

Námítky k návrhu změny Z 3274/17 ÚP SÚ HMP

DATUM: 11.11.2025

Číslo změny	PID	ID	Namítající	Text námítky	Rozhodnutí o námítce
3274	MHMPP098AXL4	2992347	304 POLYDOROVÁ KARLA	Tímto podáním jsou zastoupeny 2 fyzické osoby.	Požizovatel bere na vědomí, námítka bude v následujících odstavcích vypořádána.
3274	MHMPP098AXL4	2992348	304 POLYDOROVÁ KARLA	<p>Námítky ke změně Z 3274/17 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy MČ Praha 20 je vlastníkem nemovitostí, která je součástí předmětné změny Územního plánu plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, č. Z 3274/17 (dále též jen „změna 3274/17“), která se týká změny funkčního využití ploch.</p> <p>Text námítky Nesouhlasíme s textovým i grafickým vymezením zkapacitnění D10 v úseku MÚK Satalice - MÚK Brandýs nad Labem-Stará Boleslav.</p> <p>II. Území vymezené námítkou Území, dotčené touto námítkou je vymezeno takto: Městská část: Praha 20, Praha - Satalice Katastrální území: Horní Počernice, Satalice.</p> <p>III. Odůvodnění námítky</p>	Požadavkům nebude vyhověno. Předmětná změna ÚP řeší rozšíření úseku dálnice D10 pouze na území hl. m. Prahy u Horních Počernic. Rozšíření by zde přispělo ke zlepšení provozní situace, neboť by se mohla ve větší míře oddělit zdrojová a cílová doprava směřující do/z komerčně-skladové zóny Horních Počernic od ostatní dopravy na tomto úseku D10, čímž by se zmírilo riziko nepříznivých provozních situací. Informace o předpokládaném růstu průmyslové zóny byl převzat z veřejně dostupných zdrojů. Nijak však nesouvisí s procesem pořizování změny ani s jeho odůvodněním, jedná se pouze o uvedení územních souvislostí. Při VVURÚ se čerpá ze souvisejících řízení, v tomto konkrétním případě je text převzat z Oznámení záměru D10 MÚK SATALICE - MÚK RADONICE:ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH, který zpracovala firma PUDIS, 6/2019 a je dostupný na informačním systému EIA, kód záměru v informačním systému EIA OVS1227.
3274	MHMPP098AXL4	2992349	304 POLYDOROVÁ KARLA	<p>1. Věcně nesprávné zdůvodnění růstem průmyslové zóny (odůvodnění námítky 1. část - pozn. pořiz.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 25uvádí: "Horních Počernicích je potřeba zvýšit propustnost tohoto úseku dálnice. Průmyslová zóna v Horních Počernicích by se měla ještě rozšířit a z toho se dá předvídat, že intenzita dopravy se bude zvyšovat. Tudíž je potřeba dálnici D10 v úseku MÚK Satalice - MÚK Radonice rozšířit a zároveň zkapacitnit MÚK Radonice jak je to jen možné s ohledem na stávající zástavbu. Stavba začíná za MÚK Satalice a končí za křižovatkou MÚK Radonice, protože se plánuje dálnice D10 rozšiřovat až do Brandýsa nad Labem." Průmyslová zóna je naplněna, dle platného územní ho plánu není kam dále rozšiřovat. Tento argument je proto zavádějící a nepravdivý. Požadujeme tento argument zdůvodnit a doložit.</p> <p>2. Neaktuální údaje o intenzitách dopravy (odůvodnění námítky 2. část - pozn. pořiz.) V rámci návrhu byly získány informace o intenzitách z celostátního sčítání dopravy z roku 2016 z ŘSD a z TSK hl. m. Prahy pro rok 2017. V úseku mezi MÚK Satalice a MÚK. Je rok 2022, vstupní data jsou 6 let stará a neaktuální! Přitom ŘSD zveřejnilo nové "Výsledky celostátního sčítání dopravy 2020". Viz stránky ŘSD: „Ředitelství silnic a dálnic ČR zajišťuje v pravidelných pětiletých intervalech projekt Celostátního sčítání dopravy (CSD), a to nejen na dálnicích a silnicích I. třídy v jeho správě, ale rovněž i na silnicích II. třídy a vybraných silnicích III. třídy a místních komunikacích některých statutárních měst. Dnes zveřejněné výsledky ukazují, že doprava oproti minulému CSD, které bylo prováděno v roce 2016, opět významně narostla, a to v průměru o 10 %. Průběh sčítání i způsob jeho vyhodnocování přitom významně ovlivnila pandemie koronaviru." Požadujeme proto vyhodnotit záměr dle aktuálních podkladů ŘSD.</p>	<p>Přílohy pro vyhodnocení - ID_2992348_1_P.pdf - ID_2992348_3_P.pdf - ID_2992348_2_P.pdf</p> <p>Použité podklady považujeme pro potřeby změny v daném případě za dostačující. Dokumentace VVURÚ je velice obsáhlý dokument, jehož zpracování není krátkodobá záležitost. S ohledem na to, že zpracování této dokumentace bylo finalizováno k datu 16. 7. 2021, nebylo možné v rámci vyhodnocení změn z hlediska VVURÚ vycházet ze zmíněného celostátního sčítání dopravy 2020 od ŘSD. Na webu https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/methodics/default.aspx je uvedeno: <i>"Celostátní sčítání dopravy 2020 (CSD2020) bylo ovlivněno pandemií covidu-19. Vlivem vládních opatření proti šíření covidu-19 nebylo možné provést sběr dat ve standardních termínech (od poloviny dubna do konce října 2020). Sběr dat tak probíhal od července 2020 do poloviny října 2020 a od poloviny dubna 2021 do konce června 2021"</i>. S ohledem na to, že sběr dat probíhal až do konce června 2021, v době finalizování dokumentace VVURÚ nebyl tento podklad pro zpracování dokumentace VVURÚ dostupný a nebylo tedy možné z něj vycházet. Předmětem posuzování je změna ÚP, která vytvoří podmínky pro větší plynulost dopravy na úseku D10 v Praze, což zde povede ke snížení rizika dopravních kongescí,lepší se obsluha přilehlého území, kdy zdrojová a cílová doprava komerčně - skladové zóny Horních Počernic dnes komplikuje provoz na předmětném úseku D10. Dokumentace VVURÚ se zpracovává v určitém čase a s využitím podkladů, které jsou v tu dobu k dispozici. Podklady, které sloužily ke zpracování VVURÚ považujeme na úrovni aktualizace koncepce v měřítku 1:10 000 za dostatečné. Vlivy záměru na životní prostředí se budou řešit v podrobnějších fázích v procesu EIA.</p>
3274	MHMPP098AXL4	2992350	304 POLYDOROVÁ KARLA	<p>3. Věcně nepodložená tvrzení o pozitivním vlivu na dopravu (odůvodnění námítky 3. část - pozn. pořiz.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánů na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 59 uvádí: „<i>Posuzovaná dálnice D10 se nachází na rozhraní hlavního města Prahy a Středočeského kraje, prochází zemědělskou krajinou přecházející do krajiny urbanizované a vede dopravu mimo obytnou zástavbu okolních městských částí a obcí. Zájmové území zahrnuje obce a části Prahy s osídlením venkovské struktury. Hodnocené území patří do oblasti s hustotou obyvatelstva 2 608 obyvatel na km2. Změna je situována v hustě zalidněném území. Nicméně s ohledem na jeho lokalizaci se v nejbližším okolí nenachází prakticky žádný objekt určený k bydlení. Zkapacitněním dálnice D10 nebude přímo ovlivněno žádné obyvatelstvo, protože v blízkosti hodnoceného území se obytná zástavba nenachází, zprostředkovaně i v širším okolí dojde k přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch dnes zatížených úseků, neboť zkapacitněním dálnice D10 dojde k částečnému převedení automobilové dopravy ze silnic nižších tříd a městských komunikací na dálnici“ a na str. 81: "V důsledku změn 3273/17 a 3274/17 dojde k .zkapacitnění stávajících dálnic D0 a D10 v příslušných úsecích s pozitivním vlivem na zlepšení dopravní prostupnosti staveb. Dojde tak ke stavebním zásahům do tělesa stávajících dálnic a jejich rozšíření na tři pruhy. Pozitivně se projeví především zkapacitnění stávající přetížené dálnice a vybudování protihlukových opatření, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu po řešené komunikaci a souvisejících dopravních stavbách. Jedná se o mírně pozitivní vlivy s pozitivním spolupůsobením ostatních dopravních opatření a staveb v souvisejícím území. Zároveň dojde k odvedení části dopravy ze stávající komunikační sítě procházející obytnou zástavbou, se souvisejícími efekty ve smyslu snížení akustické zátěže, znečištění ovzduší, a s tím spojených vlivů na zdraví, snížení dopravní nehodovosti (zejména střetů s ostatními účastníky provozu na komunikacích) a zlepšení migrační prostupnosti území. Další pozitivní vlivy pak vyplývají ze skutečnosti, že stavební zásah do dálnice D0 umožňuje zlepšit další její aspekty, které by jinak zůstaly beze změny - rozšířit a doplnit vegetační doprovod dálnice, zlepšit stav odvodňovacích objektů, upravit retenční objekty směrem k přírodě bližšímu stavu, v rámci přestavby nadjezdů zlepšit podmínky pro cyklistickou a pěší dopravu apod."</i></p>	<p>Důvodem změny je umožnit širšíkové úpravy stávajícího úseku dálnice D10 na pražském území u Horních Počernic východně od mimoúrovňové křižovatky Pražský okruh - D10. Úpravy, jejichž podstatou je rozšíření vozovky o jeden pruh v každém dopravním směru dálnice D10, jsou provedeny z důvodu častých provozních komplikací, které jsou důsledkem vysokého dopravního zatížení na této pozemní komunikaci a dopravy do/z rozsáhlé komerčně-obchodní a skladové zóny u Horních Počernic, která se na dálnici D10 napojuje prostřednictvím MÚK D10 - Ve Žlíbku. U této mimoúrovňové křižovatky jsou změnou navrženy dílčí prostorové korekce stávajících křižovatkových větví, kterélepší provozní podmínky pro automobilovou dopravu. Změna nemění základní koncepci dopravní infrastruktury. Změna samotná je tak opatřením pro zlepšení plynulosti dopravy, z logiky věci potom plyne, že jestliže je stávající provoz převáděn dvopruhovou dálnicí, kdy dochází k častým dopravním kongescím, bude v případě dálnice třípruhové stejný provoz převeden rychleji a plynuleji a z toho opět vyplývá příčinná souvislost s potenciálem pro snížení nehodovosti - méně aut v jednom pruhu, menší hustota dopravy. Připomínkující konstatuje, že dojde k záboru půdy nejcennější bonity a likvidaci životního prostředí zjištěných a nevyločených chráněných živočišných druhů a obtěžování obyvatel během výstavby. VVURÚ konstatovalo, že v rámci změny Z3274/17 dojde k záboru půdy v I. a II. třídě ochrany. V této souvislosti byl identifikován významný negativní vliv z hlediska záboru ZPF. Zábor ZPF je odůvodnitelný nutností zkapacitnit části Pražského okruhu jako nadřazené dopravní infrastruktury. Jedná se převážně o půdu I. třídy ochrany. Zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany na plochách, které nejsou obsaženy v platné územně plánovací dokumentaci, lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF, což zkapacitnění dálnice je. Zároveň je zábor generován pro rozšíření již existující stavby pouze o několik metrů v každém směru, tj. převážně na půdy primárně dnes nevyužívané k zemědělské produkci (část zabírá násep stávající dálnice) v rozsahu, který nebude mít podstatný vliv na organizaci ZPF a primární produkci potravin. Z tohoto hlediska je zábor půdy akceptovatelný z důvodu převažujícího veřejného zájmu. Z hlediska flóry a fauny dojde pouze k mírně negativním vlivům, bez podstatného ovlivnění populací zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a nevýznamných záborů biotopů, nelze zcela vyloučit riziko dílčího střetu. Z hlediska přítomnosti zjištěných druhů cévnatých rostlin, bezobratlých živočichů a obratlovců lze konstatovat, že se jedná pouze o naprosto běžné druhy, široce rozšířené</p>

