



Krajský hygienik

Středočeského kraje se sídlem v Praze

Dittrichova 17, 128 01 Praha 2

Doporučeně na doručenkou

Naše zn.: 695-215/Kam/2002/ 271

V Praze dne: 2002-05-13

Krajský úřad Středočeského kraje
odbor regionálního rozvoje
Zborovská 11
poštovní příhrádka č. 59
150 21 PRAHA 5

Věc: Koncept řešení územního plánu velkého územního celku Pražský region a posouzení vlivů koncepce na životní prostředí dle § 14 zákona č. 244/1992 Sb., v platném znění - stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví.

Na základě Vaší žádosti o stanovisko ke konceptu „Územního plánu velkého územního celku Pražský region a k posouzení vlivů této koncepce na životní prostředí“, a po prostudování dokumentace a s ohledem na stanoviska okresních hygieniků vřešeném území jako dotčený orgán státní správy podle §77 odst.2 zák.č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v platném znění, s konceptem této dokumentace

s o u h l a s í m s těmito připomínkami:

- 1/ V návrhu územního plánu budou vyznačena ochranná hluková pásma kolem letiště AERO Vodochody a letiště Kbely, která negativně ovlivňují okolní obytnou zástavbu v obcích Středočeského kraje hlukem. U dalších letišť je rovněž žádoucí vyznačení hlukových ochranných pásem zejména z těch důvodů, že v budoucnu budou odbavovat tato letiště menší letecké služby obchodní, sportovní, zdravotní, taxi, atd.. Není vůbec zpracována kapitola o všeobecném letectví – předpokládané kapacity, obslužnost, dostupnost.
- 2/ V rámci řešení velkého silničního okruhu Prahy vSZ kvadrantu (oblast Suchdola) je platné mé vydané stanovisko č.j. 3924-215/00/1287 ze dne 9.2.2001 k dokumentaci o vlivu stavby na životní prostředí, vypracované pro MŽP ČR. Z hlediska ochrany veřejného zdraví není k variantě Ss na území Středočeského kraje připomínek.

U silničního okruhu v jižní části regionu již byla projednaná EIA pro stavby č.512 mé č. . 1332-214/01/445 ze dne 17.5.2001 a stavby č. 513 /cca od Komořan po Nupaky/, mé č.j. 2554-215/00/Vr/814 ze dne 29.8.2000. Je nutno dořešit další úsek tj. plánovanou stavbu 511 /po Běchovice/, přičemž považuji za nutné řešit obchvat Řičan. Jinak ke koncepci řešení nové kapacitní trasy koridorem Jesenice-Jílové-Hoštěradice nemám námítky.

Okresní hygienik vKladně požaduje obchvat města Slaný řešit ve variantě vzdálenější od obytné zástavby.

Okresní hygienik v Mělníku poukazuje na některé problémové úseky vysokorychlostní tratě, zejména v prostoru Úžic, Zlosyně a Ledčic přesto, že tyto stavby jsou plánované až po r.2015.

Okresní hygienik v Nymburce nesouhlasí s vedením nákladní tranzitní dopravy po železniční trati Ústí n/Labem-Mělník-Všetaty-Lysá n/Labem-Nymburk-Kolín zdůvodu průchodu této trati obytnými částmi měst a obcí v okrese Nymburk. Poukazuje na přetrvávající problematiku hluku a stížnosti obyvatel předmětného území, kterou je nutno řešit v novém koridoru, bez střetu zájmů s obytným územím.

Uvedené připomínky okresních hygieniků žádám akceptovat v rámci návrhu ÚP VÚC.

