbor odpadů
- odbor ochrany vod
- odbor environmentálních rizik a ekologických škod
- odbor ochrany ovzduší
- odbor energetiky a ochrany klimatu
- Ministerstvo životní prostředí, OVSS I, Praha

**Návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (Aktualizace č.1 ZÚR HMP)**

Název	Řešené území	Vyjádření pořizovatele	Doplňk návrhu zadání
<b>Aktualizace č. 1 ZÚR HMP</b>	Celé území hl.m. Prahy	Návrh Aktualizace č. 1 ZÚR HMP lze na základě zpracovaných závěrů ze společných jednání a řízení o vydání Aktualizace č. 1 ZÚR HMP předložit ZHMP k projednání a vydání formou opatření obecné povahy.	Z projednání vyplynuly požadavky, které vedly k úpravě návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR HMP.  Do Aktualizace č. 1 ZÚR HMP byly zpracovány částečně připomínky Pražské vodohospodářské společnosti a.s., Letiště Praha a.s., Dopravního podniku HMP, společnosti Amodiateur a dále od účastníků: Borošová Radka, Chroustovská Florentina, Kováč Ladislav, Kraner Ivan, Lacmanovi Jiří a Milada, Novák Libor, Schwarz Petr, Střihavková Hana a Brtková Renata, Stencová Šárka Ing., Uhrin Matěj a Uhrinová Kadeřábková Lucie, Vladyka Jan Ing.

**Celkové shrnutí řízení o vydání Aktualizace č. 1 ZÚR HMP**

Vyjádření účastníků se nejčastěji týkala těchto záměrů:

Vestecká spojka:

K přiměřenosti vymezení koridoru uvádíme, že vymezením v ZÚR je naplňován účel vytvořit předpoklady ke snížení negativních vlivů automobilového zatížení komunikací ve stávající obytné zástavbě na jihu Prahy v Šeberově, Hrnčířích, Kunraticích. Na těchto stávajících komunikacích v obytné zástavbě došlo k nárůstu automobilového zatížení vlivem masivní výstavby v přilehlé části Středočeského kraje. Dále se koridorem Vestecké spojky vytváří nabídka nové trasy mimo obytnou zástavbu pro realizaci některých dopravních vztahů mezi jihozápadní a jižní částí regionu a jihovýchodní oblastí Prahy pro vnější zdrojovou a cílovou dopravu za situace, kdy oddálení Pražského okruhu (SOKP) na jihu Prahy do větší vzdálenosti od hlavního města snížilo jeho atraktivitu pro vnitroměstské dopravní vztahy a na některých komunikacích v jižní části Prahy dochází vlivem nárůstu dopravy z regionu k dopravním kongescím a vyčerpání jejich kapacity v dopravních špičkách. Nabídka nové trasy komunikace – Vestecké spojky vytvoří podmínky ke snížení těchto kongescí v zastavěném území. A jak je patrné z výše uvedeného, důvody pro navržené řešení jsou svým územním významem větší než případné lokální a nikterak dramatické dopady této nové stavby (nejedná se o dálnici ale silnici II. třídy). Vůči Městské části Praha – Křeslice nelze shledat negativní dopady navrženého řešení už z důvodu, že se navrhovaný koridor území této městské části vůbec nedotýká.

SOKP – Severní část a letiště Praha/Ruzyně:

Oba uvedené záměry jsou navrženy 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 část Pražského okruhu (SOKP), které byly zrušeny rozsudky NSS ČR, prověřit a upřesnit vymezení ploch letiště Praha-Ruzyně a jeho rozvoje ve smyslu úkolu z PÚR ČR včetně případného vymezení VPS, aktualizovat kapitolu 6.3.1 v části „Podmínky pro rozhodování o změnách v území“ týkající se provozu letiště Praha-Ruzyně. Schválením této zprávy hl. m. Praha prostřednictvím Zastupitelstva hl. m. Prahy jednoznačně a aktuálně deklaruje zájem na existenci Pražského okruhu a rozvoji letiště Praha-Ruzyně.

K přiměřenosti vymezení koridorů uvádíme, že vymezením obou záměrů v ZÚR je naplňována strategie hl. m. Prahy obsažená v platném a schváleném Strategickém plánu hl. m. Prahy. Ten vyznačuje 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. Podobně pak rozvoje letiště Praha/Ruzyně je uveden v cíli I. 3 Integrace do evropských dopravních sítí. Tyto záměry z pohledu strategického plánu mají vést k udržitelnému rozvoji města ve všech třech pilířích. Z odůvodnění

AZUR a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj jsou zřejmé přínosy i dopady obou staveb. Ty však nelze posuzovat pouze a jen z lokálního pohledu, ale především z pohledu města jako celku. Význam i přínos obou staveb bude v rovině ekonomické, environmentální i sociální pro město jako celek.

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 celoměstských přínosů na pomyslné míse vah zcela upřednostněn zájem města jako celku. Ale i lokální dopady jsou řešeny a proto jsou v příslušných kapitolách stanoveny podmínky pro následná rozhodování o změnách v území, které je mají v určité míře zmiřňovat. Jakkoliv se z lokálního pohledu jeví logické odmítání realizace nové dopravní infrastruktury z titulu ovlivnění standardů životních podmínek některých městských částí, pak z celoměstského měřítko jde o neudržitelný postup, který by vedl v podstatě k paralyzaci rozvoje a naplňování cílů města (např. zatížení Suchdola versus odlehčení řádově většímu počtu lidí v centrální oblasti).

ZÚR 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. Realizací by mělo dojít k omezení současného trendu, kdy dochází k rozšiřování území zasažených kongescemi na komunikační síti v důsledku automobilového zatížení a omezení 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).

Konkrétně týkající se správního území MČ Praha Suchdol:

Pro snížení účinků lokálních dopadů je proto např. stanovena podmínka pro průchod Suchdolem tunelovým úsekem. Konkrétně z výkresu kumulativních a synergických vlivů je patrné, že pokud bude SOPK v zastavěné části Suchdola veden v tunelu, jeho negativní vlivy na akustickou situaci se v území neprojeví. Na druhou stranu je třeba zmínit jako lokální pozitivní přínos budoucí nadprůměrně kvalitní dostupnost a obslužnost Suchdola díky napojení dvou mimoúrovňových křižovatek na okruh.

Letecká doprava patří mezi aktivity, které se velmi podstatným způsobem podílejí nejen na rozvoji turistického ruchu a všech na něm navázaných komerčních aktivitách, ale i na integraci ekonomické oblasti v rámci vyšších ekonomických celků. V podobě přímých, nepřímých a indukovaných efektů může další rozvoj letiště Praha/Ruzyně, podmíněný vybudováním nové paralelní dráhy RWY 06R/24L, představovat konkrétní podporu ekonomických a společenských podmínek rozvoje a velmi důležitou infrastrukturu odpovídající vysoké míře otevřenosti české ekonomiky a společnosti. Pozitivní dopad výstavby dráhy se projeví i ve zlepšení ukazatelů zaměstnanosti.

Význam paralelní RWY 06R/24L spočívá ve zkvalitnění dráhového systému letiště i zvýšení kapacity dráhového systému. Dostatečná kapacita letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), získaná dobudováním paralelní RWY 06R/24L, umožní další zpřísnění stávajících letových postupů ve prospěch ochrany životního prostředí (snížení hodinové kapacity paralelního dráhového systému, které toto zpřísnění přinese, nebude mít fatální následky pro provoz letiště, jak by tomu bylo za stávajícího stavu).

Nová paralelní RWY 06R/24L na letišti Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) umožní snížit využívání stávající dráhy RWY 12/30 (dříve RWY 13/31), která směřuje do hustě osídlených částí města s kapacitní sídlištní zástavbou. Realizace paralelní dráhy umožní snížení ekologické zátěže velké části hlavního města díky řádovému omezení provozu na dráze RWY 12/30 (dříve RWY 13/31). V obdobném poměru se sníží i počet obyvatel hlavního města zasažených nadměrným nebo obtěžujícím hlukem z leteckého provozu.

