

Magistrát hlavního města Prahy
Sekce Útvar rozvoje hl. m. Prahy
Hradčanské náměstí č. 8
118 54 Praha 1

20. 2. 2005

Připomínka k návrhu změny Územního plánu SÚ hl. m. Prahy

Z 0939 / 05

Změna 939 (nová letová dráha letiště Praha – Ruzyně) není běžnou změnou územního plánu. Letová dráha se netýká jen funkčního využití ploch vyznačených v územním plánu (v návrhu změny). Vliv provozu, pro který je navržena, dosahuje do velké vzdálenosti od samotné funkční plochy (a toto působení na okolí je velmi významné). Musí být proto již při schvalování v územním plánu posuzovány veškeré vlivy na území. Hluková a další ochranná pásma letecké trasy jsou nepochybně „limitem“ pro využití ploch, do kterých zasahují. Tato pásma musí být tedy nedílnou součástí návrhu změny a musí být projednávány spolu se změnou funkčního využití plochy samotného letiště. Tento požadavek je zcela logický a je v souladu s ustanovením vyhlášky 135/2001 Sb. (o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci) i s ustanovením stavebního zákona.

S návrhem změny Z 0939/05 **nesouhlasíme** - a to z těchto důvodů:

1. Letová dráha je v nyní platném úp naznačena ve výhledu po jeho návrhovém období. Účelem změny je přesunutí návrhu letové dráhy ze směrné části úp do závazné části, což by umožnilo realizaci před rokem 2010. Při projednávání úp Prahy (schváleného 9.9.1999) byla ale dráha uvažována jen přiměřeně tomu, že byla zahrnuta pouze do směrné části. Např. nebyl uvažován vliv dráhy jako významný zdroj silniční dopravy (i nákladní) a tedy např. i vliv této dopravy na mapy znečištění ovzduší. To, že by byla dráha realizována před návrhovým horizontem úp, by ovlivnilo i územním plánem uvažované dopravní zatížení komunikací navazujících na letiště. Změna těchto intenzit je dosti podstatná v záměrech, při kterých jsou intenzity podkladem posuzování, a mohou být dotčeny zákonem stanovené limity. Je proto nezbytné, pokud by měla být změna Z 0939/05 schválena, doložit, jak by tato intenzifikace provozu letiště ovlivnila dopravní zatížení okolních komunikací a je zapotřebí dosud uvažované mapy intenzit podle toho aktualizovat.
2. Tím, že nejsou v návrhu změny Z 0939/05 vyznačena ochranná pásma (a tato pásma s výjimkou ochr. pásma s výškovým omezením nejsou pro předmětnou dráhu naznačena ani v nyní platném úp), je porušována vyhláška 135/2001 Sb. (ve znění pozdějších předpisů) o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci, která v příloze č. 2 (odst. II / 2. / B. b)) stanoví, že územní plán obce obsahuje v grafické části „návrh dopravního řešení s vyznačením ochranných pásem a nepříznivých vlivů dopravy na životní prostředí.“. Protože jsou ochranná pásma nepochybně limitem využití území, došlo by schválením změny bez vyznačení pásem k porušení §29 stavebního zákona. Je proto zapotřebí doplnit zadání změny Z 0939 o požadavek vyznačení ochranných pásem. Toto doplněné zadání musí být Zastupitelstvem HMP schváleno a takto doplněný návrh změny je třeba znova zveřejnit a

projednat. Tuto vadu návrhu změny nelze napravit tím, že by až nakonec byla pásma (bez projednání) do čistopisu zakreslena.

3. Projednávání změny územního plánu nemůže potřebným způsobem ověřit všechny aspekty ovlivnění dotčeného území z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel. Záměr nebyl dosud z hlediska vlivů na ž.p. podle platných zákonů posouzen. A to ani jako projektová EIA, ale ani jako koncepce (SEA) nebo součást koncepce, neboť územní plán Prahy ani jeho dopravní řešení takto posouzen nebyl. Je absurdní, aby se nejprve rozhodlo o fixování záměru v závazné části ÚP a pak teprve zjišťovaly dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel zákonem stanoveným procesem EIA. Je zapotřebí, aby změna Z 0939/05 byla projednána až na základě výsledku posouzení EIA. Do té doby je zapotřebí projednávání změny přerušit. Tento požadavek vyplývá mimo jiné z §1 odst. 2) stavebního zákona.

4. Je otázka, zda je změnou navržený rozsah záboru ZPF nezbytný. Jedná se o tř. ochrany I. (BPEJ 2.10.00) v ploše 5,6 ha. Do této plochy bylo zřejmě zahrnuto i další území, než jen samotná letová dráha. Možnost odnětí ze ZPF je zapotřebí zevrubně posoudit podle metodického pokynu MŽP č.j. OOLP/1067/96. To je obecně platný právní předpis a jeho dodržování musí sledovat i orgán územního plánování, a to i v případě, že v této věci dotčený orgán státní správy nevydá nesouhlasné stanovisko. Tento orgán totiž nemá možnost posoudit, které plochy jsou opravdu pro deklarovanou funkci nezbytné – to musí udělat orgán územního plánování.

5. Mezi ochranná pásma leteckých staveb patří i „vnější ornitologické ochranné pásmo“. Toto pásmo předmětné dráhy zřejmě zasahuje do oblasti přírodního parku Šárka-Lysolaje (v části Divoká Šárka), ale při projednávání změny Z 0939/05 nebylo řešeno, jestli toto pásmo nezasahuje do biotopu některého chráněného druhu. I tato okolnost je důvodem projednat změnu až na základě výsledku posouzení EIA.

6. Vzhledem k tomu, že návrh změny nevyznačil pásma vlivu dráhy, neřeší vůbec dodržení limitů hluku a znečištění ovzduší. Není možné (ani v rámci úp) schválit záměr, u kterého je vážný předpoklad, že by byly porušovány zákony stanovené limity. Tato okolnost se významně dotýká území, které je hlavním předmětem našeho zájmu – Šáreckého a Lysolajského údolí, neboť vzhledem k převážnému směru větrů by exhalace provozu letové trasy byly nepochybně do tohoto území zanášeny – se všemi negativními důsledky.

7. Vzhledem k výše uvedeným vadám projednání a vzhledem k tomu, že záměr tak velké intenzifikace provozu letiště zřejmě již přesahuje míru únosnou pro území obydlených částí hlavního města a zasahuje velmi významně do ústavních práv dotčených obyvatel, považujeme za nepřijatelné, aby byla změna Z 093/05 stvrzena jako veřejně prospěšná stavba.

Karel Čapek
za občanské sdružení
Společnost Šáreckého údolí
V Šáreckém údolí 98
160 00 Praha 6