

Věcně shodné připomínky k opakovanému projednání metropolitního plánu

Podání č. 3

Shodné připomínky k organizaci území a infrastrukturním stavbám v oblasti „Severního kříže“.

Připomínka č.9.

Vymezení paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla do územní rezervy.

Žádáme vymezení paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla do územní rezervy.

Do doby případného technologického pokroku v letecké dopravě v oblasti hluku a emisí. Do doby zajištění odpovídajících opatření, která zaručí, že rozvoj letiště nebude přispívat k vysoušení krajiny. Zaručí, že nedojde k posilování tepelného ostrova města a nebude posilovat vodní krizi v oblasti, která je již dnes ohrožena suchem. V souladu s tím žádáme i úpravu Zásad územního rozvoje a případně i podání podnětu na úpravu územního rozvojového plánu. Letiště Václava Havla se stále rozvíjí. Další zlepšování podmínek pro cestující i zvýšení dopravní kapacity je schopné letiště nabídnout i bez výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy. Stejně jako řada jiných letišť sítě TEN-T s obdobnou cílovou kapacitou v Evropě a ve světě. **Cílová kapacita letiště Praha je 21,2 milionu cestujících.** Jde o maximální kapacitu, kterou stanovila i dokumentace EIA. **I samo letiště deklaruje, že je schopno tento cílový stav naplnit i na jedné vzletové a přistávací dráze, a to po provedení úprav na letištní dráze. Existuje tedy prokazatelně více možností, jak cílového stavu dosáhnout.** Je nepochybné, že přiblížení letecké dopravy o 1,5km do města přinese městu zvýšenou hlukovou a emisní zátěž. Cílový stav lze dosáhnout za řádově nižší náklady s řádově nižším dopadem na život lidí a klima. Zdůrazňujeme zde, že **při uplatňování směrnice EU o snižování hluku v aglomeracích města přiznávají svým občanům nárok na ochranu i před obtěžujícím hlukem. Praha je evropské město. MPP nesmí rezignovat na svoji povinnost chránit své občany. Investor má právo usilovat o paralelní dráhu, ale město má povinnost stanovit své limity pro snížení životního standardu a své občany chránit i před obtěžujícím hlukem. To je standard měst EU.** (Pokud by nastala situace, že vlivem změny územního plánu musí občan strpět újmu zhoršeného životního prostředí, musí MPP občanům zaručit konkrétní podmínky náhrad.)

Pokud v souladu s vyváženým přístupem k rozvoji letecké přepravy dle směrnice EU hl. m. Praha připustí, že tato kapacita představuje přiměřený a oprávněný zájem dopravce, pak musí nezávislé a ověřitelné řízení prokázat, že stavba paralelní dráhy je nejvhodnější varianta řešení s ohledem na všechny ostatní veřejné zájmy. Pak teprve je možné vymežit záměr jako veřejně prospěšný.

Odůvodnění jednotlivých připomínek

Odůvodnění připomínky č. 9

Vymezení paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla do územní rezervy.

Hlavní město Praha nepožaduje standardní právní ověření záměru z pohledu veřejné prospěšnosti záměru. Hl. m. Praha se bez ohledu na zájmy občanů chová jako by rozvoj letiště byl jejím hlavním rozvojovým cílem. Zásady územního rozvoje garantují letišti zcela absurdně provoz na všech 3 drahách a umožňují počet pohybů letadel zdvojnásobit. Pokud nemá dojít k prolomení limitů EIA, výrazná část pohybů je vyčleněna pro letecké cargo. Zatímco územně plánovací dokumentace již provozovateli letiště garantuje pohyby letadel, tak ta samá územně plánovací dokumentace nijak negarantuje povinnost vyrovnat odpovídajícím způsobem zhoršení životních podmínek občanů metropole.

