

Územní plán hl. m. Prahy (Metropolitní plán)

název org.	charakter	PID	ID vyjádření	shrnutí	obsah vyjádření
1) Městská část					
48 Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZJ79	2994461	Nesouhlas	<p>Připomínka 1 MČ požaduje, aby byl nový územní plán hl. m. Prahy metodicky zpracován způsobem, který městské části umožní jednoznačně vyjádřit vůli samosprávy na žádoucí budoucí podobu rozvoje jejího území pomocí zásadních připomínek k návrhu konkrétních řešení v konkrétních lokalitách.</p>
48 Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994463	Nesouhlas	<p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Metodika nového územního plánu, jak byl předložen do veřejného projednání, městské části neumožňuje dostatečně jednoznačně formulovat zásadní připomínky ke konkrétním navrhovaným řešením, které by dostatečně konkrétně zachytily vůli samosprávy městské části na žádoucí budoucí podobu jejího území.</p> <p>Připomínka 2 MČ požaduje, aby Zpracovatel nového územního plánu zohlednil základní strategický dokument územního rozvoje městské části schválený ZMČ Praha-Dolní Chabry, "Koncepce transformačních a rozvojových lokalit a požadavků na veřejnou vybavenost, koncepce veřejných prostranství a zeleně spolu s pěší a cyklistickou dopravou pro MČ Dolní Chabry" (viz. příloha + kompletní dokumentace na webových stránkách https://www.dchabry.cz/sites/default/files/prilohy/2022/06/29/20220621_dolni_chabry_komplet.pdf)</p>

48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994502	Nesouhlas	<p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.</p> <p>Připomínka 3 MČ požaduje, aby nový územní plán při stanovení podmínek pro rozvojová a transformační území zohledňoval právní stav platného územního plánu hl. m. Prahy včetně způsobů využití a kapacit.</p> <p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Nový územní plán přistupuje k transformačním a rozvojovým územím, jako kdyby na nich neprobíhala žádná koncepční územně-plánovací činnost. Vzhledem k tomu, jak dlouho probíhá příprava a zpracování nového územního plánu na většině transformačních a rozvojových území v mezičase došlo k alespoň částečným dohodám o jejich budoucí podobě. Nový územní plán proto v těchto územích nebude vytvářet podmínky pro celé městské čtvrti, ale pouze stanovovat podmínky pro dokončení již započatých přestaveb.</p> <p>Připomínka 4 MČ požaduje, aby nový územní plán hl. m. Prahy naplnil požadavky §18 odst. 2) a 3), §19 písm. e) a §43 odst. 1) a 3) Stavebního zákona v maximální možné míře koordinoval veřejné a soukromé zájmy a neodkládal jejich koordinaci do územních řízení.</p> <p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Územní plán je významným zásahem do vlastnických práv a v okamžiku jeho vydání musí být všem účastníkům zřejmé, jak a proč budou jejich vlastnická práva omezena.</p> <p>MČ považuje za nepřijatelné, aby se řešení rozporů (dotčených orgánů) a protichůdných potenciálů v konkrétních lokalitách odsouvalo z procesu pořizování územního plánu (kam logicky i ze zákona náleží) do územních řízení, kde vytváří zásadní právní nejistoty a aby se rozhodování o budoucím rozvoji hl. m. Prahy přesunulo od samosprávy do územních řízení. /Územní plán přenáší zodpovědnost za výslednou podobu výstavby v území na dohodu vlastníků a sám absentuje na jakoukoliv podrobnější regulaci. Územní plán je velmi flexibilní a umožňuje v různých plochách velmi variabilní řešení. Tím ale samospráva, která územní plán schvaluje, se sama zbavuje jakékoliv kontroly nad výslednou podobou výstavby v území a klíčovým a mocným „hráčem“ se stává orgán územního plánování se svým stanoviskem podle § 96b stavebního zákona./</p> <p>Hledání koordinace protichůdných veřejných zájmů v územních řízeních (vedených pouze na pozemcích záměru na změnu území, kde je stavební úřad vázán na základě dispoziční zásady návrhem žadatele – stavebníka) neúměrně prodlouží jejich trvání a někdy dokonce nebude možné. To povede ke zhoršení již dnes komplikované předvídatelnosti rozhodování v území a fakticky povede k blokování výstavby, protože rozhodnut o jednotlivých záměrech přesune z výkonu státní správy a samosprávy na soudní moc. Předpokladem jsou nejen soudní spory mezi stavebníky a správními orgány, ale též spory mezi vlastníky samotnými, protože jak výše uvedeno, územní plán zodpovědnost z větší části přenáší na ně.