

**Městský soud v Praze**

Hybernská 18  
111 21 Praha 1

**Datovou zprávou**

ID DS: snkabbm

**Navrhovatelé:**

- 1) **Vladimír Přáda**, dat. nar. 30. 1. 1936, bytem Bílenecké nám. 8/5, 184 00 Praha-Dolní Chabry
- 2) **Jiří Elicar**, dat. nar. 24. 2. 1970, bytem U Roztockého háje 1003/1, 165 00 Praha Suchdol
- 3) **Ondřej Satrapa**, dat. nar. 24. 9. 1969, bytem K osmidomkům 1024/1, 165 00 Praha Suchdol
- 4) **Jiří Osvald**, dat. nar. 20. 8. 1951, bytem K železnici 330, Běchovice, 19011 Praha 9
- 5) **PhDr. Iva Poláčková Šolcová, PhD.**, dat. nar. 5. 5. 1976, bytem Nad Rybníkem 155, Dolní Počernice, 19012 Praha 9
- 6) **Vladislav Fikejs**, dat.nar. 12.1.1955, bytem Slatiňanská 932/14 , Horní Počernice, 193 00 Praha 9
- 7) **Městská část Praha-Dolní Chabry**, se sídlem Hrušovanské nám. 253/5, 184 00 Praha 8, IČ: 00231274
- 8) **spolek Chvalská**, se sídlem Slatiňanská 934/11, Horní Počernice, 193 00 Praha 9, IČ: 22887504

**Právně zastoupení:**

Mgr. Pavlem Černým, advokátem ve Frank Bold advokáti, s.r.o., se sídlem v Brně, Údolní 33, 602 00 Brno, ev.č. ČAK 12813, ID DS tgqhuep

**Odpůrce:**

Hlavní město Praha, se sídlem Jungmannova 29, 111 21 Praha 1

**Návrh na zrušení části opatření obecné povahy č. 43/2014 – Zásad  
územního rozvoje hlavního města Prahy  
Aktualizace č. 1 ze dne 1. 10. 2014**

*Soudní poplatky za jednotlivé navrhovatele budou uhrazeny na základě výzvy soudu*

*Přílohy:*

- plné moci udělené navrhovateli právnímu zástupci
- další listinné důkazy dle textu

## I. Preambule

Navrhovatelé se tímto návrhem domáhají zrušení opatření obecné povahy č. 43/2014 – Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy Aktualizace č. 1 ze dne 1. 10. 2014 (dále jen „**Aktualizace**“), a to v části vymezující Silniční okruh kolem Prahy, (dále jen „**SOKP**“). Navrhovatelé svůj návrh podávají proto, že odpůrce nesplnil svou povinnost prověřit reálnost a proveditelnost záměru SOKP, obsaženého v Politice územního rozvoje, a neprokázal, že tento záměr bude s ohledem na zákonné limity, stanovené na ochranu lidského zdraví před hlukem a znečištěním ovzduší realizovatelný. Dále navrhovatelé považují za nezákonné provedené vyhodnocení vlivů Aktualizace na udržitelný rozvoj území, neboť odpůrce nesprávně zjistil skutkový stav a řádně nevyhodnotil kumulativní a synergické vlivy SOKP na území, v němž se tento záměr vymezuje. Za nezákonné považují navrhovatelé také provedené vyhodnocení vlivů Aktualizace, resp. SOKP, na území NATURA 2000, především na evropsky významné lokality Kaňon Vltavy u Sedlce a Blatov a Xaverovský háj.

## II. Přípustnost návrhu

### 1. Aktivní legitimace navrhovatelů

Podle § 101a odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**s. ř. s.**“), je návrh na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho částí oprávněn podat ten, kdo tvrdí, že byl na svých právech opatřením obecné povahy, vydaným správním orgánem, zkrácen. Ve smyslu závěrů rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu vyslovených v jeho usnesení ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 - 120, platí, že podmínky aktivní procesní legitimace jsou splněny, pokud navrhovatel logicky konsekventně tvrdí možnost dotčení jeho právní sféry napadeným opatřením obecné povahy. V případě územně plánovací dokumentace je primárně dotčen vlastník nemovitostí, které jsou předmětem regulace tohoto opatření obecné povahy. Zároveň však může být aktivní legitimace dána i u vlastníka, jehož vlastnické právo nebo jiné věcné právo k nemovitosti, nacházející se mimo území regulované územně plánovací dokumentací, by bylo přímo dotčeno určitou aktivitou, jejíž provozování územně plánovací dokumentace umožňuje. Typicky půjde o vlastníka, který by mohl být dotčen určitou aktivitou, jejíž vlivy se významně projeví i na jeho pozemku (např. exhalacemi, hlukem, zápachem apod.) nebo které povedou k významnému snížení hodnoty jeho majetku.

Navrhovatelé 1) - 6) jsou vlastníky nemovitostí, dotčených koridorem SOKP, vymezeným v Aktualizaci. Navrhovatelé 1) - 3) jsou konkrétně dotčeni koridorem úseků SOKP Ruzyně - Březiněves, navrhovatelé 4) - 6) jsou dotčeni úsekem SOKP Běchovice - D1. Navrhovatelé pro větší přehlednost k návrhu připojují jako přílohu i grafické znázornění vedení SOKP s vyznačením jeho jednotlivých úseků.

**Navrhovatel 1),** Vladimír Přáda, je spoluvlastníkem pozemků parc. č. 1274/6, 1289/14 a 1361/1, k. ú. Dolní Chabry, zapsaných na LV č. 444, a pozemku parc. č. 990/102, k. ú. Čimice, zapsaného na LV č. 1025. Dle grafické části Aktualizace má být koridor SOKP umístěn přímo na pozemcích navrhovatele 1). V důsledku toho navrhovateli 1) hrozí v budoucnu vyvlastnění, tedy úplné zbavení jeho vlastnického práva.

**Navrhovatel 2),** Jiří Elicar, je spoluvlastníkem pozemků parc. č. 2284/1 a 2284/2 v k. ú. Suchdol, zapsaných na LV č. 411. Na těchto pozemcích se nachází rodinný dům č. p. 1003 a související zahrada, které navrhovatel 2) v současnosti užívá k bydlení a každodenní rekreaci. Podle grafické části Aktualizace se má koridor SOKP nacházet rovněž na výše uvedených nemovitostech navrhovatele 2). Navrhovatel 2) uplatnil v procesu pořizování Aktualizace dne 18. 12. 2013 připomínky, v nichž uvedl svůj nesouhlas se záměrem SOKP dle navržené varianty.

**Navrhovatel 3),** Ondřej Satrapa, je spoluvlastníkem pozemků parc. č. 6/2 a 6/5 v k. ú. Suchdol, zapsaných na LV č. 431. Na těchto pozemcích ne nachází rodinný dům č. p. 1024 a související zahrada,

kteřé navrhovatel 3) v současnosti užívá k bydlení a každodenní rekreaci. Podle grafické části Aktualizace je koridor SOKP vymezen rovněž na nemovitostech navrhovatele 3).

**Navrhovatel 4),** Jiří Osvald, je výlučným vlastníkem pozemků parc. č. 1097 a 1098 v k. ú. Běchovice, zapsaných na LV č. 66. Na těchto pozemcích se nachází rodinný dům č. p. 330 a související zahrada, které navrhovatel 4) užívá spolu se svou rodinou k bydlení již od roku 1951. Nemovitosti navrhovatele se nacházejí v bezprostřední blízkosti SOKP, konkrétně úseku Běchovice - D1. Navrhovatel 4) uvádí, že již v současné době jsou v místě jeho bydliště překročeny imisní limity znečištění ovzduší, a to také vlivem malešické teplárny. Území je rovněž významně zatíženo hlukem z dopravy na Východní (Štěřboholské) spojce, železniční trati Praha-Kolín (oba liniové zdroje hluku ve vzdálenosti 600m od nemovitosti navrhovatele 4)) a Českobrodské silnici (ve vzdálenosti 500 m od těchto nemovitostí). Uvedené zatížení životního prostředí má významný negativní vliv na zdraví navrhovatele 4) a jeho rodiny. Navrhovatel 4) je poškozen 90 % ztrátou sluchu, je držitelem průkazu ZTP a má potíže s průduškami. Manželka navrhovatele trpí ischemickou chorobou srdeční, anginou pectoris a nedoslýchavostí. Dcera navrhovatele je po vážném úrazu v invalidním důchodu, proto tráví v místě bydliště také většinu dní, přičemž při pobytu ve venkovním hlučném prostředí (hluk na zahradě navrhovatele dosahuje i 60 - 70 dB souvislého hluku) psychické problémy. Syn navrhovatele 4) trpí v důsledku prašného prostředí zhoršujícím se astmatem. Ačkoli navrhovatel 4) nechal na své náklady odhlučnit okna nemovitosti, v důsledku velkého hluku z dopravy nemůže větrat a plnohodnotně užívat svojí nemovitost. Z tohoto důvodu navrhovatel 4) uplatnil v procesu pořizování Aktualizace připomínky, v nichž uvedl svůj nesouhlas se záměrem SOKP dle navržené varianty.

**Navrhovatel 5),** Iva Poláčková Šolcová, je v rámci SJM vlastníkem pozemků parc. č. 68 a 69 v k. ú. Dolní Počernice zapsaných na LV č. 197. Na těchto pozemcích se nachází rodinný dům č. p. 155 spolu se zahradou, které navrhovatel 5) užívá k bydlení a rekreaci se svou rodinou. Dům navrhovatele 5) se nachází v těsné blízkosti (méně než 20 m) stávajícího úseku SOKP 510 Běchovice - Satalice a již nyní je významně zatížen hlukem a vibracemi z automobilové dopravy. Navrhovatel 5) namítá dotčení svých práv zejména v důsledku vymezení úseku SOKP 511 Běchovice - D1, neboť v případě dostavby tohoto úseku dojde k navýšení dopravy o nejméně 45.000 vozidel denně, jak vyplývá z dokumentace EIA zpracované pro tuto stavbu, která uvádí nárůst dopravy ze stávajících 75.000 na 121.000 vozidel. Skutečný nárůst dopravy však bude s největší pravděpodobností ještě vyšší, jak vyplývá z informací zveřejněných Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, které nárůst dopravy odhaduje až na 150.000 aut denně. Podle hlukových map<sup>1</sup> jsou nemovitosti navrhovatele 5) již v současnosti zatíženy hlukem 65-70 dB. Navrhovatel 5) zakoupil uvedené nemovitosti v roce 2007/2008 v dobré víře, že jsou v této oblasti dodržovány zákonem stanovené hygienické limity hluku a imisní limity. Následně však zjistil, že hygienické limity jsou ve skutečnosti značně překračovány a to ve dne i v noci, přičemž jeho rodinný dům je zatížen vibracemi, exhalacemi, světelným smogem, a vnější prostory jeho nemovitostí se v podstatě kvůli nadlimitnímu hluku nedají užívat. V důsledku toho je jeho nemovitost také fakticky neprodejná. Navrhovatel h) uplatnil v procesu pořizování Aktualizace připomínky, v nichž uvedl svůj nesouhlas se záměrem SOKP dle navržené varianty.

**Navrhovatel 6),** Vladislav Fikejs, je v rámci SJM vlastníkem pozemků parc. č. 2120 a 2121, k. ú. Horní Počernice, zapsaných na LV. č. 2067. Na těchto pozemcích se nachází rodinný dům č. p. 932 spolu se zahradou, které navrhovatel 6) užívá k bydlení a rekreaci spolu se svou rodinou již od roku 1987. Nemovitosti navrhovatele 6) se nacházejí v blízkosti úseku SOKP 510, přičemž v důsledku masivního nárůstu automobilové dopravy postupně docházelo k rychlému zvyšování hluku a znečištění ovzduší. V důsledku toho je navrhovatel 6) v současné době značně omezen v užívání svých nemovitostí, zejména venkovních prostor, v důsledku trvalého obtěžujícího hluku. Uvedený stav se dlouhodobě zhoršuje, přičemž hluk nepomohla snížit ani poslední rekonstrukce části SOKP, na kterou byl použit tichý povrch.

---

<sup>1</sup> Data dostupná z mapové aplikace pro strategické hlukové mapy 2012: <https://eregpublicsecure.ksrzis.cz/Registr/shm>

K významnému nárůstu imisí došlo také v důsledku otevření stanice metra Černý most a obchodního centra Černý most, zprovoznění spojky Novopackou silnicí mezi Satalicemi a Klíčovem a především pak otevřením mostu na SOPK mezi Dolními Počernicemi a Běchovicemi. Jak bylo uvedeno výše, dostavbou úseku SOKP Běchovice - D1 dojde k předpokládanému nárůstu objemu dopravy až na cca dvojnásobek.

**Navrhovatelé 1) - 6) shodně namítají dotčení svých veřejných subjektivních práv, zejména vlastnického práva, jakož i práva na příznivé životní prostředí dle čl. 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod.** Napadené opatření obecné povahy totiž na pozemcích navrhovatelů či v jejich těsné blízkosti vymezuje části SOKP jako veřejně prospěšné stavby, v důsledku čeho je dotčeno jednak jejich vlastnické právo, ať již přímou možností vyvlastnění v budoucnu, tak i z hlediska snížení hodnoty nemovitostí, které sice vyvlastněny nebudou, nicméně se budou nacházet v těsné blízkosti páteřní frekventované silnice. Dále navrhovatelé spatřují dotčení svých práv v důsledku vlivů, které stavba SOKP přinese. Dle odhadů dopravní intenzity obsažené v Aktualizaci (Příloha č. 1 - Akustická studie, str. 11) se na SOKP počítá s intenzitou dopravy až 100.000 vozidel/24 hod., v některých úsecích dokonce i s intenzitou vyšší, což způsobí zásadní navýšení hluchosti, prašnosti a celkového znečištění ovzduší v okolí této stavby. Dotčené území je přitom již nyní významným způsobem zatíženo, jak bude podrobněji rozvedeno v části III. 2 tohoto podání.

Navrhovatelé 1) – 6) zdůrazňují, že ačkoliv přes jejich nemovitosti, resp. v jejich blízkosti, jsou vymezeny vždy konkrétní úseky SOKP, **považují se všichni za přímo dotčené v Aktualizaci vymezeným řešením SOKP jako celkem.** Varianta SOKP, zvolená odpůrcem, totiž předurčuje vymezení jeho jednotlivých dílčích úseků. Současně platí, že k negativním vlivům, spojeným s dopravou na SOKP, dojde právě v důsledku vzájemného propojení jednotlivých úseků tohoto záměru. Navrhovatelé 1) – 6) jsou proto jako dotčení vlastníci ve smyslu závěrů obsažených ve výše citovaném usnesení NSS č. j. 1 Ao 1/2009 - 120 aktivně legitimováni k podání tohoto návrhu.

**Navrhovatel 7)**, městská část Praha-Dolní Chabry, je městskou částí hlavního města Prahy, vymezenou v § 3 odst. 1 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve spojení s § 1 a přílohou č. 1 vyhlášky č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hlavního města Prahy. Podle § 3 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., městské části v rozsahu stanoveném zákonem a statutem vystupují v právních vztazích svým jménem a nesou odpovědnost z těchto vztahů vyplývající. Podle § 2 odst. 2 zák. č. 131/2000 Sb., je městská část povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem. Úkolem městské části je spravování záležitostí, které jsou v zájmu městské části a jejích občanů.

Dle ustálené judikatury správních soudů (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 6. 2013, č. j. 3 Ao 9/2011 - 219) má městská část hlavního města Prahy aktivní legitimaci k podání návrhu na zrušení územního plánu hlavního města Prahy nebo jeho části. Tento závěr je přitom možné vztáhnout i na ZÚR HMP, které vymezují především plochy a koridory celoměstského významu. Aktualizace vymezuje na území navrhovatele 7) koridor pro záměr „*Pražský okruh (SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves.*“ Navrhovatel 7) proto tvrdí, že v důsledku tohoto záměru dojde k přivedení tranzitní dopravy na jeho území, do blízkosti obytné zástavby a tím i ke zhoršení životního prostředí jeho občanů v důsledku zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší. Navrhovatel 7) uplatnil v průběhu pořizování Aktualizace řádně a včas připomínky, které směřoval právě proti navrhovanému záměru SOKP.

Navrhovatel 7) je proto přesvědčen, že je ve smyslu § 101a odst. 1 s. ř. s. aktivně legitimován k podání tohoto návrhu. Závěr o aktivní legitimaci navrhovatele 7) ve vztahu k SOKP ostatně dovodil i Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne ze dne 7. 1. 2010, č. j. 9 Ao 4/2009 – 111.

**Navrhovatel 8)**, spolek Chvalská, je spolkem, jehož hlavním cílem dle stanov je ochrana přírody a krajiny v České republice, a to zejména v Praze 9, se zvláštním přihlédnutím ke katastrálnímu území Horní

Počernice. K aktivní legitimaci spolků k podání návrhu na zrušení územního plánu lze odkázat na **nález Ústavního soudu ze dne 30. 5. 2014, sp. zn. I. ÚS 59/14**, v němž Ústavní soud konstatoval, mj. s ohledem na mezinárodní závazky ČR, vyplývající z Aarhuské úmluvy (č. 124/2004 Sb. m. s.), že by bylo nepřipustné, pokud by byl takto určenému okruhu subjektů paušálně odepřen přístup k soudnímu přezkumu územních plánů a dalších opatření obecné povahy. Z toho důvodu Ústavní soud vymezil jako kritéria, která musí být při posuzování aktivní legitimace spolků podle § 101a odst. 1 s. ř. s. zohledněna: tvrzení zásahu do veřejných subjektivních práv navrhovatele, místní vztah spolku k lokalitě, regulované opatření obecné povahy (územním plánem), předmět činnosti spolku a délka časového působení spolku. Ke splnění těchto kritérií navrhovatel 8) uvádí následující:

#### **a) Tvrzení zásahu do veřejných subjektivních práv**

Navrhovatel 8) tvrdí, že odpůrce vydáním Aktualizace zasáhl do jeho veřejného subjektivního práva na příznivé životní prostředí, zaručeného čl. 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod. Aktualizace vymezuje koridor SOKP, jehož realizace by znamenala zásadní zhoršení stavu životního prostředí v místě působení navrhovatele 8) a zároveň v místě bydliště jeho členů. Došlo by k výraznému nárůstu intenzity silniční dopravy v dotčeném území a v důsledku toho rovněž k mimořádnému zatížení těchto částí území hlavního města Praha externalitami z dopravy, zejména hlukem, vibracemi a ke znečištění ovzduší částicemi polévatého prachu. V důsledku toho by dále došlo k významnému zhoršení kvality životního prostředí, podmínek ochrany veřejného zdraví a úrovně pohody bydlení v dotčeném území. V souladu s aktuální judikaturou Ústavního soudu navrhovatel 8) připomíná, že závěr, podle něž právo na příznivé životní prostředí přísluší jen osobám fyzickým (srov. usnesení ze dne 6. 1. 1998 sp. zn. I. ÚS 282/97), byl již překonán. Ústavní soud zastává názor, že „...v demokratickém právním státě je životní prostředí hodnotou, jejíž ochrana má být realizována za aktivní participace všech složek občanské společnosti, včetně občanských sdružení a nevládních organizací, které mají povahu právnických osob. Diskurs v rámci otevřené společnosti, realizovaný případně též právními prostředky a v řízení před soudy, je pak účinnou zárukou ochrany přírodního bohatství státu (čl. 7 Ústavy)“ (srov. usnesení ze dne 28. 6. 2005 sp. zn. I. ÚS 486/04 citované také v nálezu ve věci sp. zn. I. ÚS 59/14).