Pokud by se záměr výstavby paralelní RWY 06R/24L neuskutečnil, bylo by zřejmě z kapacitních důvodů nutné uspokojit poptávku po létání do a z České republiky jiným způsobem. Nejjednodušší, a i neekonomičtější, variantou by bylo rozšířit využití RWY 13/31 až na její maximální využití. To by v konečném důsledku znamenalo výrazné zvýšení počtu letů na RWY 13/31 v obou provozních směrech a tím i vyšší hlukové zatížení území Prahy 6 (Ruzyně, Bílá Hora, Fialka), Prahy 17 (Řepy) a Prahy 5 (Motol, Stodůlky, Butovice), s vysokou koncentrací osídlení. Při nárůstu leteckého provozu by pak bylo nutností řešit situace, kdy by docházelo k nucenému vyčkávání letadel ve vzduchu, nezanedbatelné by bylo i vyčkávání letadel před vzletem, stejně jako je tomu na letištích s přehuštěným provozem. Takové situace by vedly ke zhoršení ekologické situace v Praze i ve Středočeském kraji.

Z akustické studie zpracované pro AZÚR je patrné, že provoz letiště včetně paralelní dráhy RWY 06R/24L se negativně projeví zejména v prostoru Ruzyně-Řepy a v prostoru Nebušice-Suchdol. V AZÚR je proto navržena specifická oblast SL/1 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 negativní vliv letiště a pro toto území jsou pak v AZÚR navrženy podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější ÚPD. Konkrétní a rozsáhlé podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější ÚPD pro letiště Praha-Ruzyně jsou uvedené v oddílu 5.3.1

Z výše uvedeného vyplývá, že koridor Pražského okruhu (SOKP) a rozvoj letiště Praha-Ruzyně včetně RWY 06R/24L jsou navrženy nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle.

#### SOKP – Jihovýchodní část:

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 však byl řešen v ZÚR Středočeského kraje.

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 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 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 měřítka jde o neudržitelný postup, který by vedl v podstatě k paralyzaci rozvoje a naplňování cílů hl. m. Prahy i Středočeského kraje.

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. Realizací 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).

Část připomínek/námitek se také týkala posouzení záměrů vymezených formou územních rezerv. K tomuto uvádíme:

Územní rezervy dle odst.1, § 36 zákona č. 183/2006 Sb. Stavební zákon, v platném znění, se z hlediska vlivu na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptáčích oblasti neposuzují.

Městské části ve svém vyjádření často používaly termín, že uplatňují „zásadní připomínku“. K tomuto uvádíme:

Zásadní připomínka lze podat pouze k návrhu územního plánu, k návrhu Zásad územního rozvoje (k Aktualizaci) lze podávat pouze připomínky, jak je uvedeno v § 25b, odst. 4 obecně závazné vyhlášky č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, Statut hlavního města Prahy.

## Důvodová zpráva

Zásady územního rozvoje hl.m. Prahy (ZUR) byly pořízeny v souladu s § 36 – 41 a § 187 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění a jeho prováděcí vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti.

ZUR hl.m. Prahy byly vydány opatřením obecné povahy č. 8/2009 usnesením Zastupitelstva hl.m. Prahy č. 32/59 ze dne 17. 12. 2009.

Aktualizace č. 1 ZUR HMP je zpracována na základě Zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje, která vycházela z ustanovení § 42 odst. 1 stavebního zákona v platném znění a § 9 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti.

Zastupitelstvo hl.m. Prahy schválilo Zprávu o uplatňování ZUR hl.m. Prahy usnesením č. 10/77 dne 4. 11. 2011 v souladu s § 42 (1), v platném znění tj. do dvou let od vydání prvních ZUR.

Aktualizace č. 1 ZUR HMP vychází ze závěrů Územně analytických podkladů hlavního města Prahy (ÚAP) projednaných a odsouhlasených usnesením Zastupitelstva hl.m. Prahy č. 5/15 dne 31.3. 2011.

Aktualizace č. 1 ZUR HMP byla vystavena při společném jednání k nahlédnutí od 9.7.2012 do 27.8.2012. Oznámení o společném jednání o návrhu Aktualizace č. 1 ZUR HMP bylo provedeno vyvěšením na úřední desce Magistrátu hl.m. Prahy a na elektronické úřední desce MHMP. Dotčené orgány, městské části, Středočeský kraj a sousední obce obdržely jednotlivě oznámení o společném jednání k Aktualizaci č. 1 ZUR HMP. Toto společné jednání probíhalo v souladu s § 37 stavebního zákona, v platném znění, dne 25.7.2012. Vyzvaní dle odst. 2 § 37 uplatnili svá stanoviska a připomínky. Během společného jednání vyplynula nutnost úpravy Vyhodnocení vlivu Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy na udržitelný rozvoj území (VVURÚ ZUR HMP).

Z důvodu novely č. 350/2012 Sb. zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), účinné od 1.1.2013, vyplynula dle odst. 4 § 37 stavebního zákona nutnost zveřejnění návrhu Aktualizace č. 1 ZUR HMP včetně VVURÚ ZUR HMP. Dne 19.4.2013 se konalo z důvodů výše uvedené novely opakované projednání upraveného VVURÚ ZUR HMP.

V souladu s odst. 7 a 9 § 37 stavebního zákona bylo požádáno o stanovisko Ministerstva pro místní rozvoj ČR (MMR ČR) a Ministerstvo životního prostředí ČR (MŽP ČR). MMR ČR neshledalo nedostatky a vydalo kladné stanovisko o zahájení řízení o vydání Aktualizace č. 1 ZUR HMP dne 19.7.2013. MŽP ČR vydalo své stanovisko 2.8.2013. Dokumentace k VVURÚ ZUR HMP byla dle stanoviska MŽP ČR upravena a dopracována. Na základě došlých stanovisek, připomínek a vyjádření ke společným jednáním, byly provedeny drobné úpravy návrhu Aktualizace č. 1 ZUR HMP.

Veřejné projednání Opatření obecné povahy, kterým se vydává Aktualizace č. 1 ZUR HMP bylo vystaveno k nahlédnutí v souladu s § 39 odst. 1 stavebního zákona od 11. listopadu 2013 do 18. prosince 2013 včetně. Veřejné projednání se konalo 11.12.2013 v souladu s § 39 odst. 2 stavebního zákona. Oznámení o veřejném projednání Aktualizace č. 1 ZUR HMP bylo provedeno na úřední desce Magistrátu hl.m. Prahy a na elektronické úřední desce MHMP v souladu s platnými právními předpisy. Sběr stanovisek, námitek a připomínek byl ukončen ke dni 18.12.2013. Na základě došlých stanovisek, námitek a připomínek byly provedeny drobné úpravy návrhu Aktualizace č. 1 ZUR HMP, které si nevyžadují opakované veřejné projednání (rozhodnutí o námitkách, vyhodnocení stanovisek a připomínek došlých v rámci projednání opatření obecné povahy je uvedeno v příloze odůvodnění č. 5 a č. 6).

Návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek, byl v souladu s ustanovením § 39 odst. 4 stavebního zákona zaslán dotčeným orgánům a MMR ČR, s výzvou o uplatnění stanoviska.

Obdrželi jsme kladná stanoviska od Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva průmyslu a obchodu ČR, Hygienické stanice hlavního města Prahy, Městské veterinární správy v Praze – Státní veterinární správy, Odboru památkové péče MHMP, Odboru životního prostředí MHMP a Odboru dopravních agend MHMP (příloha č. 2 důvodové zprávy). Ve stanovisku Ministerstva životního prostředí ČR, k problematice vyhodnocení námitek a připomínek týkající se Vestecké spojky, byla formulace textu nejednoznačná (příloha č. 3 důvodové zprávy). SUP MHMP tady požádal dopisem (příloha č. 4 důvodové zprávy) o potvrzení kladného stanoviska. MŽP ČR svým dopisem (příloha č. 5 důvodové zprávy) potvrdilo provedené doplnění vyhodnocení námitek a připomínek týkající se Vestecké spojky, doplnilo své předešlé kladné stanovisko.

#### **Projednanou dokumentaci lze předložena Zastupitelstvu HMP ke schválení.**

S návrhem na vydání Aktualizace č. 1 ZÚR HMP včetně výsledků projednání, byl seznámen Výbor územního rozvoje ZHMP dne 26.6.2014 na svém 26. zasedání. VURM souhlasí s návrhem na vydání Aktualizace č. 1 ZÚR HMP včetně výsledků projednání.

Rada HMP byla dne 19.8.2014 s projednanou dokumentací Aktualizace č. 1 ZÚR HMP seznámena a usnesením č.2004 s dokumentací souhlasí.