</p> <p>MČ považuje za nepřijatelné, aby se řešení rozporů (dotčených orgánů) a protichůdných potenciálů v konkrétních lokalitách odsouvalo z procesu pořizování územního plánu (kam logicky i ze zákona náleží) do územních řízení, kde vytváří zásadní právní nejistoty, a aby se rozhodování o budoucím rozvoji hl. m. Prahy přesunulo od samosprávy do územních řízení.</p> <p>Připomínka 5 MČ požaduje, aby nový územní plán zohlednil a zapracoval intenzity a způsoby využití pořízených a pořizovaných změn Územního plánu, u kterých ZHMP rozhodlo o pořízení v době po schválení zadání nového územního plánu. Soulad územního plánu se změnami platného ÚP Prahy musí být přezkoumatelným způsobem prokázán v odůvodnění.</p> <p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Územní plán musí přezkoumatelně prokázat, že obsahuje zastupitelstvem hl. m. Prahy schválené změny platného územního plánu, případně změny ve vysokém stádiu pořizování, kde je jasná vůle samosprávy města. /Platný stav územního plánu, tedy změny platného ÚP, ovlivňují cílovou kapacitu, charakter lokality a též v neposlední řadě výškovou regulaci (!) Jejich prokazatelné zapracování (včetně jednotlivých dotčených KLZ a KLO a výškové regulace) je nutné z hlediska předvídatelnosti rozvoje a legitimního očekávání MČ a vlastníků./</p> <p>Nový územní plán přistupuje k transformačním a rozvojovým územím, jako kdyby na nich neprobíhala žádná koncepční územně-plánovací činnost. Vzhledem k tomu, jak dlouho probíhá příprava a zpracování nového územního plánu na většině transformačních a rozvojových území v mezičase došlo k alespoň částečným dohodám o jejich budoucí podobě. Nový územní plán proto v těchto územích nebude vytvářet podmínky pro celé městské čtvrti, ale pouze stanovovat podmínky pro dokončení již započatých přestaveb.</p> <p>Připomínka 6 MČ požaduje, aby by byl nový územní uveden do souladu s právním stavem v území, a to respektováním pravomocných územních rozhodnutí.</p> <p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Kritériem právního stavu v území jsou pravomocná územní rozhodnutí. Územní plán před svým vydáním (tj. v rámci opakovaného veřejného projednání) bude muset být aktualizován nejen o vymezení zastavěného území (§ 58 stavebního zákona), ale především bude muset být dán do souladu a respektovat v průběhu pořizování vydaná územní rozhodnutí, která nabyla právní moci.</p> <p>To může zásadním způsobem ovlivnit (mimo jiné) uplatňování tzv. "parametrické regulace", protože realizované stavby v transformačních a rozvojových územích samozřejmě mění kapacity a využití těchto území, a tak prakticky negují navržené regulativy.</p> <p>Připomínka 7 MČ požaduje, aby nový územní plán naplnil požadavky kap. II.A.3.3 Zadání ve vazbě na navrhované kapacity území pro rozvoj funkce bydlení navrhl odpovídající síť a kapacity občanské vybavenosti pro školství, rekreaci, sport, kulturu a zdravotnictví a garantoval podmínky pro jejich realizaci.</p> <p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Dostupnost základní a vyšší občanské vybavenosti a zajištění podmínek pro její realizaci je klíčovým úkolem územního plánování a musí odpovídat navrhovaným kapacitám nového územního plánu tak, aby bylo na území hl. m. Prahy garantováno naplnění požadavků certifikované metodiky Ministerstva pro místní rozvoj ČR Standardy dostupnosti občanské vybavenosti (Maier et. al., 2020). /dostupné na: https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/stanoviska-a-metodiky/stanoviska-odboru-uzemniho-planovani-mmr/9-ostatni-stanoviska-a-metodiky/standarty-dostupnosti-verejne-infrastruktury/</p> <p>Nový územní plán nevymezuje kapacity území pro jednotlivé způsoby využití, a proto nemá možnost vyhodnotit navrhovanou poptávku po veřejné vybavenosti.</p> <p>Připomínka 8 Lokalita 181/ Nad úvozem - MČ požaduje, aby by byl nový územní plán uveden do souladu s právním stavem v území, a to respektováním pravomocných územních rozhodnutí v obytném souboru severně od areálu Autobazaru AAA Auto Dolní Chabry.</p>
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994505	Nesouhlas	
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994509	Nesouhlas	
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994510	Nesouhlas	
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994511	Nesouhlas	
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994512	Nesouhlas	

Nový územní plán nezohledňuje jako stav v území ani tu část "rozvojové" plochy, na které už několik let stojí domy.					