#### **b) Místní vztah navrhovatele k lokalitě regulované územním plánem**

Podmínka místního vztahu navrhovatele 8) k území regulovanému Aktualizací je splněna, jelikož je od počátku své existence jeho sídlem hlavní město Praha. Současně je dle stanov místní působnost spolu stanovena celá Česká republika, nicméně zejména Praha 9, se zvláštním přihlídnutím ke katastrálnímu území Horní Počernice.

#### **c) Předmět činnosti navrhovatele a délka časového působení**

Předmětem činnosti navrhovatele 8) je dle stanov ochrana přírody a krajiny, přičemž cílem spolku je ochrana stálých obyvatel a vlastníků nemovitostí v tomto území před činností zhoršující životního prostředí, nedodržování či přímému porušování platných právních norem. Spolek vznikl dne 31. 5. 2011 a od této doby působí s nezměněným předmětem činnosti, jedná se tedy o spolek „zavedený“ ve smyslu citovaného nálezu sp. zn. I. ÚS 59/14. Navrhovatel 8) se v rámci své činnosti dlouhodobě a aktivně zabývá problematikou SOKP. V této souvislosti se zejména opakovaně aktivně zapojoval do posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) jednotlivých úseků SOKP, včetně účasti na veřejném projednání, a dále také navazujících územních řízení.

Navrhovatel 8) je tedy spolkem, který tvrdí, že byl napadeným územním plánem dotčen na svých právech, má blízký místní vztah k území regulovaným napadeným územním plánem, na němž již delší dobu působí, a předmět jeho činnosti souvisí s ochranou životního prostředí a územním plánováním. Navrhovatel tedy splňuje všechna kritéria, která Ústavní soud uvedl ve svém nálezu ze dne 30. 5. 2014, sp. zn. I. ÚS 59/14.

**Všichni navrhovatelé jsou s odkazem na výše uvedené skutečnosti přesvědčeni a ve smyslu § 101a odst. 1 s. ř. s. tvrdí, že byli vydáním Aktualizace, tedy opatřením obecné povahy vydaným odpůrcem, a konkrétně vymezením SOKP v Aktualizaci, zkráceni na svých právech.**

**Navržené důkazy (přílohou):**

1. výpisy z katastru nemovitostí navrhovatelů – orientační výpisy z aplikace <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/> předloženy navrhovateli v listinné podobě
2. kopie stanov spolku Chvalská
3. Dopravně inženýrské podklady pro stavbu „Silniční okruh kolem Prahy, Stavba 511, Běchovice – Dálnice D1“, součást dokumentace EIA k záměru MZP472 (výřátky)
4. prezentace ŘSD „R1 510 Satalice - Běchovice, oprava vozovky“

## **2. Včasnost a přípustnost opakovaného návrhu**

Podle § 101b odst. 1 s. ř. s. lze návrh na zrušení opatření obecné povahy podat do 3 let ode dne, kdy napadené opatření obecné povahy nabylo účinnosti. Navrhovatelé se svým návrhem domáhají zrušení části Aktualizace, která nabyla účinnosti dne 1. 10. 2014. Návrh je tedy podán **v zákonem stanovené lhůtě.**

Navrhovatelé dále uvádějí, že jsou si vědomi toho, že ve vztahu k předmětné části Aktualizace již byl podán jeden návrh dle § 101a s. ř. s., který byl zamítnut rozsudkem Městského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2016, č. j. 10 A 159/2015 - 222, jenž byl následně potvrzen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 5. 2017, č. j. 5 As 49/2016 - 198. Z tohoto důvodu navrhovatelé dále rozvádějí, proč věcnému projednání tohoto návrhu nebrání ani překážka věci rozhodnuté.

Dle § 46 odst. 1 písm. a) s. ř. s. platí, že soud usnesením návrh odmítne, jestliže již **o téže věci rozhodl.** Výkladem pojmu „*totožnost věci*“ se v případě opatření obecné povahy opakovaně zabývala judikatura správních soudů, která dospěla k závěru, že o stejnou věc se jedná tehdy, jde-li v novém řízení o **tentýž nárok** nebo stav, o němž již bylo pravomocně rozhodnuto, a týká-li se **stejného předmětu řízení a týchž osob.** Tentýž předmět řízení je dán tehdy, jestliže tentýž nárok vymezený žalobním petitem vyplývá ze **stejných skutkových tvrzení, jimiž byl návrh zdůvodněn** (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 2 As 15/2009 - 242). Totožnost věci je tedy dána totožností **žalobního nároku i žalobního důvodu:** „*Res iudicata předpokládá, aby bylo vydáno rozhodnutí nejen o tomtéž předmětu mezi týmiž stranami, ale i na základě právního a skutkového stavu, na jehož základě bylo již jednou rozhodnuto.*“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 7 Ans 12/2012 - 29).

Přímo ve vztahu k opatření obecné povahy pak odborná literatura dovodila, že „*Tentýž navrhovatel tak může např. opakovaně v tříleté lhůtě napadnout totožnou část opatření obecné povahy za předpokladu, že se budou lišit žalobní důvody podaných návrhů.*“ (srov. L. Jemelka, M. Podhrázký, P. Vetešník, J. Zavřelová, D. Bohadlo, P. Šuránek.: *Soudní řád správní. Komentář.* 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2013, s. 341 - 366).

V případě opatření obecné povahy, vydávaných dle stavebního zákona, správní soudy v minulosti již opakovaně shledaly jako přípustný návrh podaný stejným účastníkem proti totožné části opatření obecné povahy, avšak s určitým časovým odstupem a na základě jiných tvrzení. Jako příklad lze uvést rozsudek č. j. 4 Ao 3/2011 - 103, v němž Nejvyšší správní soud shledal jako přípustný opakovaný návrh na zrušení stavební uzávěry s odůvodněním, že totožnost předmětu řízení je dána pouze v takovém rozsahu, v jakém se návrhy týkají **týchž skutkových či právních otázek:** „*Přestože totiž byly oba návrhy podány týmiž navrhovatelem, přezkoumáváno je totéž napadené opatření obecné povahy a totožný je i petit návrhu (zrušení napadené stavební uzávěry v celém rozsahu), přičemž navrhovatel svůj nynější návrh staví na do značné míry shodných tvrzeních, je třeba uvést, že v nyní projednávané věci navrhovatel svůj návrh*

***založil též na některých nových tvrzeních a přezkum se odehrává v částečně odlišném skutkovém a právním rámci způsobeném časovým posunem.*** "

Pro úplnost navrhovatelé odkazují i na již výše citované usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 1/2009 - 120, v němž se uvádí: „*Proto je nutno, podobně jako to již Nejvyšší správní soud učinil v rozsudku ze dne 18. 12. 2008, č. j. 1 Ao 4/2008 - 110, www.nssoud.cz, vykládat překážku věci rozhodnuté (resp. překážku litispendence) v řízení o návrhu na zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části **restriktivně**, a sice tak, že je dána, podal-li oba návrhy **totožný navrhovatel** (odpůrcem je ve věci určitého konkrétního opatření obecné povahy vždy též procesní subjekt, neboť je jím podle § 101a odst. 4 s. ř. s. vždy ten, kdo je vydal), a jen v tom rozsahu, v jakém je dána totožnost předmětu řízení, tj. v jakém rozsahu se návrhy týkají **týchž skutkových či právních otázek.***”

V případě nyní projednávaného návrhu se jedná o návrh, který je podáván převážně odlišným okruhem navrhovatelů, neboť většina navrhovatelů (navrhovatelé 1, 4, 5, 6, a 8) doposud návrh proti Aktualizaci nepodali. Především se však jedná o návrh založený na odlišných návrhových bodech zdůvodněný odlišnými skutkovými a právními tvrzeními. Proto se jedná o odlišný předmět řízení, než byl projednáván v rámci řízení vedeného pod sp. zn. 10 A 159/2015. Z tohoto důvodu je tedy návrh **přípustný**.

### **III. Shrnutí skutkového stavu**

#### **1. Proces pořizování ZÚR HMP a související skutečnosti**

Dne 17. 12. 2009 schválilo Zastupitelstvo hlavního města Prahy usnesením č. 32/59 opatření obecné povahy č. 8/2009 - Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy (dále jen „**ZÚR HMP**“).

Následně byly ZÚR HMP zrušeny v části vymezující veřejně prospěšnou stavbu Z/502 „*Pražský okruh (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves*“, a to rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010-644, a veřejně prospěšné stavby Z/503 „*Pražský okruh (SOKP), úsek Běchovice – DI*“ Z/500 „*Pražský okruh (SOKP), úsek Březiněves – Horní Počernice*“ rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010-133.

Důvodem pro zrušení těchto částí ZÚR HMP byly vady posuzování vlivů na životní prostředí, zejména kumulativních a synergických vlivů, a dále také skutečnost, že nebyly posouzeny vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci a vlivy přivaděčů a mimoúrovňových křižovatek. Ve vztahu k úseku SOKP Ruzyně - Březiněves byla dále významným důvodem vedoucím k zrušení vymezení koridoru tohoto záměru absence posouzení jeho vlivů na evropsky významnou lokalitu Kaňon Vltavy u Sedlce.

Po vydání uvedených zrušujících rozsudků byla dne 4. 11. 2011 schválena usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/77 zpráva o uplatňování ZÚR HMP, která sloužila jako podklad pro zpracování návrhu Aktualizace. Dle zprávy o uplatňování bylo účelem Aktualizace zejména napravit nedostatky vytknuté Nejvyšším správním soudem, na základě kterých byly zrušeny výše jednotlivé části ZÚR.

Následně byl zpracován návrh Aktualizace spolu s návrhem vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, který byl projednán v rámci společného jednání dne 25. 7. 2012 a následně v rámci dalšího projednání, které se konalo dne 19. 4. 2013. Dne 11. 12. 2013 se uskutečnilo veřejné projednání upraveného a posouzeného návrhu Aktualizace.

Zastupitelstvo hlavního města Prahy schválilo dne 11. 9. 2014 usnesením č. 41/1 Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy vydanou jako opatření obecné povahy č. 43/2014 s účinností od 1. 10. 2014.

#### **Navržené důkazy:**

- *správním spisem odpůrce*

## 2. Současná zátěž životního prostředí v území dotčeném SOKP

### 2.1 Znečištění ovzduší

Je obecně známou skutečností, že na území hlavního města Prahy jsou dlouhodobě překračovány imisní limity škodlivých látek v ovzduší, stanovené právními předpisy. Jedná se zejména o nadlimitní koncentraci polévatého částic prachu  $PM_{10}$  a  $PM_{2,5}$ , karcinogenního a mutagenního benzo(a)pyrenu a oxidu dusičitého. Hlavním zdrojem znečištění ovzduší je přitom zejména automobilová doprava, která se z velké většiny podílí na celkových emisích tuhých znečišťujících látek. Doprava se podílí na imisní zátěži suspendovaných částic, třemi způsoby, a to přímými emisemi částic (z výfuků a z otěrů brzd a pneumatik), vnosem prachu z vozovek (tzv. resuspenze) a emisemi prekurzorů tzv. sekundárních částic (částice vzniklé z plynných polutantů), zejména  $NO_x$ . Doprava má rovněž nezanedbatelný podíl na imisní zátěži benzo(a)pyrenu, emise z dopravy také výrazně přispívají k tvorbě přízemního ozónu

Tyto skutečnosti jsou jednoznačně popsány jak v samotném vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, které je součástí spisu napadeného opatření obecné povahy, tak i v *Programu zlepšování kvality ovzduší pro Aglomeraci Praha - CZ01*, vydaného Ministerstvem životního prostředí dne 26. 5. 2016 (dále jen „**PZKO**“).<sup>2</sup> V PZKO se například na str. 53 uvádí, že „V aglomeraci CZ01 Praha došlo mezi roky 2001-2011 k celkovému nárůstu emisí tuhých znečišťujících látek (TZL) o cca 2,4 % (+64,35 t). Toto zvýšení zapříčinily mobilní zdroje REZZO 4 (nárůst o 20,7 %, +433,2 t), které tím převážily pozitivní vliv ve výši a struktuře spotřeby ve stacionárních zdrojích – pokles v REZZO 1 o 73,1 %, REZZO 2 o 47,6 % a REZZO 3 o 61,1 %.“

Přípustná míra znečištění ovzduší, vyjádřena imisními limity a maximálními počty jejich překročení je stanovena v § 3 odst. 1 a příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Tento zákon transponuje imisní limity, resp. „mezí hodnoty“ znečištění ovzduší, vyplývající ze směrnic Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES a 2004/107/ES.

#### 2. 1. 1 Částice polévatého prachu

Navrhovatelé považují za závažný problém znečištění ovzduší částicemi polévatého prachu ( $PM_{10}$  a  $PM_{2,5}$ ). Inhalace částic  $PM_{10}$  dráždí sliznice dýchacího ústrojí, zvyšuje riziko vzniku infekcí a při dlouhodobém působení poškozuje dýchací a kardiovaskulární systém. Recidivující akutní zánětlivá onemocnění, způsobená vlivem uvedených částic, mohou vést ke vzniku chronické bronchitidy a chronické obstrukční nemoci plic, vedoucí až k oběhovému selhávání. Dalším projevem působení prachových částic je zvýraznění symptomů astmatiků a zvýšení celkové nemocnosti obyvatel, počtu hospitalizací i úmrtnosti, a to již při relativně nízké úrovni expozice. Novější studie dokazují těsnější vazbu uvedených negativních projevů a frakce prachových částic  $PM_{2,5}$  (částice s poloměrem 2,5 mikrometrů jsou součástí částic  $PM_{10}$ , větší škodlivost je dána pravděpodobně schopností pronikat hlouběji do dýchacích cest). Působení prachových částic se projevuje buď krátkodobě v řádu dnů, nebo dlouhodobě (chronicky). Pro krátkodobé působení jsou významné dosahované průměrné denní koncentrace  $PM_{10}$ . Krátkodobé účinky byly prokázány již pro koncentrace hluboko pod  $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$  a projevují se zejména zvýšenou mortalitou a větším počtem hospitalizací s dýchacími a kardiovaskulárními chorobami. Dlouhodobé účinky se vztahují k průměrným ročním koncentracím prachových částic a projevují se zejména redukcí očekávaného věku dožití, výskytem chorob dýchacího ústrojí u dětí a zhoršenou funkcí dýchacího a kardiovaskulárního systému u dětí i dospělých.

Příloha č. 1 zákona o ochraně ovzduší stanovuje ve vztahu k částicím polévatého prachu  $PM_{10}$  následující maximální imisní limity:

- pro 24 hodin  **$50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$** , přičemž tato hodnota může být překročena maximálně **35-krát za rok**;

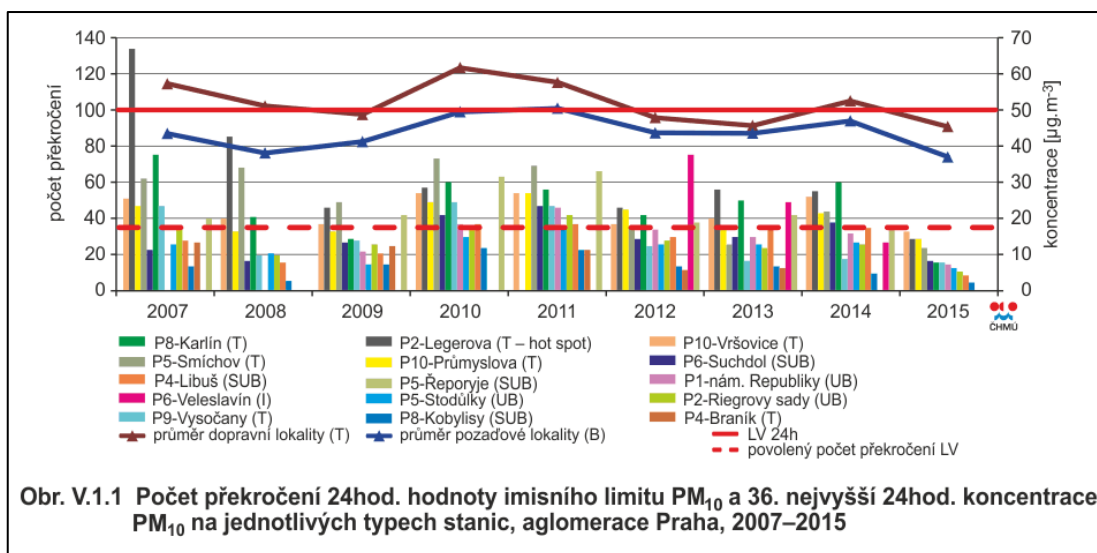
<sup>2</sup> Dostupné z: [https://www.mzp.cz/cz/zlepsovani\\_kvality\\_ovzdusi\\_praha\\_2016](https://www.mzp.cz/cz/zlepsovani_kvality_ovzdusi_praha_2016)



- pro 1 kalendářní rok  $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , přičemž tato hodnota nesmí být překročena ani jednou.

