

Ateliér pro životní prostředí
občanské sdružení se sídlem v Praze 4 - Podolí, ul. Ve svahu č. 1, PSČ 147 00

Krajskému úřadu Středočeského kraje
odboru regionálního rozvoje
k rukám Mgr. Košíka
Zborovská 11
poštovní příhrádka č. 59
150 21 P r a h a 5

V Praze dne 29.5. 2002

Věc: P ř i p o m í n k y ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu a vyjádření k posouzení vlivů

Ve smyslu § 21 odst. 2 stavebního zákona

1. konstatujeme n e p r o j e d n a t e l n o s t konceptu pro jeho zjevnou tendenčnost a posouzení vlivů na životní prostředí pro jeho neúplnost,

2. navrhuje proto p ř e r u š i t projednávání konceptu i posouzení vlivů a vady obou materiálů odstranit,

3. vyslovujeme svůj n e s o u h l a s se záměrem začlenit do závazné části územního plánu VÚC výstavbu dálnice D3 kolem Jílového s napojením na silniční okruh v prostoru Jesenice pro dopravní neefektivnost a nepřijatelnost tohoto záměru z hlediska ochrany přírody a krajiny,

4. požadujeme, aby předkladatel a pořizovatel konceptu územního plánu VÚC Pražského regionu z této dokumentace v y ř a d i l i územní ochranu pro pozdější realizaci dálnice D3 kolem Jílového a v souborném stanovisku dal pokyn k dopracování územního plánu s trasou D3/R3 v koridoru stávající silnice I/3 kolem Benešova s využitím výsledného návrhu Ateliéru Promika z dubna 2002.

D ů v o d y :

1. Jde o nepřehlednou kombinaci v zásadě dvou druhů materiálů: samotného konceptu (textové a grafické části) a dokumentace vlivů na ŽP. Problém spočívá v tom, že koncept s datem říjen 2000 vyhotovil zpracovatel - firma AURS, sr.o. - a táž firma pořídila i posouzení vlivů na tento koncept s datací v prosinci 2000.

Nicméně s datem říjen 2001 byla vyhotovena „úprava (doplnění)“ konceptu a s datem září 2001 rovněž „doplnění“ posouzení vlivů koncepce na ŽP.

Do těchto dodatečných doplňků nezpracovaných nijak do původního konceptu, jež jsou s ním i v obsahovém rozporu, se dostaly problematické investice neodpovídající povaze a měřítku ani zvolené metodice konceptu (skládky Baková v obvodu obce Zbuzany), jež zjevně byly a jsou prosazovány jednotlivými investory a závěsu za nimi politickými místy včetně vedení kraje. Vedle toho sem byly (na rozdíl od zmíněné skládky) zcela nedůsledně a neúplně zapracovány varianty některých dopravních staveb. Ze stylu jejich zapracování je předem zcela jasné, že jde o změny vnucené zpracovateli i pořizovateli „zvenčí“. Není nejmenších pochyb, že jde o varianty pro ně nežádoucí a nevídané. Styl jejich zapracování ukazuje na nikoli nestranné, věcné zapracování konceptu.

2. Problém je v tom, že doplnění nebylo promítnuto do původních textů a výkresů, ale je v sešitové podobě jaksi vedle toho, co bylo v roce 2000 dohotoveno, dnes je již neaktuální a odkazuje se dokonce na dnes již neplatné předpisy. Lze říci, že došlo ke zpracování jakýchsi „změn a doplňků“ k dosud rozpracovanému konceptu územně plánovací dokumentace, což zákon nedovoluje a ani neupravuje. Správní úřad smí konat podle Listiny základních práv a svobod pouze to, co mu zákon stanoví (na základě zákona a v jeho mezích), nikoli takto „zdokonalovat“ územně plánovací proces.

Na tuto neodůvodněnou a zneřehledňující atypičnost (v době elektronického zpracování textů i grafických podkladů nebylo technických překážek zpracování změn a doplnění do původních podkladů) není voznámení o zahájení projednávání konceptu a strategické EIA z 11.2. 2002 vůbec upozorněno.