- 3/ Po upřesnění jednotlivých dopravních tras bude nutné blíže hodnotit vliv dopravních staveb na zdraví obyvatel v zájmu minimalizace negativních vlivů.
- 4/ K umístění ČOV pro hlavní město Prahu není námitek k lokalitě Klecany-Husinec, kterou upřednostňuje i zpracovatel této dokumentace. Okresní hygienik v Mělníku upozorňuje na fakt, že obec Hostín nesouhlasí s umístěním ČOV na své lokalitě a že řada obcí kolem Hostína již má vlastní ČOV.
- 5/ K problematice hospodaření s odpady /kapitola 14./ okresní hygienik v Mělníku poznamenává, že v současné době podnik SPOLANA a.s. Neratovice neprovozuje žádnou spalovnu. Ke kapitole 9.4 okr. hygienik v Mělníku dále konstatuje, že regionální význam pro rekreaci mají pouze vytěžené štěrkopísky Lhota u Dřís a Ovčáry, další mají pouze místní význam.
- 6/ Z hlediska zásobování vodou je v dokumentaci uvedeno, že kapacita vodovodu Lysá n/Labem – Benátecká Vrutice – Milovice má dostatek pitné vody do r.2003, není však objasněno, jakým způsobem se bude řešit tato situace po r.2003. Zpracovatel se nezabývá otázkou kvality vody z tohoto vodovodu, která se postupně zhoršuje, protože narůstá obsah dusičnanů a síranů ve vodě. Vzhledem k tomu, že mikroregion Lysá n/Labem-Milovice byl zavzat do Pražského regionu, je nutno řešit problematiku pitné vody v tomto regionu co do kvality i kvantity.
- 7/ Po zpracování návrhu ÚP VÚC Pražského regionu žádám v souladu s platnou legislativou /stavební zákon/ o zaslání jednoho výtisku hlavního výkresu, jakož i závazné části dokumentace /vyhlášky/.

Popis:

ÚPN VÚC Pražského regionu byl zpracován firmou AURS, sr.o. ve dvou etapách (Územní prognóza - září 1999 a pak podle nové legislativy koncept ÚPN VÚC). Koncept zohledňuje schválený územní plán hl. města Prahy a ostatních obcí, požadavky orgánů státní správy a obsahuje technicky ověřené varianty dopravních staveb ze schválených ÚPD obcí v regionu.

Součástí předložené dokumentace je Dokumentace posuzování vlivů na životní prostředí dle zák. č. 244/1992 Sb., a Vyhodnocení vlivů navrhovaného řešení na ŽP.

Řešené území tvoří:

- správní území hl. města Prahy
- okres Praha - západ
- okres Praha - východ
- značná část okresů Kladno, Mělník a Beroun
- malé části okresů Kolín a Nymburk

Předmětem řešení na území hl. města Prahy jsou především nadřazené dopravní a další infrastrukturní sítě. Návrhové období ÚPN VÚC bylo stanoveno do roku 2015. ÚPN VÚC vytváří

především předpoklady rozvoje regionálních a nadregionálních systémů dopravní a jiné infrastruktury při minimalizaci střetů s chráněnými a hodnotnými přírodními oblastmi či lokalitami.

Železniční síť

Nové nároky na železniční síť představují koridory hlavních tratí, uvažované ve třech směrech (sever, západ, východ) jako vysokorychlostní suvažovanou výstavbou po r. 2015.

Zpracovatel dokumentace uvádí, že kapacitní možnosti tratí v rámci Praž. regionu jsou vyhovující, větší problém představuje jejich stav a vybavenost.

Prioritním záměrem v střednědobém plánu je modernizace hlavních železničních koridorů, modernizace ostatních tratí celostátního významu, uvedení regionálních tratí do normového stavu.

Pro výhledové vedení tras vysokorychlostních tratí v Praž. regionu se uvažuje s těmito směry:

- Ústí n. Labem - Drážďany - Berlín (propojení se stávajícími tratěmi vžst. Vraňany)
- Brno - Vídeň (propojení se stávajícími tratěmi vžst. Poříčany)
- Plzeň – Norimberk - Mnichov (propojení se stávajícími tratěmi vžst. Beroun alter. Zdice)

Modernizace - Praha Běchovice - Kolín

Optimalizace - Praha Holešovice - Kralupy.Vlt.

Praha Hostivař - Benešov

Praha Smíchov - Plzeň

Další záměry: rychlodrážní spojení lokality letiště Ruzyně a Kladna s centrem Prahy (trasa v úseku Jeneč - Unhošť ve stávající poloze, přeložka včetně výstavby 2. koleje v úseku Unhošť - Kladno hl. n.)

Návrh dalších opatření v rámci IDS.

V dlouhodobém plánu pak výstavba vysokorychlostních tratí, případně modernizace a výstavba tratí na technické parametry shodné s navazujícími parametry států EU.