Oba limity jsou závazné a jsou stanoveny na ochranu lidského zdraví, proto není pravdou, jak se uvádí na str. 130 VVURÚ, že pro posuzování úrovně znečištění ovzduší jsou vhodnější průměrné roční koncentrace.

V případě území, na němž Aktualizace vymezuje jednotlivé úseky SOKP, lze odkázat jednak na data Českého hydrometeorologického ústavu (dále jen „ČHMÚ“), který provozuje měřící stanici v městské části Suchdol, kde byly ve vztahu k hodnotám polévatého prachu naměřeny za uplynulé roky tyto hodnoty<sup>3</sup>:



Souhrnný pohled na znečištění městské části Praha - Suchdol částicemi polévatého prachu  $\text{PM}_{10}$  za předchozí léta poskytuje níže uvedená tabulka, která je publikována v PZKO (v jeho Příloze č. 1) na str. 38. Místo počtu dnů překročení denního limitu PZKO uvádí hodnotu tzv. 36. nejvyšší hodnoty znečištění, tedy hodnotu znečištění ovzduší pro 36. nejhorší den v kalendářním roce. Pokud je tato hodnota větší než limit pro denní koncentraci znečištění, tj.  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , pak to také znamená, že byl překročen maximální počet 35 dnů stanovený v definici zákonného limitu:

Název lokality	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pha6-Suchdol				54,46	42,50	37,83	42,83	54,46	54,21	45,79

Z těchto tabulek tedy vyplývá, že minimálně v letech 2006, 2010, 2011 a 2014 byly v městské části Praha - Suchdol překročeny zákonem stanovené maximální imisní limity pro 24hodinovou koncentraci částic  $\text{PM}_{10}$ .

Co se týče území, do něhož zasahuje východní část SOKP, zde se území s nadlimitními koncentracemi znečišťujících látek nachází v okolí stávajících komunikací D8 a úseku SOKP 510 s dopravní zátěží až 75.000 vozidel/24 hod. a více, kde dochází k překračování 24hodinových koncentrací prachových částic  $\text{PM}_{10}$  a na ně navázaný benzo(a)pyren a ročních koncentrací  $\text{NO}_2$ . Tuto skutečnost navrhovatelé dokládají

<sup>3</sup> Data dostupná z: <http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/15groc/gr15cz/png/oV1-1.png>

mapovými výstupy z rozptylové studie zpracované jako podklad pro PZKO (Obrázky č. 36 a č. 40 PZKO), na kterých jsou znázorněny **příspěvky mobilních zdrojů k celkovému imisnímu zatížení** PM<sub>10</sub> a NO<sub>2</sub>. Navrhovatelé podotýkají, že data byla zpracována k roku 2011, přičemž aktuální situace je vzhledem ke každoročnímu nárůstu počtu vozidel (např. i v důsledku otevření dálnice D8) ještě horší.

## 2. 1. 2 Benzo(a)pyren

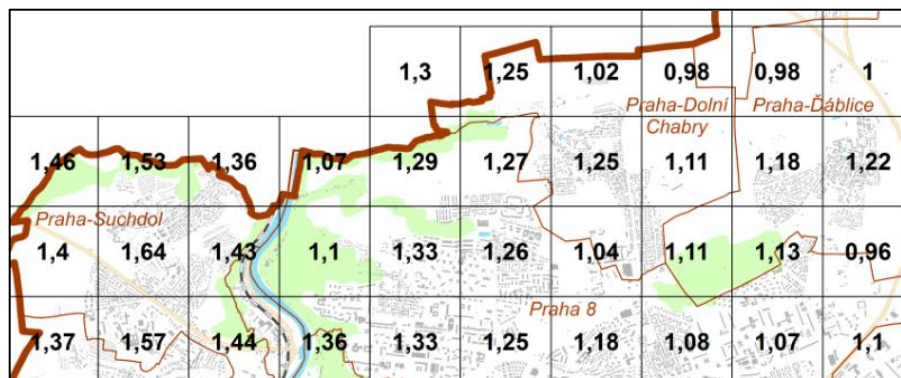
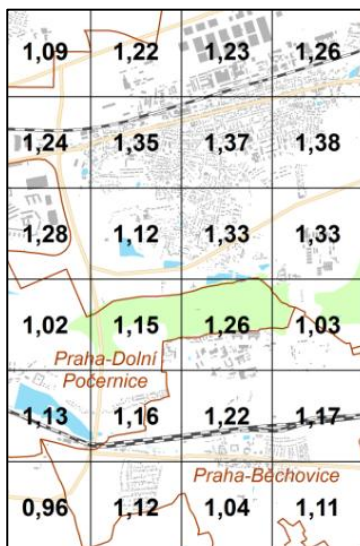
Benzo(a)pyren, patří do širší skupiny polycyklických aromatických uhlovodíků, má schopnost přetrvávat v prostředí, kumuluje se ve složkách životního prostředí včetně živých organismů, a má toxické, mutagenní i karcinogenní vlastnosti. Karcinogenní polyaromatické uhlovodíky přítomné v ovzduší dále nepříznivě ovlivňují výsledky těhotenství, snižují plodnost mužů, zvyšují respirační nemocnost dětí, ovlivňují psychický vývoj dětí a zvyšují výskyt kardiovaskulárních onemocnění, cukrovky a nádorových onemocnění.

Imisní limit pro benzo[a]pyren je zákonem o ochraně ovzduší (Příloha č. 1, tabulka 3.) stanoven na **1 ng/m<sup>3</sup>** průměrné koncentrace za jeden kalendářní rok. V případě území dotčeného vymezením SOKP došlo v minulosti opakovaně k překročení maximálních koncentrací benzo[a]pyrenu.

Navrhovatelé poukazují na rozptylovou studii zadanou Ministerstvem životního prostředí pro účely zpracování „*Místního akčního plánu ke snížení zátěže obyvatel MČ Praha 20 nadměrným hlukem a znečištěným ovzduším s využitím zkušenosti s aplikací MA21.*“ Na str. 43 a násl. této rozptylové studie jsou vymezeny oblasti s překročením imisních limitů v roce 2015. Na str. 44. je téměř celé území Horních Počernic vymezeno jako oblast s **překročením imisního limitu pro roční koncentraci benzo(a)pyrenu**. Z tohoto podkladu rovněž vyplývá, že značná část území Horních Počernic, včetně obytné zástavby, byla označena jako oblast s překročením limitem pro ročním průměrnou koncentraci oxidů dusíku.

Nejedná se přitom o výjimečný stav, naopak překračování imisního limitu pro benzo(a)pyren v této oblasti přetrvává, což lze dovést také z pětiletých průměrů pro roky 2011 - 2015 zveřejněných ČHMÚ. Zde je oblast Běchovic označena hodnotami 1,04 - 1,22, oblast Dolních Počernic 1,02 - 1,26 a oblast Horních Počernic 1,12 - 1,38.

V případě území dotčeného severní částí SOKP jsou hodnoty pětiletých průměrů pro roční koncentrace benzo(a)pyrenu ještě vyšší - na území městské části Praha - Suchdol se jedná o 1,36 - 1,64, na území Praha - Dolní Chabry přibližně 1,02 - 1,27. Navrhovatelé podotýkají, že pětileté průměry představují aritmetický průměr maximálních ročních koncentrací naměřených za stanovené roky, z tohoto důvodu tedy mohly být naměřené hodnoty benzo(a)pyrenu v jednotlivých letech reálně ještě vyšší:



## 2.2 Hluková zátěž

Z hlediska hlukové zátěže je nutno uvést, že dlouhodobý nadlimitní hluk má zásadní dopad na lidské zdraví, a to v důsledku přímého poškozování sluchových orgánů, prokázány jsou však i nezanedbatelné sekundární dopady např. na kardiovaskulární a imunitní systém a celkové duševní i tělesné zdraví v důsledku rušení, nedostatku spánku apod. Tzv. nespecifické (mimosluchové) účinky hluku ovlivňují celou řadu dalších aspektů lidského života, mj. emocionální rovnováhu, stres, pracovní aktivitu, resp. únavu, kvalitu odpočinku, jednání v sociálních vztazích, průběh nemocí, jejichž primární příčina s hlukovou zátěží nespočívá atd. Vlastníci nemovitostí v území nadlimitně zatíženém hlukem jsou navíc omezováni v plnohodnotném užívání svých nemovitostí, a to v důsledku nemožnosti větrat a užívat venkovní prostory svého obydlí.

V minulosti bylo Evropským soudem pro lidská práva (dále jen „ESLP“) opakovaně konstatováno, že vystavení dlouhodobému nadlimitnímu hluku může představovat porušení práva na respektování soukromého a rodinného života dle čl. 8 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (srov. rozsudky *López Ostra proti Španělsku*, stížnost č. 16798/90, nebo *Deés proti Maďarsku*, stížnost č. 2345/06). V druhém z uvedených rozsudků se ESLP zabýval právě hlukem z dopravy, přičemž uvedl, že z čl. 8 Úmluvy vyplývá právo jednotlivce na ochranu domova, které zahrnuje i právo na jeho poklidné užívání, v rámci rozumných mezí. Zásah do tohoto práva nepředstavují jen případy typu nezákonných domovních prohlídek apod., ale i obtěžování hlukem, znečištěním ovzduší, zápachem apod. Respektování článku 8 Úmluvy může vyžadovat, aby orgány státu přijaly opatření zajišťující ochranu před takovými zásahy. V předmětné věci bylo úlohou státu zajistit vyvážení zájmů mezi uživateli silnice a obyvateli přilehlých oblastí. Ačkoliv je zřejmé, že může jít o obtížný úkol, **jde o porušení čl. 8 Úmluvy, jestliže je jedinec vystaven nadlimitnímu hluku po dlouhé období**. Navrhovatelé poukazují na skutečnost, že ESLP v daném případě konstatoval porušení čl. 8 za situace, kdy byla stěžovatelka vystavena hluku z dopravy **69,0 dB a 67,1 dB v denní době**. Jedná se o hodnoty, které jsou v dotčeném území dosahovány již nyní, tedy bez zatížení další dopravou vyvolanou dokončením SOKP.

Navrhovatelé odkazují ve vztahu k současnému stavu hluku v území dotčeném SOKP na data obsažená ve Strategických hlukových mapách z roku 2012 zpracovaných Ministerstvem zdravotnictví dle vyhlášky č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování.<sup>4</sup> Dle těchto hlukových map se nemovitost navrhovatele 5) na adrese

<sup>4</sup> Dostupné na <http://hlukovemapy.mzcr.cz>, 20. 4. 2016 byly publikovány výsledky strategického hlukového mapování 2012, Mapová aplikace pro strategické hlukové mapy 2012 – viz <https://eregpublicsecure.ksrzis.cz/Registr/shm/>

Nad Rybníkem 155, Dolní Počernice, nachází již v současnosti (tedy při nepropojení úseku 510 s úseky 511 a 520) v pásmu hluku **65 - 70 dB v denní době a 60-65 dB v noční době**. Nemovitosti navrhovatele 4) na adrese K železnici 330, Běchovice, se podle hlukových map nachází v pásmu hluku 60 - 65 dB v denní době. Stejně hodnoty hluku jsou dle hlukových map i v místě nemovitosti navrhovatele 3) na adrese K osmidomkům 1024/1, Suchdol. Navrhovatelé si jsou vědomi toho, že uvedené hlukové mapy pracují s odlišnými hlukovými ukazateli (den-večer-noc, den, večer a noc) a mezními hodnotami, než nařízení vlády č. 272/2011 Sb. I přesto se však jedná o data, která mají ve vztahu k stávající hlukové zátěži vypovídající hodnotu a jsou relevantním zdrojem informací o hluku v území.

Problémy s nadlimitním hlukem zátěží byly v minulosti prokazatelně zjištěny v souvislosti s územními řízeními na úseky „*Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), stavba 519 Suchdol - Březiněves,*“ „*Silniční okruh kolem Prahy - stavba 518 Ruzyně - Suchdol*“ a „*Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice - dálnice D1.*“ Ve všech třech případech došlo ke zrušení územních rozhodnutí rovněž z důvodu toho, že investor dostatečně neprokázal, že budou dodrženy hygienické limity hluku stanovené na ochranu zdraví.

V této souvislosti lze poukázat například na stanovisko Ministerstva zdravotnictví ze dne 15. 9.2010, č. j. 29184/2009/OVZ, vydané k úseku SOKP 518 Ruzyně - Suchdol, jímž ministerstvo změnilo předchozí stanoviska hygienických stanic na nesouhlasná z důvodu toho, že na území městské části Praha - Suchdol byly dle předložené hlukové studie překračovány hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, a to i po provedení navržených protihlukových opatřeních (včetně výstavby protihlukové zdi o výšce min. 4,5 m). Ze stejného důvodu změnilo Ministerstvo zdravotnictví předchozí závazná stanoviska na nesouhlasná v případě úseku SOKP 511 Běchovice - dálnice D1. I v důsledku této skutečnosti došlo ke zrušení vydaného územního rozhodnutí rozhodnutím Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 27. 1. 2010, č. j. 23091/2009-83/1761.

## 2.3 Dílčí závěr

Z výše uvedených skutečností mají navrhovatelé za nesporné, že v dotčeném území, v kterém Aktualizace vymezuje koridor SOKP, jsou již nyní překročeny limitní hodnoty stanovené na ochranu lidského zdraví, resp. že míra zatížení předmětného území se těmito maximálními hodnotám blíží.

### **Navržené důkazy:**

5. *Grafická ročenka ČHMÚ 2015, dostupné z:*

[http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/15groc/gr15cz/Obsah\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/15groc/gr15cz/Obsah_CZ.html)

6. *Program zlepšování kvality ovzduší pro Aglomeraci Praha - CZ01 , příloha č. 1 (přílohou)*

7. *Rozptylová studie „Místního akčního plánu ke snížení zátěže obyvatel MČ Praha 20 nadměrným hlukem a znečištěným ovzduším s využitím zkušenosti s aplikací MA21“ (přílohou)*

8. *Data o hlukové zátěži dostupná z aplikace <https://eregpublicsecure.ksrzis.cz/Registr/shm> - výřezy z hlukových map jsou přílohou podání*

9. *Stanovisko Ministerstva zdravotnictví ze dne 15. 9.2010, č. j. 29184/2009/OVZ (přílohou)*

10. *Rozhodnutí Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 27. 1. 2010, č. j. 23091/2009-83/1761(přílohou)*

11. *Výkres pětiletých průměrů ročních koncentrací benzo(a)pyrenu za roky 2011 - 2015 (přílohou)*

## IV. Důvody návrhu

### **1. Rozpor Aktualizace s cíli a úkoly územního plánování, zejména s požadavkem na vytváření předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území**

Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich

využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití.

Podle § 36 odst. 3 stavebního zákona ZÚR v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR (dále také „PÚR“), určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí.

V usnesení ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009 – 59, NSS uvedl, že závaznost v PÚR obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání ZÚR, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území **„neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant. Takový postup by byl v rozporu se zvláštními právními předpisy jako je zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, nebo zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, případně zmíněná SEA směrnice komunitárního práva.“**

Na základě toho NSS odmítl možnost přezkumu PÚR podle § 101a a násl. s. ř. s. jako opatření obecné povahy. S tímto názorem se ztotožnil i Ústavní soud ve svých usneseních ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/10 a ze dne 24. 2. 2015, sp. zn. Pl. ÚS 22/14. V naposledy uvedeném rozhodnutí Ústavní soud mimo jiné uvedl, že **„Úkoly vyplývající z napadené části PÚR ČR 2008 nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice. Teprve vyhodnocení těchto dopadů ukáže, zda je záměr obsažený v Politice proveditelný.“**

PÚR vymezuje v bodě (99) SOKP takto: *„Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh) propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy. Důvody vymezení: Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti. Součást TEN-T. Úkoly pro územní plánování: Vymezit koridor v ZÚR. Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj.“*

Ačkoli odpůrce v průběhu procesu pořizování Aktualizace, jakož i ve výsledném opatření obecné povahy, odkazoval na bod (99) PÚR, který s dostavbou SOKP počítá, na základě výše uvedeného je nutné dospět k závěru, že úkolem odpůrce nebylo uvedený záměr automaticky převzít. Naopak z PÚR pro pořizovatele ZÚR vyplývá toliko **povinnost záměry obsažené v PÚR prověřit, vyhodnotit jejich dopady, proveditelnost, zvážit možné varianty a posoudit splnění požadavku přiměřenosti zvoleného řešení zejména ve vztahu k ochraně životního prostředí a k právům dotčených osob.**

Navrhovatelé poukazují na skutečnost, že v průběhu pořizování Aktualizace odpůrce opakovaně uváděl, že SOKP musí vymezit ve výsledné variantě právě z důvodu toho, že je v této podobě koridor SOKP vymezen v grafické části PÚR a že ho proto musí převzít. V této souvislosti lze poukázat například na vypořádání připomínek vznesených k návrhu zprávy o uplatňování ZÚR HMP, kdy odpůrce v reakci na připomínky městských částí Praha - Dolní Chabry a Praha - Běchovice uvedl: *„ZUR hl. m. Prahy plní požadavek PUR na vymezení silničního okruhu kolem Prahy a na převedení tranzitní dopravy mimo intenzivně zastavěné části města. Koridor vymezený v ZUR upřesňuje koridor vymezený v PUR, který navazuje na potvrzené realizované úseky, což je zřejmé z grafické části PUR, viz schéma č. 5 – Doprava silniční.“* (str. 22 a 25 zprávy o uplatňování). Jak ale bylo rozvedeno výše, s ohledem na charakter a obecnost PÚR nemohl odpůrce koridor SOKP bez dalšího převzít, ale musel toliko prověřit jeho proveditelnost a vhodnost.