Teoretické zlepšení plynulosti dopravy a snížení tvorby kolon a nehodovosti je pouze konstatováno, avšak není nijak doloženo. Naopak Záměr povede k záboru bonitně nejcennější půdy, likvidaci životního prostředí zjištěných a nevyločených chráněných živočišných druhů a obtěžování obyvatel během výstavby.

3274	MHMPP098AXL4	2992351	<p data-bbox="920 48 2027 63">304 POLYDOROVÁ KARLA</p> <p data-bbox="920 63 2027 1589"> 4. Nedostatečně posouzený vliv na kvalitu a kvantitu podzemních a povrchových vod (odůvodnění námítky 4. část - pozn. pořiz.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 64 uvádí: „Posuzovaný koridor pro zkapacitnění dálnice D10 nezasahuje do žádného velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území (ZCHÚ), která jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Posuzovaná trasa dálnice D10 nezasahuje do žádné evropsky významné lokality ani do ptací oblasti. Posuzovaná trasa dálnice D10 se nepřiblíží k žádnému památnému stromu. Nejbližší Evropsky významná oblast je Blatov a Xaverovský háj vzdálené cca 3 km jižně od osy záměru. Vliv záměru na EVL byl vyloučen ze strany příslušného úřadu. Posuzovanou trasou dálnice D10 není dotčen žádný registrovaný významný krajinný prvek (VKP). V blízkosti posuzované trasy záměru se nevyskytují žádná rašeliniště ani přírodní jezera a lesní celky. Posuzovaná trasa bude dále přetínat vodní tok Svémyslická svodnice, který je překonáván i stávající dálnicí a v rámci jejího zkapacitnění dojde k rozšíření propustků. Koridor pro rozšíření dálnice D10 se nedotkne žádné vodní plochy.“ Na str. 65 uvádí: „Dojde k záboru půdy cca 8,1 ha, z toho cca 6,3 ha v I. třídě ochrany. Záměr nemá nároky na zábor PUPFL. Nezasahuje ani do ochranného pásma lesa. Předmětné území je v současnosti zařazeno jednak jako orná půda a ostatní plocha. Zemědělská půda je v zájmovém území zastoupena převážně černozeměmi a hnědozeměmi, ojediněle se vyskytují kambizemě, rendziny, pararendziny a černice. Podél vodních toků se nacházejí černice. V řešeném území jsou černozemě, hnědozemě a kambizemě využívány většinou jako pole, v menší míře jako louky nebo se na nich vyskytují porosty dřevin.“ Na str. 68 uvádí: „Návrh nezasahuje do ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů minerální vody a plynu a zdrojů přírodní minerální vody. Řešené území neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod CHOPAV. Koridor se nenachází v záplavovém území. V zájmovém území se nenachází významná a rozsáhlá síť vodních toků. Posuzovaná trasa dálnice D10 kříží Svémyslickou svodnici. Jedná se o menší vodní tok který je významně ovlivněn lidskou činností. Koryto toku je uměle upravené, opevněné a svahy zarostlé travou. Vlastní území řešené předkládanou ÚPD je suché a nenachází se na něm žádná vodní plocha, prameniště či mokřad a rovněž zde není žádné ochranné pásmo vodního zdroje ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů. Zájmové území spadá do hydrogeologický rajón 4510 Křída severně od Prahy. Podzemní voda tohoto rajónu vytváří průlinovo-puklinový kolektor vázaný na pískovce, přičemž slínovce a jílovce zde fungují jako regionální izolátor, v němž jako kolektor funguje pouze přípovrchová zóna intenzivního rozpukání. K oběhu podzemní vody dochází v průlinově-puklinovém prostředí pískovců. Dle archivních podkladů se hladina podzemní vody nachází v hloubkách okolo 10 až 20 m pod terénem. Pouze na východním a západním okraji zájmového území lze hladinu očekávat v hloubce okolo 5 až 10 m pod terénem. Rozšíření dálnice má vliv na nárůst srážkových vod oproti původnímu stavu o cca 1/3.“ Na str. 82: „ Změna 3274/17 — koridor pro rozšíření dálnice D10 bude přetínat tok Svémyslické svodnice, který je překonáván i stávající dálnicí a v rámci jejího zkapacitnění dojde k rozšíření propustku. Koridor pro rozšíření dálnice D10 se nedotkne žádné vodní plochy.“ Na straně 84 uvádí: „Problém: Kvalita vody v tocích Negativní vlivy na kvalitu vody v tocích ani potenciál plošného znečištění z průmyslové výroby nebo zemědělských zdrojů nebyly v souvislosti s předkládanou změnou územního plánu zjištěny.“ Na str. 103 uvádí: „Posuzovaná trasa bude dále přetínat vodní tok Svémyslická svodnice, jako VKP ze zákona, který je překonáván i stávající dálnicí a v rámci jejího zkapacitnění dojde k rozšíření propustků. Koridor pro rozšíření dálnice D10 se nedotkne žádné vodní plochy.“</p>
------	--------------	---------	---

3274	MHMPP098AXL4	2992352	<p data-bbox="920 1598 2027 1638">304 POLYDOROVÁ KARLA</p> <p data-bbox="920 1638 2027 1965"> 5. Zábor ZPF (odůvodnění námítky 5. část - pozn. pořiz.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 83 uvádí: „V rámci změny Z3274/17 dojde k záboru půdy cca 8,1 ha, z toho cca 6,3 ha v I. třídě ochrany. Změna Z3421/24 předpokládá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF), druhu pozemku orná půda, třídy ochrany I. o ploše 10 693 m2 pro zastavitelnou plochu čisté obytnou s kódem míry využití území B /OB-B/ a pro nezastavitelnou plochu zeleně /ZMK/.“ Bonitně nejcennější zemědělská půda spadá do I. třídy. S ohledem na tyto zásady zákon výslovně zavádí možnost odejmout z fondů půdu I. a II. třídy pouze v případě, že je takové počinání ve výrazně převažujícím veřejném zájmu, který převažuje nad zájmem ochrany ZPF. Půdu I. třídy lze odjímat pouze výjimečně, převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu. Rozšíření dálnice rozhodně nesouvisí se záměry souvisejícími s obnovou ekologické stability krajiny a tato dálnice nemá zásadní význam. Upozorňujeme na to, že zdůvodnění rozšíření dálnice je nepřesvědčivé, průmyslový areál není</p>
------	--------------	---------	--

i na člověkem silně stresovaných lokalitách v příměstském i městském prostředí, které nemají k území žádný výhradní vztah. Stavba nepřichází do kontaktu s žádnými památnými stromy či stromořadím. Zájmové území stavby se nenachází v žádném maloplošném ani velkoplošném zvláště chráněném území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Lokalita nezasahuje do žádného přírodního parku ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V zájmového území, ani v jeho okolí se nenachází žádné chráněné území systému NATURA 2000. Stavba nemůže mít vliv na žádná území systému NATURA 2000.