#### **Doporučujeme vydat Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy vč. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, upravenou dle výsledků projednání.**

##### Přílohy důvodové zprávy:

1. Zápis z 26. zasedání Výboru územního rozvoje ZHMP ze dne 26.6.2014
2. Obdržená stanoviska DO
3. Stanovisko MŽP ČR
4. Žádost o vyjádření k doplnění rozhodnutí o námitkách a připomínkách od MŽP ČR
5. Odpověď MŽP ČR
6. Usnesení RHMP č. 2004 ze dne 19.8.2014



Příloha č. 1 důvodové zprávy

**Zápis z 26. zasedání Výboru územního rozvoje ZHMP**  
konaného dne 26.6.2014

Přítomni: dle prezenční listiny  
Omluveni: Josef Nosek, Petr Šimůnek

Zasedání řídil předseda výboru Jan Slezák.  
Ověřovatel zápisu: Dr.Ing. Milan Urban

Program:

1. Volba ověřovatelů, kontrola zápisu z 25. jednání VURM
2. Informace o postupu pořizování nového ÚP hl.m. Prahy (Metropolitního plánu) – seznámení provede IPR hl.m. Prahy
3. Informace o pořizování Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy
4. Seznámení s 5. a 6. částí došlých podnětů na změny ÚP SÚ hl.m. Prahy
5. Informace o pořizování změn a úprav ÚP SÚ hl.m. Prahy  
- projednání návrhu rozhodnutí o zásadních připomínkách ke změně Z 2156/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy (Skládka Ďáblice)  
- změna Z 2781/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy (MČ Praha 6) – přerušeno v CVZ IV
6. Různé

**Ad 1.**

Předseda výboru J.Slezák přivítal přítomné a zahájil zasedání.

VURM navrhl jako ověřovatele zápisu Dr.Ing. Milana Urbana.

pro / proti / zdržel  
8 / 0 / 0

Členové VURM schválili zápis z 25. jednání Výboru územního rozvoje ZHMP.

pro / proti / zdržel  
8 / 0 / 0

Dále J.Slezák navrhl schválení předloženého programu.  
Členové VURM s programem souhlasili.

pro / proti / zdržel  
8 / 0 / 0

**Ad 2.**

J.Slezák uvedl bod programu týkající se informace o postupu pořizování nového ÚP hl.m. Prahy (Metropolitního plánu) a předal slovo Ing.arch. Kubišovi.

Ing.arch. Kubiš sdělil, že před několika týdny byla zveřejněna část konceptu odůvodnění Metropolitního plánu. Druhá část konceptu odůvodnění by měla být zpracována a posléze zveřejněna pravděpodobně v průběhu srpna tohoto roku.

J.Slezák poté vyzval k diskusi: nikdo se do diskuze nepřihlásil.

VURM bere na vědomí informaci o postupu pořizování nového ÚP hl.m. Prahy (Metropolitního plánu).

### Ad 3.

Prezentaci výsledků projednání Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy podala Ing. Cvetlerová. Sdělila přítomným, že ZÚR jsou v současné době projednány. Všechny došlé připomínky a námítky jsou vyhodnoceny a budou předloženy ZHMP ke schválení. ZÚR měly být původně projednány na červnovém zasedání ZHMP, ale MŽP ČR chtělo ještě doplnit vyhodnocení připomínek k Vestecké spojnici, konkrétně její dopad na životní prostředí. V současné době zpracovatel jedná s MŽP ČR a tuto záležitost dopracovává, takže ZÚR by měly přijít k projednání do RHMP a ZHMP v září.

J.Slezák vyzval k diskusi:

- Pan Gemperle: se dotázal, jestli došlo k nějakým změnám v ZÚR, konkrétně v oblasti Vidoule.
- Ing.arch. Hořejší (vedoucí zpracovatelského týmu ZÚR): uvedla, že k žádným změnám v oblasti Vidoule nedošlo. Ve schváleném zadání není obsažen požadavek řešit oblast Vidoule. Oblast Vidoule není předmětem aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy.
- Pan Korf: uvedl, že v podkladech k aktualizaci ZÚR se v základní charakteristice SOKP uvádí, že slouží především pro vnitroměstské vztahy a že tranzit je v podstatě druhořadou funkcí. To je zcela v rozporu s řadou oficiálních dokumentů i mezinárodního charakteru. V PÚR 2008 je uvedeno, že funkcí SOKP je právě tranzit. Dále uvedl, že pražský hygienik považuje za nešťastné, že se SOKP blíží hranicím Prahy svojí severozápadní, severní a severovýchodní částí. Ve skutečnosti se ale nejedná o okruh kolem Prahy, ale o okruh Prahou, kde v některých částech je zařízen až 10 km na území hl.m. Prahy. Dále se pan Korf zeptal, jak se k SOKP a letišti vyjadřuje MD ČR. Ve vypořádání námitek a připomínek jsou uvedeny jen některé železniční tratě, ale o SOKP a nové paralelní dráze letiště tam není ani slovo. Na závěr se pan Korf dotázal, jak se vyjádřilo MD ČR k aktualizaci ZÚR.
- Ing. Cvetlerová: sdělila, že se MD ČR k aktualizaci ZÚR vyjádřilo kladně. Dále uvedla, že podané připomínky byly vyhodnoceny a budou předloženy ZHMP, které o nich rozhodne.
- Ing. Hák (zpracovatel ZÚR): uvedl, že podmínky, které jsou dány PÚR 2008, jsou splněny. SOKP by neměl plnit jen funkci tranzitní, ale měly by se na něm odehrávat i dílčí dopravní vztahy. Tranzitní doprava bude mít zajištěny podmínky na to, aby byla převedena kolem Prahy.
- Pan Korf: zopakoval, že v podkladech ZÚR je uvedeno, že hlavní funkcí SOKP jsou vnitroměstské vztahy a ne tranzit, což je v rozporu s PÚR 2008.
- Ing.arch. Kubiš: uvedl, že PÚR 2008 si hlídá priority státu, ZÚR a ÚP si hlídají priority Prahy. Na okruhu města je větší distribuce dopravních vztahů městských než tranzitních. To je běžné všude ve světě.
- Mgr. Melichar (starosta MČ Praha-Velká Chuchle): uvedl, že má námítku k vyústění tunelu v Malé Chuchli. MČ s tímto opětovně nesouhlasí.
- J.Slezák: uvedl, že v tomto bodu programu jsou probírány věci, které již byly v připomínkovém řízení.
- Ing.arch. Mareš (vedoucí Kanceláře architekta MČ Praha 5): uvedl, že MČ Praha 5 trvá na svých připomínkách, konkrétně se jedná o Smíchovské nádraží a přístav Smíchov.
- Ing. Cvetlerová: uvedla, že podané připomínky byly vyhodnoceny a budou předloženy ZHMP, které o nich rozhodne.

#### Ad 4.

J.Slezák v tomto bodě programu (Seznámení s 5. a 6. částí došlých podnětů na změny ÚP SÚ hl.m. Prahy) sdělil, že všichni členové VURM obdrželi 2 tabulky, kde jsou jednotlivé podněty na změny ÚP rozděleny na ty, které jsou doporučeny ke schválení, a na ty, které jsou doporučeny k neschválení. Zhruba polovinu těchto podnětů projednala KUP a druhá polovina byla projednána na základě závěrů IPR.

J.Slezák uvedl, že seznámení s 6. částí došlých podnětů na změny ÚP SÚ hl.m. Prahy proběhne na příštím zasedání VURM.

J.Slezák navrhl zařadit do souhlasné tabulky minule přerušovaný podnět č. 287.

J.Slezák dále navrhl přeřadit podněty č. 399, 404, 452 a 512 z nesouhlasné tabulky do tabulky souhlasné.

J.Slezák dále navrhl přerušit podněty č. 482 a 506.

Bc. Adámek navrhl přeřadit podnět č. 512 z nesouhlasné tabulky do tabulky souhlasné. Bc. Adámek uvedl, že příslušná městská část se k tomuto podnětu vyjádřila kladně. Předmětné území přirozeně navazuje na rozestavěnou stavbu „Modřanský háj“.

J.Slezák dále vyzval starosty, místostarosty a zastupitele jednotlivých MČ a veřejnost, zda chtějí některé podněty přeřadit z nedoporučených do doporučených, aby tento návrh přednesli.