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994516	Nesouhlas
<p>Připomínka 9 MČ požaduje, aby nový územní plán navrhl v lokalitě 181/ Nad úvozem síť veřejných prostranství a uliční síť anebo její rozvoj transparentně podmínil pořízením územní studie a/nebo regulačního plánu. Zároveň městská část požaduje, aby úsek vyznačený v rozvojové lokalitě v úseku Nad Úvozem a Poštova jako komunikace respektoval současné vymezení jako zeleň městská a krajinná, kde se pohybují pěší a cyklisté.</p>					
<p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Městská část považuje za nevhodné, aby byl způsob rozvoje lokality 181/ Nad úvozem ponechán náhodě, parametrickým regulativům a požaduje, aby nový územní plán jasně stanovil základní síť veřejných prostranství v lokalitě. Městská část si nechala vypracovat vlastní Koncept transformčních a rozvojových lokalit a požadavky na veřejnou vybavenost, koncepci veřejných prostranství a zeleně spolu s pěší a cyklistickou dopravou pro MČ Praha-Dolní Chabry, kterou přikládáme v příloze (viz příloha připomínky č.2). Komunikace namísto současné ZMK by přivedla veškerou dopravu přímo před vchod do základní školy.</p>					
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZJ79	2994525	Nesouhlas
<p>Připomínka 10 MČ požaduje, aby nový územní plán jasně stanovil kapacitu lokality 181/ Nad Úvozem stanovením maximální přípustné kapacity HPP a přípustné využití území. Požadujeme, aby návrh Metropolitního plánu Prahy zohledňoval právní stav platného územního plánu hl. m. Prahy včetně způsobů využití a kapacit.</p>					
<p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Městská část považuje za nevhodné, aby "hybridní" lokalita 181/ Nad Úvozem neměla jasně stanovenou maximální kapacitu/ intenzitu využití území a žádoucí způsob využití, mimo jiné i proto, že se jedná o základní ukazatele pro stanovení kontribucí a vyvolaných potřeb základní veřejné vybavenosti a dopravní a technické infrastruktury.</p>					
<p>Již realizovaná výstavba v této lokalitě zásadním způsobem změnila charakter společnosti žijící na území městské části. S transformací této významné plochy, která dříve nesloužila pro bydlení, se změnily i požadavky na dostupnost veřejné vybavenosti a charakter služeb. Současný i plánovaný další rozvoj lokality se potýká se zásadním problémem s dostupností základní občanské vybavenosti a s absencí veřejných prostor. Výstavba navazující na již realizovanou část v lokalitě se dle současně platného územního plánu měla směřem na sever k původní zástavbě rozvolňovat a snižovat, aby odpovídala charakteru okolní zástavby rodinnými domy, která je pro městskou část Praha-Dolní Chabry typická.</p>					
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZJ79	2994528	Nesouhlas
<p>Připomínka 11 MČ požaduje, aby nový územní plán garantoval zachování ploch pro rozšíření školy a parku u ulice V Kratinách a vymezil je jako VPS pro školství (rozšíření školy) a veřejná prostranství (parková plocha) a to minimálně (!) v rozsahu plochy vymezené v platném územním plánu (viz příloha).</p>					
<p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Městská část považuje za neakceptovatelné, aby nový územní plán v rozporu s dlouhodobým legitimním očekáváním městské části a dotčených vlastníků zásadním způsobem narušil ochranu plochy pro realizaci občanské vybavenosti, která de-facto podmiňuje stavební rozvoj obytné čtvrti.</p>					
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZJ79	2994551	Nesouhlas
<p>Připomínka 12 MČ požaduje, aby nový územní plán vymezil plochu či koridor pro realizaci místní sběrné komunikace pro dopravní obsluhu rozvojové plochy na jejím západním okraji v úseku Spořická - Dopraváků, aby výstavba a provoz nové obytné čtvrti nadměru nezatěžoval veřejná prostranství v centru městské části, a současně zajistil, že tato plocha nebude součástí páteřní sítě silniční dopravy.</p>					