Území není součástí žádného funkčního skladebního prvku územního systému ekologické stability. Vliv na biologickou rozmanitost uvedeného území projektovanou činností bude přijatelný (a to jak dočasně, tak i trvale). V prostoru vlastních plánovaných aktivit může dojít k dočasnému ovlivnění druhové diverzity ve smyslu mírné obměny zastoupení (pouze eurytopních) druhů (z důvodu vzniku dočasného „přechodně nového biotopu“ – nebo také na plochách osázených dřevinami a trávničky dle návrhu sadových úprav). V kontextu širšího zájmového území nemůže dojít k ovlivnění biologické rozmanitosti v období realizace ani následném provozu hodnoceného záměru. Dosavadní průzkumy lokality neprokázaly možný významný konflikt se zájmy ochrany přírody, které jsou chráněné podle Zákona. Biologická rozmanitost nebude významně ovlivněna. Vlivy lze komplexně označit za krátkodobé, vratné a málo významné až nevýznamné. Záměr je proto z pohledu vlivů na biologickou rozmanitost vyhodnocen jako akceptovatelný. Ministerstvo Životního prostředí jako orgán ochrany ZPF v rámci veřejného projednání uvedlo, že vymezení plochy pro tento účel lze považovat za výrazně převažující veřejný zájem nad veřejným zájmem ochrany ZPF dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona a změnu zhodnotilo jako akceptovatelnou. Obtěžování obyvatel během výstavby je pod podrobnost SEA tj. strategickou podrobnost územního plánu.

Dokumentace VVURÚ byla vypracována ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v účinném znění a dle prováděcí vyhlášky ke stavebnímu zákonu č. 500/2006, v účinném znění. Posouzení vlivů změny bylo zpracováno řešitelským týmem pod dohledem autorizované osoby. Pořizovatel považuje dokumentaci VVURÚ z hlediska hydrologických poměrů za dostačující.

Není jasné v čem shledává autor námítky vyhodnocení za nedostatečné. Jsou identifikovány limity, stav a vývoj území z hlediska hydrologických i hydrogeologických poměrů a vyhodnoceny vlivy na strategické úrovni vymezeného koridoru. V rámci VVURÚ nejsou hodnoceny konkrétní stavby, ale pouze plochy v územním plánu, vytvářející územní předpoklady pro umístění záměrů bez konkrétní technické specifikace, jedná se o vyhodnocení na úrovni koncepce. V navazujících řízeních bude provedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí na úrovni záměru tj. EIA v podrobnosti technického řešení vlastní stavby se znalostí rozsahu, způsobu založení, systému odvodnění, kapacit atd..

V dokumentaci VVURÚ byl návrh změny na základě zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných posouzen jako akceptovatelný za podmínky udělení souhlasu se zábořem ZPF orgánem ochrany ZPF. Ministerstvo Životního prostředí jako orgán ochrany ZPF v rámci projednání návrhu změny uvedlo: „Jedná se o druh veřejné infrastruktury ve smyslu § 2 odst. 1 písm. k) stavebního zákona, jejíž zkapacitnění je návrhem změny konkretizováno za účelem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji v území dle § 18 odst. 2 stavebního zákona.“ Vymezení plochy pro tento účel lze považovat za výrazně převažující veřejný zájem nad veřejným zájmem ochrany ZPF dle ustanovení § 4 odst. 3 zákona.“ Záměr je liniovou stavbou nadmístního významu, proto je zde možné identifikovat převažující veřejný zájem záboru ZPF nad veřejným zájmem ochrany ZPF.

3274	MHMPP098AXL4	2992354	304 POLYDOROVÁ KARLA	<p>6. Překročení limitů benzo(a)pyrenu (odůvodnění námítky 6. část - pozn. pořiz.)</p> <p>Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 71 uvádí: „Dle map pětiletých průměrů pozadové imisní zátěže (2015-2019) nedochází v pětiletém průměru v území, jímž je vedena posuzovaná dálnice k překračování imisních limitů sledovaných látek, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Na většině zájmového území je překročen limit podprůměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (viz §12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.), imisní limit je překročen nejvýše o 10 %, a to v prostoru Horních Počernic. (zdroj: ČHMÚ Praha — www.ozko.cz). Zákon č. 201/2012 Sb. Zákon o ochraně ovzduší říká v § 1 odst. (1) Ochranou ovzduší se rozumí předcházení znečišťování ovzduší a snižování úrovně znečišťování tak, aby byla omezena rizika pro lidské zdraví způsobená znečištěním ovzduší, snížení zátěže životního prostředí látkami vnášenými do ovzduší a poškozujícími ekosystémy a vytvoření předpokladů pro regeneraci složek životního prostředí postižených v důsledku znečištění ovzduší.</p> <p>7. Věcně nesprávné hodnocení v oznámení záměru (odůvodnění námítky 7. část - pozn. pořiz.) Oznámení nepřináší konkrétní důkazy o pozitivních vlivech Záměru. „Realizace záměru neovlivní současnou imisní situaci, změny koncentrací v okrajových částech zástavby Horních Počernic, Satalic, Radonic a Jenštejna jsou nevýznamné a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelné (...) Pro obyvatele nejbližšího domu Bystrá 2 508, Praha 20 může realizace záměru vést k mírnému navýšení expozice hluku“ (str. 71 Oznámení).</p>
3274	MHMPP098AXL4	2992355	304 POLYDOROVÁ KARLA	
3274	MHMPP098AXL4	2992356	304 POLYDOROVÁ KARLA	<p>8. Akustická a rozptylová studie - obecný úvod (odůvodnění námítky 8. část - pozn. pořiz.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí vykazuje zásadní nedostatky, jak v akustické studii, tak v rozptylové studii, které byly podkladem, a nelze tedy z těchto závěrů vycházet. Provedení akustické studie je nedostatečné a rozptylová studie vykazuje aspekty netransparentnosti a nedostatečnou diskuzi výsledků (podrobněji viz dále). Příloha č. 1): Připomínky k oznámení záměru „D10 MÚK Satalice Zkapacitnění na 6-ti- pruh“ dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění MUK Radonice: Příloha č. 2) VYHODNOCENÍ VLVIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ PRO SOUBOR ZMĚN ÚP HL. M.-PRAHY VLN 17 A 24 - ZKRÁCENÉ“ Příloha č. 3) Námítky k PZKO</p>
3274	MHMPP098AXL4	2992358	304 POLYDOROVÁ KARLA	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii (odůvodnění námítky 9. část - pozn. pořiz.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí</p>

kam rozšířit, a důrazně žádáme, aby byl vliv zkapacitnění dálnice D10 v předmětném úseku na životní prostředí a zdraví obyvatel hodnocen z hlediska své významnosti. Ta musí být následně porovnána se závažností negativních vlivů Záměru. Přínosy Záměru musí být konkrétně doloženy.

Pozitivním přínosem je zkapacitnění stávající přetížené dálnice a vybudování protihlukových opatření, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu po řešené komunikaci a souvisejících dopravních stavbách. Jedná se o mírně pozitivní vlivy s pozitivním spolupůsobením ostatních dopravních opatření a staveb v území. Za nejvýznamnější pozitivní vlivy záměru pak lze označit odvedení části dopravy ze stávající komunikační sítě, procházející obytnou zástavbou, se souvisejícími efekty ve smyslu snížení akustické zátěže, znečištění ovzduší, a s tím spojených vlivů na zdraví, snížení dopravní nehodovosti (zejména střetů s ostatními účastníky provozu na komunikacích) a zlepšení migrační propustnosti území. Další pozitivní vlivy pak vyplývají ze skutečnosti, že stavební zásah do dálnice D10 umožňuje zlepšit další její aspekty, které by jinak zůstaly beze změny – rozšířit a doplnit vegetační doprovod dálnice, zlepšit stav odvodňovacích objektů.

Co se týká vzájemného působení uvedených vlivů (tzn. synergické efekty), toto je relevantní zejména v případě vlivů na obyvatele (např. společné působení různých látek, případně znečištění ovzduší a hluku). Z provedeného hodnocení vyplynulo, že závěr hodnocení vlivů na zdraví obyvatel, podle něhož záměr nepředstavuje nárůst zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace a celkově dojde ke snížení zdravotního rizika, je platný i při uvažování kumulativních a synergických vlivů. Zkapacitnění dálnice D10 má význam ze socioekonomického hlediska. Po dokončení se zvýší bezpečnost a plynulost dopravy a zároveň se odlehčí doprava na komunikacích nižších tříd. Kvalitní dopravní napojení v oblasti širšího okolí hodnocené komunikace též zvýší možnosti ekonomického rozvoje. Zkapacitnění hodnoceného úseku D10 odvede část automobilové dopravy z komunikací nižších tříd a městských ulic na dálnici D10, která je vedena mimo bezprostřední kontakt s obytnou zástavbou, bez možnosti přístupu chodců a cyklistů a bez úrovňových křižovatek. Tím se výrazně sníží riziko zranění osob. Případným zkapacitněním D10 se odstraní provozní problémy vznikající vysokým dopravním zatížením na předmětném úseku pozemní komunikace, zvýší se bezpečnost provozu, a odstraní se riziko vzniku dopravních kongescí, které při vyčerpané kapacitě komunikace hrozí.