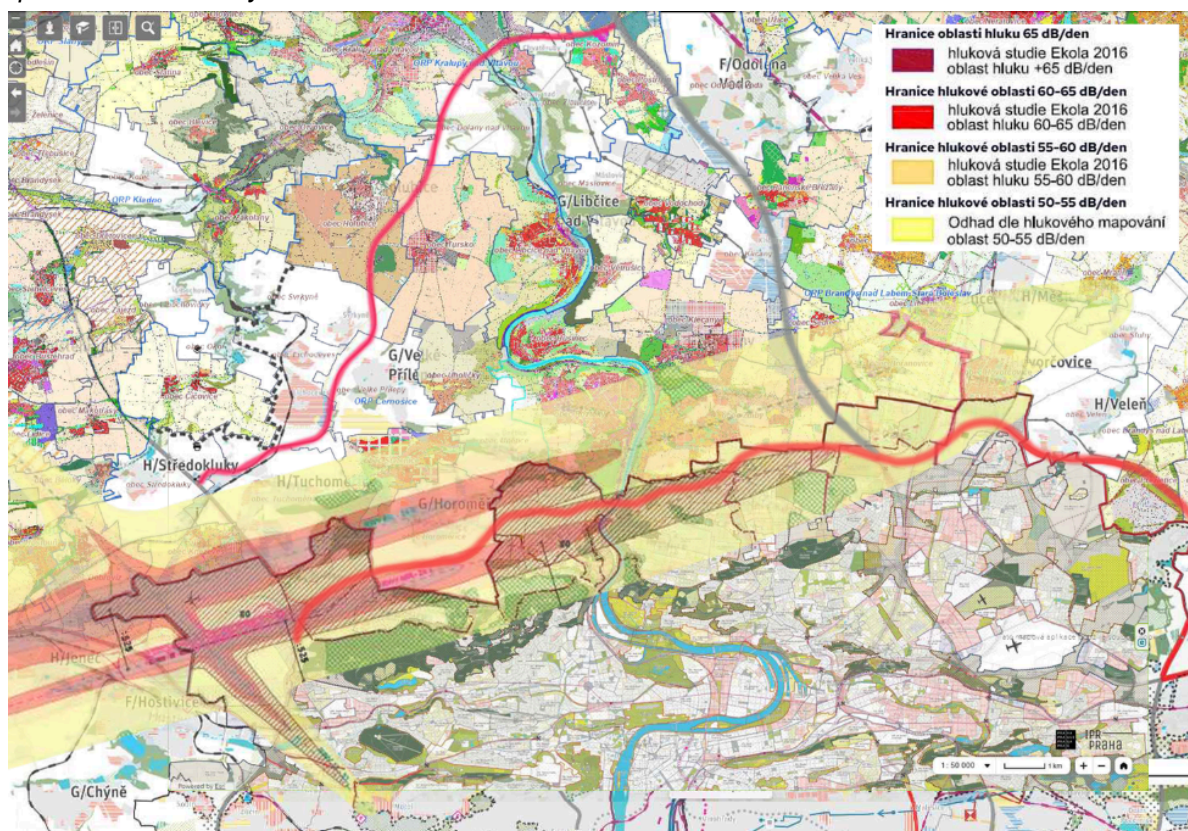
Dle EIA má dojít k rozšíření obtěžujícího hluku o desítky tisíc občanů města. Město zpracovává akční plán snižování hluku. Vymezuje dle směrnice EU tichá území, která ale leteckou dráhou likviduje. Ačkoliv směrnice přímo hovoří o ochraně před obtěžujícím hlukem, tak žádná dokumentace se tímto hlukem vůbec nezabývá a žádné náhrady občanům nejsou garantovány. Občanům se tak formálně deklaruje zlepšení života, ale ve skutečnosti v závazné územně plánovací dokumentaci garantuje zhoršení jejich životních podmínek. Město plánuje zástavbu pro tisíce občanů Prahy, ale to samé území plánuje zatížit obtěžujícím až limitním hlukem z letecké dopravy. Přitom právě územní plánování má být jedním z hlavních nástrojů pro snižování hluku. 0,5miliónu m² zpevněných ploch posílí Prahu jako významný tepelný ostrov. Letiště se rozšiřuje 1,5km do Prahy. Staví se v území Prahy a Středočeského kraje, které je nejhustěji osídleným územím v ČR a tlak na další výstavbu je enormní. Pro zajištění fungování metropolitní oblasti se vyžaduje koordinace rozvoje, vytváření funkčních regionů a podpořit rozvoj regionálních a aglomeračních vazeb.