Silniční síť

Doplňk konceptu ÚPN VÚC předpokládá návrh variantního řešení silničního a aglomeračního okruhu v prostoru severně od Prahy, který patří v rámci celého Pražského regionu mezi dopravně nejzatíženější.

MO – městský okruh se nachází na území Prahy, která má schválený územní plán.

SO - je rovněž v rozhodujících úsecích na území Prahy a v úsecích, kde je veden mimo toto území, je zahrnut do schválených ÚPD jednotlivých obcí (s výjimkou obce Zdíby). V navrhovacím období ÚPN hlav. města Prahy (do r. 2010) není uvažováno s výstavbou severovýchodního segmentu (Březiněves – Horní Počernice). Tento úsek není sledován ani ÚPN VÚC k r. 2015, proto v tomto konceptu se ověřují varianty.

V SZ segmentu (kromě malých nekonfliktních zásahů do kú. Horoměřice, Zdíby) je trasa SO na území Praha (tj. již schválený územní plán) již stabilizována.

Severní část silničního okruhu (SO) kolem Prahy (2 úseky mezi R7 a D8) dle rozpracovaných variant byla převzata do návrhu. Do hlavního výkresu byla (dle požadavků MŽP-ČR) promítnuta varianta "blízká" roztocké variantě okruhu, v minulosti sledovaná v územní prognóze PSA. Ostatní varianty v SZ kvadrantu byly zobrazeny v grafické příloze textu.

V SV kvadrantu jsou trasy nestabilizované, proto všechny varianty jsou zobrazeny v ÚP. Protože se jedná o záměry po r. 2015, nebyly tyto úseky (mezi D8 a R7) zařazeny do veřejně prospěšných staveb a nebyly zahrnuty ani do posouzení koncepce ÚP-VÚC

Pro posouzení účinnosti dopravní sítě bylo zpracováno modelové zatěžování, ve kterém byly zahrnuty v SZ kvadrantu (mimo základní varianty ze schváleného ÚP hl. města Prahy) též varianty S_c a S_s. Model byl zpracován pro horizont ÚP Prahy, tj. do r. 2010.

Modelové zatížení silniční sítě pro celý region bylo zpracováno v těchto výstupech:

- aktivní nulová varianta kr. 2015
- návrh dle ÚP hl. města Prahy kr. 2010
- návrh dle ÚP VÚC PR k r. 2010
- výhled dle ÚP VÚC PR kr. 2015 (zahrnující dokončenou síť)

Na základě požadavků Krajského úřadu se dopracují varianty vedení SO v území severně od Prahy, včetně vazeb radiálních a včetně důsledků těchto variant na další silniční síť. Původně zpracovaná dokumentace EIA se zabývala téměř výhradně ověřováním segmentu SO mezi radiálami R7 a D8. Předpokládaly se peážní úseky na těchto radiálách bez ověření možnosti pokračování SO západně D8. Požadavkem Krajského úřadu bylo ověřit tyto možnosti a jejich důsledky na osídlení (včetně obsluhy území).

Z tohoto důvodu byly znovu modelovány zátěžové stavy na silniční síti celkem pro 7 variant, které vycházely ze 3 uvedených základních variant vedení trasy SO vSZ kvadrantu Pražského regionu.

V jižním území Pražského regionu (okr. Praha-východ a Praha-západ) studie zpracované v souvislosti s projednáním ÚP VÚC Benešovska (2 studie, a to EIA SERVIS a ZESA) potvrzují potřebu nového vstupu jižní trasy do jádrového prostoru regionu. Další studie Občanského sdružení „PROMIKA„ prokazuje nepotřebnost (zbytečnost) nové trasy dálnice v území jižně od Prahy.

Zpracovatel ÚPN VÚC komentuje varianty zatížení silniční sítě jižně od Prahy apodrobuje kritice zátěžové modely ÚDI. Koncept ÚPN VÚC navrhuje v jižní části regionu trasy I/3 (vazba na D1) za reálně využitelné i pro zvýšení kapacity (na trasu nižších parametrů než D či R) a novou kapacitní trasu koridorem Jesenice, Jílové, Hoštěradice. Realizace této nové trasy by mohla být impulsem prosperity území nejen v místě přechodu Sázavy, ale i navazujícího území dále na jih až po Sedlčansko.