- F.Švarc (starosta MČ Praha-Vinoř): navrhl přeřadit podnět č. 494 z nedoporučených do doporučených. Jedná se o obchvat Vinoře. Současná VPS pro tuto stavbu se nachází na soukromých pozemcích a je v těsné blízkosti bytové zástavby. Navrhované přeložení této VPS je trasováno na pozemcích ve vlastnictví Prahy a není proto nutný jejich odkup. Nově navrhovaná VPS je rovněž ve větší vzdálenosti od intravilánu obce. V dolní části území je navrhována plocha pro prodejnu a ne, jak je mylně uváděno, rozšíření bytových ploch. Nezasahuje do ploch plánovaného golfového hřiště.
- Ing.arch. Kubiš: uvedl, že IPR trvá na svém původním názoru, tedy že se jedná o založení nového dopravního propojení mimo zastavěné a zastavitelné území v ploše SO2 a zároveň ve schváleném záměru „Golf Vinoř“.
- P.Žďárský (starosta MČ Praha 19): navrhl přeřadit podněty č. 462 a 463 z nedoporučených do doporučených. U podnětu č. 463 se jedná o jedinou možnost rozvoje MČ.
- J.Tošil (starosta MČ Praha-Dubeč): navrhl přeřadit podnět č. 492 z nedoporučených do doporučených. Předmětné pozemky se nacházejí v intravilánu MČ, souvisí s uliční čarou a je tam přístupová komunikace.
- Mgr. Rut (zástupce starostky MČ Praha 3): navrhl přeřadit podnět č. 394 z nedoporučených do doporučených. Tento podnět byl nedávno podpořen stanoviskem Zastupitelstva MČ Praha 3. Jedná se o zmenšení plochy smíšené výstavby v rámci parku Parukářka. Hrozí, že investor využije předmětné pozemky k nežádoucí zástavbě. Předmětem změny je i navýšení kódu míry využití území jako náhrada pro majitele pozemků tak, aby nepřišel o podíly hrubé podlažní plochy.
- J.Slezák: uvedl, že byl přítomen jednání KUP, která tento podnět č. 349 nedoporučila ke schválení. Na této KUP zazněla informace, že jednání s majitelem pozemků jsou složitá.
- Ing.arch. Kubiš: uvedl, že se v současné době jedná o pořízení změny. Posléze bude změna prověřena, jestli má smysl. Jednání s majitelem pokračují a lze nalézt řešení.
- J.Slezák: dále uvedl, že na KUP bylo řečeno, že IPR si má v tomto ujasnit situaci a najít vhodné řešení.
- P.Hurda: chtěl objasnit celou situaci a dále se zeptal na možná řešení.

- Ing.arch. Kubiš: uvedl, že pracovníci IPR se už dvakrát sešli s projektantem záměru a konstatovali, že řešení lze nalézt.
- Ing.arch. Mareš (vedoucí Kanceláře architekta MČ Praha 5): navrhl přeradit podněty č. 440, 495 a 509 z doporučených do nedoporučených. Podnět č. 440 by měl být řešen až v rámci Metropolitního plánu. Podněty č. 495 a 509 nebyly MČ projednány, byly pouze přeposlány a navíc přišly po termínu.
- Ing. Cvetlerová: upozornila na to, že podněty byly přeposlány a pořizovateli byly doručeny v termínu.
- K.Janko (zástupce starosty MČ Praha-Vinoř): upřesnil záměr MČ u podnětu č. 494. MČ chce zachovat původní variantu ulice Dražskovská jako VPS. Varianta, kterou MČ nechala zpracovat, je o trochu delší, ale tím, že se nachází na pozemcích hl.m. Prahy, je podstatně levnější, nevykupují se pozemky jako u původní varianty.
- Z.Passer (starosta MČ Praha-Koloděje): navrhl přeradit podněty č. 378 až 391 z nedoporučených do doporučených. Jedná se o rozšíření ploch lesního porostu.
- J.Slezák uvedl, že KUP tyto podněty nedoporučila jednak proto, že je tam mnoho pozemků které zasahují k obchvatu a dále že některé pozemky se nacházejí až za intravilánem obce, a proto by takto rozsáhlé území měl řešit až Metropolitní plán.
- Z.Passer (starosta MČ Praha-Koloděje): uvedl, že tyto podněty bude tedy MČ řešit v rámci Metropolitního plánu. Dále navrhl přeradit podnět č. 364 z nedoporučených do doporučených. Areál u Rokytky by MČ ráda využila jako plochu pro aktivní oddech.
- J.Slezák: se zeptal, zda všechny pozemky v rámci uvedených podnětů patří do správy MČ.
- Z.Passer (starosta MČ Praha-Koloděje): uvedl, že všechny pozemky u podnětu č. 364 jsou ve správě MČ. U podnětů č. 378 až 391 je značné množství pozemků, které nejsou jen ve vlastnictví MČ. S vlastníky pozemků je vše průběžně projednáváno.
- Ing. Jandová (zástupkyně starosty MČ Praha 12): uvedla, jestli by se podnět č. 410 neměl projednávat až po zmenšení rozsahu změny, o nějž požádala žadatele MČ.
- Ing. Cvetlerová: uvedla, že toto se dohodne v rámci zpracování a projednání návrhu.
- Ing. Jandová (zástupkyně starosty MČ Praha 12): uvedla, že u podnětu č. 502 došlo také ke zmenšení zákresu, a proto žádá o jeho přerušování.
- Paní Malá: se zeptala, jestli na dnešním jednání VURM budou projednávány i ty podněty, které neprojednala KUP.
- J.Slezák: zopakoval to, co řekl na úvod tohoto bodu, tedy že jsou dvě tabulky, kde jsou jednotlivé podněty na změny ÚP rozděleny na ty, které jsou doporučené ke schválení, a na ty, které jsou nedoporučené ke schválení. Zhruba polovinu těchto podnětů projednala KUP a druhá polovina byla projednána na základě závěrů IPR.
- Pan Dvořák: navrhl přeradit podnět č. 513 z nedoporučených do doporučených. Dále se zeptal členů VURM, jestli v poslední době navštívili toto území. V současnosti jsou na něm černé skládky. Majitelé by chtěli toto území rozvíjet a pěstovat tam různé druhy ovoce. Chtěli by tam postavit 3-6 domů, aby mohli o toto území pečovat.
- J.Slezák: uvedl, že území je dopravně komplikovanější, ale dalo by se to řešit.
- Zástupce TBG Metrostav: navrhl přeradit podnět č. 434 z nedoporučených do doporučených.

- Paní Klimánková: navrhla přeřadit podnět č. 502 z nedoporučených do doporučených. Jedná se o výstavbu RD pro její dceru.
- Pan Kubera: navrhl sloučit podnět č. 355, jehož je žadatelem, s podnětem č. 243, na který navazuje. To samé by chtěl i podnětu č. 354, který je ve vlastnictví pana Sajdla, jehož plnou moc má.
- J.Slezák: uvedl, že VURM nemůže žádný podnět přiřadit k jinému. Pouze se může navrhnout přeřazení z nesouhlasných podnětů do souhlasných.
- Pan Kubera: navrhl tedy přeřazení podnětů č. 354 a 355 z nedoporučených do doporučených.
- Pan Novotný: navrhl přeřadit podnět č. 398 z nedoporučených do doporučených. Na uvedené území je již vydané územní rozhodnutí. Z důvodu změny hlukové zóny museli posunout domy v severní části území pod tuto hlukovou zónu. Nelze to ale provést dle současného územního rozhodnutí, je potřeba využít část zeleně na stavební území.
- J.Slezák: uvedl, že panu Novotnému na osobní schůzce doporučil přerušit tuto změnu a dohodnuti s IPR a dalšími institucemi, jakým způsobem by se dala ta zeleň přešít s tím, že ji nějakým způsobem nahradí a ne že se zruší zeleň a vybudují se tam rodinné domy.
- Pan Novotný: uvedl, že trvá na přeřazení z nedoporučených podnětů do doporučených.

J.Slezák nechal hlasovat o zařazení minule přerušeno podnětu č. 287 do souhlasné tabulky.

VURM souhlasí se zařazením podnětu č. 287 do doporučených podnětů.

pro / proti / zdržel  
6 / 0 / 1

Dále se projednávaly podněty, které byly na základě jednotlivých návrhů navrženy přesunout z nedoporučených do doporučených.

#### **Podnět č. 399 (MČ Praha 8)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 399 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
7 / 0 / 1

#### **Podnět č. 404 (MČ Praha 15)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 404 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
8 / 0 / 0

#### **Podnět č. 452 (MČ Praha 6)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 452 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
7 / 0 / 1

**Podnět č. 512 (MČ Praha 12)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 512 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
7 / 0 / 1

**Podnět č. 494 (MČ Praha-Vinoř)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 494 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
4 / 0 / 4

Návrh nebyl přijat.