3. Postupná výstavba pozemní komunikace dálničního typu Praha – Tábor – České Budějovice je zdůvodněna definitivním řešením trasy E55 v evropské síti silnic mezinárodním provozem. Trasa D3/R3 kolem Jílového byla zařazena do výhledové silniční sítě v 80. letech v souvislosti s doplněním základního komunikačního systému hl. m. Prahy (ZKS) o tzv. krčskou radiálu kolem nemocnice v Krči. Po opětovném vypuštění této rychlostní radiály ze ZKS se uvažovalo ukončení trasy D3/R3 na silničním okruhu (SO) v Kunraticích s tím, že trasa E55 bude vedena po východní části SO. Rozhodnutím z roku 1995 o dopracování územního plánu hl. m. Prahy stzv. jihovýchodní dlouhou variantou SO (JVD) bylo vysunuto napojení jílovské trasy D3/R3 na SO mimo Prahu do Jesenice a značně znevýhodněno budoucí rozvádění dopravy z této trasy na východní část SO. Její spojení svnitřním městem má být zabezpečeno výstavbou cca 5 km dlouhé tzv. vestecké spojky na pankráckou radiálu. Důsledkem takového řešení je přetížení městské radiály – Vídeňské ulice, k níž je z D3 neblíže, nevhodné zvýšení zátěže na dalších radiálách – chuchelské a pankrácké a prodloužení trasy E55.

4. Dle Kategorizace dálnic a silnic I. a II. třídy schválené Ministerstvem dopravy a spojů r. 1999 a vydané Ředitelstvím silnic a dálnic v červnu 2000 zůstává silnice I/3 Mirošovice – Benešov – Mezno i po výstavbě dálnice D3 kolem Jílového zařazena vsíti silnic I. třídy a v úseku Mirošovice – Benešov se počítá s jejím rozšířením na čtyřpruhový profil. Nutnost nebo výhodnost vedení dálnkové silniční dopravy v novém koridoru (D3 kolem Jílového) tak není zdůvodněna. Takové řešení je také v rozporu se Státní politikou životního prostředí, která požaduje při modernizaci silniční sítě využívat především stávající silnice, popř. jejich koridory a omezit tím fragmentaci krajiny novými trasami.

5. Usnesení vlády č. 741/1999 k Návhu rozvoje dopravních sítí v ČR stanoví vedení dálnice D3 následovně: úsek Praha – Benešov řešit podle výsledků zpracovávaného územního plánu VÚC Pražské aglomerace (dnes Pražského regionu) a úsek Benešov – České Budějovice řešit postupně podle nárůstu intenzit. O trase D3 Jesenice – Jílové – Chrást'any – Mezno vedené mimo Benešov, která je v hlavním urbanistickém výkrese předkládaného konceptu územního plánu VÚC navržena jako jediné řešení, se v uvedeném usnesení vlády nehovoří.

6. Z projednání konceptu územního plánu VÚC okresu Benešov koncem srpna 2001 vyplynulo, že tato dokumentace, bezprostředně navazující na území Pražského regionu, bude doplněna o řešení trasy D3/R3 v koridoru stávající silnice I/3 kolem Benešova, které tak vyhoví požadavkům usnesení vlády č. 741/99 i Státní politiky životního prostředí. Méto situaci je nepochopitelné, že místo doplnění hlavního výkresu o návrh takového řešení se k projednání předkládá pouze doplnění s malým samostatným výkresem bez dořešení potřebných návazností. Místo svého vlastního řešení zpracovatel dokumentace předkládá nepřesný zákres návrhu ze studie Atelieru Promika, bez textu obsaženého ve studii, ale s vlastní textem, který neposkytuje seriózní informaci, ale jen pochybné domněnky a nepodložené názory.

7. V návaznosti na studii Promika bylo v září 2001 Ústavem dopravního inženýrství hl. m. Prahy (ÚDI) dokončeno Modelové zatížení variantního vedení dálnice D3 (silnice R3), ze kterého vyplývá srovnání dopravních účinků jedné z variant dle studie Ing. L. Zenkla, ZESA Č. Budějovice a jedné z variant Ing. J. Míky, PROMIKA Praha. Z tabulky č. 1 vyplývá, že údaje ÚDI o malých intenzitách dopravy v roce 2010 od Netvořic byly potvrzeny výsledky nové studie zpracované v březnu 2002 studií CityPlanu. Naproti tomu záhadně vysoké zátěže v modelových výpočtech pro územní plán VÚC Pražského regionu již byly vysvětleny zásadní metodickou chybou a opraveny novým výpočtem Útvaru rozvoje hl. m. Prahy z prosince 2001. Omyl je tedy na straně zpracovatelů územního plánu VÚC a nikoli ÚDI.

