


OBČANSKÉ SDRUŽENÍ PRO NEBUŠICE
IČ: 26 60 46 39
c/o Mgr. Jan Holub
Pod Starou školou 69, Praha 6 – Nebušice , PSČ 164 00

FAX 220961833

E-mail: pronebusice@centrum.cz

- 2 -06- 2005

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ
ČESKÉ REPUBLIKY


Staroměstské náměstí 6
110 15 Praha 1
78

Ministerstvo pro místní rozvoj
Staroměstské náměstí 6
110 15 Praha 1

V Praze, dne 1. června 2005

Věc: Podnět ve věci návrhu změny Územního plánu SÚ hl. m. Prahy Z 0939/05 a **stížnost** na vady úředního projednávání tohoto návrhu změny

Vážení,

obracíme se na Vás jako na nadřízený orgán územního plánování, který posuzuje návrh územně plánovací dokumentace před schválením.

Změna 939 územního plánu Prahy (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.

Projednávání změny Z 0939/05 trpí těmito vadami:

1. Městská část Nebušice vyjádřila písemně nesouhlas s návrhem zadání této změny. Po schválení návrhu zadání jí však nebylo pořizovatelem sděleno proč jejímu nesouhlasu se zadáním nebylo vyhověno.

2. 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. To nebylo při projednání návrhu změny provedeno a návrh byl tedy věcně projednán nedostatečně.

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

4. Tím, že nebyla v návrhu změny Z 0939/05 vyznačena ochranná pásma, není možné nepochybně rozlišit, které zasláné nesouhlasy je možné považovat za námítky a které pouze za připomínky.

5. Projednávání změny územního plánu neověřilo potřebným způsobem 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.

6. 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. To nebylo při projednávání návrhu změny provedeno.

7. 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.

8. 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.

9. 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, je nepřijatelné, aby změna Z 093/05, tak jak byla navržena a projednána, byla stvrzena jako veřejně prospěšná stavba.

10. Návrh změny Z 0939/05 územního plánu Prahy není v souladu s dosud platným územním plánem VÚC pro Prahu. Nový územní plán VÚC Pražského regionu je teprve ve fázi před vydáním souborného stanoviska ke konceptu a navíc území Prahy nezahrnuje.

Vzhledem k uvedeným vadám obsahu a postupu projednávání změny, které není v souladu se stavebním zákonem a s ostatními právními předpisy, a vzhledem k nesouladu návrhu s platným územním plánem velkého územního celku, žádáme, aby MMR jako nadřízený orgán územního plánování nevydalo s návrhem změny souhlasné stanovisko.

Mgr. Jan Holub
předseda Občanského sdružení pro Nebušice