**Podnět č. 462 (MČ Praha 19)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 462 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
1 / 0 / 7

Návrh nebyl přijat.

**Podnět č. 463 (MČ Praha 19)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 463 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
6 / 0 / 2

**Podnět č. 492 (MČ Praha-Dubeč)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 492 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
1 / 0 / 7

Návrh nebyl přijat.

**Podnět č. 394 (MČ Praha 3)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 394 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
3 / 0 / 5

Návrh nebyl přijat.

**Podnět č. 513 (MČ Praha 9)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 513 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
7 / 0 / 1

**Podnět č. 434 (MČ Praha 5)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 434 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
8 / 0 / 0

**Podnět č. 502 (MČ Praha 12)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 502 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
1 / 0 / 7

Návrh nebyl přijat.

**Podnět č. 354 (MČ Praha-Křeslice)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 354 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
1 / 0 / 7

Návrh nebyl přijat.

**Podnět č. 355 (MČ Praha-Křeslice)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 355 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
1 / 0 / 7

Návrh nebyl přijat.

**Podnět č. 398 (MČ Praha-Nebušice)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 398 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
0 / 0 / 8

Návrh nebyl přijat.

**Podněty č. 378-391 (MČ Praha-Koloděje)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětů č. 378-391 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
0 / 0 / 8

Návrh nebyl přijat.

### **Podnět č. 364 (MČ Praha-Křeslice)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 364 z nedoporučených podnětů do doporučených.

pro / proti / zdržel  
3 / 0 / 5

Návrh nebyl přijat.

Dále se projednávaly podněty, které byly na základě jednotlivých návrhů navrženy přesunout z doporučených do nedoporučených.

### **Podnět č. 440 (MČ Praha 5)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 440 z doporučených podnětů do nedoporučených.

pro / proti / zdržel  
0 / 0 / 8

Návrh nebyl přijat.

### **Podnět č. 495 (MČ Praha 5)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 495 z doporučených podnětů do nedoporučených.

pro / proti / zdržel  
0 / 0 / 8

Návrh nebyl přijat.

### **Podnět č. 509 (MČ Praha 5)**

VURM souhlasí s přeřazením podnětu č. 509 z doporučených podnětů do nedoporučených.

pro / proti / zdržel  
0 / 0 / 8

Návrh nebyl přijat.

Dále se projednávaly podněty, které byly na základě jednotlivých návrhů navrženy k přerušení.

### **Podnět č. 506 (MČ Praha-Libuš)**

VURM souhlasí s přerušením podnětu č. 506.

pro / proti / zdržel  
8 / 0 / 0

### **Podnět č. 482 (MČ Praha 14)**

VURM souhlasí s přerušením podnětu č. 482.

pro / proti / zdržel  
8 / 0 / 0



### **Podnět č. 502 (MČ Praha-Libuš)**

VURM souhlasí s přerušením podnětu č. 502.

pro / proti / zdržel  
8 / 0 / 0

### **Podnět č. 406 (MČ Praha 11)**

- Mgr. Mlejnský: navrhl přeargovat podnět č. 406 z nedoporučených do doporučených. Jedná se o revitalizaci obchodního centra.
- Ing.arch. Kubiš: upozornil, že v návrhu změny je zrušení koeficientu, což znamená nezastavitelnost ani metru navíc. V rámci studie jsou řešeny 6-ti podlažní domy. Nástavba je v okamžiku zrušení koeficientu znemožněna.
- J.Slezák: navrhl přerušit podnět č. 406.

VURM souhlasí s přerušením podnětu č. 406.

pro / proti / zdržel  
8 / 0 / 0

### **Podnět č. 494 (MČ Praha-Vinoř)**

- F.Švarc (starosta MČ Praha-Vinoř): navrhl přerušit podnět č. 494 do doby projednání s IPR.
- J.Slezák: uvedl, že podnět č. 494 byl již jednou hlasován a diskuse byla již ukončena.

VURM hlasoval en bloc o tabulce s podněty ke schválení, doplněné o přeřazené podněty č. 399, 404, 434, 452, 463, 512, 513 a dodatečně zařazený podnět č. 287 (viz příloha č. 1).

pro / proti / zdržel  
8 / 0 / 0

### **Podnět č. 494 (MČ Praha-Vinoř)**

- Ing. Vašíček: si osvojil návrh pana starosty MČ Praha-Vinoř a navrhl přerušit podnět č. 494.

VURM souhlasí s přerušením podnětu č. 494.

pro / proti / zdržel  
8 / 0 / 0

Dále VURM hlasoval en bloc o tabulce s podněty k neschválení (viz příloha č. 2).

pro / proti / zdržel  
8 / 0 / 0

J.Slezák na závěr tohoto bodu programu opakovaně uvedl, že seznámení s 6. částí došlých podnětů na změny ÚP SÚ hl.m. Prahy proběhne na příštím zasedání VURM.

## Ad 5.

J.Slezák sdělil, že dle schváleného programu byla do tohoto bodu programu zařazena informace k projednání návrhu rozhodnutí o zásadních připomínkách ke změně Z 2156/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy (Skládka Dáblice).  
KUP – souhlasí s návrhem změny

J.Slezák vyzval k diskusi ke změně a k vypořádání zásadních připomínek: nikdo se do diskuse nepřihlásil.

VURM souhlasí s návrhem změny Z 2156/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy a s návrhem vypořádání zásadních připomínek ke změně Z 2156/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy.

pro / proti / zdržel  
8 / 0 / 0

J.Slezák poté sdělil, že dle schváleného programu byla do tohoto bodu programu dále zařazena informace ke změně Z 2781/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy (MČ Praha 6), která byla přerušena v rámci CVZ IV, a předal slovo Ing. Cvetlerové.

Ing. Cvetlerová uvedla, že změna Z 2781/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy je před schválením zadání. Byla kladně projednána. Ing. Cvetlerová dále sdělila, že VURM požádal o přerušování této změny, konkrétně Dr. Ing. Urban, a předala mu slovo.

Dr. Ing. Urban uvedl, že se jedná o změnu, kde se mění nerušící výroba na obytnou funkci. Jde o území uvnitř bytové zástavby, o tzv. brownfield. Na jednání VURM zazněla informace, že se jedná o území, které je v koridoru přistávací dráhy letiště. Jedná se ale o koridor přistávací dráhy stávající a po výstavbě nové paralelní dráhy dojde k jejímu utlumení.

J.Slezák vyzval k diskusi: nikdo se do diskuse nepřihlásil.

VURM souhlasí se zadáním změny Z 2781/00.

pro / proti / zdržel  
8 / 0 / 0

## Ad 6.

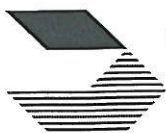
Různé:

J.Slezák vyzval k diskusi: nikdo se do diskuse nepřihlásil.

Ověřil: Dr. Ing. Milan Urban

předseda VURM  
Jan Slezák

Zapsala: Ing. Jitka Cvetlerová



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

<b>MAGISTRÁT hl.m. Prahy</b> Odbor stavební a územního plánu	
Hlavní č.j. uvedené na samostatném listu pod číselným zápisem	
DOŠLO dne:	- 6 -06- 2014
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů 1
825849/14	Počet příloh 1

**Magistrát hl.m. Prahy**  
**Odbor stavební a územního plánu**  
**Jungmannova 35/29**  
**110 01 Praha 1**

Váš dopis značky / ze dne  
S-  
MHMP822462/2012/OUP

Naše značka  
395/2014-910-UPR/2

Vyřizuje / linka  
Šrámková Jarmila, Ing. / 225131428

Praha  
2.6.2014

Věc: Praha, návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu Aktualizace č.1 ZÚR HMP včetně VVURÚ

Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán ve věcech dopravy podle §40 odst. 2 písm. g) zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, podle §56 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů, podle §88 odst.1 písm. s) a t) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů a podle §4 zákona č.114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě ve znění pozdějších předpisů, uplatňuje následující stanovisko k návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu Aktualizace č.1 ZÚR HMP včetně VVURÚ podle § 39 odst. 4) zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

K návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu Aktualizace č.1 ZÚR HMP včetně VVURÚ nemáme připomínky, neboť je v souladu s našimi předešlými stanovisky a dohodami.