Tab. 1 – dopravní zatížení [tisíce vozidel/den]

název profilu	stav v roce 2000	modelové zatížení v roce 2010			
		ÚP VÚC (ÚRM 2000) nulová var.	ÚDI nedálniční var.	CityPlan var.3	
II/105 severně Jílového	5,60	14,0	20,7	9,6	11,8
II/105 jižně Jílového (most)	2,13	15,6	17,9	2,5	~5,3
II/105 Netvořice	1,13	12,6	18,7	3,8	1,9
II/105 Neveklov	1,34	13,0	13,5	2,0	3,3
II/603 Sulice	6,88	11,8	13,1	10,2	10,9
II/603 Řehenice	4,86	4,8	4,9	8,0	6,3

7. Ze zátěžových modelů ÚDI a CityPlanu vyplývá, že území dolního Posázaví nevytváří zdaleka takové dopravní nároky, které by vyžadovaly výstavbu nové trasy se čtyřpruhovým profilem. Pro dopravní obsluhu tohoto území i v budoucnu vyhoví stávající síť silnic II. a III. třídy s lokálními úpravami a doplněná jen několika málo úseky a obchvaty. Umístění nové rychlostní trasy pro dálkovou automobilovou dopravu včetně těžké kamionové do přírodního parku Střední Čechy a intenzivně využívaného rekreačního území dolního Posázaví nelze dopravními argumenty zdůvodnit.

8. Trasa D3/R3, navržena dle studie Promika v koridoru stávající silnice I/3 a se zaústěním na pražský silniční okruh v křižovatce Praha Lipany (nikoli ve stejném bodě jako dálnice D1, jak se tvrdí v doplnění ÚP), je na území Pražského regionu řešena ve dvou

variantách, které lze mezi sebou ještě kombinovat, aby bylo možné nalézt optimální umístění této trasy ze všech podstatných hledisek. Princip překřížení dálnice D1 je výhodný, protože účinně zlepšuje rozvážení zátěže i dálnice D1. Tento poznatek vyplynul již z modelového zatížení ÚDI a je ještě více patrný ze zatížení CityPlanu.

9. Studie Cityplanu z března 2002 podrobně modeluje zatížení trasy D3 v roce 2010 dle návrhu ŘSD, obou variant Promika i dalších dvou variant navržených Ing. L. Zenklem, ZESA Č. Budějovice. Součet dopravního výkonu (tj. součinů délek úseků a jejich zatížení) dělený celkovou délkou úseku mezi pražským silničním okruhem a koncovým společným bodem variant (křižovatkou Mezno) udává pro každou variantu průměrné dopravní zatížení jako měřítko její dopravní účinnosti, ostatní dopravní výkon se uskuteční na silnicích nižších tříd. Z tabulky 2 vyplývá, že nejúčinnějšími trasami jsou varianty Promika – zřejmě proto, že vedou urbanizovaným územím, kde je nejvíce dopravních zdrojů a cílů. Dopravní účinnost variant přitom nelze odvozovat jen ze zatížení prvního úseku od silničního okruhu, jak činí komentář v závěru studie CityPlanu, který je označuje varianty Promika za nejhorší. U variant Promika odlehčuje tento první úsek cílová doprava do relativně velkého sídla Říčany a tyto varianty proto nemohly ve studii CityPlanu při tomto zkráceném hodnocení získat odpovídající ocenění.