VVURU k tomu konstatuje, že změna 3274/17 spočívající ve vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění stávající dopravní infrastruktury a odstranění dopravních závad, a tím díky zmírnění kongescí spolu s výsadbou doprovodné zeleně podél dopravních koridorů má potenciál zlepšit imisní charakteristiky území v bezprostředním okolí řešených ploch. Nicméně úroveň benzo(a)pyrenu ovlivňují především malá topeniště, která s řešením posuzovaných změn územního plánu nesouvisí. Zkapacitnění dálnice a zlepšení plynulosti dopravy je samo o sobě opatřením pro zlepšení kvality ovzduší - zlepšení plynulosti dopravního proudu snižuje emise do ovzduší.

Není jasné v čem je spatřována věcná nesprávnost hodnocení v oznámení záměru. V rámci oznámení na úrovni EIA byla zpracována rozptylová i akustická studie, ze kterých zpracovatel VVURU čerpal, které prokázaly, že realizací záměru nedojde k významnému zhoršení kvality ovzduší. Jak ostatně konstatovala i Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, jako orgán ochrany veřejného zdraví, která k předloženým studiím neměla žádné námítky a ve svém vyjádření k oznámení záměru konstatovala, že záměr neovlivní současnou imisní situaci, změny koncentrací v okrajových částech zástavby Horních Počernic, Satalic, Radonic a Jenštejna jsou nevýznamné a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelné.

Z pohledu hluku KHS uvádí, že byla předložen akustická studie, přičemž z výsledků vyplývá, že v bodě 1 dojde k navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. Ve výpočtovém bodě 2 dochází naopak k poklesu vypočtené hladiny hluku o 1,3 dB ve dne i v noci. Zároveň bylo překročeno k návrhu individuálních protihlukových opatření na fasádě zasaženého objektu, jejichž realizace zajistí výměnu vzduchu v pobytových místnostech jiným způsobem než přímým větráním na zasažené fasádě. Z výsledků rozptylové studie je dle KHS patrné, že v důsledku zlepšení plynulosti lze po realizaci záměru očekávat snížení imisních příspěvků dopravy v řešeném úseku dálnice. V úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice je dálnice D10 vedená mimo souvislou obytnou zástavbu nejbližších obcí. Zákon pro tento záměr nevyžaduje kompenzační opatření podle § 11 zákona o ochraně ovzduší. Rovněž Hygienická stanice Hlavního města Prahy nevznesla vůči předloženým studiím námítky. Hygienická stanice hl. m Prahy ve svém vyjádření uvádí, že v rámci řešeného území není dle předloženého oznámení předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví v rámci území hlavního města Prahy. Součástí oznámení jsou mimo jiné i akustická studie, modelové hodnocení kvality ovzduší a hodnocení vlivů na veřejné zdraví. Uvedené dokumenty závěrem konstatují, že z hlediska dopadů vlivu na lidské zdraví jsou změny na dotčenou populaci vlivem záměru nevýznamné a z hlediska zdravotních rizik lze konstatovat, že vlivem navrhovaného záměru nedojde ke zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví při provozu záměru. Účinky vibrací, zápachu či radioaktivního a elektromagnetického záření nebudou při výstavbě ani provozu záměru představovat riziko pro životní prostředí, potažmo veřejné zdraví. Hygienická stanice hl. m. Prahy se vyjádřila i v rámci veřejného projednání a uvedla, že z pohledu místně příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví je návrh změny akceptovatelný.

Není jasné jaké nedostatky má připomínkující na mysli. Akustická i rozptylová studie mají standardní parametry odpovídající jejich účelu, tedy změně ÚP. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření. Vlivem zprovoznění záměru tedy nedojde k překročení hygienických limitů.

Hygienické limity se vždy vztahují k chráněným prostorům, z uvedeného je zřejmá jen výše akustického tlaku, nikoliv že jsou překračovány limity. V rámci SEA se jedná o strategické

				SEA na str. 76 uvádí: „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice se vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v hodnoceném území se v roce 2018 v denní době pohybují pro LAeq, 16 h v rozmezí 55,3-61,6 dB a v noční době se pohybují pro LAeq, 8 h v rozmezí 48,0-53,3 dB.“ Z této informace je zřejmé, že v okolí D10 je překračován limit pro denní i noční dobu.
				Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 81 uvádí: "V důsledku změn 3273/17 a 3274/17 dojde k zkapacitnění stávajících dálnic D0 a D10 v příslušných úsecích s pozitivním vlivem na zlepšení dopravní propustnosti staveb. Dojde tak ke stavebním zásahům do tělesa stávajících dálnic a jejich rozšíření na 6ti pruh. Pozitivně se projeví především zkapacitnění stávající přetížené dálnice a vybudování protihlukových opatření, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu po řešené komunikaci a souvisejících dopravních stavbách. Jedná se o mírně pozitivní vlivy s pozitivním spolupůsobením ostatních dopravních opatření a staveb v souvisejícím území."

3274	MHMPP098AXL4	2992359	304 POLYDOROVÁ KARLA	9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 10. část - pozn. poř.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 85 uvádí: „Z dostupných podkladů lze usuzovat, že využití území pro uvažované funkce je možné, s výhradou umístění hlukově chráněných prostor směřujících do ulice Radlická v případě změny Z3418/24. Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z 3273/17, Z 3274/17, Z 3423/24 a Z 3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z 3426/24 a Z 3425/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města. Pro zamezení negativním vlivům byla navržena opatření v rámci SEA i opatření obsažená ve vlastním územním plánu (podmínky využití ploch, dopravní řešení), která budou doplněna opatřeními při následné projektové přípravě staveb umístěných v řešených plochách (protihluková opatření bariérová zástavba, orientace objektů vůči převažujícím zdrojům hluku, opatření na budovách). V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že do území s již překročenými hlukovými limity nelze umísťovat takové záměry, které úroveň akustického tlaku ještě zvýší.“ Funkční bariéry jsou specifikovány kde? Hluková studie z roku 2019 nic neuvádí. Lze upozornit i na konstatování, že do území s překročeným limitem (což území okolo D10 je) již nelze vložit další záměry a dle výpočtů hlukové studie dojde k navýšení hluku vlivem realizace záměru, byť o desetiny decibelů, v tomto případě se však nejedná o změnu neohodnotitelnou, pokud jde o hodnocení k hygienickému limitu, což zpracovatel hlukové studie zcela evidentně opomněl zmínit.
------	--------------	---------	----------------------	--

3274	MHMPP098AXL4	2992360	304 POLYDOROVÁ KARLA	9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 11. část - pozn. poř.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 91 uvádí: „ Vliv záměru na akustickou situaci v řešeném území byl v hlukové studii zpracované jako podklad pro oznámení EIA hodnocen pro rok 2018, pro dobu provozování v roce 2030 a ve výhledu roku 2050, a dále v porovnání stavu s a bez záměru v roce 2030. Z výpočtů vyplývá, že realizací záměru dojde u nejbližší obytné zástavby k neohodnotitelnému navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. I přesto, že v bodě jedna dochází k navýšení hladiny hluku o max. 0,9 dB (nehodnotitelná změna výpočtu), tak bylo překročeno k návrhu protihlukové ochrany. Jejich realizací dojde ke splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Pozitivní vlivy: Pozitivně se projeví především zkapacitnění stávající přetížené dálnice a vybudování protihlukových opatření, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu po řešené komunikaci a souvisejících dopravních stavbách. Jedná se o mírně pozitivní vlivy, s pozitivním spolupůsobením ostatních dopravních opatření a staveb v území. Za nejvýznamnější pozitivní vlivy záměru pak lze označit odvedení části dopravy ze stávající komunikační sítě, procházející obytnou zástavbou, se souvisejícími efekty ve smyslu snížení akustické zátěže, znečištění ovzduší, a s tím spojených vlivů na zdraví, snížení dopravní nehodovosti (zejména střetů s ostatními účastníky provozu na komunikacích) a zlepšení migrační propustnosti území. Další pozitivní vlivy pak vyplývají ze skutečnosti, že stavební zásah do dálnice D10 umožňuje zlepšit další její aspekty, které by jinak zůstaly beze změny - rozšířit a doplnit vegetační doprovod dálnice, zlepšit stav odvodňovacích objektů. Negativní vlivy: Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impulsem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření. Vlivem zprovoznění záměru tedy nedojde k překročení hygienických limitů." Zpracovatel se odvolává na hlukovou studii z roku 2019, kde je však zcela chybně přistoupeno k neohodnotitelné změně. Naopak vlivem záměru zde dochází k situaci, že do území s již překročenými hlukovými limity je umísťován takový záměr, který úroveň akustického tlaku ještě zvýší! Je zde diskutována problematika hluku ve smyslu, že závisí na navržených protihlukových opatřeních. Však hluková studie z roku 2019, PUDIS žádné protihluková opatření nenavrhuje.
------	--------------	---------	----------------------	--