<p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Městská část považuje za neakceptovatelné, aby nový územní plán neřešil dopravní obslužnost nově navržené obytné čtvrti. Stávající uliční síť v lokalitě 238/ Dolní Chabry nemůže zvládnout zvýšení intenzity dopravy související s rozvojem nové čtvrti.</p>					
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZJ79	2994552	Nesouhlas
<p>Připomínka 13 MČ požaduje, aby nový územní plán při stanovení koncepce uspořádání krajiny mezi Dolními Chabry (lokalita Nad Úvozem) a MČ Prahou 8 (lokalita Čimice) navrhl takové plochy změn v krajině, které adekvátně zvýší její kapacitu pro každodenní rekreaci obyvatel obou lidnatých čtvrtí (tj. plochy pro rozvoj cestní sítě, sportovišť pod otevřeným nebem, parkových ploch, ev. ploch pro zalesnění a podob.).</p>					
<p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Městská část považuje za neakceptovatelné, aby nový územní plán nenavrhoval koncepční změny v krajině, a to zejména v kontaktu zemědělské krajiny s obytným územím Dolních Chabí.</p>					
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZIJS	2994583	Nesouhlas
<p>Nový územní plán nenavrhuje v krajinném rozhraní ani v metropolitním parku žádné změny stávajícího stavu. Územní plán má z ust. § 43 stavebního zákona (i ze zadání MP) povinnost stanovit koncepci uspořádání krajiny, ve které má (mimo jiné) vymezit plochy, v nichž jsou změny stavu ploch v krajině žádoucí.</p> <p>Připomínka 14 MČ požaduje, aby nový územní plán v návrhu rozvojové plochy 415/238/4071 zohlednil samosprávnou vůli ZHMP a zapracoval požítovanou změnu P170/2019 v souladu s podkladovou studií "Dolní Chabry - Větrolam" a uzavřenou smlouvou s investorem, a garantoval v ní uliční síť, maximální kapacity HPP a plochy pro veřejnou vybavenost (komunitní centrum, park).</p>					
<p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Městská část dospěla s investorem území k dohodě a považuje za nezbytně nutné zajistit kontinuitu své samosprávné vůle (studii přikládáme v příloze).</p>					
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZJ79	2994588	Nesouhlas
<p>Připomínka 15 MČ požaduje, aby nový územní plán zastavitelnou obytnou lokalitu 238/ Horní Chabry rozšířil na sever od plochy bývalého statku o rozvojovou obytnou plochu a garantoval v ní plochy pro veřejnou občanskou vybavenost a sportovní (park, hřiště a zázemí) vybavenost podle přiložené studie a uzavřené smlouvy s investorem.</p>					
<p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Městská část dospěla s investorem území k dohodě a považuje za nezbytně nutné zajistit kontinuitu její samosprávné vůle (studii přikládáme v příloze).</p>					
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994598	Nesouhlas
<p>Připomínka 16 Lokalita 239/ Dolní Chabry - MČ požaduje, aby nový územní plán hl. m. Prahy garantoval plochu pro veřejnou vybavenost v lokalitě u Hřbitova pro realizaci mateřské školy a domu pro seniory (viz příloha).</p>					
<p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Městská část nezbytně potřebuje rozvoj veřejné občanské vybavenosti pro sociální služby (dům pro seniory) a pro mateřskou školu podle podnětu na změnu územního plánu P8/2022.</p>					

						Prostorové nároky mateřské školy o třech třídách (60 dětí) tvoří 5 000 m2 z celkové plochy 16 580 m2. Zbývající plocha může být využita pro zřízení domova pro seniory (100 klientů na 10 000 m2), rozšíření mateřské školy a pro veřejné prostranství před vstupem do mateřské školy a domova pro seniory.