Současně platí, že pokud se v průběhu projednávání návrhu ZÚR a posuzování jejich vlivů na udržitelný rozvoj území ukáže některý ze záměrů obsažených v PÚR jako neproveditelný, resp. pokud se ukáže jako neproveditelná původně navržená varianta, je na pořizovateli, aby s dotčenými orgány dojednal vypuštění tohoto záměru z návrhu ZÚR nebo aby zvolil variantu jinou, která bude z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území proveditelná. V případě SOKP se nabízí jako alternativní řešení tzv. Regionální varianta SOKP, na

kteřou navrhovatelé i dotčená veřejnost v procesu pořizování opakovaně poukazovali a žádali její důkladné prověření. Nezbytnou podmínkou **prověření** ve smyslu výše citované judikatury je rovněž provedení komplexního vyhodnocení vlivů koncepce obsažené v ZÚR na životní prostředí, veřejné zdraví a udržitelný rozvoj území, včetně vlivů kumulativních a synergických, k čemuž v případě Aktualizace nedošlo, jak navrhovatelé podrobněji rozvedou v dalších částech návrhu.

Jak bylo uvedeno výše, ZÚR mají v nadmístních souvislostech zpřesňovat a rozvíjet cíle a úkoly územního plánování, upravené v § 18 a 19 stavebního zákona. Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování **vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území**, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Podle § 18 odst. 2 stavebního zákona má územní plánování zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením jeho účelného využití a prostorového uspořádání s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Podle § 18 odst. 4 stavebního zákona dále územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti a s ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků.

Podle § 19 odst. 1 stavebního zákona patří mezi úkoly územního plánování mimo jiné stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, prověřovat a **posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy a rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání**, vytvářet v území podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a to přírodě blízkým způsobem, stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury a pro kvalitní bydlení, prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území a vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území.

Tato základní ustanovení, vymezující obsah a účel zásad územního rozvoje, jakož i základní cíle a úkoly územního plánování, interpretoval v řadě svých rozhodnutí Nejvyšší správní soud.

V rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 521, NSS uvedl, že „*Při výběru výsledné varianty záměru podle § 37 odst. 4 stavebního zákona z roku 2006 je krajský úřad povinen **respektovat základní cíle a úkoly územního plánování (§ 18 a § 19 citovaného zákona)**, tj. směřovat k udržitelnému rozvoji území spočívajícím ve vyváženém vztahu tří základních pilířů: příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území.*“

V rozsudku ze dne 18. 9. 2008, č. j. 9 Ao 1/2008 – 34, NSS konstatoval, že aby bylo možné následně posoudit, zda se rozhodnutí o vydání opatření obecné povahy, týkající se územně plánovací dokumentace „*nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice **pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality.** Jími zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna, přičemž pouhá citace zákonných ustanovení vztahujících se na řešenou problematiku jistě nepostačí, neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území.*“

Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že Aktualizace neplní základní cíl územního plánování vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území ani další ze základních cílů, stanovených v § 18 odst. 1 stavebního zákona, spočívající ve vytváření předpokladů pro výstavbu, a to z následujících důvodů.

V rozsudku NSS ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 254, se v bodě [43] uvádí, že „*limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku.*“ V bodě [118] rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-521 NSS konstatoval, že „*V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné... Závěr městského soudu lze stručně shrnout tak, že **do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území. S tímto závěrem... se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje.** ... Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí...).*“

Navrhovatelé si jsou vědomi toho, že i v nadlimitně zatížených oblastech mohou být vymezovány koridory pro záměry nových komunikací (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 7/2011 – 521, bod 103). V bodě 104. citovaného rozsudku však Nejvyšší správní soud dále uvedl, že „*Právě řečené ovšem neznamená, že by zásady územního rozvoje měly kompletně abstrahovat od překračování imisních limitů znečištění ovzduší či nejvyšších přípustných hodnot hluku na území.*“ V takovém případě totiž musí být **věrohodně prokázáno**, že realizace tohoto záměru, spolu s dalšími opatřeními podle příslušné územně plánovací dokumentace, povede **k nápravě existujícího protiprávního stavu a současně nevyvolá druhotné negativní jevy**, jež by byly následně velmi obtížně řešitelné nebo dokonce neřešitelné. Je tedy nepřípustné vymezovat v nadlimitně zatížených oblastech plochy a koridory pro záměry, které zcela zjevně s ohledem na aktuální stav zatížení území „nemají šanci“ být realizovány (srov. k tomu bod 112 naposledy citovaného rozsudku ve věci 1 Ao 7/2011).

Dle přesvědčení navrhovatelů z těchto závěrů, v kontextu výše citovaných ustanovení stavebního zákona, jakož i § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, podle něž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, především vyplývá, že „**nadlimitně**“ **zatížené území musí být prioritním cílem územně plánovacích opatření, a to jednak takových, které přímo ve v těchto nadlimitně zatížených územích mohou přispět ke snížení existující zátěže, a dále takových, která ke snížení nadlimitní zátěže působí nepřímo** (například vymezení koridoru dopravní stavby, která má potenciál odvést z takového území část dopravní zátěže – samozřejmě s podmínkou, že nedojde k nadlimitnímu zatížení jiného území). Základním kritériem však vždy zůstává, že ať jsou územně plánovací opatření provedena kdekoliv, musí být výsledný stav po realizaci řešení obsaženého v ZÚR prokazatelně souladný se zákonnými limity.

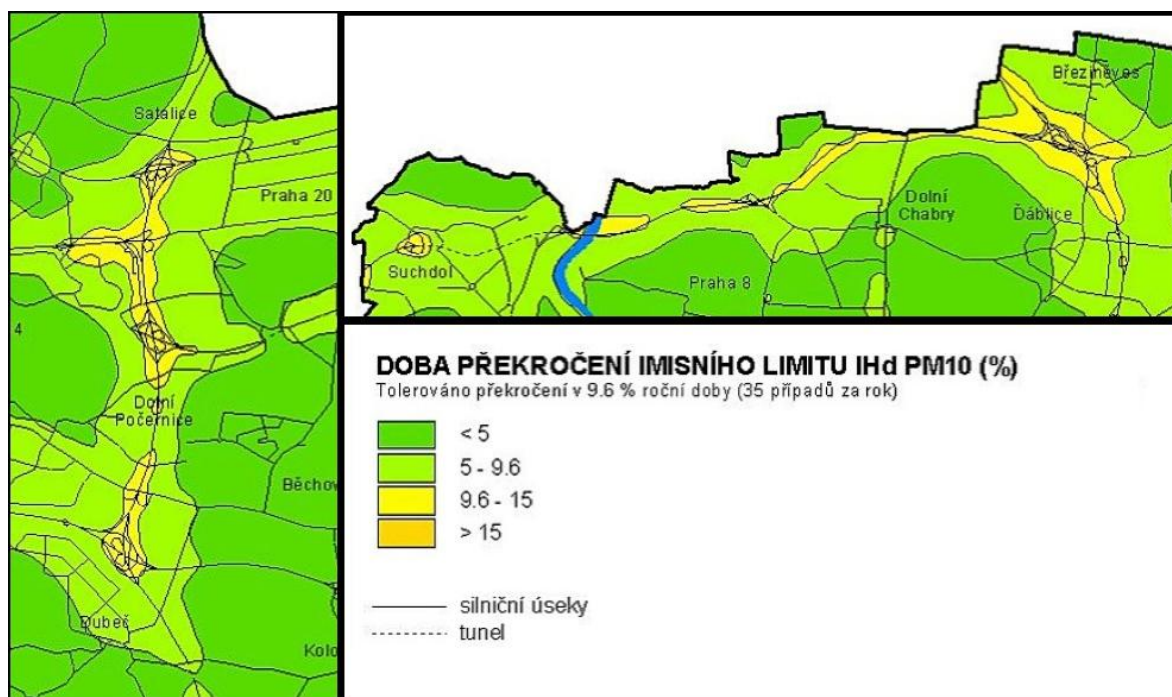
### **1.1 Absence prokázání realizovatelnosti záměru SOKP**

Navrhovatelé mají za to, že v případě Aktualizace nebylo prokázáno, že bude záměr SOKP z hlediska zákonem stanovených limitů znečištění ovzduší a hluku realizovatelný. K tomuto závěru vedou informace obsažené přímo v přílohách napadené Aktualizace, konkrétně posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále také „**VVURÚ**“). Posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně všech jeho příloh, je sice rozsáhlé, současně však často dochází k opakování jednotlivých částí. Podstatná část vyhodnocení vlivů SOKP na jednotlivé složky životního prostředí je uvedena v **Příloze č. 5** Vyhodnocení navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy.

Zde jsou všechny úseky SOKP shodně hodnoceny ve vztahu k znečištění ovzduší a zdraví obyvatel hodnotou „-“, tedy jako významné negativní ovlivnění. Ve slovním komentáři se však ve všech případech objevuje

shodná formulace „Vzhledem k charakteru daného koridoru je očekáváno u většiny složek životního prostředí v rámci podrobnosti ZÚR **nevýznamné** či **minimální** ovlivnění.“ Dále se zde uvádí, že „Uřčité negativní vlivy navrhovaného koridoru je možné očekávat v oblasti znečištění ovzduší, fyzikálních faktorů životního prostředí, především hluku a s tím související zdraví obyvatel. Daný koridor bude generovat novou tranzitní zátěž v území, a tím je možné očekávat zvýšené zatížení okolního území hlukem a znečištěním ovzduší. Navržený koridor v území je na základě předloženého VVURÚ/SEA **možný**, avšak pouze za podmínky respektování navržených opatření na ochranu území před hlukem a znečištěním ovzduší. Daná opatření jsou uvedena v kap. A. 8 VVURÚ.“

Navrhovatelé považují uvedené hodnocení za vnitřně rozporné, neboť vlivu jsou na jednu stranu hodnoceny jako významně negativní, na druhou stranu je zpracovatel bagatelizuje jako nevýznamné či minimální. S ohledem na to, že navržené úseky SOKP, které mají tvořit páteřní dopravní infrastrukturu hl. m. Prahy a předpokládají přivedení dopravy do dotčeného území o intenzitě cca 100.000 aut denně, je závěr o minimálním vlivu nepřezkoumatelný a absurdní. Navrhovatelé však především považují za nezákonný závěr hodnotitele, že je vymezení SOKP v Aktualizaci **možné**. Výsledný stav ovzduší po realizaci všech záměrů naplánovaných v rámci ZÚR HMP má zachycovat výkresová část rozptylové studie, která tvoří **Přílohu č. 2** VVURÚ. Výkres 27 má přitom zachytávat dobu překročení 24hodinového imisního limitu pro částice PM10:



Všechny části vyznačené na výše uvedeném výřezu žlutou barvou přitom představují **nezákonný stav**, neboť se jedná o území, v kterém budou v případě realizace SOKP překračovány zákonem stanovené limity pro 24hodinovou koncentraci PM10. Imisní limit je totiž dán hodnotou  $50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  a počtem překročení maximálně 35-krát za rok. Zpracovatel počet překročení 35 vyjádřil procentní hodnotou 9,6% (35 dnů ze 365 dnů tvoří 9,6 %), takže veškeré území, které se dle rozptylové studie nachází nad hodnotou 9,6 představuje nezákonný stav nadlimitního zatížení území, které v budoucnu nastane v přímém důsledku SOKP. O tom svědčí rovněž skutečnost uvedená na str. 133 Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, kde se z hlediska roční koncentrace PM10 uvádí, že v severní části SOKP dojde nárůstu o  $10 - 20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  ve východní části o  $10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Nemovitosti navrhovatelů 2) a 3) se přitom nachází v „žluté“ oblasti na obou



koncích zamýšleného tunel v Suchdolu, tedy v oblasti, která se dle rozptylové studie nachází v nadlimitně zatíženém území.

Odpůrce tedy uvedeným posouzením přímo připustil, že **záměrem SOKP dle Aktualizace vznikne, případně se zhorší, nezákonný stav v důsledku překročení imisních limitů**. Takový postup je dle navrhovatelů zcela v rozporu s požadavkem na vytváření předpokladů pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, neboť jednotlivé úseky SOKP nebudou moci být v budoucnu realizovány.

Co se týče **hluku**, zde navrhovatelé odkazují na výkresovou část Akustické studie (Příloha č. 1 Akustické studie), která obsahuje rovněž Mapu č. 3 zachytávající modelový stav hlukové zátěže v denní době po realizaci SOKP v navrhované variantě. Mapa č. 7 pak má zachycovat průnik nadlimitně zasažených ploch s obytnou zástavbou. Z této mapy vyplývá, že k zasažení obytné zástavby nadlimitním hlukem bude docházet jak na území městské části Praha - Suchdol, tak na území navrhovatele č. 7, městské části Praha - Dolní Chabry. V místě nemovitosti Navrhovatele 4) má hluk v denní době v případě realizace SOKP přesahovat 75 dB (!). Navrhovatelé dále poukazují na data obsažená v části IV. 2 tohoto návrhu, z nichž vyplývá, že značná část území, do kterého má být přivedena doprava prostřednictvím SOKP, je již v současnosti nadlimitně zatížená hlukem, což bylo v minulosti důvodem pro zrušení územních rozhodnutí na jednotlivé úseky SOKP. Již v minulosti tedy bylo konstatováno, že úseky SOKP nejsou realizovatelné z důvodu rozporu se závaznými limity na ochranu lidského zdraví před hlukem.

Navrhovatel opětovně odkazuje na výše citovanou judikaturu, dle které představuje **míra zatížení území nepřekročitelnou hranici pro jeho využití** a ÚR musí koncepčně prověřit, zda plánované záměry mají šanci být z pohledu zatížení území v budoucnu realizovány, k čemuž v daném případě evidentně nedošlo. V této souvislosti lze odkázat i na závěry Městského soudu v Praze vyslovené nedávno v rozsudku ze dne 30. 3. 2017, č. j. 11 A 27/2015 - 228: *„Tyto limity jsou stanoveny právními předpisy proto, aby byly dodržovány. Nejsou tedy jen nějakým doporučením, nebo dokonce jen nijak nesankcionovaným přáním zákonodárce. Jak vyplývá z judikatury správních soudů, veřejnoprávní úprava ochrany před hlukem je na rozdíl od úpravy soukromoprávní vysoce formalizovaná, spojená s exaktními limity... Není proto možné, aby správní úřady přistupovaly k závazným a přesně stanoveným veřejnoprávním limitům dle svého uvážení, ne-li dokonce svévolně... Limity nejsou stanoveny pro zajímavost, musejí být dodržovány.“*

Odpůrce následně v rámci dokumentu *Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území* hodnotí vlivy Aktualizace na jednotlivé složky životního prostředí. Ve vztahu k ovzduší se toto posouzení nachází na str. 130 - 142 vyhodnocení. Vyhodnocení znečištění ovzduší ve vztahu k jednotlivým znečišťujícími látkám je pak provedeno v rámci tabulek č. 22 - 35, v nichž zpracovatel srovnává výměru území a počet obyvatel, kteří jsou zasaženi nadlimitním znečištěním ovzduší v současnosti, a počet obyvatel, který bude nadlimitně zatížen v případě realizace varianty 1, tj. SOKP. Zpracovatel dochází k závěru, že podíl obyvatel či výměra území zasažena nadlimitním znečištěním bude nižší v případě varianty 1 SOKP, proto je tato varianta vhodnější a zpracovatel doporučuje její realizaci.

Takový přístup je však podle navrhovatelů zcela nesprávný. Listina základních práv a svobod totiž ve svém čl. 35 odst. 1 přiznává **každému** právo na příznivé životní prostředí. Pojem „příznivé životní prostředí“ je definován jako prostředí zatěžované lidskou činností pouze podlimitně, tj. v míře, jíž připouštějí právní předpisy - v daném případě se jedná o již zmiňované limity stanovené zákonem o ochraně ovzduší a zákonem o ochraně veřejného zdraví.

**Žádnému jednotlivci proto nelze odepírat právo na ochranu práva na příznivé životní prostředí**, tedy na jeho nezatěžování nad míru přípustného zatížení, tedy nad hodnoty zákonných limitů. Proto rovněž **nelze argumentovat tím, že určité řešení na úrovni územně plánovací dokumentace může přinést zlepšení stavu životního prostředí větší skupině lidí, pokud by zároveň bylo důsledkem**

**tohoto řešení zhoršení nebo zachování „nadlimitního“ zatížení území, byť i ve vztahu k menšímu počtu osob.**

Navrhovatelé si jsou vědomi toho, že odpůrce konstantně deklaruje, že chce dostavět SOKP z důvodu toho, aby se zmenšilo zatížení v centrální části města. V textové části odůvodnění Aktualizace se na str. 64 odkazuje na přetížení urbanizovaného území městských částí Prahy 6, Prahy 7, Prahy 8 v důsledku absence severozápadního úseku SOKP a zatížení obytné zástavby na území městské části Prahy 4 (v oblasti Spořilova), na území městské části Prahy 11 (v oblasti Jižního Města), na území Prahy 10 (u Zahradního Města) v důsledku absence úseku SOKP mezi Běchovicemi a D1.

Jestliže je v těchto částech území hlavního města Prahy nezákonný stav spočívající v překračování imisních limitů, je jistě povinností odpůrce tento stav řešit. Takové řešení nicméně nemůže zároveň vést ke vzniku stejného nezákonného stavu v jiné části území, či jeho zachování „nadlimitního“ zatížení území, byť i ve vztahu k menšímu počtu osob. Takový princip by popíral hodnocení vlivů na životní prostředí i zákaz zatěžování území nad míru únosného zatížení vyplývající z § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí. Navíc povinností odpůrce bylo také řešit stávající nadlimitní zatížení na území městské části Praha - Suchdol a podél koridoru stávajících kapacitních komunikací (SOKP 5110) v Dolních Počernicích a Horních Počernicích.