Tab. 2 – dopravní účinnost variant trasy D3/R3

pořadí	název varianty	průměrné zatížení [tisíce vozidel/den]	účinnost vzhledem k nejlepší variantě [%]
1.	2 Promika, kombinace západních variant	32,781	100,0
2.	3 Promika, kombinace východních variant	30,151	92,0
3.	5 ZESA, drachkovská varianta	29,725	90,7
4.	1b ŘSD, bez rozšíření I/3 Mirošovice – Benešov	29,496	90,0
5.	1a ŘSD, s rozšířením I/3 Mirošovice – Benešov	29,081	88,7
6.	4 ZESA, chvojenská varianta	27,519	83,9

10. Měřítkem dopravní účinnosti je i délka hlavních dopravních spojení v každé variantě. Za hlavní spojení lze považovat dvě trojice vzdáleností mezi krajními body dvou nejdůležitějších ovlivněných směrů – z dálnice D1 (např. z křižovatky Kunice) a z trasy D3/R3 (z křižovatky Mezno) do tří bodů: křižovatky Jesenice (SO západ), křižovatky Šeberov na D1 (směr centrum) a křižovatky Lipany (SO východ). V tabulce 3 je jako varianta 2 resp. 3 označena západní resp. východní varianta Promika v úseku Praha – Pětihosty s přiřazením následně nejkratší či nejdelší kombinace variant statních úseků. Jako nejméně výhodná se jeví trasa dle návrhu ŘSD. Z hlediska délky trasy E55 jsou nejvýhodnější všechny kombinace variant Promika, které poskytují až o 12 km kratší délku dopravního spojení než trasa D3 dle návrhu ŘSD. V těchto souvislostech není jasné, proč ve studii CityPlanu vycházejí pro varianty Promika největší hodnoty dopravních výkonů (cca o 1,1 – 1,5 % větší než u trasy dle návrhu ŘSD). Znamenalo by to, že všechny ostatní cesty jsou ve variantách Promika mnohem delší než uvedená hlavní spojení.

Tab. 3 – hlavní dopravní délky ve variantách trasy D3/R3 [km]

pořadí	název varianty	délky z D3/R3			délky z D1			celkem
		SO západ	centrum	SO východ	SO západ	centrum	SO východ	

1.	2 nejkratší	62,6	60,7	56,1	17,05	15,15	10,55	222,15
2.	3 nejkratší	64,0	62,1	56,55	17,05	15,15	9,6	224,45
3.	5	54,8	64,7	65,3	17,05	15,15	11,15	228,15
4.	4	56,1	66,0	66,6	17,05	15,15	11,15	232,05
5.	2 nejdelší	66,3	64,4	59,8	17,05	15,15	10,55	233,25
6.	3 nejdelší	67,2	65,3	59,75	17,05	15,15	9,6	234,05
7.	1	57,6	67,5	68,1	17,05	15,15	11,15	236,55

Z uvedených srovnání vyplývá, že dopravní efekty nevyznívají ve prospěch návrhu trasy D3 kolem Jílového a že rozdíly dopravních efektů jsou natolik malé, že pro výběr optimální varianty by měla rozhodnout jiná kritéria než dopravní výhodnost. Proto je nezbytné, aby varianty trasy D3/R3 vedené v koridoru stávající silnice I/3 byly seriózním způsobem zapracovány do konceptu územního plánu VÚC Pražského regionu a umožnily kvalifikované rozhodnutí, která z nich bude vybrána do konečného návrhu plánu.

11. Dalším závažným pochybením je fakt, že oznámení se uvádí adresa, na níž je „zjednodušená“ verze dokumentace zveřejněna na Internetu. Ve skutečnosti jde o verzi bez doplňků, tedy o koncept v zastaralé, interní pracovní verzi, v níž není projednáván. Jde o matoucí přístup a o mylný podklad. Řada subjektů, pokud např. skládku Baková na Internetu nenajde, spokojí se s konstatováním, že v konceptu není. Dokonce i při studiu tištěné oficiální verze občas občane odcházejí s mylnou představou – nenašli příslušné místo v aktualizaci a vycházejí mylně z původního konceptu.

Zveřejnění na Internetu je nadstandardem. Proto úředník krajského úřadu reagoval na výtku, že na Internetu je matoucí, neúplný a neaktuální materiál, pohružkou, že to ze sítě odstraní.