						Městská část Dolní Chabry disponuje koncentrací mateřských škol v jižní části sídla. V severní části probíhá zaplňování stavebních proluk a rozrůstání počtu nových obyvatel. Dle standardu dostupnosti veřejné infrastruktury (K. Maier a kol., Hodnoty standardů dostupnosti veřejné infrastruktury, str. 8) má být docházková vzdálenost této základní vybavenosti 600 m. Část Severní části Dolních Chabrů tento standard nenaplníuje.
						V Dolních Chabrech není domov pro seniory. Městská část proto nenabízí stálou pečovatelskou službu pro starší obyvatele. Dle Principů a pravidel územního rozvoje (ÚÚR, kapitola C.4 Občanské vybavení, str. 71) připadá na 4 000 obyvatel 16 míst v domově pro seniory (4 na 1 000 obyvatel). Vybudování domova pro seniory na vymezené ploše umožní městské části službu poskytovat. Plocha nabízí ideální místo domova pro seniory v klidné, a pro místní obyvatele známé lokalitě.
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994612	Nesouhlas	<u>Připomínka 17</u> MČ požaduje, aby nový územní plán hl. m. Prahy garantoval plochu pro rozšíření hřbitova (viz příloha).
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994617	Nesouhlas	Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Počet obyvatel městské části v posledních desetiletích dramaticky roste, ale plocha hřbitova zůstala po celou jeho existenci nezměněná. Městská část proto požaduje, aby byla v očekávání nárůstu zájmu o pohřbívání na územní městské části rozšířena plocha hřbitova podle podnětu na změnu územního plánu P9/2022. <u>Připomínka 18</u> MČ požaduje, aby nový územní plán garantoval podmínky pro rozšíření venkovních sportovišť.
						Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Důvodem je rozšíření sportoviště podle podnětu na změnu územního plánu P7/2022.
						Rozšíření sportoviště nabídne nejen více možností sportovních her a činností, ale i místo pro setkávání a rozvoj osobnosti předškolních i školních dětí. Sportoviště pro profesionální ale i volnočasovou krátkodobou rekreaci zde má tradici již od založení fotbalového klubu SK Dolní Chabry roku 1925.
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994621	Nesouhlas	Dosavadní využití vymezené plochy v územním plánu stanovuje plochu pro veřejné vybavení (VV) a zeleň městskou a krajinnou (ZMK). V místě se nachází řadová garážová stání, která jsou obklopena těžko prostupnou, vzrostlou vegetací tvořenou jak stromovým, tak keřovým patrem. Potenciál této plochy tak není naplněn. <u>Připomínka 19</u> MČ požaduje, aby nový územní plán hl. m. Prahy respektoval nivu a vztahovou zónu pravostranného přítoku Drahanského potoka a nerozšiřoval zastavitelnou plochu 800/239/2223 přes vodní tok a prověřil možnosti stabilizovat v nivě potoka přírodní plochu anebo plochu městské zeleně.
						Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Městská část nesouhlasí se zástavbou niv a pramenišť na svém území. Přitom upozorňuje na to, že zpracovatel sám identifikoval v ÚAP Praha problém "i.02.2.06 › nedostatečná územní ochrana pramenných oblastí vodního toku° a cenných mokřadů° (vcetne jejich sítěho okolí) i dalších území s významem pro přirozenou retenci srážkových vod (100 /700)."
						Městská část je toho názoru, že by měl nový územní plán hl. m. Prahy nejen vytvářet podmínky pro rehabilitaci minulých chyb, ale zejména předcházet vzniku chyb nových. Z hlediska městské části by proto bylo optimální, kdyby nový územní plán stabilizoval stávající stav území.