Navrhovatelé proto shrnují, že napadené opatření obecné povahy je nezákonné, jelikož vymezuje SOKP, aniž by bylo prokázáno, že bude tento záměr realizovatelný s ohledem na zákonem stanovené limity hluku a znečištění ovzduší. Z tohoto důvodu je napadené opatření obecné povahy nezákonné i pro rozpor s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť odpůrce nesplnil svou povinnosti prověřit reálnost a proveditelnost záměru SOKP, obsaženého v PÚR. Navrhovatelé současně uvádějí, že v důsledku této nezákonnosti byli přímo zkráceni na svých právech, jelikož na jejich nemovitostech resp. v jejich těsné blízkosti, resp. v případě navrhovatele 7) na jeho území navrhovatele 8) na území jeho místní působnosti, došlo k vymezení koridoru, u něhož nebylo prokázáno, že by mohl v budoucnu splňovat limity stanovené na ochranu zdraví. Tím došlo k zásahu do práv navrhovatelů na ochranu zdraví, na příznivé životní prostředí a vlastnických práv navrhovatelů 1) – 6). Jak bylo rozvedeno výše, právo na příznivé životní prostředí jsou oprávněny namítat i právnické osoby, zejména environmentální spolky, kterým je navrhovatel 8), a rovněž městská část, kterou je navrhovatel 7), který má povinnost pečovat o všestranný rozvoj svého území, včetně ochrany životního prostředí na něm. U těch navrhovatelů, u nichž hrozí v důsledku koridoru SOKP k vyvlastnění, navíc dojde k dlouhodobému a neodůvodněnému zablokování jejich pozemků.

## **1.2 Absence účinných kompenzačních opatření**

Navrhovatelé již v předchozích částech tohoto návrhu prokázali, že zákonem stanovené maximální limity znečištění ovzduší a hluku, jejichž účelem je ochrana lidského zdraví, jsou v území, do něhož Aktualizace vymezuje SOKP, překročeny, nebo se blíží maximální hodnotě a k jejich překročení by došlo v případě realizace SOKP s plánovanou intenzitou dopravy 100.000 vozidel/24hod. V takovém případě platí, že odpůrce byl povinen v rámci Aktualizace věrohodně prokázat, že realizace záměru SOKP, spolu s dalšími opatřeními podle příslušné územně plánovací dokumentace, povede k nápravě existujícího protiprávního stavu a současně nevyvolá nový nezákonný stav.

Navrhovatelé mají za nepochybné, že Aktualizace žádná taková opatření neobsahuje, neboť navržená kompenzační opatření jsou vágní, obecná a zcela nepřezkoumatelná co se týče jejich odhadované účinnosti. **Není tedy nijak prokázáno, že jejich realizace povede k dodržení imisních a hlukových limitů ať již v centrální části území, tak především v území, kde má být nově přivedena doprava prostřednictvím SOKP.**

Stejný okruh navržených kompenzačních opatření se opakuje v několika částech vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a jeho příloh. Zřejmě nejkomplexněji jsou kompenzační opatření upravena v **Příloze č. 6** VVURÚ nazvané Návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory ZÚR hl. m. Prahy.

V této příloze se ve vztahu ke všem úsekům SOKP uvádí shodný text: „10.) *Ochrana ovzduší: V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace.*“

Jako opatření k omezování prašnosti jsou navrženy:

- omezování prašnosti z dopravy,
- výsadba izolační zeleně s protiprašnou funkcí,
- omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí,
- maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů
- u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací
- regulace provozu na vybraných komunikacích (regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel apod.)
- zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací

Jako protihluková opatření pro silniční dopravu jsou stanovena:

- snížení a regulace intenzity dopravy
- tiché povrchy
- omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti
- snižování emisních parametrů vozidel
- pasivní protihluková opatření
- obecná urbanistická opatření - nově umístěvané chráněné stavby nesmí být umístěvány do nadlimitně zasažených území.

Navrhovatelé k tomu uvádějí, že navržená opatření **nejsou způsobilá snížit imise z dopravy a hluk natolik, aby byly dodrženy imisní limity v těch částech území, kam má být nově SOKP dle Aktualizace umístěn**. Muselo by se totiž jednat o taková opatření, která sníží přírůstek hluku a znečištění ovzduší z dopravy na SOKP (odhadovaná intenzita 100.000 vozidel/24 hod.) **na nulu, nebo dokonce tak, aby došlo ke zlepšení stávající situace tam, kde již k překračování imisních a hlukových limitů dochází**. Aktualizace ani žádná z jejích příloh faktický dopad navržených opatření nezkoumá ani nijak blíže nezodpovídá. Jedná se tak v podstatě o obecný katalog opatření, jakým lze snižovat hluk či imise z dopravy, avšak bez konkrétního vyhodnocení jejich účinností.

### **1. 2. 1 Znečištění ovzduší**

Co se týče **ovzduší**, Aktualizace odkazuje na Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha. Tento integrovaný program byl nahrazen PZKO, vydaným v roce 2016, který již (na rozdíl od předchozího integrovaného programu) splňuje procesní a formální náležitosti předepsané § 9 zákona o ochraně ovzduší. PZKO obsahuje typově obdobná opatření jako Aktualizace, jejíž realizací má dojít ke snížení znečištění ovzduší na úroveň zákonných limitů.

V této souvislosti je nutné zdůraznit, že jak integrovaný krajský program, tak PZKO, obsahují katalog opatření, směřujících se snížení znečištění ovzduší z dopravy na **celém území hl. města Prahy**. Některá opatření se však vztahují **pouze k centrální části** aglomerace, naproti tomu je nelze vůbec aplikovat

v případě oblastí, v nichž má být nově vymezen SOKP. Jako příklad lze uvést opatření spočívající v regulaci intenzity dopravy (zákazy vjezdu, nízkoe emisní zóny apod.). Z tohoto důvodu se tedy typově mohou k území, v němž je SOKP vymežován, vztahovat převážně pouze taková opatření, která neregulují samotný objem dopravy, ale snaží se snížit její dopad, tj. opatření typu výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí nebo čištění vozovek.

PZKO, na rozdíl od Aktualizace, obsahuje hrubý odhad účinnosti navržených opatření ke snižování imisí. Ve vztahu k opatření zmiňovanému v Aktualizaci, týkajícímu se výsadby izolační zeleně (v PZKO se jedná o opatření označené AB17 Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně) však konstatuje, že se jedná pouze o opatření **s velice slabým vlivem** [srov. str. 92 *Vyhodnocení vlivů koncepce dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí: „AB17 Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně: Přínosné doplňkové opatření s lokálním slabě pozitivním vlivem na kvalitu ovzduší (není směřováno na hlavní problém v intravilánech (vysoké intenzity osobní dopravy)“*]. Navíc je ve vztahu k opatření týkajícího se výsadby zeleně potřeba uvést, že by mělo pozitivní vliv jenom ve vegetačním období, kdy je imisní situace obecně lepší, než v zimním období.

Jako opatření s možným významným pozitivním vlivem na kvalitu ovzduší PZKO naopak hodnotí opatření AB1 Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu (včetně SOKP), AB8 Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu a AB7 Nízkoe emisní zóna. Jak bylo uvedeno výše, poslední dvě opatření se z podstaty věci nemohou vztahovat k území dotčenému SOKP, neboť odpůrce evidentně nehodlá dostavět SOKP s deklarovaným úmyslem odvést dopravu z centra města, aby na něm následně umístil zákazy vjezdu či omezení pro nákladní vozidla nebo nízkoe emisní zónu.

PZKO (v rámci opatření AB1) jednoznačně vnímá dostavbu SOKP jako **stěžejní opatření ke snižování imisí na území aglomerace Praha jako celku**. K naplnění tohoto cíle však nemůže dojít, jestliže územně plánovací dokumentace (včetně Aktualizace) vymezuje SOKP **do oblastí, kde již v současné době dochází k překračování imisních limitů, nebo se znečištění limitům těsně blíží**.

Na tuto skutečnost poukázvalo Ministerstvo životního prostředí ve vyhodnocení SEA, zpracovaném k PZKO (str. 89): *„Pražský okruh účinně odvede část dopravy z centra (především tranzitní), ale v aktuálně navržené trase [pozn. dle Aktualizace] přesto v některých úsecích zatíží obytnou zástavbu na periferiích (z hlediska ovzduší není veden dostatečně daleko od obydlených oblastí). To v kombinaci se zvýšením návrhových dopravních intenzit na okruhu oproti stávající dopravní síti nepřinese z regionálního pohledu snížení emisí a nepovede k plnému využití potenciálu, který má toto opatření pro zlepšení kvality ovzduší v obydlených oblastech. Opatření představuje pouze částečnou kompenzaci nepřijatelně vysokých vlivů dopravy, nikoliv řešení příčiny, kterou je vysoká intenzita silniční dopravy.“*

Navrhovatelé dále podotýkají, že veřejnost (zejména městské části Suchdol a Lysolaje) v připomínkách k návrhu PZKO upozorňovala na výše uvedenou skutečnost, tedy že pokud bude SOKP umístěn do hustě osídlených oblastí s překročenými limity, resp. znečištěním blížícím se limitům, tak se požadované snížení emisí z dopravy nepovede dosáhnout. Ministerstvo životního prostředí jako zpracovatel PZKO nicméně v rámci vypořádání těchto připomínek uvedl, že: *„Konkrétní specifikace vedení trasy chybějících částí Pražského okruhu není možné v PZKO stanovit a není ani jeho předmětem, protože bude toto závislé na řadě faktorů, které není Program schopen ovlivnit (financování, politická situace, územně plánovací dokumentace, závěry procesu EIA apod.).“*

Ačkoli se tedy v PZKO uvádí, že SOKP v navržené variantě nepřinese z regionálního pohledu snížení emisí, MŽP jako zpracovatel PZKO rezignovalo vyslovením závazného požadavku na upřesnění vedení SOKP i s odkazem na územně plánovací dokumentaci. Odpůrce však v rámci Aktualizace právě v této nevhodné trase SOKP vymežil, a to i s odkazem na kompenzační opatření, která však dle PZKO mají pouze minimální

potenciál zabránit překračování imisních limitů. Z pohledu navrhovatelů se tedy jedná o jakousi „argumentaci kruhem“, kdy jejich právu na příznivé životní prostředí není poskytována ochrana v rámci ani jednoho z uvedených nástrojů.

### **1. 2. 2 Hluk**

Co se týče **hluku**, v Aktualizaci se jako opatření k nápravě nadlimitního hluku z dopravy uvádějí především opatření spočívající ve snížení a regulaci intenzity dopravy (včetně omezení a kontroly nejvyšší dovolené rychlosti) a dále pak pasivní protihluková opatření, jakými jsou tiché povrchy, protihlukové zdi nebo zákaz umístování stavby pro bydlení apod. do nadlimitně zasažených území.

Navrhovatelé především upozorňují na skutečnost, že řada z navržených protihlukových opatření již byla zohledněna v rámci dokumentace pro územní řízení (například protihlukové zdi, tichý povrch, omezení rychlosti) v minulých letech, přičemž bylo prokázáno, že ani jejich realizace neumožňuje dosáhnout stanovených hygienických limitů. Jak bylo uvedeno výše, Ministerstvo zdravotnictví svým stanoviskem ze dne 15. 9.2010, č. j. 29184/2009/OVZ, změnilo předchozí souhlasná stanoviska krajských hygienických stanic vydaná k úseku SOKP 518 Ruzyně - Suchdol, na nesouhlasná, neboť na území městské části Praha - Suchdol byly překračovány hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, a to i po provedení navržených protihlukových opatření, včetně výstavby protihlukové zdi o výšce min. 4,5 m. Ze stejného důvodu změnilo Ministerstvo zdravotnictví předchozí závazná stanoviska na nesouhlasná v případě úseku SOKP 511 Běchovice - dálnice D1, i v důsledku čeho došlo ke zrušení vydaného územního rozhodnutí rozhodnutím Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 27. 1. 2010, č. j. 23091/2009-83/1761.

Co se týče tzv. tichého povrchu, navrhovatelé konstatují, že se jedná o opatření, jehož účinnost se časem významně snižuje - po roce používání klesne účinnost tichého povrchu na 50% a další rok již nedosahuje účinnost útlumu 10%.

Ve vztahu k dalším opatřením navrženým ve vztahu k SOKP, spočívajícím v regulaci intenzity dopravy a omezení rychlosti navrhovatelé opětovně uvádějí, že je považují za zcela rozporná s odpůrcem deklarovaným úmyslem odvést co nejvíce tranzitní dopravy z centrální části města. Odpůrce totiž navrhovateli preferovanou Regionální variantu opakovaně odmítal z důvodu toho, že by nebyla dostatečně „atraktivní“, aby vedla k odvedení dopravy z centra. Přitom významné omezení rychlosti (např. na 50 km/h) či zákazy vjezdu na SOKP rovněž povedou ke snižování atraktivity, kterému se odpůrce v procesu pořizování Aktualizace tolik bránil.

### **1.3 Dílčí závěr**

Navrhovatelé mají za to, že SOKP v podobě vymezené v Aktualizaci není prokazatelně realizovatelný s ohledem na zákonné limity, stanovené na ochranu lidského zdraví před hlukem a znečištěním ovzduší, a to z důvodu vymezení SOKP v již nyní „nadlimitně“ zatížených oblastech, za současné absence prokazatelně účinných kompenzačních opatření. V důsledku toho je Aktualizace v části vymezující SOKP v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, zejména s požadavky na vytváření předpokladů pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Proto je Aktualizace v napadené části nezákonná i pro rozpor s § 36 odst. 3 stavebního zákona, neboť odpůrce nesplnil svou povinnost prověřit reálnost a proveditelnost záměru SOKP vyjádřeného v PÚR.

#### **Navržené důkazy (přílohou):**

- 12. Program zlepšování kvality ovzduší Aglomerace CZ01 – Praha - Vyhodnocení vlivů koncepce dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, říjen 2015 (přílohou)*
- 9. Stanovisko Ministerstva zdravotnictví ze dne 15. 9.2010, č. j. 29184/2009/OVZ (přílohou)*
- 10. Rozhodnutí Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 27. 1. 2010, č. j. 23091/2009-83/1761 (přílohou)*  
*- správním spisem odpůrce (zejména Přílohy č. 1, č. 2, č. 5 a č. 6 VVURÚ)*

## 2. Vady vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Podle § 19 odst. 1 stavebního zákona je úkolem územního plánování také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území, přičemž pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Součástí tohoto vyhodnocení je **vyhodnocení vlivů na životní prostředí** (dále také „SEA“), včetně posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast. V případě ZÚR nebo jejich aktualizací je vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jejich povinnou náležitostí.

Podle § 1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, je účelem posuzování vlivů na životní prostředí získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Rámcový obsah vyhodnocení SEA je pak upraven v Příloze ke stavebnímu zákonu.

Navrhovatelé níže uvádějí, proč mají za to, že vyhodnocení SEA bylo v případě Aktualizace provedeno nezákonně, neboť odpůrce řádně nezjistil skutkový stav a vycházel z nesprávných údajů o území, což se nutně projevilo ve vyhodnocení vlivů SOKP na dotčené území. Současně odpůrce nedostatečně vyhodnotil synergické a kumulativní vlivy, které mohou vzniknout v důsledku řešení vymezeného v Aktualizaci.

### 2.1 Nesprávné vyhodnocení předpokládané zátěže území

V předchozím návrhovém bodu navrhovatelé podrobně rozvedli, proč je SOKP dle varianty vymezené v Aktualizaci zjevně nerealizovatelný, jelikož v navržené podobě se dostává do rozporu se zákonnými limity hluku a znečištění ovzduší. V této části argumentace navrhovatelé vycházeli zejména z údajů zveřejněných v rámci jednotlivých příloh napadeného opatření obecné povahy.

Navrhovatelé však mají současně za to, že údaje obsažené ve vyhodnocení SEA a jeho přílohách (zejména v Příloze č. 1 - Akustická studie a Příloze č. 2 - Rozptylová studie), jsou **nesprávné** a vycházejí z **nepravdivých údajů** o současné zátěži v území a z **poddimezovaných intenzit dopravy**, které vedou ke zkreslení závěrů o vlivech SOKP na životní prostředí, zejména na ovzduší a veřejné zdraví. Skutečné dopady SOKP v případě jeho realizace ve variantě vymezené v Aktualizaci, tak budou ještě závažnější, než vlivy deklarované ve VVURÚ.

Navrhovatelé namítají, že zpracovatel vyhodnocení SEA vycházel ze zcela vadného a nepřezkoumatelného **modelování dopravních intenzit**. Navrhovatelé si jsou vědomi toho, že pokud má posouzení SEA hodnotit budoucí vlivy určitého koridoru pro dopravní infrastrukturu, pracuje vždy s jistou mírou nejistoty. Jak však přílehlavě konstatoval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526, „*Zákon ani soud nepožadují po odpůrci exaktně přesná data, avšak, jak bylo shora uvedeno, alespoň hrubý odborný odhad zátěže a vlivů musí být vždy možný.*“ (bod 83. rozsudku). Takový hrubý odborný odhad musí být dle navrhovatelů logický a nikoliv zcela nerealistický, neboť jinak by celé posouzení SEA zcela postrádalo smyslu.

V daném případě bylo vyhodnocené vlivů Aktualizace modelováno pro **výhledový stav**, přičemž ve výhledovém stavu jsou ZÚR HMP vyhodnoceny pro Nulovou variantu a Aktivní variantu rozvoje území. Na str. 168 vyhodnocení SEA se dále uvádí, že předmětem vyhodnocení nejsou pouze předkládané aktualizované dílčí části Aktualizace, ale ZÚR HMP jako celek. Hodnocená Aktivní varianta tak v podstatě představuje stav území v případě realizace všech záměrů vymezených jak v ZÚR HMP vydaných v roce 2009, tak v rámci Aktualizace. Výhledový stav tedy není datován ke konkrétnímu roku, ale je vztažen k **okamžiku, kdy budou realizovány všechny záměry celoměstského významu vymezené v ZÚR HMP ve znění Aktualizace.**

Navrhovatelé pro ilustraci uvádějí, že takový stav by kromě dostavby SOKP zahrnoval kompletní dokončení celého Městského okruhu, postavení Břevnovské a Radlické radiály či realizaci nové trasy metra D z náměstí

Míru až do Písnice a další záměry obsažené v ZÚR HMP. Navrhovatelé obecně nepovažují za vadu, pokud není výhledový stav vztažen ke konkrétnímu datu, neboť skutečně předem nelze přesně říct, kdy dojde k realizaci všech naplánovaných záměrů. Nicméně z požadavku „hrubého odborného odhadu“ nepochybně vyplývá, že odhad roku, k němuž je výhledový stav modelován, nemůže být zcela nerealistický. V daném případě by dle navrhovatelů byl realistický odhad výhledového stavu pro naplnění všech záměrů v ZÚR HMP přibližně rok **2040, nebo dokonce pozdější datum**. Před touto dobou je totiž dostavba celé páteřní infrastruktury hlavního města Prahy nereálná.