Schéma složených územních plánů zobrazuje, že metropolitní plán v oblastech na severu hl. m. Prahy plánuje výstavbu pro tisíce nových občanů města. Zároveň se zde navrhuje zásadní zhoršení životního prostředí zejména obtěžujícím až limitním hlukem z letecké dopravy. Jde o elementární rozpor zájmu města o doplnění zástavby včetně potřebné infrastruktury a služeb. Tím, že hl. m. Praha připouští, aby se občanům města zhoršovali životní podmínky až na úroveň zákonem stanovených limitů zásadně komplikují možnost plnohodnotného městského rozvoje, neboť zdravotní zařízení, nebo školky a další do takto zasažených oblastí ani být umístěné nesmí. Přitom je to právě územní plánování, které má k řešení těchto problémů přispívat. Skutečnost je však taková, že územní plánování konflikty a problémy v území vytváří. Zasahuje nadlimitním, limitním a obtěžujícím hlukem celé území severního okraje hl. m. Prahy. Od Ruzyně, přes Nebušice, Lysolaje, Suchdol, Sedlec, Dejvice, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Ďáblice. Je třeba doplnit, že hlukové mapování má daná pravidla. Jednotlivé hlukové zátěže se posuzují odděleně. Největší hlukovou zátěž metropole představuje hluk z automobilové dopravy. Rozšíření hluku z letecké dopravy nad rostlé území města zvyšuje hlukové pozadí i pro další rozsáhlá území města, která bezprostředně na přímo dotčená území navazují. Jde o území, který díky intenzivní dopravě již dnes vykazují limitní až nadlimitní hlukovou zátěž.

Viz. následující schéma s popisem

Složení územních plánů a metropolitního plánu s dokumentací EIA na rozšíření letiště o paralelní vzletovou a přistávací dráhu, hlukovým mapováním pro letiště a rozsahem hlukové zátěže metropole kterou letišti garantují Zásady územního rozvoje, aniž by hl. m. Praha stejně závazně řešila ochranu občanů před zvyšováním hlukové zátěže. Schéma ukazuje vymezené i vymezené "Tiché oblasti", zasažené limitním a obtěžujícím hlukem od leteckého provozu dle ZUR. Přitom dle směrnice EU v rámci

akčního plánu snižování hluku aglomerace jsou i na portálu životního prostředí tato území vymezena pro občany Prahy s tím, že jde o území, která musí být chráněná před zvyšováním hlukové zátěže jako místa oddechu a rekreace. Je zde patrné, že vymezená území místo legislativní ochrany jsou legislativním opatřením likvidovány.



Příložené schéma průniků nadlimitně ovlivněných ploch s obytnými plochami z dokumentace SEA v odůvodnění připomínky 3.2. mimo jiné také ukazuje rozpor mezi dokumentacemi. ZUR hl. m. Prahy přebírají dokumentaci EIA pro rozšíření letiště o paralelní dráhu, kde je vyznačena oblast zasažená nadlimitním hlukem. V dokumentaci SEA však toto chybí. Pokud by tomu tak nebylo, pak by sám zpracovatel musel konstatovat, že nejen dálnice, ale i rozšíření o paralelní dráhu k udržitelnému rozvoji města nepřispívá.

Hlavní strategické cíle veřejného zájmu dle [Strategie regionálního rozvoje ČR pro metropolitní oblast](#)

- Vyvážený regionální rozvoj všech území ČR
- Rozvoj kapacit pro inovaci, vědu, výzkum, získání a setrvání talentů špičkových pracovníků
- Vymezit a rozvíjet regionální a aglomerační centra a zajistit jejich provázání rychlou bezemisní (kolejovou) dopravou.
- Zlepšovat stav krajiny, bránění sucha, ochrana biodiverzity a zlepšování mikroklimatických podmínek
- Zajistit podmínky pro kvalitní bydlení, s vybaveností a službami i oddechem – vytváření spádových území

Žádáme, aby metropolitní plán sledoval úkoly a cíle územního plánování a sledoval rozvojové cíle hl. m. Prahy a naplňoval rozvojové priority ČR. S ohledem na nemožnost prokázání nejvhodnější varianty řešení pro občany města paralelní dráhu ve veřejném zájmu vymezil do územní rezervy. **Známa data ukazují, že buď je cíl nedodržen plánovanou maximální kapacitou, nebo jde o nevhodnou a**

neefektivní variantu. V obou případech je zřejmé, že stavba jde proti zájmům a potřebám občanů celé aglomerace. Proto jediné zákonné řešení je ponechat vymezenou plochu v územní rezervě.