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994657	Nesouhlas	V případě, že to možné není, požaduje městská část omezit rozsah zastavitelné plochy na stávající rozsah zastavitelné plochy OB-E (viz grafické přílohy). <u>Poznámka 20</u> Lokalita 603/ Beranov - MČ požaduje, aby nový územní plán prověřil a zvážil možnosti rozvoje rozvojové plochy lokality 603/ Beranov na území městské části tak, aby zvýšila vybavenost městské části, propustnost území a zapojila se do stávajícího obytného území Dolních Chabí.
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994663	Nesouhlas	Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Rozvoj obtížně dopravně dostupné "zastavitelné produkční plochy" do přímého sousedství se stávajícím obytným územím Dolních Chabí (viz připomínka 9) považuje městská část za chybné rozhodnutí. <u>Připomínka 21</u> Lokalita 923/ Chabry-Ďáblice, 903/ Drahaň – Dolní Chabry, 960/ Údolí Drahanského potoka, 904/ Bohnice - Čimice - MČ požaduje, aby nový územní plán naplnil požadavky písm. a) kap. II.A.1.3.3 Zadání /Zajistit: „ochranu významných dochovaných hodnot krajinných i přírodních, v území nezastavěném i zastavěném, jakož i obnovení, založení a rozvoj hodnot dalších, souvisejících zejména s doplňováním chybějících článků krajinné infrastruktury a nabídek rekreačních možností v bezprostředním zázemí města."/ a stanovil jednoznačnou koncepci uspořádání krajiny, spočívající v jasném plošném vymezení nezbytných změn v krajině. Koridor plánované trasy SOKP 519 je z velké části umístěn na plochu 903/Drahaň – Dolní Chabry
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994673	Nesouhlas	Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Trasování stavby dálniční sítě SOKP 519 je v přímém rozporu s cílovým charakterem lokality, který je v MPP jasně definován. Cílem lokality je chránit a posilovat cílový charakter nezastavitelné stabilizované produkční lokality se strukturou leso-zemědělská. Lokalita je součástí krajiny vymezené v ZUR s názvem Krajina Zdibské tabule. <u>Připomínka 22</u> MČ požaduje, aby návrh nového územního plánu hl. m. Prahy stanovil jednoznačnou koncepci modrozelené infrastruktury, zajišťující kvalitní životní prostředí pro obyvatele Prahy a generující úspory v systémech technické infrastruktury, a garantoval podmínky pro její realizaci uspořádáním ploch a koridorů pro její klíčové prvky a zapracováním jejich požadavků do regulativů pro stabilizované, zastavitelné a přestavbové plochy na území Prahy.
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994684	Nesouhlas	Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. <u>Připomínka 23</u> MČ požaduje, aby nový územní plán naplnil čl. 24 odst. 2 a vymezil změny ploch v krajině, a to alespoň:
						1. veřejná prostranství pro realizaci cestní sítě a odpočívek v krajině, a to minimálně ve vazbách na veřejná prostranství v městském prostředí v lokalitě Dolní Chabry, Nad Úvozem a Horní Chabry, Čimice a Ďáblice;

2. plochy sportu pod otevřeným nebem;					
3. plochy pro zatravnění a zalesnění;					
4. přírodní plochy pro realizaci prvků ÚSES a revitalizaci pramenišť a vodních toků.					
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994690	Nesouhlas
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. <u>Připomínka 24</u> MČ požaduje, aby nový územní plán vymezil hranice krajinných lokalit tak, aby pro ně bylo možné stanovit individualizovaný jednoznačný cílový charakter.					
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Nový územní plán krajinu v okolí obytných území městské části neřeší. Koncepce uspořádání krajiny je v pojetí nového územního plánu (až na výjimky) v principu prostou vizualizací druhu pozemků z katastru nemovitostí, místy doplněný o značky "krajinného rozhraní" a "parků". Nenavrhuje v krajině žádné změny, a to ani v místech, kdy nad polem (čl. 112 odst. 1) vymezuje prvek ÚSES.					
Umožňuje nekoordinovaně měnit strukturu a charakter krajiny. Územní plán má z ust. § 43 stavebního zákona i ze zadání povinnost stanovit koncepci uspořádání krajiny, ve které má (mimo jiné) vymezit plochy, v nichž jsou změny fyzického stavu žádoucí.					