Zpracovatel vyhodnocení však při modelování vlivů na životní prostředí vycházel z intenzit dopravy modelovaných k roku **2020**. Tato skutečnost vyplývá z toho, že Rozptylová studie (**Příloha č. 2** VVURÚ) na str. 8 odkazuje na modelové hodnoty automobilové dopravy v roce 2020, předané Útvarem rozvoje hl. m. Prahy a na str. 3 uvádí, že rokem, k němuž hodnotí očekávanou situaci kvality ovzduší na území hlavního města Prahy, je rok 2020. Rovněž ze Studie hodnocení zdravotních rizik (**Příloha č. 3** VVURÚ) se na str. 6 je uvádí, že očekávaný demografický vývoj dle ZÚR HMP vychází z odhadu počtu obyvatel Prahy do roku 2020.

Z této skutečnosti dle navrhovatelů vyplývá, že **při hodnocení vlivů Aktualizace na životní prostředí a udržitelný rozvoj území zpracovatel vycházel z hodnot dopravy modelovaných k roku 2020, avšak vztáhl je k výhledovému stavu, kdy jsou realizovány všechny záměry předpokládané ZÚR HMP, tj. reálně k roku 2040 či pozdějšímu datu**. Takový postup je přitom zcela nelogický a nesprávný a jeho výstupem jsou naprosto nereálná data o skutečné zátěži území dotčeného SOKP. Navrhovatelé opakují, že jistě nelze stanovit předpokládané vlivy naprosto exaktně, nicméně je potřeba učinit alespoň hrubý odborný a realistický odhad budoucí zátěže. Takovým odborným odhadem však nemůže být modelování výhledového stavu na základě intenzit dopravy, které budou v době, když výhledový stav nastane, přibližně dvacet let stará.

Navrhovatelé své tvrzení o nesprávnosti postupu zpracovatele z odborného hlediska dokládají také informacemi obsaženými v rámci dokumentace k posuzování EIA k záměru MZP472 „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1,<sup>5</sup> konkrétně z dopravně inženýrských podkladů pro tuto stavbu (přílohou návrhu). V tomto dokumentu zpracovaném Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy na objednávku Ředitelství silnic a dálnic ČR se na str. 17 k modelování automobilové dopravy uvádí: „V dalších letech byly modely průběžně aktualizovány dle dostupných průzkumů aktuálních trendů v dopravě, změn demografických, změn územně plánovacích dokumentací (komunikační sítě a plochy), a dle případných použitelných prognóz, a to na rok 2015, později rok **2020**. **Právě tento horizont se stal např. horizontem pro posouzení ZÚR a byl posledním projektem na původním, dosluhujícím modelu, který nebylo možno ani během aktualizací ZÚR nahradit modelem novějším. Nereálnost z pohledu vývoje sítě trvala, ale pro potřeby evropských projektů a investorských organizací byly zhotoveny v průběhu posunu horizontu výhledu modely reálnější 2030, 2030+, 2040 apod. Pod tlakem požadavků na model z pohledu interaktivních multimodálních výstupů a reálného vztahu „modelového trojúhelníku“ horizont, demografická prognóza a stav sítě, byl vytvořen na základě speciálních průzkumů dopravy a dopravního chování, v kombinaci s prognózami, trendy a interaktivitou s republikovým modelem, model nový. Tento model je plně multimodální, s jinou architekturou výpočetních algoritmů (přechod od řetězce cest k článkům, širší integrita finančních atributů včetně ZPS, validace), pomalá vozidla probíhají již výpočtem, a strukturované vnější vstupy do modelu jsou používány z celorepublikového multimodálního modelu. **Model nový je reálnější svým uvažovaným horizontem naplnění komunikační sítě, rokem 2050\*, tedy i demograficky, ...**“.**

<sup>5</sup> Dostupné z: [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP472](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP472)

Uvedené sdělení samotného Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy tedy dokládá tvrzení navrhovatelů, že výhledový stav modelovaný na základě intenzit dopravy z roku 2020, který provedl zpracovatel VVURÚ, je zcela nerealistický, což bylo důvodem, proč se od tohoto modelu upustilo a proč se vytvořil nový model uvažující s reálnějším datem výhledového stavu.

Z důvodu uvedeného pochybení zpracovatele tedy dle navrhovatelů **nemohlo dojít k řádnému zhodnocení předpokládaných vlivů Aktualizace**, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných na jednotlivé složky životního prostředí, které vyžaduje bod 6. Přílohy ke stavebnímu zákonu. Z tohoto důvodu je tedy napadené opatření nezákonné. Tato nezákonnost s ohledem na její důsledky pro vyhodnocení přípustnosti vymezení záměru SOPK v Aktualizaci má přímý vliv na zkrácení výše uvedených práv navrhovatelů

## 2.2 Vady posouzení kumulativních a synergických vlivů

Navrhovatelé dále namítají, že vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů (**CEA**) bylo provedeno nedostatečně a vadně. Navrhovatelé na úvod předesílají, že si jsou vědomi toho, že posouzení kumulativních a synergických vlivů představuje odbornou otázku, u níž platí při soudním přezkumu zdrženlivost, přesto však mají za to, že v daném případě došlo k natolik významným vadám, které odůvodňují zrušení Aktualizace v napadené části. Ačkoli zpracovatel vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů deklaroval, že vycházel ze závěrů Nejvyššího správního soudu vyslovených v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, ve skutečnosti však některé jeho závěry **nerespektoval**, v důsledku čeho došlo k **nezákonnému zásahu do práv navrhovatelů**.

Dotčení práv v důsledku vadného vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů namítají především ti navrhovatelé, kteří žijí a vlastní nemovitosti v oblastech, kde mohou kumulativní a synergické vlivy v důsledku SOPK vznikat - jedná se zejména o navrhovatele 1) - 3), kteří vlastní nemovitosti na území městské části Praha - Suchdol, jakož i navrhovatele 4) - 6), kteří vlastní nemovitosti na území Horních a Dolních Počernic. Navrhovatel 8) je jako místě příslušný spolek aktivně legitimován namítat porušení práva na ochranu příznivého životního prostředí a městská část Praha-Dolní Chabry je zase oprávněna namítat dotčení práv v důsledku toho, že oblast kumulativních a synergických vlivů zasahuje také na její území. Jak již bylo rozvedeno výše, městská část je povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů, kam nepochybně patří i příznivé životní prostředí. Jestliže nebyly řádným způsobem identifikovány a vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy, jsou potenciálně dotčeni i další navrhovatelé, neboť v důsledku toho nemohlo být ani řádně vyhodnoceno, zda tyto vlivy nevzniknou také i na území, k němuž mají místní vztah.

Jak je známo, **kumulativní** (hromadný vliv) je dán součtem vlivů stejného druhu, **synergický** (společný) vliv vzniká působením vlivů různého druhu a je od těchto vlivů odlišný, např. se jedná o současné působení vícero zdrojů různých emisí, které může mít za následek vznik kombinovaných vlivů na lidské zdraví.

Povinnost řádně vyhodnotit také tento druh vlivů vyplývá jednoznačně z bodu 6. Přílohy ke stavebnímu zákonu, podle něhož musí být obsahem vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území také „*zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení.*“



Nejvyšší správní soud se podrobně zabýval náležitostmi vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů v již zmiňovaném rozsudku **č. j. 1 Ao 7/2010 - 526**, v němž uvedl, že řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů musí zahrnovat alespoň:

- 1) popis vhodné metodologie,
- 2) zjištění a popis současného stavu životního prostředí
- 3) zjištění a popis složek, které by mohly být negativně ovlivněny,
- 4) identifikaci a popis možných kumulativních a synergických vlivů,
- 5) posouzení těchto vlivů, zejména zhodnocení jejich předpokládaných dopadů na složky životního prostředí a učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné, případně za jakých podmínek
- 6) vymezení kompenzačních opatření a
- 7) stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů.

Nejvyšší správní soud uvedl, že v rámci hodnocení kumulativních a synergických vlivů je zpracovatel povinen postupovat vždy v souladu se zásadou **předběžné opatrnosti**, tj. **vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá.**

Soud dále zdůraznil, že kumulativní vlivy je třeba zkoumat nejen v případě většího počtu navrhovaných záměrů, ale též tehdy, je-li koncipován být jediný záměr v území, ve kterém se **již nacházejí realizované záměry a jejichž společné působení s navrhovaným záměrem by mohlo mít kumulativní nebo synergický efekt.** Nejvyšší správní soud ve věci rozsudku č. j. 1 Ao 7/2010 - 526 zrušil Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje zejména proto, že neobsahovaly žádné hodnocení kumulativních a synergických vlivů, jelikož odpůrce setrval pouze u definice možných lokalit jejich výskytu, ale jejich posouzením, tedy **zhodnocením dopadů a závažnosti po stránce kvantitativní a kvalitativní**, se vůbec nezabýval. Jelikož tyto vlivy nebyly řádně vyhodnoceny, nemohla být ani smysluplně navržena účinná kompenzační opatření.

Navrhovatelé dále upozorňují na skutečnost, že posuzování vlivů na životní prostředí, včetně vlivů kumulativních a synergických, právě na úrovni ZÚR je stěžejní, jelikož po novele č. 350/2012 Sb. podle **§ 55 odst. 3** stavebního zákona platí, že vyhodnocení vlivů změny územního plánu na udržitelný rozvoj území se při uvedení územního plánu do souladu s územně plánovací dokumentací kraje nezpracovává. Klíčovým okamžikem pro posuzování kumulativních a synergických vlivů v případě záměrů celoměstského významu jsou tak právě ZÚR HMP.

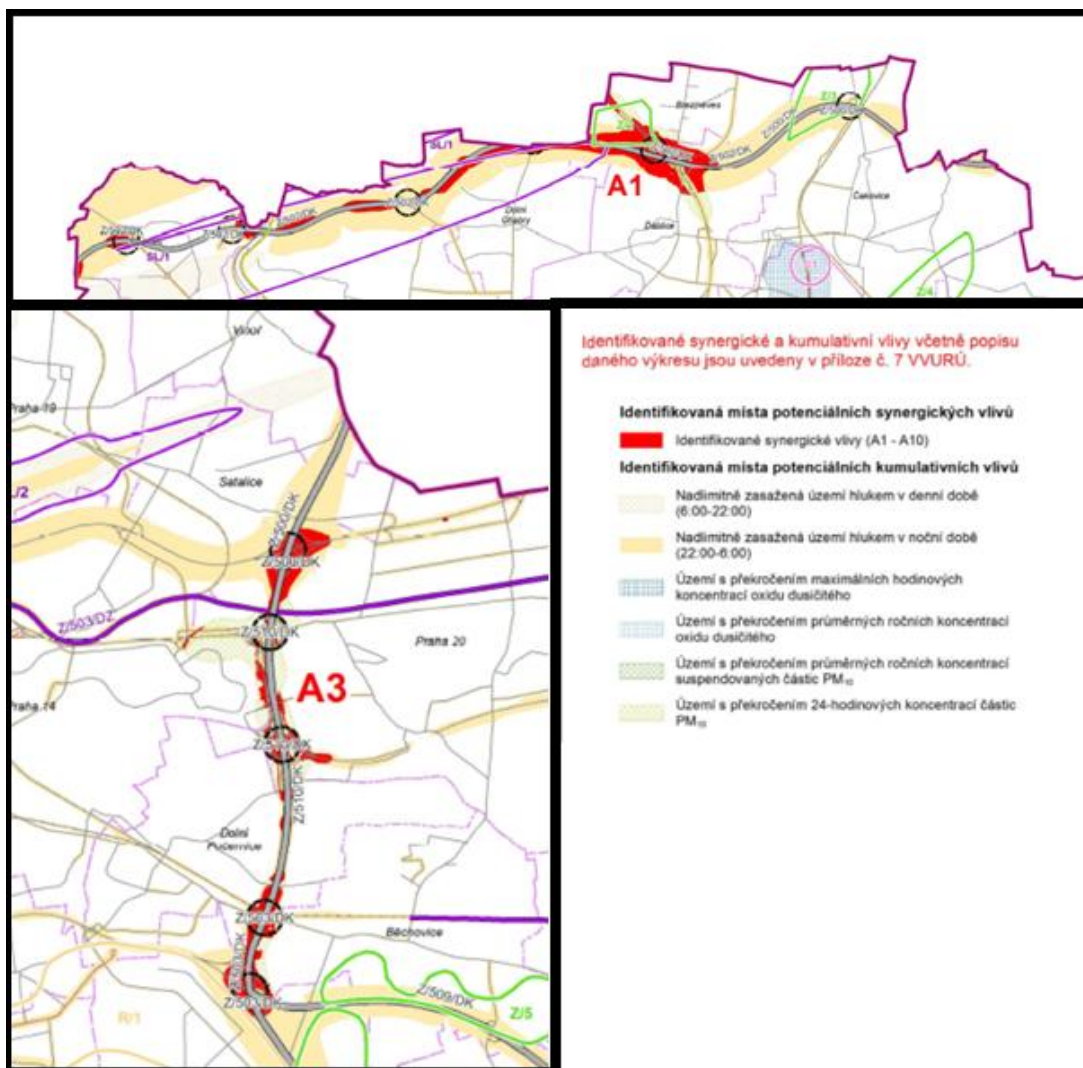
V případě Aktualizace je vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů obsaženo v **Příloze č. 7** Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Ačkoli tato příloha dále ve vztahu k vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů odkazuje na další části vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, tyto části nejsou o nic konkrétnější, než vyhodnocení obsažené v Příloze č. 7.

Jelikož navrhovatelé namítají dotčení práv především v důsledku znečištění ovzduší a nadlimitního hluku, je v jejich případě relevantní především **Výkres A - Nadlimitně zasažená území hlukem, imisemi NO2 a suspendovaných částic PM10.**

## **2. 2. 1 Vyhodnocení synergických vlivů**

K **synergickým** vlivům textová část CEA uvádí, že jsou ve Výkresu A vyznačeny červenou barvou a dále že *„místa synergických vlivů byla získána jako průnik dvou analýz. Analýzy průniku ploch nadlimitního hluku a znečištění ovzduší Aktivní a Nulové varianty ZÚR hl. m. Prahy. Tzn., že identifikované lokality možného působení synergických vlivů vznikají tam, kde dochází zároveň k nadlimitnímu zatížení území hlukem i znečištění ovzduší a dochází zde ke změně u Aktivní varianty oproti Nulové variantě.“*

V případě SOKP identifikuje výkres vyhodnocení synergických vlivů dvě oblasti, v nichž mohou vznikat kumulativní a synergické vlivy - oblasti **A1** (severní část SOKP) a **A3** (východní část SOKP):



K ploše **A1** se v rámci **identifikace** vlivů uvádí, že na ploše A1 je navrhován koridor Z/502 DK, tj. stavba SOKP č. 519 Suchdol - Březiněves a že synergie vzniká v důsledku současného nadlimitního zatížení území hlukem a znečištěním ovzduší ze silniční dopravy.

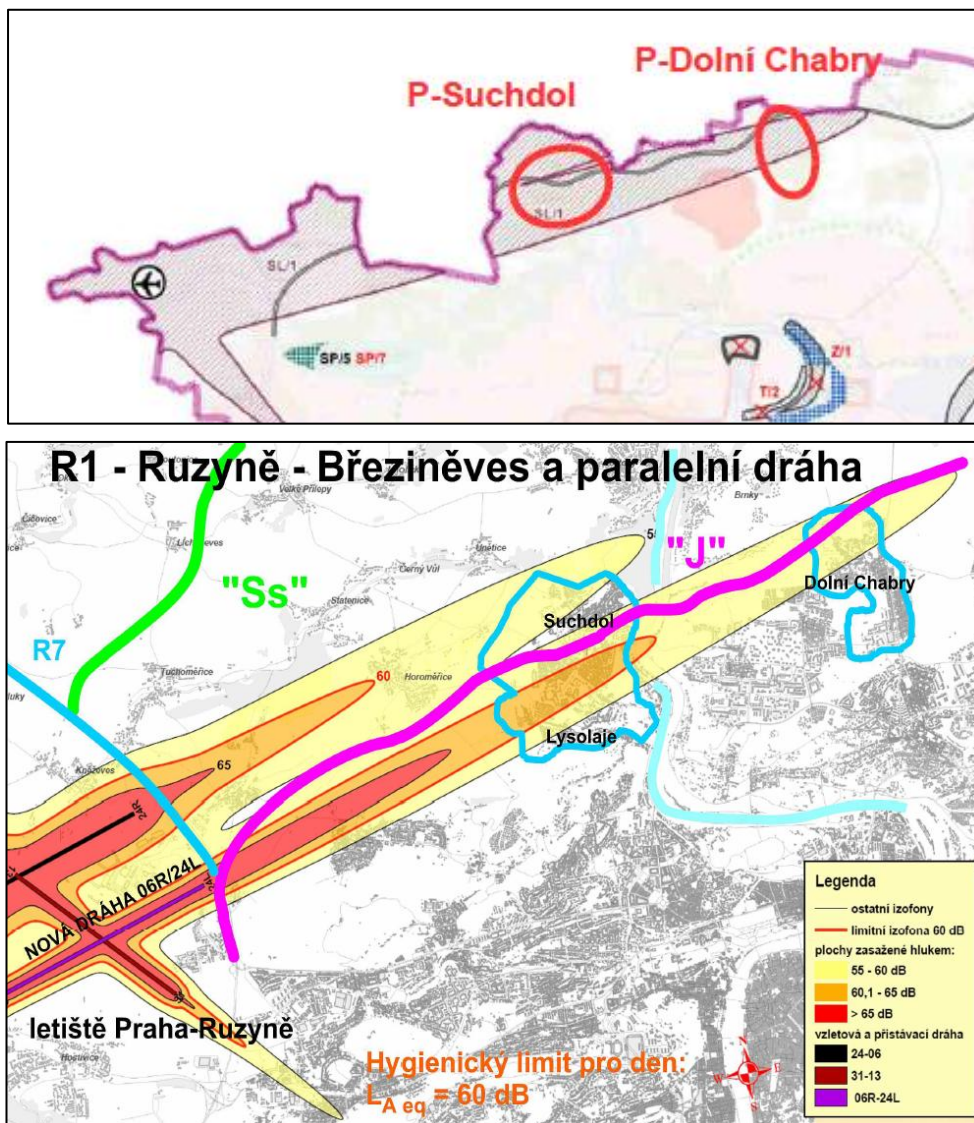
K ploše **A3** se v rámci **identifikace** vlivů uvádí, že na ploše A3 dochází ke spolupůsobení koridorů SOKP (úseky Běchovice - D1, rozšíření úseku Satalice - Běchovice a úsek Březiněves - Horní Počernice) s tím, že plochy synergie vznikají v plochách plánovaných MÚK na výše uvedených koridorech.