Realizací navržených dopravních veřejně prospěšných staveb dojde dle zpracovatele EIA ke snížení počtu obyvatel dotčených nadměrným hlukem z dopravy o cca 22 970 obyvatel. Pouze z tohoto pohledu byl hodnocen vliv staveb na obyvatelstvo, což nezahrnuje celou šíři možných vlivů.

Z hlediska ochrany ovzduší zpracovatel EIA kladně hodnotí celkovou koncepci řešení SO a obchvaty např. Mělníka, Slaného, Řevnic a Brandýsan. Labem, Líbeznic, Byškovic, přeložky Kly – Mělník. Dále se navrhuje nový most v Kralupech n. Vlt. v rámci AO a přeložka Mstětice – Jirny (obchvat), Klecany – Husince nebo Hostín atd.

Letecká doprava

Zpracovatel dokumentace uvádí

- **veřejné mezinárodní letiště Ruzyně**

Předpokládá se výstavba nového terminálu v letech 2002 - 2004, který umožní zvýšení kapacity cestujících ze současných 3,2 mil/rok na 9,5 mil/rok.

Uvažuje se nová VPD.

Studie firmy TECHSON „Hlukové zóny letiště Praha – Ruzyně pro výhledový letecký provoz,“ byla zpracována pro potřeby modernizace dráhového systému letiště. Tato studie byla zavzata do ÚPN VÚC Praž. regionu. Doplněk dokumentace vymezuje na základě této studie hluková pásma letiště Praha – Ruzyně a navrhuje využití území vdotčeném prostorem, které uvádí 3 zóny:

- A $L_{dn} < 55$ dB (neomezené využití území)
- B $L_{dn} = 55 - 60$ dB (výstavba větších sídel včetně obč. vybavenosti)
- C $L_{dn} = 60 - 65$ dB (umístění menších sídel, obč. vybavenost dle účelu)

Hodnoty nad 65 dB jsou dosahovány pouze v areálu letiště (mimo obytnou zástavbu).

Rychlodráha spojující centrum Prahy s letištěm by měla být dokončena do r. 2005.

- **další letiště:**

Vodochody, Bubovice, Točná, Letňany, Kladno, Sazená, Slaný (mimo území Praž. regionu pak Roudnice, Příbram, Benešov), Kbely a Mladá.

ÚPN VÚC řeší dále vodní dopravu, a to Labskou vodní cestu a Vltavskou vodní cestu a dále problematiku hromadné osobní dopravy, cyklistickou dopravu a přepravu nákladů.

ÚPN VÚC řeší dále otázku zásobování pitnou vodou, čištění odpadních vod, energetiku, zejména poukazuje na prioritní problémy a regulační prvky trvale udržitelného rozvoje regionu v energetice.

Koncept ÚPN VÚC variantně řeší umístění ČOV a umístění skládky odpadu ve Zbuzanech.

Rozvoj bydlení

Směřuje převážně do jižní části regionu, kde v minulosti nevznikala významnější sídla městského typu. Rozvojové plochy jsou především v Praze a na jih od Prahy. Podstatná část rozvojových ploch byla do tohoto konceptu převzata ze schválené či rozpracované ÚPD obcí.

Pro ekonomické aktivity ÚPN VÚC doporučuje zejména pro logistické základny vazbu na železnici a vodní cestu. Plochy navrhované ÚPN VÚC poskytují dostatečnou nabídku ve vazbě na větší sídla v koridorech radiálních tras nadřazené silniční síti.

Hodnocení vlivů koncepce ÚPN VÚC se skládá ze tří kroků :

- identifikace podstatných vlivů
- popis vlivů a orientační odhad jejich rozsahu a významnosti
- vyhodnocení přínosů hodnocených záměrů v porovnání se současným stavem využití území

Zpracovatel EIA hodnotí průmět veřejně prospěšných staveb s jednotlivými složkami životního prostředí. V rámci hodnocení vlivů na hlukovou zátěž obyvatelstva byly posuzovány dopravní veřejně prospěšné stavby, a to varianty aktivní nulové (varianty referenční) a varianty strategické koncepce. Aktivní nulová varianta předpokládá pouze dokončení rozestavěných staveb a nerealizaci dalších záměrů této koncepce ÚPN VÚC.