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994693	Nesouhlas
Vzhledem k tomu, jaké zásahy do krajiny Dolních Chabí navrhuje (viz níže) to městská část považuje za významný nedostatek nového územního plánu. MČ požaduje, aby VVURÚ (SEA) nového územního plánu hl. m. Prahy vyhodnocovalo jeho vliv na složky životního prostředí v kapitole 6 včetně dimenze kumulativních a synergických souvislostí.					
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. Při vyhodnocování vlivu nového územního plánu je nutné zohledňovat i provázané nepřímé sekundární efekty, které jsou s jeho návrhy spojeny a ve středně až dlouhodobých časových horizontech mohou nabývat na intenzitě, např. rozšiřování převážně komerční zástavby v okolí dopravních koridorů, narůstající kontaminace vodních útvarů polutanty spojenými s automobilovou dopravou a zimní údržbou, u nejintenzivněji využívaných koridorů významné nárůsty kontaminace ZPF polutanty spojenými s automobilovou dopravou do vzdálenosti až jednotek stovek metrů v dimenzi na hranici či za hranici environmentálních norem.					
Absence specifikace zmiňovaných rámců de facto znemožňuje relevantní vyhodnocení možných pozitivních, zejména však negativních vlivů. Městská část je přesvědčena o tom, že odpovědné posouzení kumulativních a synergických vlivů povrchové stavby Pražského okruhu s mimoúrovňovou křižovatkou a přivaděčem do prostoru dvojice stabilizovaných obytných čtvrtí (Dopraváků) by nutně vedlo k vyloučení obou staveb anebo požadavku na jejich zásadní přepracování.					
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZIU9	2994701	Nesouhlas
Taky nejsou řádně vyhodnoceny synergické a kumulativní vlivy letecké a silniční dopravy (tj. rozšíření Letiště Václava Havla a SOKP). <u>Připomínka 26</u> MČ požaduje zrušení koridoru SOKP 519 (Suchdol-Březiněves) a SOKP 518 (Ruzyně-Suchdol) a souvisejících staveb (MÚ, přivaděče)					
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní. 1.1. Nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-T Silniční okruh kolem Prahy (dále SOKP) je součástí IV. multimodálního koridoru Berlín – Istanbul transevropské dopravní sítě. K zásadám rozvoje TEN-T patří především zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, rychlé spojení velkých aglomerací, obcházení městských oblastí, oddělení městské a tranzitní dopravy. SOKP by měl řešit tranzitní / dálkové dopravní vztahy, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV vnitroměstskou a příměstskou dopravu. Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak, jak má. SOKP dle ZÚR je v rozporu s evropskou legislativou TEN-T, neboť vede rezidenčními, rekreačními a přírodními lokalitami hl. města Prahy a nechrání obyvatele pražské aglomerace před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) – nejedná se o obchvat, ale o průtah městem.					
1.2. Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji Současný návrh SOKP dle ZÚR vychází z koncepce 60. let minulého století. Od té doby došlo k významnému rozvoji města a obrovskému nárůstu dopravy v důsledku přechodu na tržní hospodářství a zapojení do evropských struktur. SOKP nebere ohled na aktuální kontext a budoucí rozvoj a zavádí na území hl.m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu.					
1.3. Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje SOKP jako součást TEN-T s kamionovým provozem je veden skrz či v těsné blízkosti rezidenčních lokalit, kde se očekává výrazný populační nárůst (Dolní Chabry, Suchdol, Lysolaje, Horoměřice, Ďáblice, Březiněves) a přes rekreační a přírodní oblasti pro desítky tisíc obyvatel. Trasa SOKP navíc zabírá zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl. m. Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby. Realizace SOKP dle ZÚR pravděpodobně povede k nežádoucí výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze.					
1.4. Střety se životním prostředím SOKP dle ZÚR vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek a chráněných krajinných oblastí, ÚSES a EVL Natura 2000 (Housle, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon Vltavy u Sedlce, Zámky, přírodní park Drahaň-Troja s údolím Čimického potoka a Drahanským údolím). Realizace SOKP by vážně poškodila nebo dokonce zničila velmi cenné přírodní plochy na území hl. města Prahy, které jako rekreační parky využívají celoročně desítky tisíc obyvatel. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (jižní) „nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná,...“					
1.5. Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa SOKP, jsou již v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou a příměstskou silniční dopravou. V případě realizace dálničního průtahu a paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí podporovat veřejnou hromadnou a nemotorovou dopravu a budovat město krátkých vzdáleností. Část trasy vede přes území, které slouží jako rekreační zázemí pro hustě obydlené obytné celky sídliště Bohnice a Čimice a je třeba minimalizovat hlukové a imisní dopady na toto území.					