**Ing. Josef Kubovský**  
ředitel  
Odbor infrastruktury a územního plánu



MINISTERSTVO  
PRŮMYSLU A OBCHODU

Magistrát hlavního města Prahy  
Odbor stavební a územního plánu  
Jungmannova 35/29  
111 21 Praha 1

<b>MAGISTRÁT hlavního města PRAHY</b> Odbor stavební a územního plánu	
Hlavní Č.j. uvedené na samolepicím štítku pod čarovým kódem	
DOŠLO dne: <b>11 -06- 2014</b>	
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
<b>844735/2014</b>	Počet příloh

Váš dopis značky	S-MHMP 822462/2012/OUP
Ze dne	16. 5. 2014
Naše značka	MPO 24479/2014
PID	MIPOX01SX02Q
Vyřizuje/linka	RNDr. Jan Svoboda / 3468
Kontaktní e-mail	jan.svoboda@mpo.cz
V Praze dne	9. 6. 2014

**Věc: Stanovisko k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území**

Ministerstvo průmyslu a obchodu z hlediska působnosti ve věci využívání nerostného bohatství na základě § 15 odst. 2 zákona č. 44/1988 Sb. (horní zákon v platném znění) a jako ústřední orgán státní správy pro energetiku podle § 16 písmeno g) zákona č. 458/2000 Sb. (energetický zákon v platném znění), v součinnosti s § 11 odst. 1 písmeno l) zákona č. 406/2000 Sb. (o hospodaření energií), v souladu s § 39 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon v platném znění) nemá připomínky k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Ing. Zbyšek Sochor, Ph.D.  
ředitel odboru hornictví

# Hygienická stanice hlavního města Prahy

Rytiřská 404/12, Praha 1 • tel.: 296 336 700 • [podatelna@hygp Praha.cz](mailto:podatelna@hygp Praha.cz) • ID: zpqi2i

Hlavní město Praha  
Magistrát hlavního města Prahy  
110 01 Praha 1

Vaše č.j.: S-MHMP 822462/2012

Naše č.j.: HSHMP 22777/2014

Sp. značka: S-HSHMP 22777/2014/05735

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY	
Odbor stavební a územního plánu	
Hlavní č.j. uvedené na samolepícím štítku pod číselným kódem	
DOŠLO dne:	- 4 -06- 2014
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů /
811246114	Počet příloh /

Vyřizuje: Ing. Ondřej Dobisík

V Praze dne: 2. 6. 2014

## „Vypořádání stanovisek, návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR HMP včetně VVURÚ“

Hygienická stanice hl. m. Prahy (dále jen HS HMP) posoudila jako dotčený správní úřad ve smyslu § 77 ve spojení s § 82 odst. 2 písmeno i) a j) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), předloženou dokumentaci k řízení „Vypořádání stanovisek, návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR HMP včetně VVURÚ“ a vydává toto

### stanovisko:

S předloženým návrhem dokumentace „Vypořádání stanovisek, návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR HMP včetně VVURÚ“

se souhlasí.

### Odůvodnění:

Dopisem ze dne 19. 5. 2014, jste požádali o stanovisko k uvedenému vypořádání připomínek k návrhu Aktualizace č. 1 základů územního rozvoje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Projekt vypracoval Odbor stavební a územního plánu Magistrátu hl. m. Prahy, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1. Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (včetně akustické studie) vypracovala EKOLA spol. s r. o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10.

Dokumentace vychází z varianty 0, která 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. Aktivní varianta představuje stav území v případě vydání a naplnění ZÚR hl. m. Prahy - aktualizace č. 1.

HSHMP konstatuje, že závěr vypořádání uplatněných připomínek akceptuje a nemá k závěru vypořádání připomínky. Dříve uplatněné připomínky budou zohledněny v dalších stupních dokumentace v rámci uvedených záměrů.

V rámci VVURÚ HSHMP trvá na připomínkách k tzv. nulové variantě. Dle názoru HSHMP měla být v dokumentaci uvedená nulová varianta jednou z výhledových variant. Ta pak měla být, spolu s aktivní variantou posouzena s výhledovým stavem v rámci současné platné legislativy a omezení území. Jedná se zejména o provoz letiště Praha – Ruzyně omezeného OHP, vyhlášeným Magistrátem hlavního města Prahy – odborem územního rozhodování. V něm jsou, kromě vymezení území OHP, také podmínky a omezení provozu letiště Praha – Ruzyně. HSHMP se domnívá, že výše uvedené rozpory mohly ovlivnit vyhodnocení variantního řešení.

Ing. Jarmila Herbrychová  
vedoucí oddělení územního plánu  
*podpis zaručeným elektronickým podpisem*

„otisk úředního razítka“



Městská veterinární správa v Praze  
Státní veterinární správy

Na Kozačce 3, 120 00 Praha 2  
elektronická adresa podatelny:

Tel.: +420 222 522 126  
epodatelna.kvsa@svscr.cz

Fax: +420 224 254 134  
ID datové schránky: 8fm8b8u

Váš dopis č. j.: S-MHMP 822462/2012/OUP  
ze dne: SVS/2014/037384-A  
Naše č. j.: SVS/2014/037384-A  
Vyřizuje: Mgr. Krajánková  
Telefon: 724006629  
V Praze dne: 22.05.2014

Magistrát hl. m. Prahy  
Odbor stavební a územního plánu  
Ing. Jitka Cvetlerová  
Jungmannova 35/29  
111 21 Praha 1

DS 48ia97h

**Stanovisko k návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vyhodnocení připomínek  
uplatněných k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR HMP včetně VVURÚ**

Vážená paní ředitelko,

sděluji Vám, že Městská veterinární správa v Praze Státní veterinární správy nemá z hlediska své působnosti vymezené § 47 odst. 4 a 8 a v § 49 zákona č. 166/1999 Sb., o veterinární péči a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a ani jako dotčený orgán podle § 52 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, připomínky k návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR HMP včetně VVURÚ, které jste nám zaslali v příloze Vašeho dopisu ze dne 16. 5. 2014 č.j. S-MHMP 822462/2012/OUP.

S pozdravem

OTISK ÚŘEDNÍHO RAZÍTKA

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY  
Odbor stavební a územního plánu  
Hlavní č.j. uvedené na samolepícím štítku pod čárovými kódem

DOŠLO dne: 26 -05- 2014

Identifikační údaje zpracovatele Počet listů 1  
445050114 Počet příloh 1

Doc. MVDr. Antonín Kozák, Ph.D.  
ředitel  
podepsáno elektronicky



MHMP odbor stavební a územního plánu Č.j. S-MHMP 717735/2014


Vyřizuje: Ing. Půlpánová Michaela/3221 Počet stran Datum 28.5.2014

**Věc: Vypořádání stanovisek, návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek k návrhu Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy včetně VVURÚ.**

Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče (dále jen MHMP OPP), jako věcně a místně příslušný správní orgán státní památkové péče v hlavním městě Praze, obdržel dne 19.5.2014 vypořádání stanovisek, návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy včetně VVURÚ a sděluje následující:

**MHMP OPP nemá z hlediska památkové péče k předloženému materiálu námitek.**

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY  
Odbor stavební a územního plánu  
S pozdravem  
Hlavní č.j. uvedené na samolepícím štítku pod čárovým kódem  
DOŠLO dne: - 9 - 05 - 2014  
Identifikační údaje zpracovatele Počet listů 1  
838418/14 Počet příloh 1

  
Mgr. Jiří Skalický  
ředitel odboru  
Hlavní město Praha  
Magistrát hl.m. Prahy  
Jungmannova 35/29  
111 21 Praha 1 1175

- k uložení
- na vědomí
- k vyřízení
- ke zpracování stanoviska
- ke zpracování návrhu odpovědi

- ke zpracování materiálu
- k přepracování
- do programu
- jednání
- Termín:





MHMPP06QPBTY

SUP

MAGISTRÁT Hlavního města PRAHY  
Odbor stavební a územního plánu

Hlavní č.j. uvedené na samolepícím štítku pod číselným kódem

DOŠLO dne: 13-06-2014  
853539/14  
Identifikační údaje zpracovatele Počet listů 1

Hlavní město Praha - MHMP  
Ing. Jitka Cvetlerová  
ředitelka  
odboru stavební a územního plánu  
- z d e -

Váš dopis zn.	SZn.	Počet příloh	Vyřizuje/telefon	Datum
S-MHMP	S-MHMP-	1	Ing. Cibulková/236004423	11. 6. 2014
822462/2012/OUP	0720752/2014/1/OZP/VI			

**Věc:** Stanovisko odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu státní správy dle § 39 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění k

**Vypořádání stanovisek, návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR HMP včetně VVURÚ**

Odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy k návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu Aktualizace č.1 ZÚR HMP včetně VVURÚ jako dotčený orgán státní správy hájící zájmy podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) vydává toto stanovisko:

**Z hlediska ochrany ovzduší:**

Ing. Jitka Polanská, tel.: 236 004 367, e-mail: jitka.polanska@praha.eu

Ze stanoviska oddělení ochrany ovzduší (S-MHMP-0840459/2012/1/OZP/VI ze dne 23.8.2012) je citován pouze závěrečný odstavec. Ze způsobu vypořádání „Bereme na vědomí“ není jasné, zda toto konstatování se vztahuje na citovaný poslední odstavec nebo na celý rozsah stanoviska, ve kterém jsou uváděny nejzávažnější problémy kvality ovzduší na území hl. m. Prahy.