3274	MHMPP098AXL4	2992368	304 POLYDOROVÁ KARLA	9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 12. část - pozn. poř.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 107 uvádí: „Z dostupných podkladů v rámci posouzení vlivů záměru zkapacitnění D10, na životní prostředí vyplývá, že v řešeném území je nutné očekávat zvýšenou hladinu hluku z dopravy, a to zejména v noční době. V okolí D10 se nenachází žádný chráněný objekt. Nejbližší objekty se nachází u ul. Bystrá, které jsou ve stávajícím stavu nadlimitně zasaženy hlukem z dopravy na této komunikaci a D10, které vzájemně spolupůsobí. Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impulsem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z
------	--------------	---------	----------------------	---

				SEA na str. 76 uvádí: „D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice se vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v hodnoceném území se v roce 2018 v denní době pohybují pro LAeq, 16 h v rozmezí 55,3-61,6 dB a v noční době se pohybují pro LAeq, 8 h v rozmezí 48,0-53,3 dB.“ Z této informace je zřejmé, že v okolí D10 je překračován limit pro denní i noční dobu.
				Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 81 uvádí: "V důsledku změn 3273/17 a 3274/17 dojde k zkapacitnění stávajících dálnic D0 a D10 v příslušných úsecích s pozitivním vlivem na zlepšení dopravní propustnosti staveb. Dojde tak ke stavebním zásahům do tělesa stávajících dálnic a jejich rozšíření na 6ti pruh. Pozitivně se projeví především zkapacitnění stávající přetížené dálnice a vybudování protihlukových opatření, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu po řešené komunikaci a souvisejících dopravních stavbách. Jedná se o mírně pozitivní vlivy s pozitivním spolupůsobením ostatních dopravních opatření a staveb v souvisejícím území."

				9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 10. část - pozn. poř.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 85 uvádí: „Z dostupných podkladů lze usuzovat, že využití území pro uvažované funkce je možné, s výhradou umístění hlukově chráněných prostor směřujících do ulice Radlická v případě změny Z3418/24. Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z 3273/17, Z 3274/17, Z 3423/24 a Z 3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z 3426/24 a Z 3425/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města. Pro zamezení negativním vlivům byla navržena opatření v rámci SEA i opatření obsažená ve vlastním územním plánu (podmínky využití ploch, dopravní řešení), která budou doplněna opatřeními při následné projektové přípravě staveb umístěných v řešených plochách (protihluková opatření bariérová zástavba, orientace objektů vůči převažujícím zdrojům hluku, opatření na budovách). V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že do území s již překročenými hlukovými limity nelze umísťovat takové záměry, které úroveň akustického tlaku ještě zvýší.“ Funkční bariéry jsou specifikovány kde? Hluková studie z roku 2019 nic neuvádí. Lze upozornit i na konstatování, že do území s překročeným limitem (což území okolo D10 je) již nelze vložit další záměry a dle výpočtů hlukové studie dojde k navýšení hluku vlivem realizace záměru, byť o desetiny decibelů, v tomto případě se však nejedná o změnu neohodnotitelnou, pokud jde o hodnocení k hygienickému limitu, což zpracovatel hlukové studie zcela evidentně opomněl zmínit.
--	--	--	--	--

				9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 11. část - pozn. poř.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 91 uvádí: „ Vliv záměru na akustickou situaci v řešeném území byl v hlukové studii zpracované jako podklad pro oznámení EIA hodnocen pro rok 2018, pro dobu provozování v roce 2030 a ve výhledu roku 2050, a dále v porovnání stavu s a bez záměru v roce 2030. Z výpočtů vyplývá, že realizací záměru dojde u nejbližší obytné zástavby k neohodnotitelnému navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. I přesto, že v bodě jedna dochází k navýšení hladiny hluku o max. 0,9 dB (nehodnotitelná změna výpočtu), tak bylo překročeno k návrhu protihlukové ochrany. Jejich realizací dojde ke splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Pozitivní vlivy: Pozitivně se projeví především zkapacitnění stávající přetížené dálnice a vybudování protihlukových opatření, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu po řešené komunikaci a souvisejících dopravních stavbách. Jedná se o mírně pozitivní vlivy, s pozitivním spolupůsobením ostatních dopravních opatření a staveb v území. Za nejvýznamnější pozitivní vlivy záměru pak lze označit odvedení části dopravy ze stávající komunikační sítě, procházející obytnou zástavbou, se souvisejícími efekty ve smyslu snížení akustické zátěže, znečištění ovzduší, a s tím spojených vlivů na zdraví, snížení dopravní nehodovosti (zejména střetů s ostatními účastníky provozu na komunikacích) a zlepšení migrační propustnosti území. Další pozitivní vlivy pak vyplývají ze skutečnosti, že stavební zásah do dálnice D10 umožňuje zlepšit další její aspekty, které by jinak zůstaly beze změny - rozšířit a doplnit vegetační doprovod dálnice, zlepšit stav odvodňovacích objektů. Negativní vlivy: Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impulsem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření. Vlivem zprovoznění záměru tedy nedojde k překročení hygienických limitů." Zpracovatel se odvolává na hlukovou studii z roku 2019, kde je však zcela chybně přistoupeno k neohodnotitelné změně. Naopak vlivem záměru zde dochází k situaci, že do území s již překročenými hlukovými limity je umísťován takový záměr, který úroveň akustického tlaku ještě zvýší! Je zde diskutována problematika hluku ve smyslu, že závisí na navržených protihlukových opatřeních. Však hluková studie z roku 2019, PUDIS žádné protihluková opatření nenavrhuje.
				9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 12. část - pozn. poř.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 107 uvádí: „Z dostupných podkladů v rámci posouzení vlivů záměru zkapacitnění D10, na životní prostředí vyplývá, že v řešeném území je nutné očekávat zvýšenou hladinu hluku z dopravy, a to zejména v noční době. V okolí D10 se nenachází žádný chráněný objekt. Nejbližší objekty se nachází u ul. Bystrá, které jsou ve stávajícím stavu nadlimitně zasaženy hlukem z dopravy na této komunikaci a D10, které vzájemně spolupůsobí. Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impulsem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z

posouzení, které pracuje s koncepční úrovní územního plánu a rámcem, který je územním plánem dáván pro realizaci záměrů dle přílohy 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, tedy nikoliv konkrétními záměry a jako takové je vyhodnocení třeba chápat. Ve zde posuzované změně územního plánu je dáván rámec pro zkapacitnění a zlepšení dopravní propustnosti dnes již nevyhovujících dopravních staveb. Což je z pohledu SEA strategický výrok, který má potenciál zlepšit identifikované problémy životního prostředí v dotčeném území (mimo jiné kongesce na stávající dálnici zhoršující hlukovou a imisní zátěž), zároveň je u nových nebo rekonstruovaných dopravních staveb nutné dodržet platnou legislativu z hlediska ochrany veřejného zdraví. Protihlukovým opatřením jsou i opatření na dotčených hlukově chráněných objektech.

V rámci SEA nelze konkretizovat protihlukovou ochranu, zde se konstatuje pouze její nutnost, bude věcí navazujících řízení. Minimalizačním opatřením obsaženým v posuzovaném územním plánu je právě vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice. Z hlediska dalších minimalizačních opatření SEA konstatuje následující: Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu. Na úrovni záměru v rámci EIA ve svém vyjádření k oznámení záměru KHS SČK z pohledu hluku uvádí, že byla předložena akustická studie, přičemž z výsledků vyplývá, že v bodě 1 dojde k navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. Ve výpočtovém bodě 2 dochází naopak k poklesu vypočtené hladiny hluku o 1,3 dB ve dne i v noci. Zároveň bylo překročeno k návrhu individuálních protihlukových opatření na fasádě zasaženého objektu, jejichž realizace zajistí výměnu vzduchu v obytných místnostech jiným způsobem než přímým větráním na zasažené fasádě. Hlukové limity je třeba vztáhnout k hlukově chráněným objektům.

Minimalizačním opatřením obsaženým v posuzovaném územním plánu je právě vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice. Z hlediska dalších minimalizačních opatření SEA konstatuje následující: Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu. Na úrovni záměru v rámci EIA ve svém vyjádření k oznámení záměru KHS SČK z pohledu hluku uvádí, že byla předložena akustická studie, přičemž z výsledků vyplývá, že v bodě 1 dojde k navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. Ve výpočtovém bodě 2 dochází naopak k poklesu vypočtené hladiny hluku o 1,3 dB ve dne i v noci. Zároveň bylo překročeno k návrhu individuálních protihlukových opatření na fasádě zasaženého objektu, jejichž realizace zajistí výměnu vzduchu v obytných místnostech jiným způsobem než přímým větráním na zasažené fasádě. Hlukové limity je třeba vztáhnout k hlukově chráněným objektům. Na úrovni SEA nejsou hodnoceny konkrétní příspěvky staveb pouze strategická rozhodnutí dávající územní předpoklady pro nějakou výstavbu. Uvedená akustická studie je pouze podkladem pro hodnocení avšak mimo podrobnost územního plánu.