12. Oznámení vydané 11.2. 2002 pod stejným číslemjdnacím (č.j. 96/REG/2002) ve dvou podstatně odlišných verzích je vadné přinejmenším v těchto směrech:

- avizuje zveřejnění „zjednodušené verze dokumentace“ na Internetu a zamlčuje, že jde o desaktualizovaný, neúplný podklad, který není předmětem projednání,
- upozorňuje na nutnost dodat stanoviska DOSS písemně a na možnost podat písemné připomínky, ve verzi rozesílané občanským sdružením a dalším subjektům ale chybí poučení, že vlastníci nemovitostí dotčených veřejně prospěšnými stavbami a obce mohou podat námitky. Jde o pochybení a nenaplnění § 21 odst. 4 stavebního zákona, plná verze oznámení visí na úřední desce krajského úřadu, ale rozesíláno bylo přinejmenším zčásti jiné, zkrácené a matoucí znění,
- i verze určená k vyvěšení a tedy s kompletním poučením je nesprávná v tom, že upozorňuje na právo obecních úřadů podat námitky, nezmiňuje ale stěžejní právo obcí jako samosprávných korporací taktové námitky podat (ignorován § 21 odst. 5 stavebního zákona),

- termín zaslání připomínek je v rozporu s § 21 odst. 2 stavebního zákona mylně stanoven v obou verzích oznámení na 31.5. 2002, když správný termín podle zákona je 29.5. 2002, což může znamenat opožděnost řady došlých stanovisek, námitek a připomínek,
- v rozdělovníku jsou matoucím způsobem zde uvedené úřady a subjekty rozděleny na DOSS a na ostatní. U MŽP není výslovně uvedeno, že ve smyslu § 23 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. je dotčeným orgánem z hlediska vlivů na ŽP. Mezi „ostatní orgány státní správy a organizace podílející se na využití území“ se dostaly Správy CHKO a okresní úřady vedle občanských sdružení či nadací. Jde o matoucí a nesprávné, pochybené vymezení.

Je nutno zmínit, že projednávání konceptů a návrhů územně plánovací dokumentace se neprovádí podle správního řádu. Nicméně i zde je nutno ve smyslu § 3 odst. 5 správního řádu přiměřeně dodržovat obecné zásady správního řízení definované v § 3 odst. 1 – 4 správního řádu. Z nich na čelném místě je princip zákonnosti: správní orgány musí postupovat v souladu se zákony a jinými právními předpisy, dále zásada materiální pravdy (rozhodování na základě spolehlivě zjištěného skutečného stavu věci), věcné správnosti, povinnost dát zúčastněným vždy příležitost, aby mohli svá práva a zájmy účinně hájit, vyjádřit se k podkladům a uplatnit své návrhy. Správní úřad je povinen zúčastněným poskytovat pomoc a poučení, aby pro neznalost právních předpisů neutrpěli újmu (poučovací povinnost).

Je zřejmé, že zejména poučovací povinnost a princip zákonnosti byly závažně porušeny.

13. Alternativy (kD 3 zpracovaná Ateliérem Promika a k severní části silničního okruhu Ruzyně – Suchdol – Březiněves) nebyly zpracovány do hlavního výkresu ani do jiných grafických podkladů. Snávrhem Promiky je vedena v dodatku nikoli nestranná, zcela nestandardní a zjevně účelová polemika. Zpracovatel zde jedná jako zjevný agent určitého (svého) řešení. Jde o zjevné nesplnění závazku písemně daného šéffempořizovatelského úřadu, hejtmánem Petrem Bendlem v dopise č.j. HT-sek/01-101 z 4.12. 2001.

„Koncept závazné části“ územního plánu VÚC zříjna 2001 vůbec nezohledňuje varianty řešení. Jde o další markantní neprovázanost předložených materiálů. V rámci konceptu mají být prověřovány varianty nebo alternativy (§ 12 odst. 1 vyhl. č. 135/2001 Sb.) a zde je jeho stěžejní součástí předložena jednovariantně. V případě D3/R3 byla na vnější tlak nedůsledně zpracována alternativa, se kterou se v textové části doplňku polemizuje a která je zjevně zpracovatelem a pořizovatelem považována za nutné zlo, jako švindlvarianta.

Skládka Baková v hlavním výkresu také chybí a na tomto výkrese dokonce není ani naznačeno, že by v tom místě byla dodatečná změna, což je zvláště matoucí. Je zamalována pouze do černobílé xerokopie výřezu hlavního výkresu ve velikosti 1x A4, zašité do dodatku konceptu.