Navrhovatelé namítají, že zpracovatel pochybil již ve fázi identifikace ploch, v nichž mohou synergické vlivy vznikat, neboť zohlednil pouze synergii vlivů z dopravy (tj. různých úseků SOKP a případně stávající silniční dopravy), avšak v rámci **identifikace a vyhodnocení synergických vlivů zcela opomenul zohlednit další zdroje znečištění ovzduší a hluku**, které v kombinaci se SOKP nepochybně způsobí synergii vlivů.

Ve vztahu k úseku Suchdol - Březiněves (A1) se nepochybně jedná o souběh s vlivy provozu Letiště Ruzyně, což lze vyvodit již jen z toho, že Aktualizace současně vymezuje jako specifickou oblast „**SL/1 - oblast**

**zasaženou provozem letiště Ruzyně**". Ze srovnání plochy SL/1, kterou samotná Aktualizace vymezuje jako oblast, která je nepochybně ovlivněna provozem letiště, s koridorem SOKP, jednoznačně vyplývá, že oblast, kde budou vznikat kumulativní a synergické vlivy (zejména znečištění ovzduší a hluk) v důsledku spolupůsobení obou zdrojů, je mnohem rozsáhlejší, než je červeně vybarvená plocha A1 ve výkresové části vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Navrhovatelé pro přehlednosti dokládají své tvrzení o souběhu vlivů letiště Ruzyně a SOKP jednak výřezem z výkresu 1. Aktualizace, jednak níže uvedeným grafickým znázorněním:



Z uvedeného vyobrazení jednoznačně vyplývá, že téměř celé území městské části Praha - Suchdol a severní část městské části Praha - Dolní Chabry jsou zasaženy hlukem z letiště Ruzyně. Zpracovatel však v rámci vyhodnocení synergických vlivů s tímto zdrojem hluku nepracuje ani ho v rámci identifikace nijak nezmiňuje. Toto pochybení je dle navrhovatelů o to závažnější, že již v rozsudku č. j. 8 Ao 2/2010 - 644, která se týká stejné části ZÚR HMP, uvedl Nejvyšší správní soud, že „V případech napadených ZÚR nebyly posouzeny kumulativní a synergické vlivy SOKP a letiště Praha – Ruzyně... **Rozšíření Letiště Praha a stavba SOKP jsou klasickým případem, kdy je třeba posoudit, zda tyto záměry (předvídané v koncepci) mohou kumulativně působit na životní prostředí v dotčeném území.** Je přitom třeba

*odmítnout úvahu, že by nebylo možné posoudit synergické a kumulativní vlivy z hlediska působení znečišťujících látek na dotčené území, resp. že je fakticky společný vliv v tomto ohledu vyloučen."*

Ve vztahu k východní části SOKP (A3) se pak jedná o souběh se stávajícími stacionárními zdroji znečištění ovzduší, zejména Teplárnou Malešice a závodem společnosti Porr, a. s. - obalovna Běchovice. Teplárna Malešice je přitom podle PZKO (jedná se o údaje ČHMÚ) **třetím největším stacionárním zdrojem emisí tuhých znečišťujících látek a dokonce druhým největším zdrojem emisí oxidů dusíku na území celé aglomerace Praha**. Teplárna Malešice totiž ročně vyprodukuje 13,695 tun tuhých znečišťujících látek, z toho 11,644 tun částic PM<sub>10</sub> a 264,112 tun oxidů dusíku (viz str. 69 - 70 Přílohy č. 1 PZKO). Obalovna v Běchovicích je zase **druhým největším stacionárním zdrojem emisí benzo(a)pyrenu** na území celé aglomerace (str. 72 Přílohy č. 1 PZKO). Jedná se tedy o takové zdroje znečištění ovzduší, které rozhodně nejsou zanedbatelné. Zpracovatel na str. 4 Rozptylové studie (**Příloha č. 2 VVURÚ**) uvádí, že tento stacionární zdroj nebyl v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí vůbec zohledněn, neboť se očekává ukončení činnosti tohoto provozu. Jak však bylo uvedeno výše, při hodnocení kumulativních a synergických vlivů se musí v souladu s požadavkem předběžné opatrnosti vycházet z nejhorší možné varianty a zohlednit i takové činnosti, jejichž existence je v budoucnu nejistá, což je přesně případ uvedeného stacionárního zdroje znečištění.

Pokud zpracovatel tyto další zdroje znečištění ovzduší do svého hodnocení vůbec nezahrnul, tak tím jednoznačně pochybil, neboť ve smyslu závěrů rozsudku NSS ve věci 1 Ao 7/2011 nesprávně zjistil současný stav životního prostředí v dotčeném území a nesprávně identifikoval možné kumulativní a synergické vlivy, které by mohly v důsledku vymezení SOKP v rámci dotčeného území vzniknout. Nejvyšší správní soud totiž v bodu 62 citovaného rozsudku jednoznačně konstatoval, že „*synergický (společný) vliv vzniká působením vlivů různého druhu a je od těchto vlivů odlišný, např. současné působení vícero zdrojů různých emisí (průmyslové objekty, povrchové doly, automobilová doprava, letecká doprava) může mít za následek vznik kyselých dešťů nebo kombinované vlivy na lidské zdraví*“, což je právě situace, která v případě SOKP nastala.

Již těmito skutečnostmi je dle navrhovatelů založena **nezákonnost** napadeného opatření obecné povahy. Pro úplnost však navrhovatelé uvádějí, že za nezákonné považují rovněž vyhodnocení synergických vlivů.

Synergické vlivy jsou v případě plochy A1 i A3 kvantifikovány jako „-“, tj. významné negativní ovlivnění. Samotné vyhodnocení synergických vlivů v ploše A1 je uvedeno na str. 13/55 Přílohy č. 7, kde se uvádí: „**Určité negativní vlivy** navrhovaného koridoru je možné očekávat v oblasti se znečištěním ovzduší, fyzikálních faktorů životního prostředí, především hluku a s tím související zdraví obyvatel. Daný koridor bude generovat novou dopravní zátěž v území a tím **je možné očekávat zvýšené zatížení okolního území hlukem a znečištěním ovzduší**. Navržený koridor v území je na základě předloženého VVURÚ/SEA **možný**, avšak pouze za podmínky respektování navržených opatření na ochranu území před hlukem a znečištěním ovzduší.“

Vyhodnocení synergických vlivů ve vztahu k ploše A3 je uvedeno na str. 17/55 Přílohy č. 7, kde se uvádí v podstatě shodná formulace: „**Určité negativní vlivy** navrhovaných koridorů je možné očekávat v oblasti se znečištěním ovzduší, fyzikálních faktorů životního prostředí, především hluku a s tím související zdraví obyvatel. Dané koridory budou generovat novou dopravní zátěž v území (především v místech MÚK), a tím **je možné očekávat zvýšené zatížení okolního území hlukem a znečištěním ovzduší**. Navržené koridory v území jsou na základě předloženého VVURÚ/SEA **možné**, avšak pouze za podmínky respektování navržených opatření na ochranu území před hlukem a znečištěním ovzduší.“

Takové vyhodnocení je zcela nedostatečné, jelikož formulace, že vzniknou „*určité negativní vlivy*“ a že „*je možné očekávat zvýšené zatížení*“ jsou naprosto neurčitá. Je zcela zřejmé, že pokud se v území vymezí koridor, jehož odhadované využití je minimálně 100.000 vozidel/24 hod., tak realizace tohoto záměru určité

negativní vlivy musí přinést; opačný závěr by popíral elementární logiku. Byť si navrhovatelé jsou vědomi toho, že soudy mají být při přezkumu zákonnosti hodnocení CEA zdrženlivé, požadavek na zdrženlivost nemůže jít dle jejich názoru tak daleko, že by bylo možné akceptovat jakoukoliv vágní formulaci, která se formálně tváří jako vyhodnocení, fakticky však žádnou bližší informaci neobsahuje a shodně bez konkrétního rozlišení se opakuje na několika místech. V takovém případě se totiž o vlastní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů ani materiálně nejedná. Navrhovatelé připomínají, rozsudkem č. j. 1 Ao 7/2011 - 526 NSS zrušil napadené opatření obecní povahy rovněž z důvodu toho, že se odpůrce nezabýval posouzením kumulativních a synergických vlivů, „**zhodnocením dopadů a závažnosti po stránce kvantitativní a kvalitativní.**“ Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že takové vyhodnocení synergických vlivů po stránce kvantitativní a kvalitativní napadená Aktualizace ani její přílohy neobsahují.

Za takové vyhodnocení nelze považovat ani tvrzení zpracovatele, že Aktivní varianta - Základní řešení, je vhodnější, než Nulová varianta, neboť dojde ke snížení hluku a imisí v centrální části města. Tato formulace se totiž vztahuje k jiné části území (centrum města), nikoliv k té části, kde mají být kumulativní a synergické vlivy vyhodnoceny (tj. území, do kterého se vymezuje SOKP). Co se týče odkazu na navržená kompenzační opatření, k nimž se navrhovatelé podrobněji vyjádřili v části IV. 1. 2. tohoto návrhu s tím, že Aktualizace neobsahuje žádná účinná kompenzační opatření, neboť navržená opatření jsou vágní, obecná a zcela nepřezkoumatelná co se týče jejich odhadované účinnosti.

## 2. 2. 2 Vyhodnocení kumulativních vlivů

Ke **kumulativním** vlivům textová část CEA na str. 4 uvádí, že „*identifikování konkrétních lokalit, kde mohou kumulativní vlivy v souvislosti s navrženými oblastmi a koridory ZÚR hl. m. vznikat, je obtížná a prakticky nemožná.*“ Dále se zde uvádí, že kumulativní vlivy jsou ve Výkrese A vymezeny jako „*veškeré plochy, kde je možné očekávat nadlimitní zatížení hlukem či znečištění ovzduší.*“ a že „*Jejich podrobný popis proveden není, jelikož nelze tyto plochy oddělit a identifikovat dílčí zdroje. Je nutné je hodnotit vždy jako celek.*“ Dále se odkazuje na podrobné vyhodnocení vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR HMP z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí obsažené v Příloze č. 5 a 6 VVURÚ.

Navrhovatelé především tvrdí, že použitá **metoda identifikace kumulativních vlivů je zcela chybná**, jelikož zpracovatel chybně směšuje dvě samostatné kategorie - (1) oblasti, v nichž mohou vznikat kumulativní vlivy a (2) oblasti, v nichž budou překračovány zákonem stanovené limity pro hluk a znečištění ovzduší. Byť se samozřejmě v praxi může stát, že oblast kumulativních vlivů bude současně i oblastí s překročenými limity, nemusí tomu být automaticky. Tvrzení zpracovatele, že oblasti kumulativních vlivů byly stanoveny „*na straně bezpečnosti*“ je tak spíše rezignací na řádně zjištění skutkového stavu a řádnou identifikaci a popis možných kumulativních a synergických vlivů. *Ad absurdum* by dle stejné logiky mohl zpracovatel vymezit úplně celé území hlavního města Prahy jako území, v němž mohou vznikat kumulativní vlivy s odůvodněním, že tak učinil „*na straně bezpečnosti.*“

Povinnost řádně identifikovat plochy možných kumulativních vlivů přitom jednoznačně vyplývala jak z přílohy stavebního zákona, tak ze závěrů rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011 - 526. Nadto však identifikované oblasti očekávaného nadlimitního zatížení hlukem či znečištění ovzduší neodpovídají realitě - jak totiž bylo rozvedeno v části III. 2 tohoto návrhu, například na území městské části Praha - Suchbátka byly v minulých letech překročeny imisní limity pro 24hodinovou koncentraci PM10 a na tomto území i na území Běchovic a Dolních a Horních Počernic pro roční limit benzo(a)pyrenu, výkres A. vyhodnocení CEA však uvedené překročení limitů nevyznačuje. Lze samozřejmě teoreticky připustit, že by v budoucnu došlo aplikací kompenzačních opatření ke snížení zátěže až pod úroveň imisních limitů, avšak to by tato opatření musela být dostatečně konkrétní a účinná, což v daném případě nebylo splněno.

Nad rámec toho však navrhovatelé uvádějí, že i kdyby hypoteticky připustili, že předmětné zakreslení oblastí kumulativních vlivů bylo správné (tedy že by byly tyto vlivy správně identifikovány), nelze se ztotožnit s tím, že by byly tyto vlivy řádně **vyhodnoceny**.

Jediná věta, která se v rámci Přílohy č. 7 vztahuje k hodnocení kumulativních vlivů, je totiž část obsažená na str. 4, že „*celkové zhodnocení vlivu navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy z hlediska vlivů na hluk a znečištění ovzduší je provedeno v kap. A.6 VVURÚ a samostatných přílohách č. 1 a 2 VVURÚ. Podrobné vyhodnocení navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a návrh opatření v případě souhlasu s podmínkami s těmito oblastmi a koridory je provedeno v samostatné příloze č. 5 a 6 VVURÚ.*“

Příloha č. 7 tedy ve vztahu ke kumulativním vlivům fakticky pouze odkazuje na jiné části odůvodnění Aktualizace a přílohy VVURÚ. Takový postup by sám o sobě byl v souladu se zákonem, pokud by jednotlivé části, na které zpracovatel CEA odkazoval, posouzení kumulativních vlivů skutečně obsahovaly.

Přílohy č. 5 a 6 VVURÚ však obsahují pouze vyhodnocení vlivů jednotlivých dílčích navrhovaných záměrů (tj. v daném případě jednotlivých úseků SOKP) na složky životního prostředí. Takový postup byl Nejvyšším správním soudem již v rozsudku ve věci sp.zn. 1 Ao 7/2011 shledán jako nezákonný: „*Závažnější je ovšem fakt, že VURÚ neobsahuje žádný postup vyhodnocení dopadu kumulativních a synergických vlivů na životní prostředí. **Není totiž možné vystačit s hodnocením jednotlivých izolovaných záměrů v ZÚR, které se mohou vzájemně ovlivňovat, bez zohlednění takových vzájemných vlivů.** Soud se neztotožňuje s tezí odpůrce, že „součet částí koncepce představuje koncepci jako celek“ (s. 33 vyjádření), tedy že stačí vyhodnotit samostatně vliv jednotlivých záměrů na životní prostředí.*“ (viz bod 76 citovaného rozsudku).

Co se týče kapitoly A.6 VVURÚ, na str. 138 - 141 je skutečně obsažena část nazvaná „*Hodnocení kumulativních a synergických vlivů*“ ve vztahu k znečištění ovzduší, **tato část však žádné samostatné vyhodnocení kumulativních vlivů, které vzniknou na území, v němž má být SOKP nově vymezen, neobsahuje.** Tato část v zásadě hodnotí stávající situaci ve vztahu k jednotlivým znečišťujícím látkám, následně konstatuje, že při naplnění Aktualizace bude docházet k překračování imisních limitů, což je samo o sobě nezákonný stav, jak popsali navrhovatelé v předchozím návrhovém bodu. Následně se tato část VVURÚ zabývá dopadem SOKP na centrální část města, kde konstatuje, že dojde ke zlepšení, a že navrhovaná varianta SOKP je pro svou údajnou atraktivitu výhodnější, než varianta Regionální. Toto však za relevantní vyhodnocení kumulativních vlivů nelze považovat, neboť se **nejedná o vyhodnocení vlivů na území, v kterém má být SOKP vymezen** a kde by tedy mohlo nějaké spolupůsobení jednotlivých zdrojů znečištění vzniknout. Již vůbec se nejedná o požadované kvalitativní a kvantitativní vyhodnocení.

Z tohoto důvodu proto navrhovatelé shrnují, že vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo provedeno v rozporu s požadavky stavebního zákona, protože je napadená Aktualizace nezákonná. V důsledku této vady došlo k přímému zkrácení práv navrhovatelů, neboť Aktualizace nezákonně umožnila umístit další zdroj zatížení území, aniž by bylo vyhodnoceno, zda je takové vymezení v kombinaci se spolupůsobením dalších zdrojů znečištění možné.

### 2.3 Dílčí závěr

Navrhovatelé tedy shrnují, že Aktualizace je v napadené části nezákonná, neboť vychází z vadného vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), resp. VVURÚ, a to zejména předpokládaných vlivů SOKP na dotčené území, v němž je koridor nově vymezován a rovněž z důvodu nesprávného vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. Navrhovatelé mají za to, že se jedná o závažnou vadu, která odůvodňuje zrušení opatření obecné povahy v napadené části. Navrhovatelé spatřují porušení svých subjektivních práv v důsledku uvedených vad především v tom, že Aktualizace umožnila vymezení koridoru SOKP, který bude prokazatelně významným zdrojem imisí a hluku, do již značně zatíženého území, aniž by

byly řádně vyhodnoceny vlivy tohoto koridoru na úrovni ZÚR. V důsledku toho tedy bylo zasaženo zejména do práva navrhovatelů na příznivé životní prostředí.