Požadavky nelze vyhovět. Konkrétní návrh protihlukových opatření bude věcí navazujících řízení. Na úrovni VVURÚ nejsou navrhována protihluková opatření. Minimalizačním opatřením obsaženým v posuzovaném územním plánu je právě vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice. Z hlediska dalších minimalizačních opatření SEA konstatuje následující: Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu. Na úrovni záměru v rámci EIA ve svém vyjádření k oznámení záměru KHS SČK z pohledu hluku uvádí, že byla předložena akustická studie, přičemž z výsledků vyplývá, že v bodě 1 dojde k navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. Ve výpočtovém bodě 2 dochází naopak k poklesu vypočtené hladiny hluku o 1,3 dB ve dne i v noci. Zároveň bylo překročeno k návrhu individuálních protihlukových opatření na fasádě zasaženého objektu, jejichž realizace zajistí výměnu vzduchu v obytných místnostech jiným způsobem než přímým větráním na zasažené fasádě. Hlukové limity je třeba vztáhnout k hlukově chráněným objektům. Na úrovni SEA nejsou hodnoceny

				<p><i>dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření."</i> Zmiňovaná protihluková opatření však nejsou nikde navržena. Požadujeme jejich doložení.</p>	<p>konkrétní příspěvky staveb pouze strategická rozhodnutí dávající územní předpoklady pro nějakou výstavbu. Uvedená akustická studie je pouze podkladem pro hodnocení avšak mimo podrobnost územního plánu.</p>
3274	MHMPP098AXL4	2992369	304 POLYDOROVÁ KARLA	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 13. část - pozn. pořiz.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 112 uvádí: "<i>V souvislosti s ochranou veřejného zdraví upozorňujeme rovněž na rozsudek NSS ze dne 31. ledna 2012, č. j. 1 As 135/2011 - 246, z něhož vyplývá, 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 postupně a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území.“ Městský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 23. července 2014, č. j. 11 A 109/2013 - 62 šel dokonce ještě dále, když uvedl (zvýrazněno Nejvyšším správním soudem): „Stavební úřad je povinen vyhodnotit vlivy Stavby ve svém souhrnu zejména v situaci, kdy ze stanovisek dotčených orgánů plyne, že zjištěné hodnoty, pokud jde o účinky samotné stavby jako takové, sice jednotlivě nevykazují nadlimitní či nepřipustné hodnoty, ale stavbu je navrhováno umístit do území, které je již za stávajícího stavu nadlimitně zatíženo, nebo se zjištěné hodnoty přípustné maximální limitní zátěži blíží.“ Podobně se vyjádřil i Nejvyšší správní soud, a to již v rozsudku ze dne 2. února 2006, č. j. 2 As 44/2005 - 116: „Z hlediska posuzování pohody bydlení může být relevantní, pokud limitní hodnoty jsou sice dodrženy, ovšem naměřené hodnoty hluku se pohybují u horních hranic přípustného rozmezí.“ Citovaná judikatura tedy ukládá stavebnímu úřadu důkladně zvážit, zda vůbec bude možno umístit do území silně zatíženého hlukem novou stavbu, pokud je navržena stavba sama zdrojem dalšího hluku.“</i></p> <p>Citovaná judikatura tedy ukládá stavebnímu úřadům, důkladně zvážit, zda vůbec bude možno umístit do území silně zatíženého hlukem novou stavbu, pokud je navržena stavba sama zdrojem dalšího hluku. Záměr dle hlukové studie okolo D10 hluk zvýší (byť nepatrně, ale zvýší, a to již nad hygienický limit, tj. je prohlubován protiprávní stav). V rámci hlukové studie je tato situace bagatelizována nesprávným konstatováním o nehodnotitelné změně. Navržená protihluková opatření ve studii PUDIS z roku 2019 nejsou. Není tedy zřejmé na základě čeho je rozhodováno, že záměr je po akustické stránce v pořádku.</p>	<p>Námítka se týká úrovně EIA, tedy jiné strategické úrovně, vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice, které je předmětem SEA nic nefiká o konkrétních příspěvcích konkrétní stavby, to je třeba řešit v navazujících řízeních.</p>
3274	MHMPP098AXL4	2992370	304 POLYDOROVÁ KARLA	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 14. část - pozn. pořiz.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 113 uvádí: "<i>Z dostupných podkladů lze usuzovat, že využití území pro uvažované funkce je možné, s výhradou umístění hlukově chráněných prostor směřujících do ulice Radlická v případě změny Z 3418/24. Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z 3273/17, Z 3274/17, Z 3423/24 a Z 3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z 3426/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města. Pro zamezení negativním vlivům byla navržena opatření v rámci SEA, i opatření obsažená ve vlastním územním plánu (podmínky využití ploch, dopravní řešení), která budou doplněna opatřeními při následné projektové přípravě staveb umístěných v řešených plochách (protihluková opatření, bariérová zástavba, orientace objektů vůči převažujícím zdrojům hluku, opatření na budovách). V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že do území s již překročenými hlukovými limity nelze umísťovat takové záměry, které úroveň akustického, tlaku ještě zvýší.“</i></p> <p>Z vyhodnocení vlivů není zřejmé řešení funkčních bariér ani vymezení ploch. Tyto informace nelze přebírat z neúplné hlukové studie PUDIS z roku 2019.</p>	<p>Konkrétní návrh protihlukových opatření bude věcí navazujících řízení. Na úrovni VVURÚ nejsou navrhována protihluková opatření. Minimalizačním opatřením obsaženým v posuzovaném územním plánu je právě vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice. Z hlediska dalších minimalizačních opatření SEA konstatuje následující: Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu. Na úrovni záměru v rámci EIA ve svém vyjádření k oznámení záměru KHS SČK Z pohledu hluku uvádí, že byla předložena akustická studie, přičemž z výsledků vyplývá, že v bodě 1 dojde k navýšení hluku o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. Ve výpočtovém bodě 2 dochází naopak k poklesu vypočtené hladiny hluku o 1,3 dB ve dne i v noci. Zároveň bylo překročeno k návrhu individuálních protihlukových opatření na fasádě zasaženého objektu, jejichž realizace zajistí výměnu vzduchu v obytných místnostech jiným způsobem než přímým větráním na zasažené fasádě. Hlukové limity je třeba vztáhnout k hlukově chráněným objektům. Na úrovni SEA nejsou hodnoceny konkrétní příspěvky staveb pouze strategická rozhodnutí dávající územní předpoklady pro nějakou výstavbu. Uvedená akustická studie je pouze podkladem pro hodnocení avšak mimo podrobnost územního plánu.</p>
				<p>Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 115 uvádí: "<i>Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impaktem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření "</i></p> <p>Zmiňovaná protihluková opatření však nejsou nikde navržena. Požadujeme jejich doložení.</p>	
3274	MHMPP098AXL4	2992371	304 POLYDOROVÁ KARLA	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 15. část - pozn. pořiz.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 117 uvádí: "<i>Oblast kumulací - bezprostřední okolí D10 a navazujících komunikací. Kumulaci vlivů z pohledu znečištění ovzduší a zvýšené akustické zátěže lze očekávat v souvislosti s další výstavbou dopravních staveb a průmyslových areálů v širším okolí řešeného území, které způsobí nárůst dopravy na hodnoceném úseku D10. V dlouhodobém výhledu přichází v úvahu kumulace s dalším rozšiřování D10 na 6-ti pruh až do Brandýsa nad Labem. Tato kumulace bude automaticky posouzena v rámci EIA pro toto výhledové rozšíření"</i></p> <p><i>V současné době stávající dálnice D10 v úseku MÚK Satalice - MÚK Radonice začíná dosahovat své kapacity a v době dopravní špičky se tvoří dopravní kolony. Tento aspekt je důsledkem neustálého rozšiřování průmyslové zóny v Horních Počernicích. Ta by se měla v budoucnu ještě rozšířit a z toho se dá předvídat, že intenzita dopravy se bude zvyšovat a s ní i případné negativní vlivy spojené s nárůstem hluku a škodlivin v ovzduší. Tudíž je za účelem zvýšení propustnosti této dopravní stavby potřeba dálnici D10 v úseku MÚK Satalice - MÚK Radonice rozšířit a zároveň zkapacitnit MÚK Radonice, a to s ohledem na stávající zástavbu."</i></p>	<p>Námítka se týká úrovně EIA, tedy jiné strategické úrovně. Vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice, které je předmětem SEA nic nefiká o konkrétních příspěvcích konkrétní stavby, to je třeba řešit v navazujících řízeních.</p>
				<p>Objevují se kolony, a navíc má být v území provedeno rozšíření, tj. další doprava. Další doprava znamená vyšší hluk. Tj. dokument připouští de facto zvýšení hlukové zátěže, přestože se jedná o území nadlimitně zatížené, což i dle předloženého dokumentu není možné a tento rozpor by vhodnými protihlukovými opatřeními měl být řešen.</p>	
3274	MHMPP098AXL4	2992379	304 POLYDOROVÁ KARLA	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 16. část - pozn. pořiz.) Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 120 uvádí: "<i>Hluk</i> <i>Případně umísťované hlukově chráněné objekty prověří pomocí hlukové studie prokazující dodržení hygienických limitů a akceptovatelnost z hlediska veřejného zdraví</i> <i>Opatření z hlediska vlivů na veřejné zdraví</i> <i>Doložit v EIA dalšího stupně projektové dokumentace efektivitu snížení expozici hluku, s ohledem na urbanistické řešení."</i></p> <p>Předložené VVURÚ tak nedostatečně hodnotí vlivy na lidské zdraví. Záměr je umísťován do nadlimitně zatíženého území a dále hlukovou zátěž zvýší. V závazných podmínkách schválení by tak mělo být jasně řečeno, že nelze hluk zvýšit v zatíženém území a je nutné udělat příslušnou studii hodnotící protihluková opatření i vlivem očekávané vyšší</p>	<p>Část námítky se týká úrovně EIA, tedy jiné strategické úrovně než je SEA a není předmětem projednání. V rámci oznámení na úrovni EIA byla zpracována rozptylová i akustická studie, ze kterých zpracovatel VVURU čerpal, které prokázaly, že realizací záměru nedojde k významnému zhoršení kvality ovzduší. Jak ostatně konstatovala i Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, jako orgán ochrany veřejného zdraví, která k předloženým studiím neměla žádné námítky a ve svém vyjádření k oznámení záměru konstatovala, že záměr neovlivní současnou imisní situaci, změny koncentrací v okrajových částech zástavby Horních Počernic, Satalic, Radonic a Jenštejna jsou nevýznamné a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelné. Z pohledu hluku KHS uvádí, že byla předložena akustická studie, přičemž z výsledků vyplývá, že v bodě 1 dojde k navýšení hluku o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce</p>