14. Alternativní řešení D3/R3 není vůbec předmětem posouzení vlivů koncepce na životní prostředí tak, jak jsou posouzeny „oficiálně vnucovaná verze“ D3, ale třeba i dodatečně zpracovaná skládka Baková, byť u Bakové jde spíše o pouhý letmý nástin hodnocení bez nároku na úplnost. Jde o opravdu hrubé pochybení způsobující neprojednatelnost konceptu.

Bylo by zásadní chybou pokračovat v projednávání územně plánovací dokumentace a posuzování vlivů zastavit a doplňovat znovu „doplňek“ k posouzení vlivů ze září 2001. Tak by se projednávání environmentální problematiky časově oddělilo od projednávání režimu stavebního zákona, čímž by se EIA stala formalitou a nedošlo by k naplnění § 1 odst. 2

stavebního zákona, tedy základního zákonného principu územního plánování. Zákonem privilegované hledisko péče o životní prostředí by tak bylo výrazně oslabeno a formalizováno. Smysl má strategická EIA při současném projednávání režimu stavebního zákona, kdy lze uplatnit připomínky veřejnosti podle § 14 zákona č. 244/1992 Sb. současně a vedle námitek, připomínek a stanovisek režimu územně plánovacího procesu. I dotčené orgány mají právo posuzovat varianty D3/R3 v rovnocenném zpracování a srovnávat je rovněž z hledisek vlivů na prostředí.

15. Územní plán je ze zákona nadřazen územním plánům obcí. Z těchto obcí je nesystémově a ryze účelově vyňata Praha, jež je nejvýznamnější obcí regionu a jako taková objektivně v regionu i funguje a jejíž např. dopravní stavby (velkokapacitní pozemní komunikace, letiště Ruzyně) a celkové řešení vztahů území má výrazný dopad na celé řešené území.

Praha musí být součástí řešeného území, protože

- potřeby a dopady řešení na území města objektivně předurčují významným způsobem uspořádání přiléhajících ploch a dopravní i infrastrukturní stavby v nich, a to včetně celého rozsáhlého území města, jež zahrnuje prakticky celý středočeský region,

- Praha je nejvýznamnější území státu z hlediska regionálních, nadregionálních a mezinárodních zájmů a priorit. Přitom toto město má pouze jakýsi nepovedený hybrid územního plánu ze září 1999, kombinující prvky územního plánu obce s řešením zjevně patřícím do územního plánu VÚC. Územní plán Prahy je nepodařenou a zákonu se příčí syntézou územního plánu obce i VÚC (porušení § 9 a § 10 stavebního zákona). Územní plán obce Praha je nadto názorným příkladem selhání územního plánování pod tlakem soukromých komerčních zájmů, jež v podstatě určovaly v převážné míře jeho obsah a určují i návrhy jeho změn, jež jsou aktuálně projednávány. Místo, aby tento územní plán komplexně řešil funkční využití území a stanovil zásady jeho organizace, časově koordinoval činnosti území (§ 1 stavebního zákona), soustředí se na zprůchodnění komerční zástavby městských parků a na zavádění masivní tranzitní dopravy do již nyní nadlimitně zatížených obytných území centra města. Stal se jakousi samoobsluhou splněných přání velkých investorů, místo aby usměrňoval jejich záměry do přijatelné podoby a lokality. Projednání regionálních a nadregionálních priorit je nutné již proto, aby alespoň základní kostra využití daného území byla určena závazným plánem vyššího stupně a nemohla se stát předmětem handlování na obecní úrovni, změn a revizí pod silnými komerčními tlaky. Pokud zásadní pražské záměry a investice budou projednány a schváleny na úrovni VÚC, stanou se totiž nedotknutelnými z hlediska změn a doplňků územního plánu obce,