V části posouzení vlivů stavby na životní prostředí dle zák. č. 244/1992 Sb. v rámci hodnocení vlivů na hlukovou zátěž obyvatelstva byly posuzovány dopravní veřejně prospěšné stavby, protože tyto stavby se nejvýznamněji podílejí na stavu životního prostředí.

Jako VPS se uvádí 126 dopravních staveb, z toho 99 silničních, 10 záchyťových parkovišť, 7 železničních, 41 energetických a 16 vodohospodářských staveb. Dopravní stavby tvoří 67 % z celkového počtu veřejně prospěšných staveb. V dokumentu EIA byly využity některé údaje z dokumentace hodnocení vlivů koncepce prac. návrhu ÚPN VÚC PR na životní prostředí zpracované firmou A-EKO vr. 1999 a údaje EKODATASERVIS (v problematice hodnocení ovzduší). EIA uvádí problematiku komunálního hluku zpracovaného programem Hluk +, verze 4.25 – orientační výpočet ekvivalentní hladiny hluku v okolí navrhovaných komunikací. Výpočet vychází z modelového zatížení dopravy zpracovaného na základě návrhu dopravního řešení územního plánu a demografických údajů. Výpočet uvádí ekvivalentní hladiny hluku v okolí komunikací, a to průměrné vzdálenosti izofony 40 dB od krajního pruhu komunikace (tj. nejsou uvažovány korekce na místní podmínky). Zpracovatel porovnává počty dotčených obyvatel při realizaci VPS a při nerealizaci těchto staveb. Ostatní vlivy na zdraví obyvatel nejsou v dokumentaci EIA vyhodnoceny.

MUDr. Zdeňka Krahulcová

Rozdělovník:

1/ Adresát

2/ OHS Mělník, Kolín, Kladno, Beroun, Nymburk, Praha-východ a Praha-západ

3/ KHS-OFFP

4/ KHS-ODO

Ministerstvo životního prostředí ČR
Územní odbor pro střední a jižní část území
Datum: 14. 02. 2001
Čís. 400/01

Krajský hygienik
Středočeského kraje se sídlem v Praze
Dittrichova 17, 128 01 Praha 2

503 10 21h

4

Naše zn.: 3924-215/00/1287

V Praze dne: 9.2.2001

Ministerstvo životního prostředí ČR
Odbor výkonu státní správy I
Pracoviště Podskalská 19
128 0 Praha 2

**Věc: Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně – Suchdol – Březiněves –
posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona č.244/1992 Sb.**

Dopisem ze dne 15.11.2000 jste požádali o vyjádření k předložené dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí stavby Silniční okruh kolem Prahy v úseku Ruzyně I – Březiněves.

Dokumentace vyhodnocuje vliv několika variant trasy silničního okruhu, který prochází jak územím hl.m.Prahy, tak i okresy Praha východ, Praha západ a Mělník, které spadají do mé kompetence.

Dokumentace vyhodnocuje jak hlukovou situaci po realizaci jednotlivých etap (zpracována hluková studie EKOLA 2000), tak hodnotí zdravotní rizika plynoucí z expozice vybraným škodlivinám z ovzduší (modelové hodnocení kvality ovzduší, ATEM září 2000).

Se závěry předložené dokumentace souhlasím. Z hlediska expozice vybraným škodlivinám z ovzduší doporučená varianta trasy J na území Středočeského kraje výrazněji neovlivní životní podmínky obyvatel. Také varianta Ss nebude z tohoto pohledu představovat významné riziko z hlediska ochrany zdraví obyvatel. Z hlediska ochrany veřejného zdraví před hlukem je ovšem nutno v dalším postupu přípravy realizace této akce prosazovat variantu Ss oproti variantě J.

Předloženou dokumentaci si ponechávám pro vlastní potřeby.

Krajský hygienik
Středočeského kraje
Dittrichova 17
128 01 Praha 2

MUDr. Zdenka Krahulcová

Na vědomí:
OHS Praha východ
OHS Praha západ
OHS Mělník