dopravy např. v rámci rozšiřování průmyslové zóny, viz výše.

Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 131 uvádí: „*Akceptovatelné s podmínkami Z 3273/17 a Z 3274/17 - Akceptovatelné, za podmínku udělení souhlasu se zábořem ZPF ze strany orgánu ochrany půdy.*“ Viz námitka k záboru ZPF.

3274 MHMPP098AXL4 2992380 304 POLYDOROVÁ KARLA

9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 17. část - pozn. pořiz.)
Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní - prostředí dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 134 uvádí: „*Konkrétní příspěvky k hlukové zátěži lze posoudit až se znalostí konkrétních technických parametrů umístěných záměrů. Z dostupných podkladů lze usuzovat, že využití území pro uvažované funkce je možné, s výhradou umístění hlukově chráněných prostor směřujících do ulice Radlická v případě změny Z3418/24. Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z 3273/17, Z 3274/17, Z 3423/24 a Z 3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z 3426/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města. Pro zamezení negativním vlivům byla navržena opatření v rámci SEA i opatření obsažená ve vlastním územním plánu (podmínky využití ploch, dopravní řešení), která budou doplněna opatřeními při následné projektové přípravě, staveb umístěných v řešených plochách (protihluková opatření, bariérová zástavba, orientace objektů vůči převažujícím zdrojům hluku, opatření na budovách). V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že do území s již překročenými hlukovými limity nelze umisťovat takové záměry, které úroveň akustického tlaku ještě zvýší.*“
Konkrétní hluková zátěž není známa, měla by však v nadlimitně zatíženém území blíže a lépe specifikována, včetně protihlukových opatření. Požadujeme do podkladů doplnit.

3274 MHMPP098AXL4 2992381 304 POLYDOROVÁ KARLA

9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 18. část - pozn. pořiz.)
Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 166 uvádí: „*V této souvislosti byly navrženy podmínky pro zastavování ploch, naopak změny 3273/17 a 3274/17 přispějí ke snížení hlukové zátěže podél významných dopravních tahů). Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z 3273/17, Z 3274/17, Z 3423/24 a Z 3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z 3426/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města.*“
Podmínky pro zastavování ploch nejsou u změny Z 3274/17 specifikovány. Požadujeme jejich doplnění. Samotné tvrzení o snížení hlukové zátěže podél významných dopravních tahů je nejen v rozporu se samotným posuzovaným záměrem, ale i s výše citovanými částmi jeho hodnocení.

3274 MHMPP098AXL4 2992382 304 POLYDOROVÁ KARLA

9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 19. část - pozn. pořiz.)
Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA na str. 169 uvádí: „*V případě uplatnění podmínek a doporučení, jež vyplynula z Vyhodnocení vlivů návrhu posuzovaných změn územního plánu na udržitelný rozvoj území, tak lze konstatovat, že předkládaná změna územního plánu při vhodném způsobu realizace neznamena žádné významné negativní vlivy na udržitelný rozvoj území.*“
Lze souhlasit za předpokladu, že budou vhodná opatření na snížení hluku realizována. V rámci dokumentu žádné kroky představeny nejsou.

3274 MHMPP098AXL4 2992383 304 POLYDOROVÁ KARLA

9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 20. část - pozn. pořiz.)
Dokument „Přílohy_VVURU změny Praha 17+24_karty změny“ na str. 20 uvádí: „*Dojde k úpravě MÚK Radonice (úprava větví výstavba nové okružní křižovatky včetně vybudování nových bypassů u stávající okružní křižovatky). Součástí rozšíření je výstavba dvou mostů jako náhrada za stávající, odpovídající novému šířkovému uspořádání*“
Požadujeme doplnit tyto úpravy i do hlukové studie, ve které nejsou v aktuální podobě zohledněny.

3274 MHMPP098AXL4 2992384 304 POLYDOROVÁ KARLA

9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 21. část - pozn. pořiz.)
Dokument „Přílohy_VVURU změny Praha 17+24_karty změny“ na str. 23 uvádí: „*Hluk: Dominantní vliv na akustickou situaci v zájmové lokalitě má provoz na stávající dálnici D10. Pro území Prahy jsou na geoportálu Atlas životního prostředí Praha k dispozici hlukové mapy vlivu dopravní sítě, stav 2016, pro denní a noční dobu. Hlukové mapy, prezentované v atlasu životního prostředí Prahy, uvádějí pro území v okolí dálnice následující hladiny hluku: denní doba - V místě vlastní dálnice 75 — 85 dB, v úrovni nejbližší zástavby 60 - 65 dB, noční doba - v místě vlastní dálnice 70 - 80 dB, v úrovni nejbližší zástavby Prahy 50- 55 dB. V rámci strategického mapování byla pro území aglomerace Prahy zpracována „Strategická hluková mapa aglomerace Praha 2017“ (Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, zadavatel Ministerstvo zdravotnictví). Strategická hluková mapa byla vypracována z liniových dopravních zdrojů (silniční, tramvajová a železniční doprava), z Letiště Václava Havla Praha a stacionárních zdrojů. Niže uvádíme data pro aglomeraci Praha 2017, a to pro všechny zdroje. Dle Strategického hlukového mapování (SHM) 2017 pro Aglomeraci Praha je lokalita zatížena hlukem ze stávajícího provozu po dálnici. V těsné blízkosti této komunikace je hlukový ukazatel pro celodenní působení L_{dvn} pásmu 60-65 dB a L_n (pro noc) 55-60 dB. Ve vzdálenějších plochách lokality jsou pak hlukové ukazatele v pásnu L_{dvn} 55-60 dB a L_n 50- 55 dB. Dle hlukové studie doložené k oznámení záměru „Zkapacitnění D10 MÚK Satalice - MÚK Radonice“ se vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku z provozu silniční dopravy v hodnoceném území se v roce 2018 v denní době pohybují pro L_{Aeq},16 h v rozmezí 55,3 - 61,6 dB a v noční době se pohybují pro L_{Aeq},8 h v rozmezí 48,0 - 53,3 dB. V blízkosti současné dálnice D10 je překračován hygienický limit v noční době L_{Aeq},8 h = 50 dB v ulici Bystrá v Horních Počernicích. Z dostupných podkladů v rámci posouzení vlivů záměru zkapacitnění D10, na životní prostředí vyplývá, že v řešeném území je nutné*

2030. Ve výpočtovém bode 2 dochází naopak k poklesu vypočtené hladiny hluku o 1,3 dB ve dne i v noci. Zároveň bylo překročeno k návrhu individuálních protihlukových opatření na fasádě zasaženého objektu, jejichž realizace zajistí výměnu vzduchu v obytných místnostech jiným způsobem než přímým větráním na zasažené fasádě. Z výsledků rozptylové studie je dle KHS patrné, že v důsledku zlepšení plynulosti lze po realizaci záměru očekávat snížení imisních příspěvků dopravy v řešeném úseku dálnice. V úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice je dálnice D10 vedená mimo souvislou obytnou zástavbu nejbližších obcí. Zákon pro tento záměr nevyžaduje kompenzační opatření podle § 11 zákona o ochraně ovzduší. Rovněž Hygienická stanice Hlavního města Prahy nevznesla vůči předloženým studiím námítky. Hygienická stanice hl. m Prahy ve svém vyjádření uvádí, že v rámci řešeného území není dle předloženého oznámení předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví v rámci území hlavního města Prahy. Součástí oznámení jsou mimo jiné i akustická studie, modelové hodnocení kvality ovzduší a hodnocení vlivů na veřejné zdraví. Uvedené dokumenty závěrem konstatují, že z hlediska dopadů vlivu na lidské zdraví jsou změny na dotčenou populaci vlivem záměru nevýznamné a z hlediska zdravotních rizik lze konstatovat, že vlivem navrhovaného záměru nedojde ke zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví při provozu záměru. Účinky vibrací, zápachu či radioaktivního a elektromagnetického záření nebudou při výstavbě ani provozu záměru představovat riziko pro životní prostředí, potažmo veřejné zdraví. námitka k záboru ZPF - viz ID:2992352

Požadavku nelze vyhovět. Námitka se týká úrovně EIA, tedy jiné strategické úrovně než je SEA. Vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice, které je předmětem SEA nic neříká o konkrétních příspěvcích konkrétní stavby, to je třeba řešit v navazujících řízeních.