- v zásadním rozporu se zákonem je stav, kdy je řešení území na úrovni obce (Praha) prakticky nadřazeno VÚC jako výchozí a neprojednatelný, daný, neměnný a závazný podklad pro územní plán vyššího stupně, tedy jako zúrovně VÚC nezměnitelný stav, který musí být respektován a nemůže být ani projednán, ani měněn. Jde o účelový taktický manévr se zjevným cílem: aby se zabránilo veřejnému projednávání nejzávažnějších, zejména dopravních záměrů na území hlavního města včetně jejich návazností za hranicemi města. Jde o hrubé porušení a obcházení účelu ÚP VÚC, cílů a úkolů územního plánování a konkrétně § 30 stavebního zákona, který stanoví závaznost obsahu územního plánu vyššího stupně pro územní plán nižšího stupně - ten pak musí být uveden do souladu. Zde se fakticky podařil opak: obsah územního plánu Prahy jako obce je závazný pro koncept ÚP VÚC,

- o tom, že je možno vynechat z řešeného území klíčově významnou obec zákon nic neříká. Je tedy zřejmé, že s něčím takovým není počítáno. Argument, že jde nejen o obec, ale i o kraj, neobstojí. Velké územní celky mohou zahrnout i území více krajů, nikde zákoně není stanoveno, že by se povinně měly vždy VÚC definovat právě jako území kraje. Ostatně i řešené území předloženého konceptu je stanoveno napříč okresy a ani nezahrnulo celý středočeský kraj. Stavební zákon v § 9 odst. 2 pouze určuje, že ÚP VÚC se zpracovává pro vymezené území více obcí, popřípadě okresů. Stavební zákon dokonce pamatuje i na situace, kdy se ÚP VÚC týká území více krajů: podle § 26 odst. 4 by v tomto případě schvalovala územní plán vláda, nikoli zastupitelstva krajů vsamostatné působnosti, což je vzhledem k celostátnímu i mezinárodnímu významu řešení zásadních zásahů hlavním městem i v přilehlém metropolitním regionu plně na místě. Je to řešení vhodnější i hlediska omezení regionální libovůle krajských zastupitelstev, jež zjevně nejsou na úrovni řešených otázek a jsou ovlivňována parciálními lobbistickými zájmy.

Je proto nutno konstatovat, že přijaté „řešení“ není v souladu se zákonem a snaží se obejít účel a cíle územního plánování i některá zcela konkrétní ustanovení stavebního zákona (§ 30), akceptuje bez šance na projednání nepřijatelný a nezákonný hybrid územního plánu obce Praha a nesnaží se stanovit a hájit na jejím území regionální a nadregionální priority. Projednání a schválení takového plánu bude znamenat pouze pokračování nezákonné praxe selhávání územního plánování v Praze.

Jde o hrubé porušení a nenaplnění § 1 a § 2 stavebního zákona.

16. Nebylo předloženo zadání, jež má projednávaný koncept splňovat. Na dotaz bylo pořizovatelem sděleno, že za zadání tohoto konceptu je považován materiál „*územní a hospodářské zásady a souborné stanovisko pro zpracování návrhu územního plánu VÚC Pražského regionu*“ schválený náměstkem ministra pro místní rozvoj dne 7.5. 1998. Tento materiál však není řádně projednaným zadáním pro zpracování konceptu ve smyslu zákona, ale písemností jiného účelu a tento materiál ani při projednání nebyl dostupný, ač to bylo opakovaně a výslovně požadováno a Mgr. Košíkem dokonce přislibováno. Nelze tedy ověřit v rámci projednání konceptu, že odpovídá zadání a že toto zadání je naplněno.

Při přípravě, zpracování a veřejném projednání konceptu chyběl údajně ztracený, ale stále platný Územní plán VÚC rajónu Pražské středočeské aglomerace z roku 1976 ve znění změn a doplňků z roku 1986 a 2. změn a doplňků provedených vl. nař. č. 516/1995 Sb.

17. Konstatujeme, že dne 29.4. 2002 tomuto úřadu doručený **podnět zůstal 30 dní bez jakékoli odezvy**. Šlo o procesní řešení situace vzniklé při projednávání tohoto konceptu územního plánu. Vyřizovat podněty je povinností orgánů veřejné správy, a to ve lhůtách stanovených vládní vyhláškou č. 150/1958 Ú.1.

Ateliér pro životní prostředí
zastoupený

JUDr. Petrem Kužvartem
na základě plné moci

Příloha: plná moc z 26.4. 2002