**Z hlediska ochrany přírody a krajiny:**

Ing. arch. Jaroslav Novák, CSc, tel: 236 004 437, e-mail: jaroslav.novak@praha.eu

S vyhodnocením souhlasíme bez připomínek.

**Z hlediska ochrany vod:**

Ing. Jaromír Kačer, tel: 236 004 267, e-mail: jaromir.kacer@praha.eu

K vyhodnocení připomínek a návrhu rozhodnutí o námitkách nemáme připomínky.

Toto stanovisko je stanoviskem dotčeného orgánu státní správy podle stavebního zákona, nenahrazuje žádná případná stanoviska, rozhodnutí nebo vyjádření odboru životního prostředí podle zvláštních předpisů a současně je vyjádřením dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.



Ing. Veronika **Miláčková**, Ph.D.


ředitelka odboru

Magistrát hl. m. Prahy  
odbor životního prostředí  
Mariánské nám. 2  
110 01 Praha 1      /111/



Pro	Odbor stavební a územního plánu Č.j.	S-MHMP 728300/2014 S-MHMP 822462/2012
Vyřizuje / l.	Ing. Malý / 4224	Počet stran 1 / 1 Datum 12.6.2014
Věc	Zaslání vypořádání stanovisek, návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy - stanovisko	

Magistrát hlavního města Prahy – odbor dopravních agend, jako silniční správní úřad podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a zároveň jako dotčený orgán státní správy podle zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů k Vašemu podání č.j. S-MHMP 822462/2012/OUP ze dne 16.5.2014 sděluje, že z dopravního hlediska nemá k vypořádání stanovisek, návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy žádné připomínky.

  
Ing. Jan Heroudek  
ředitel odboru dopravních agend

v.z. Ing. Miroslav Rajchart

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY	
Odbor stavební a územního plánu	
Hlavní č.j. uvedené na samostatném listu pod číselným kódem	
DOŠLO dne:	13-06-2014
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů 1
868454/14	Číslo příloh 1

Na vědomí: ODA- 04 Ma

- k uložení
- na vědomí
- k vyřízení
- ke zpracování stanoviska
- ke zpracování návrhu odpovědi

- ke zpracování materiálu
- k přepracování
- do programu
- jednání
- Termín:



# MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100-10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY	
Odbor stavební a územního plánu	
Hlavní č.j. uvedené na samolepícím štítku podle číselných kódů	
DOŠLO dne:	18-06-2014
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů 1
885496/14	Počet příloh 1

Magistrát hlavního města Prahy  
Odbor stavební a územního plánu  
Jungmannova 35/29  
110 01 Praha 1

Váš dopis značky:  
S-MHMP 822462/2012/OUP

Naše značka:  
35201/ENV/14

Vyřizuje:  
Ing. Soukupová/I.2321

PRAHA:  
13. 6. 2014

**Věc: Stanovisko k návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy a k Vyhodnocení vlivů této aktualizace na udržitelný rozvoj území**

Magistrát hlavního města Prahy, odbor stavební a územního plánu (dále jen „MHMP“), jako pořizovatel Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (dále jen „ZÚR HMP“) dle § 7 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), vyhodnotil výsledky veřejného projednání Aktualizace č. 1 ZÚR HMP a Vyhodnocení vlivů této aktualizace na udržitelný rozvoj území, a zpracoval návrh rozhodnutí o námitkách, návrh vyhodnocení připomínek a také vypořádání stanovisek a vyjádření dotčených orgánů k veřejnému projednání.

Na základě § 39 odst. 4 stavebního zákona vyzval MHMP Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) k uplatnění stanoviska k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek.

MŽP uplatňuje na základě ustanovení § 39 odst. 4 stavebního zákona, prostřednictvím odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, jako dotčený orgán dle zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) na podkladě stanovisek a připomínek příslušných věcných odborů a odboru výkonu státní správy následující věcné stanovisko k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek:

*Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů:*

Bez připomínek.

TEL:  
267 12 1111

ČNB Praha 1  
č.ú. 7628001/0710

IČ:  
00164 801

IDDS:  
9gsaax4

*Z hlediska zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství, ve znění pozdějších předpisů (horní zákon) a zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů:*

Bez připomínek.

*Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů:*

Bez připomínek.

*Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů:*

Bez připomínek.

*Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:*

Předložený návrh vypořádání připomínek k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR HMP včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se koridorem vysokorychlostní železniční dopravy (VRT) - územní rezervy Praha - hranice ČR (Dresden) zabývá z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000. V rámci vypořádání pořizovatel (na str. 21 vypořádání) navrhuje, že bude v podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území (tedy i pro případný následný proces prověřování vymezení koridoru pro záměr), v podkapitole 5.2.6.2 doplněna podmínka v bodě a) o text: „při respektování podmínek vyplývajících z vyhlášení EVL Praha - Letňany“. S ohledem na skutečnost, že ochrana této EVL a jejího předmětu ochrany (výskytu populace kriticky ohroženého sysla obecného) je zajištěna prostřednictvím vyhlášené NPP Letiště Letňany, požadujeme za navržený text „při respektování podmínek vyplývajících z vyhlášení EVL Praha – Letňany“ doplnit text ve znění „a NPP Letiště Letňany“.

*Z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů:*

MŽP vydalo dne 2. srpna 2013 pod č.j. 54485/ENV/13 ve smyslu § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanovisko k vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR HMP na životní prostředí (tzv. stanovisko SEA). Stanovisko SEA bylo vydáno na podkladě návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR HMP, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, stanovisek, připomínek a vyjádření podle § 37 odst. 3 a odst. 6 stavebního zákona. Hlavním předmětem stanoviska SEA byl požadavek na dopracování vyhodnocení vlivů na životní prostředí (tzv. vyhodnocení SEA) uvedený v části A, bod 1., 2., a 3 stanoviska SEA.

Vyhodnocení SEA bylo dle požadavků dopracováno a projednáno na veřejném projednání. MŽP po veřejném projednání provedlo kontrolu, zda bylo vyhodnocení SEA provedeno metodicky správně a zda splňovalo zákonné požadavky. Vzhledem k tomu, že vyhodnocení SEA tyto požadavky splňovalo a byly splněny i podmínky z části A stanoviska SEA, vydalo MŽP následující stanovisko dotčeného orgánu: „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. 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 v příloze č. 7.“ Tato citace je též uváděna v návrhu rozhodnutí o námitkách, návrhu vyhodnocení připomínek a také návrhu vypořádání stanovisek a vyjádření dotčených orgánů k veřejnému projednání.

Dne 16. 5. 2014 MŽP obdrželo připomínky k dopracovanému vyhodnocení SEA spolu s jejich vypořádáním. V uvedených připomínkách je též zmiňován koridor vymezený pro Vesteckou spojku. Z těchto připomínek a jejich vyhodnocení vyplývá, že Aktualizace č. 1 ZÚR HMP byla hodnocena jako celek a samostatně byly, dle zadání pořizovatele ZÚR HMP, hodnoceny pouze veřejně prospěšné stavby. Koridor vymezený pro Vesteckou spojku nebyl označen jako veřejně prospěšná stavba a nebyl tedy samostatně hodnocen. Neprovedení tohoto vyhodnocení je zdůvodňováno skutečností, že tento koridor není označen jako veřejně prospěšná stavba. K této skutečnosti uvádíme, že z dikce § 2. odst. 1, písm. l) a m) stavebního zákona lze dovodit, že jako „veřejně prospěšné“ se označují stavby (VPS) a opatření nestavební povahy (VPO), vymezené ZÚR. Přidělení institutu veřejné prospěšnosti konkrétním plochám a koridorům má deklaratorní charakter a z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí nemá praktický význam. Předmětem posouzení musí být všechny vymezené plochy a koridory bez ohledu na to, zda jsou navrhovány jako VPS nebo VPO. Toto ve vyhodnocení provedeno nebylo. Je nutné doplnit, že koridor pro vymezení Vestecké spojky byl součástí hodnocení kumulativních a synergických vlivů, v rozptylové studii a v hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000.