Námitka se týká úrovně EIA, tedy jiné strategické úrovně než je SEA, vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice, které je předmětem SEA nic neříká o konkrétních příspěvcích konkrétní stavby to je třeba řešit v navazujících řízeních. SEA netvrdí, že dojde ke snížení, ale že posuzovaná změna může přispět ke snížení, spolu s dalšími opatřeními jako je třeba rozvoj elektromobility apod. Konkrétní návrh protihlukových opatření bude věcí navazujících řízení. Na úrovni VVURU nejsou navrhována protihluková opatření. Podmínky zastavování ploch vyplývají z regulativů územního plánu. Minimalizačním opatřením obsaženým v posuzovaném územním plánu je právě vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice. Z hlediska dalších minimalizačních opatření SEA konstatuje následující: *Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu.*

Minimalizačním opatřením obsaženým v posuzovaném územním plánu je právě vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice. Z hlediska dalších minimalizačních opatření SEA konstatuje následující: Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu. Opatření na úrovni stavby je tak třeba uplatnit v navazujících řízeních a v rámci probíhající EIA.

Požadavku nelze vyhovět, není předmětem SEA. Změna územního plánu vytváří prostorové korekce pro tyto úpravy na úrovni ÚP a to je posouzeno. Vlastní řešení stavby je v rámci SEA zmíněno pouze jako souvislost, nikoliv předmět posouzení.

Akustická studie v rámci SEA nebyla zpracována, zpracovatel čerpal z akustické studie zpracované jako podklad v rámci EIA, což zákon připouští. Závěry je však vždy třeba činit na příslušné strategické úrovni tj. na úrovni územního plánu. K namítané akustické studii neměla KHS Středočeského kraje ani Hygienická stanice hl. m. Prahy námítky. Netýká se však změny územního plánu jako strategického rozhodnutí, ale konkrétní stavby, která však není předmětem SEA.

3274	MHMPP098AXL4	2992387	304 POLYDOROVÁ KARLA	<p>očekávat zvýšenou hladinu hluku z dopravy a to zejména v noční době V okolí D10 se nenachází žádný chráněný objekt. Nejbližší objekty se nachází u ul. Bystrá, které jsou nadlimitně zasaženy hlukem z dopravy na této komunikaci a D10 a vzájemně spolupůsobí."</p> <p>Zvýšený hluk je přípustný. Otázkou je vztah právě k obytné zástavbě - ten však v rámci studie PUDIS z roku 2019 nebyl řádně zdokumentován. Ve studii byl hodnocen pouze 2 výpočtové body.</p> <p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 22. část - pozn. pořiz.) Dokument „Přílohy_VVURU změny Praha 17+24_karty změny“ na str. 27 uvádí: „Kumulaci vlivů z pohledu znečištění ovzduší a zvýšené akustické zátěže lze očekávat v souvislosti s další výstavbou dopravních staveb a průmyslových areálů v širším okolí řešeného území, které způsobí nárůst dopravy na hodnoceném úseku D10. Aby bylo hodnocení dopadů stavby ve výše uvedených složkách provedeno na straně bezpečnosti, byl v rámci EIA hodnocen stav za zprovoznění D10 spolu s D0 520 již v roce 2030 i přesto, že je zřejmé, že posuzovaná stavba předejde výstavbu D0 520. V dlouhodobém výhledu přichází v úvahu kumulace s dalším rozšiřování D10 na 6-ti pruh až do Brandýsa nad Labem. Tato kumulace bude automaticky posouzena v rámci EIA pro toto výhledové rozšíření. V současné době stávající dálnice D10 v úseku MÚK Satalice - MÚK Radonice začíná dosahovat své kapacity a v době dopravní špičky se tvoří dopravní kolony. Tento aspekt je důsledkem neustálého rozšiřování průmyslové zóny v Horních Počernicích. Ta by se měla v budoucnu ještě rozšířit a z toho se dá předvídat, že intenzita dopravy se bude zvyšovat a s ní i případné negativní vlivy spojené s nárůstem hluku a škodlivin v ovzduší Tudíž je za účelem zvýšení propustnosti této dopravní stavby potřeba dálnici D10 v úseku MÚK - Satalice MÚK Radonice rozšířit a zároveň zkapacitnit MÚK Radonice, a to s ohledem na stávající zástavbu.“</p> <p>Z výše uvedeného není zřejmé, zda je v rámci rozšiřování počítáno s uvedeným nárůstem dopravy a zda je s tím počítáno i v rámci hodnocení protihlukových opatření. Požadujeme proto doplnit.</p>
3274	MHMPP098AXL4	2992388	304 POLYDOROVÁ KARLA	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 23. část - pozn. pořiz.) Dokument „Přílohy_VVURU změny Praha 17+24_karty změny“ na str. 28. uvádí: „Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustické studie zpracovaných v rámci oznámení EIA (kód záměru v informačním systému EIA OVS1227) pro stávající stav a pro stav v roce 2030 bez realizace záměru a s realizací záměru a stav ve výhledovém roce 2050 s realizací záměru, a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby v zájmovém území. Pro obyvatele nejbližšího domu Bystrá 2508, Praha 20 může realizace záměru vést k mírnému navýšení expozice hluku, ale toto navýšení nebude mít za následek zvýšení počtu obyvatel rušených hlukem z dopravy ve spánku. Vzhledem k nejistotám výchozích podkladů a použitých vztahů expozice a účinku nejde o exaktní výpočet, ale spíše jen o orientační odhad a s ohledem i na všechny uvedené nejistoty je možné konstatovat, že realizace záměru nezvýší riziko nepříznivých účinků hluku. Změna bude i v této lokalitě zanedbatelná. Vliv záměru na akustickou situaci v řešeném území byl v hlukové studii zpracované jako podklad pro oznámení EIA hodnocen pro rok 2018, pro dobu zprovoznění v roce 2030 a ve výhledu roku 2050, a dále v porovnání stavu s a bez záměru v roce 2030. Z výpočtů vyplývá, že realizací záměru dojde u nejbližší obytné zástavby k nehodnotitelnému navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. I přesto, že v bodě jedna dochází k navýšení hladiny hluku o max. 0,9 dB (nehodnotitelná změna výpočtů), tak bylo překročeno k návrhů protihlukové ochrany. Jejich realizací dojde ke splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.“</p> <p>I v rámci hodnocení rizik bylo uvedeno, že dojde v nadlimitně zatíženém území k dalšímu zvýšení hluku (nepřípustné). Konstatování o nehodnotitelné změně hluku převzato z hlukové studie PUDIS z roku 2019 je opět nepřipustné, jelikož není možné provádět takové hodnocení k limitu (viz námítky výše k hlukové studii).</p>
3274	MHMPP098AXL4	2992389	304 POLYDOROVÁ KARLA	<p>9. Věcně nesprávné posouzení v akustické studii - pokračování (odůvodnění námítky 24. část - pozn. pořiz.) Dokument „Přílohy_VVURU změny Praha 17+24_karty změny“ na str. 29 uvádí: „Negativní vlivy: Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impulsem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření.“</p> <p>Dokument uvádí, že doprava se zvýší, tj. tím logicky dojde ke zvýšení hluku (v nadlimitně zatíženém území). Dokument však nenavrhuje daná protihluková opatření, která mají snížit hluk. Požadujeme doplnit a posoudit.</p>

Konkrétní návrh protihlukových opatření bude věcí navazujících řízení. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu. V rámci SEA nelze konkretizovat protihlukovou ochranu, zde se konstatuje pouze její nutnost, bude věcí navazujících řízení.

Jedná se o námítku k akustické studii zpracované v rámci EIA, která není předmětem projednání. Akustická studie v rámci SEA nebyla zpracována, zpracovatel čerpal z akustické studie zpracované jako podklad v rámci EIA, což zákon připouští, závěry je však vždy třeba činit na příslušné strategické úrovni tj. na úrovni územního plánu. K namítané akustické studii neměla KHS Středočeského kraje ani Hygienická stanice Prahy námítky. Netýká se však změny územního plánu jako strategického rozhodnutí, ale konkrétní stavby, která není předmětem SEA.

Minimalizačním opatřením obsaženým v posuzovaném územním plánu je právě vytvoření územních předpokladů pro zkapacitnění dálnice. Z hlediska dalších minimalizačních opatření SEA konstatuje následující: Při přípravě a realizaci stavby je třeba uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyplynula z EIA předmětné stavby. Na úrovni územního plánování nejsou navrhována žádná další opatření nad rámec opatření a podmínek využití ploch obsažených v územním plánu. Opatření na úrovni stavby je tak třeba uplatnit v navazujících řízeních a v rámci probíhající EIA.