#### **Navržené důkazy:**

13. *Dopravně inženýrské podklady pro stavbu „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“, Dlouhodobý výhled (přílohou)*

14. *Grafické znázornění překryvu vlivů Letiště Ruzyně a úseku SOKP Ruzyně - Březiněves*

6. *Program zlepšování kvality ovzduší pro Aglomeraci Praha - CZ01 , příloha č. 1 (přílohou)*

- *napadeným opatřením obecné povahy (zejména Příloha č. 7 VVURÚ)*

### **3. Vady vyhodnocení vlivů SOKP na území NATURA 2000**

Podle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „**ZOPK**“), musí být koncepce nebo záměr předmětem posouzení podle tohoto ustanovení a zvláštních právních předpisů, jestliže orgán ochrany přírody svým stanoviskem **významný vliv** podle § 45h odst. 1 nevyloučí. Podle věty druhé tohoto ustanovení platí, že nelze-li vyloučit **negativní vliv** koncepce nebo záměru na takové území, musí předkladatel zpracovat varianty řešení, jejichž cílem je negativní vliv na území vyloučit nebo v případě, že vyloučení není možné, alespoň zmírnit.

Podle § 37 odst. 7 stavebního zákona platí, že pokud z posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast vyplývá, že zásady územního rozvoje mají **významný negativní vliv** na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, postupuje se podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny. Kompenzační opatření uvede Ministerstvo životního prostředí ve stanovisku podle § 4 odst. 2 písm. b).

V případě Aktualizace mohou být dle přesvědčení navrhovatelů záměrem SOKP dotčeny dvě evropsky významné lokality (dále jen „**EVL**“) - **EVL Kaňon Vltavy u Sedlce** a **EVL Blatov a Xaverovský háj**. V rámci pořizování Aktualizace bylo jako součást posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území zpracováno také Hodnocení NATURA 2000 (Příloha č. 4 VVURÚ). Výsledná verze tohoto posouzení (10/2013) ve vztahu k EVL Kaňon Vltavy u Sedlce uvádí, že SOKP bude mít na tuto lokalitu **negativní vliv**. Ve vztahu k lokalitě Blatov a Xaverovský háj se uvádí, že na něj budou mít negativní vliv pouze záměry *Modernizace traťového úseku Běchovice – Úvaly (VPS Z/507DZ)* a *Územní rezerva vysokorychlostní tratě Praha – Brno – hranice ČR (-Wien/Bratislava)*, u SOKP byl však jakýkoliv negativní vliv vyloučen. Posouzení pak není zpracováno variantně, hodnotí tedy pouze jedinou variantu, která je v Aktualizaci vymezena.

Ve vztahu k EVL Kaňon Vltavy u Sedlce navrhovatelé považují provedené hodnocení vlivů na území NATURA 2000 za chybné, a to v několika směrech. Navrhovatelé především namítají, že měly být řádně a podrobně posouzeny **varianty** řešení SOKP, s cílem vyloučit negativní vliv na území zcela nebo v případě, že vyloučení není možné, tento negativní vliv alespoň zmírnit, jak ukládá § 45i odst. 2 a 9 ZOPK.

Zpracovatel totiž zcela opomenul skutečnost, že se v rámci předmětné EVL nachází rovněž **prioritní typ stanoviště**. Dle Přílohy č. 4 k nařízení vlády č. 318/2013 Sb. jsou totiž součástí EVL Kaňon Vltavy u Sedlce následující stanoviště:

#### **„40A0\* - Kontinentální opadavé křoviny**

6190 - *Panonské skalní trávníky (Stipo-Festucetalia pallentis)*

6210 - *Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích (Festuco-Brometalia)*

8220 - *Chasmo-fytická vegetace silikátových skalnatých svahů*

8230 - *Pionýrská vegetace silikátových skal (Sedo-Scleranthion, Sedo albi-Veronicion dillenii)*

**\* prioritní typ evropského stanoviště**

Jelikož se jedná o stanoviště označené symbolem „\*“, tak se nepochybně jedná o prioritní typ stanoviště. Tuto skutečnost ostatně akcentoval již Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 8 Ao 2/2010-644: „SOKP navíc v úseku napadeném navrhovatelí jistě může ovlivnit předmětnou evropsky významnou lokalitu. „Tato lokalita je tvořena několika izolovanými sublokalitami, jež jsou od sebe jen minimálně vzdáleny. Ani skutečnost, že koridor SOKP tyto sublokality míjí, nemůže automaticky vyloučit jeho možný negativní vliv na předmětnou lokalitu. Její celistvost by totiž zřejmě byla koridorem SOKP přímo ovlivněna. **Podstatné je i to, že předmětná lokalita chrání prioritní typ stanoviště ve smyslu § 45i odst. 10 zákona na ochranu přírody, čl. 6 odst. 4 směrnice o stanovištích a § 37 odst. 5 stavebního zákona. Podléhá proto typově přísnějšímu způsobu ochrany.**“

Jakékoliv negativní vlivy (bez ohledu na jejich významnost) na prioritní typy stanovišť jsou regulovány speciální právní úpravou obsaženou v § 45i odst. 10 ZOPK. Podle § 45i odst. 10 ZOPK platí, že jde-li o negativní vliv na lokalitu s prioritními typy stanovišť nebo prioritními druhy, lze koncepci nebo záměr schválit **jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí. Jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu mohou být důvodem ke schválení jen v souladu se stanoviskem Komise.** Ministerstvo životního prostředí v tom případě na základě dožádání příslušného orgánu požádá Komisi o stanovisko; ode dne odeslání žádosti o stanovisko do dne doručení stanoviska lhůty v příslušných řízeních neběží. **Dále se postupuje podle odstavce 9 obdobně.**

Ustanovení § 45i odst. 9 ZOPK pak vychází z nutnosti posoudit varianty řešení, což však v daném případě nebylo splněno. Navíc je nutno říct, že nebyly splněny ani další podmínky, které umožňují schválení koncepce, která má negativní vliv na prioritní typ stanoviště, tj. že koncepci lze schválit jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí a že jiné důvody převažujícího veřejného zájmu mohou být důvodem ke schválení jen v souladu se stanoviskem Komise.

O tom, že se v případě prioritních typů stanovišť jedná o úpravu speciální, svědčí rovněž čl. 6 odst. 4 Směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, jejíž transpozicí je § 45i a násl. ZOPK: „...*Jestliže se na dotyčné lokalitě vyskytují **prioritní typy přírodních stanovišť** a/nebo prioritní druhy, pak mohou být uplatněny pouze důvody související s ochranou lidského zdraví a veřejné bezpečnosti s nesporně příznivými důsledky mimořádného významu pro životní prostředí nebo jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu podle stanoviska Komise.*“

V případě EVL Kaňon Vltavy u Sedlce zpracovatel hodnocení NATURA 2000 na str. 19 vyjmenovává stanoviště, která se nacházejí v této lokalitě, nicméně zcela opomenul uvést, že se v případě stanoviště 40A0 jedná o stanoviště prioritní, podléhající přísnější ochraně, ačkoli u jiných lokalit tuto skutečnost zmiňuje. Navrhovatelé považují tuto skutečnost za **zcela zásadní pochybení, jelikož v důsledku toho vůbec nedošlo k aplikaci ustanovení § 45i odst. 10 ZOPK, ačkoli pro jeho použití postačuje jakýkoliv (tedy i „prostý“) negativní vliv na prioritní stanoviště.** V případě SOKP se přitom nepochybně nejedná o opatření realizované z důvodu ochrany životního prostředí nebo veřejného zdraví. Ačkoli se předpokládá jako možný důvod zásahu do prioritního stanoviště také jiný naléhavý důvod převažujícího veřejného zájmu, v takové situaci je jednoznačně vyžadováno stanovisko Komise, k jehož vydání však v dané věci nedošlo. Již -z tohoto důvodu došlo k vymezení SOKP v Aktualizaci **nezákonným způsobem v rozporu s § 45i odst. 10 ZOPK.**

Navrhovatelé dále namítají, že varianty řešení měly být posouzeny i z důvodu toho, že negativní vliv na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce je reálně **významný.** Závěr, že záměr SOKP ve variantě vymezené v Aktualizaci **nemá významný negativní vliv,** považují navrhovatelé za nepřezkoumatelný a věcně nesprávný.



Navrhovatelé pro ilustraci na níže přiloženém schematickém znázornění dokládají, že SOKP přímo prochází EVL Kaňon Vltavy u Sedlce:



Navrhovatelé dále uvádějí, že závěr o údajném nevýznamném negativním vlivu považují za nesprávný i proto, že přerušení území EVL je široké asi 30 m, nicméně koridor vymezení pro SOKP jako záměr celoměstského významu je široký až cca 100 - 200 m. Logicky tedy tento koridor může do území vymezeného jako součást systému NATURA 2000 zasahovat.

V případě původní verze Hodnocení NATURA (Příloha č. 4 k VVURÚ) z 05/2012 zpracovatel hodnotil vliv severní části SOKP hodnocením **(-3), tedy jako významně negativní**: „Důvodem vyhodnocení poměrně významných rizik (hodnota vlivu -3) je, že ZÚR je samostatná a nadřazená úroveň územního plánování (oproti ÚP) a nelze předjímat, jaké bude na podrobnější úrovni zpracování vybráno řešení v rámci koridoru vymezeném právě ZÚR. Protože koridor prochází v bezprostřední blízkosti EVL a předmětů ochrany, není možné vliv, při dané šířce koridoru a podrobnosti zpracování v měřítku 1 : 100 000 na úrovni ZÚR, bez podmínek a uvedení nejistot vyloučit.“ (viz str. 21 - 22).

Následně však došlo k úpravě Hodnocení NATURA a ve verzi 01/2013 zpracovatel hodnotí vliv SOKP na uvedenou EVL pouze jako **mírně negativní (-1)**. Ke změně tohoto hodnocení se uvádí: „Je reálné hledat řešení s mírným negativním vlivem. Na podrobnější úrovni územně plánovací dokumentace (územní plán) se prokázalo, že je reálné hledat řešení, které významný negativní vliv vyloučí. Vliv proto hodnotíme jako mírný negativní (-1), za předpokladu vyloučení zásahu do EVL. S vymezením koridoru a budoucí výstavbou staveb 518 a 519 Pražského okruhu (SOKP) se dlouhodobě počítá, byly zohledněny při vyhlášení EVL v roce 2009 úpravou hranic EVL a přerušením v místě průchodu silničního koridoru.“ Dále se v závěrečném shrnutí uvádí, že „Významný negativní vliv byl vyloučen pro úroveň územního plánu, toto zpřesnění bylo zohledněno i pro úroveň ZÚR.“

Zpracovatel tedy vliv na EVL hodnotil údajně na základě podkladů, které byly zpracovány pro účely podrobnější územně plánovací dokumentace, konkrétně územního plánu. Hodnocení nespécifikuje, o jaký územní plán či jeho změnu se jedná a zarážející je, že výčet použitých podkladů je v případě obou verzí hodnocení naprosto identický. Navrhovatelé doplňují, že platný územní plán hlavního města vlivy SOKP na

oblast EVL Kaňon Vltavy u Sedlce řešit nemohl, jelikož v době jeho zpracování nebyla předmětná EVL vyhlášena a navrhovatelům ani není známo, že by byly vlivy SOKP na tuto oblast řešeny v rámci dalších přijatých změn územního plánu. Pokud by snad zpracovatel odkazoval na koncept nového územního plánu, tak navrhovatelé podotýkají, že proces jeho pořizování byl ukončen rozhodnutím Zastupitelstva hl. m. Prahy dne 7. 6. 2012.

Podle navrhovatelů se tak jednalo o zcela **účelovou a neodůvodněnou** změnu, která však měla zásadní význam, neboť zpracovatel se tímto způsobem **vyhnul povinnosti zpracovat posouzení variant řešení**. Přitom se v případě SOKP jednoznačně nabízela jako jiná varianta řešení tzv. Regionální varianta SOKP, na kterou navrhovatelé i dotčená veřejnost v procesu pořizování opakovaně poukazovali, která by uvedenou EVL neovlivňovala.

Navíc je nutno podotknout, že proces posuzování vlivů na životní prostředí, včetně vlivů na území NATURA 2000, musí směřovat od obecnějšího a komplexnějšího posuzování na úrovni ZÚR k podrobnějšímu vyhodnocení upřesněných záměrů na úrovni územního plánu, nikoliv obráceně. Tato skutečnost ostatně vyplývá i z novely stavebního zákona č. 350/2012 Sb., která stanovila, že vyhodnocení vlivů změny územního plánu na udržitelný rozvoj území se **při uvedení územního plánu do souladu s územně plánovací dokumentací kraje nezpracovává** (§ 55 odst. 3 stavebního zákona). Odůvodnění změny hodnocení vlivu SOKP na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce tedy navrhovatelé považují za svévolné a účelově směřující k tomu, aby se pořizovatel vyhnul řádnému posouzení variant SOKP.

Navrhovatelé dále uvádějí, že za vyhodnocení dílčích variant SOKP vzhledem k území NATURA 2000 nelze považovat ani část obsaženou na str. 25 v kapitole 3.3. Jedná se totiž pouze o jakýsi nástin porovnání dílčích variant vedení SOKP, kdy zpracovatel následně konstatoval, že varianta koridoru severně od Prahy (tj. dílčí varianta odlišná od varianty SOKP v Aktualizace) je **vhodnější z hlediska vlivu na EVL**, nicméně že doposud nebyla zpracována v potřebném detailu, aby ji bylo možné plnohodnotně srovnat.

Navrhovatelé dále namítají, že nebyl řádně vyhodnocen a posouzen vliv SOKP na **EVL Blatov a Xaverovský háj**. Ve vztahu této lokality totiž bylo u SOKP konstатовáno, že nebude mít žádný vliv na předmětnou lokalitu, přičemž tento závěr není v rámci Hodnocení NATURA ani v rámci dalších částí VVURÚ nijak blíže odůvodněn.

Ve vyhodnocení připomínek vznesených k návrhu Aktualizace se uvádí, že Aktualizace neřeší koridor pro rozšíření stavby SOKP v úseku Běchovice - Horní Počernice, protože se jedná o stávající realizovanou stavbu, přičemž koridor je vymezen v platných ZÚR HMP vydaných opatřením obecné povahy č. 8/2009. Dále se zde uvádí, že v rámci Aktualizace je pouze navržena veřejně prospěšná stavba pro rozšíření stavby ve stávajícím koridoru, přičemž rozšíření se odehrává na úkor středního dělicího pásu, takže vztah této části SOKP vůči EVL Blatov a Xaverovský háj zůstane oproti současnému stavu nezměněn.

Toto vyhodnocení nicméně přehlíží skutečnost, že ačkoli se předmětná EVL nachází u již realizovaného úseku SOKP 510, intenzita dopravy na tomto úseku bude diametrálně odlišná od situace, kdy by byl tento úsek propojen s dalšími úseky navrženými v Aktualizaci, tj. stavbami 511 a 520. Jak bylo uvedeno již výše, v případě dostavby úseku 511 dojde k navýšení dopravy na stávajícím úseku 510 o nejméně 45.000 vozidel denně více, jak vyplývá z dokumentace EIA zpracované pro tuto stavbu, která uvádí nárůst dopravy ze stávajících 75.000 na 121.000 vozidel. Skutečný nárůst dopravy však bude s největší pravděpodobností ještě vyšší, jak vyplývá z informací zveřejněných Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, které nárůst dopravy odhaduje až na 150.000 aut denně, tedy dvojnásobek. S takovým nárůstem dopravy je samozřejmě spojen také nárůst negativních vlivů (hluk, prašnost, imise, vibrace apod.) na okolní prostředí, včetně předmětné lokality. Navrhovatelé podotýkají, že EVL Blatov a Xaverovský háj se nachází v bezprostřední blízkosti (cca 700 m od SOKP, 530 m od nejbližší MUK Olomoucká a 260 m od rozšířené D11). Z tohoto důvodu tedy bylo

posouzení NATURA 2000 provedeno nezákonně, pokud opomenulo zohlednit vlivy dostavby úseků SOKP na EVL Blatov a Xaverovský háj.

Ze všech uvedených důvodů navrhovatelé shrnují, že **napadené opatření obecné povahy bylo vydáno v rozporu s § 45i zákona č. 114/1992 Sb., neboť nebyly řádně posouzeny vlivy Aktualizace, konkrétně vymezení záměru SOKP, na dotčené území NATURA 2000.** Tímto pochybením bylo zasaženo především do práva na příznivé životní prostředí navrhovatele 8) jako spolku zabývajícího se ochranou přírody a krajiny s celostátní působností a rovněž navrhovatele 2), jehož nemovitost se nachází v těsné blízkosti EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, která tak tvoří nedílnou součást prostředí, které obklopuje místo jeho bydliště. Ve vztahu k ostatním navrhovatelům došlo nezákonným posouzením vlivů na území NATURA 2000 rovněž k dotčení jejich práv, jelikož pokud by byly dodrženy podmínky ochrany území NATURA 2000, tak by nedošlo k vymezení koridoru SOKP ve variantě, s níž počítá Aktualizace, a tedy by nedošlo k zásahu do jejich práva na příznivé životní prostředí a dalších výše uvedených práv.

**Navržené důkazy (přílohou):**

15. Grafické znázornění EVL Kaňon Vltavy u Sedlce a trasy SOKP

16. Hodnocení NATURA 2000, verze 05/2012

17. Srovnání seznamu podkladů pro hodnocení NATURA 2000

## V. Závěrečný návrh

S ohledem na výše uvedené skutečnosti navrhovatelé navrhují, aby Městský soud v Praze vydal tento rozsudek:

**1. Opatření obecné povahy č. 43/2014 – Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy Aktualizace č. 1 vydané dne 11. 9. 2014 usnesením zastupitelstva hl. m. Prahy č. 41/1 se dnem vyhlášení tohoto rozsudku zrušuje v části textového i grafického vymezení ploch a koridorů veřejně prospěšné stavby „Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy).“**

**2. Odpůrce je povinen nahradit navrhovatelům náklady řízení.**

V Brně dne 29. 9. 2017

Vladimír Přáda  
Jiří Elicar  
Ondřej Satrapa  
Jiří Osvald  
PhDr. Iva Poláčková Šolcová, PhD.  
Vladislav Fikejs  
Městská část Praha-Dolní Chabry  
spolek Chvalská