Ve vypořádání připomínek pořizovatel odkazuje na proces EIA pro záměr Vestecká spojka a uvádí konkrétní vlivy zjištěné na úrovni projektové EIA a dále v obecné rovině uvádí možné vlivy na horninové prostředí a terénní morfologii, ZPF a PUPFL, hydrologii a na kvalitu vody v tocích na území hl. m. Prahy, vlivy na krajinu, floru a faunu, ochranu přírody, klima, ovzduší, fyzikální faktory životního prostředí a zdraví obyvatel, vlivy na kulturní hodnoty a památkovou ochranu města. V návrhu opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pak pořizovatel odkazuje na obecně stanovená opatření v kapitole A. 8 vztahující se k celému návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR HMP.

Dojde-li na základě § 39 odst. 4 stavebního zákona k úpravám návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR HMP požadujeme, aby byly tyto úpravy náležitě vyhodnoceny z hlediska jejich možných dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví. Upravené vyhodnocení vlivů této aktualizace na udržitelný rozvoj území požadujeme následně předložit k vyjádření.

**Ing. Jaroslava HONOVÁ, v. r.**  
ředitelka odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence

**Ministerstvo životního prostředí ČR  
Odbor posuzování vlivů na životní  
prostředí a integrované prevence  
Vršovická 65  
100 10 Praha 10**

Váš dopis zn. Č.j.  
35201/ENV/14 S-MHMP 822462/2012/ OUP

Vyřizuje / linka Datum  
Ing. Čemus / 4866 16.7. 2014  
Ing. Davidová / 4782

**Věc: žádost o vyjádření k doplnění návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu doplněného vyhodnocení připomínek, uplatněných k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy a k Vyhodnocení vlivů této aktualizace na udržitelný rozvoj území**

Dne 13.6.2014 jsme od Vás obdrželi stanovisko na základě odst. 4 § 39 zákona č. 183/2006 Sb., (stavební zákon) v platném znění, k návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy (1.AZUR) a k Vyhodnocení vlivů této aktualizace na udržitelný rozvoj území (VVURÚ ZUR HMP).

V závěru stanoviska, na poslední stránce, se vyjadřujete k problematice vyhodnocení námitek a připomínek týkající se Vestecké spojky, respektive ke zpracování VVURÚ ZUR HMP a posouzení tohoto záměru. Vaše formulace textu není zcela jednoznačná a není zcela zřejmé, zda je nutné dokumentaci VVURÚ ZUR HMP doplnit/dopracovat.

Na základě jednání, které se konalo dne 14.7.2014 za účasti zpracovatele VVURÚ ZUR HMP (Ekola group, spol. s r.o.) a zástupců Vašeho odboru, byl návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek týkající se problematiky Vestecké spojky doplněn. Toto doplnění Vám v příloze zasíláme, úpravy textu jsou označeny červeně.

Žádáme Vás o vyjádření k tomuto doplnění a potvrzení Vašeho kladného stanoviska ze dne 13.6.2014 č.j. 35201/ENV/14. Dále Vás žádáme o potvrzení, že projednanou dokumentaci VVURÚ ZUR HMP není nutné dále doplnit či dopracovat a že MŽP ČR je seznámeno a souhlasí se skutečností, že Vestecká spojka je z hlediska kumulativních a synergických vlivů, v rozptylové studii a v hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 hodnocena v rámci celku, což MŽP ČR shledává za dostatečné.

**Ing. Jitka Cvetlerová**

ředitelka odboru stavebního a územního plánu

Přílohy: 1. Doplnění návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek týkající se problematiky Vestecké spojky

Rozdělovník:

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1  
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1  
tel.: 236 001 111, fax: 236 007 142

- 1) adresát
- 2) IPR, Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Ing. Martina Rajnišová
- 3) MHMP – SUP
- 4) – spisovna



## MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

<b>MAGISTRÁT hlavního města PRAHA</b>	
Odbor stavební a územního plánu	
Hlavní č.j. uvedené na samolepicím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne: <b>- 6 -08- 2014</b>	
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
<i>113/1919/2014</i>	Počet příloh

Magistrát hlavního města Prahy  
Odbor stavební a územního plánu  
Jungmannova 35/29  
110 01 Praha 1

Váš dopis značky:  
S-MHMP 822462/2012/OUP

Naše značka:  
51692/ENV/14

Vyřizuje:  
Ing. Soukupová/1.2321

PRAHA:  
4. 8. 2014

**Věc: Vyjádření k doplnění návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy a k Vyhodnocení vlivů této aktualizace na udržitelný rozvoj území**

Dopisem č. j. S-MHMP 822462/2012/OUP ze dne 16. 7. 2014 Magistrát hlavního města Prahy, odbor stavební a územního plánu (dále jen „MHMP“), jako pořizovatel Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (dále jen „ZÚR HMP“) dle § 7 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, požádal Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) o vyjádření k doplnění návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek týkající se Vestecké spojky v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR HMP.

K Vaší žádosti MŽP uvádí, že koridor pro vymezení Vestecké spojky byl součástí hodnocení kumulativních a synergických vlivů, v rozptylové a akustické studii a v hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000. Z tohoto pohledu proto nebylo nutné vyhodnocení vlivů na životní prostředí dopracovávat.

Z hlediska hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí Vám sdělujeme, že do vypořádání připomínek zpracovatel doplnil možné vlivy Vestecké spojky na horninové prostředí a terénní morfologii, ZPF a PUPFL, hydrologii a na kvalitu vody v tocích na území hl. m. Prahy, vlivy na krajinu, floru a faunu, ochranu přírody, klima, ovzduší, fyzikální faktory životního prostředí a zdraví obyvatel, vlivy na kulturní hodnoty a památkovou ochranu města. Zároveň také do tohoto vypořádání zpracovatel doplnil jednotlivá opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí vycházející z kapitoly A. 8, která bude nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně plánovací a projektové dokumentace.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že schvalující orgán bude mít k dispozici dostatečné informace o možných vlivech Aktualizace č. 1 ZÚR HMP na životní prostředí, které lze v míře podrobnosti zásad územního rozvoje zjistit.

**Ing. Jaroslava HONOVÁ, v. r.**  
ředitelka odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence

TEL:  
267 12 1111

ČNB Praha 1  
č.ú. 7628001/0710

IČ:  
00164 801

IDDS:  
9gsaax4

**Hlavní město Praha**  
**RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

**U S N E S E N Í**

Rady hlavního města Prahy

číslo 2004  
ze dne 19.8.2014

*k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy*

**Rada hlavního města Prahy**

**I. bere na vědomí**

1. výsledky projednání návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy včetně vyhodnocení, uvedené v příloze č. 1 tohoto usnesení
2. návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy, vydávaný formou opatření obecné povahy č. xx/2014, uvedený v příloze č. 2 tohoto usnesení

**II. souhlasí**

1. s návrhem rozhodnutí o námitkách k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy včetně VVURÚ, uvedeným v příloze č. 3 tohoto usnesení
2. s návrhem vypořádání stanoviska MŽP ČR, uvedeným v příloze č. 4 tohoto usnesení
3. s návrhem Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy, uvedeným v příloze č. 5 tohoto usnesení

### III. u k l á d á

#### 1. primátorovi hl.m. Prahy

1. předložit návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy, vydávaný formou opatření obecné povahy č. xx/2014, Zastupitelstvu hl.m. Prahy

Termín: 11.9.2014

RNDr. Tomáš Hudeček, Ph.D.  
primátor hl.m. Prahy

Jiří Vávra  
I. náměstek primátora hl.m. Prahy

Předkladatel: primátor hl.m. Prahy  
Tisk: R-14191A  
Provede: primátor hl.m. Prahy  
Na vědomí: odborům MHMP