1.6. Výrazný nárůst automobilové dopravy v pražské aglomeraci
Podle dopravně-inženýrských podkladů ze zjišťovacího řízení EIA (2019) realizace SOKP 518 a 519 povede k významnému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci. 2/3 dopravy na úsecích 518 a 519 mají být indukované a celkově dojde k nárůstu dopravních výkonů o 770 tis. vozokilometrů za den! Jev dopravní indukce potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe. Nabídka nové silniční kapacity umožní podnikat častější, delší a zbytné cesty autem, znevýhodní ekologické druhy dopravy a prohloubí problém roztržité zástavby v satelitech za Prahou závislých na automobilové dopravě.
Generated Traffic and Induced Travel www.vtpi.org/gentraf.pdf
How highways make traffic worse <https://www.youtube.com/watch?v=2z7o3sRxAS5g>

1.7. Rozpor s klimatickým závazkem Prahy
V červnu 2019 přijalo zastupitelstvo HLMP klimatický závazek s cílem snížit emise CO2 v hlavním městě o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO2 nejpozději do roku 2050. Výstavba a provoz dálničního okruhu v jižní variantě naopak povede k obrovskému nárůstu emisí skleníkových plynů. V dopravně inženýrských podkladech je potvrzen velký nárůst dopravních výkonů IAD a kamionů v souvislosti s nabídkou nové silniční kapacity, což bude mít negativní dopad na klima.
Stavět silnice městům neulehčí v dopravě ani v klimatu
<https://denikreferendum.cz/clanek/33098-stavet-silnice-mestum-neulehci-vdoprave-ani-v-klimatu>

Požadujeme, aby nový územní plán vedl stavbu Pražského okruhu v alternativní trase tzv. Regionální varianty (územím Středočeského kraje) bez stavby Čimického přivaděče. Regionální variantu, respektující územní plány obcí Středočeského kraje, si nechaly zpracovat dotčené městské části a obce Středočeského kraje v roce 2020, Regionální varianta je zveřejněná na odkazu: <https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020>.

Městská část Praha-Dolní Chabry si nechala zpracovat vlastní alternativní vedení trasy, která by byla realizovatelná částečně v tunelové variantě při zrušení přivaděče a MÚK Čimice na území hlavního města Prahy s částečným přesahem do Středočeského kraje, která je zveřejněná na https://www.dchabry.cz/sites/default/files/dokumenty/tunelova_varianta_519.zip
Požadujeme zvážení realizace SOKP v tomto alternativním vedení trasy.

Přípomínka 27
MČ požaduje, aby v případě, že je stavba Pražského okruhu v navrhované trase nezbytná, byla stavba okruhu provedena podzemním řešením v celé délce při zrušení MÚK Čimice a Čimického přivaděče.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.
V případě nevyhnutelnosti realizace uvedeného záměru (vzhledem k velkému politickému tlaku Ministerstva dopravy a zájmových skupin, které jsou finančně zainteresovány na realizaci šestiproudé dálnice za desítky miliard na pozemcích kmotrů), považujeme za zásadní minimalizovat negativní dopady na městskou část Praha-Dolní Chabry a okolí dle níže uvedených požadavků.

- most přes Vltavu v nižší niveletě odpovídající raženému tunelu
- tunelové vedení pod územím PP Drahaň-Troja bez Čimického přivaděče
- realizace přeložky II/240 (propojka D7-D8), která je součástí plánovaného Aglomeračního okruhu, umožňuje propojení dálnic D7 a D8, umožňující propojení ve směru sever-západ, tj. dálnice D8 a dálnice D5 mimo zastavěné území hlavního města Prahy
- realizace městského mostu mezi Prahou 6 a Prahou 8 (součást severní tramvajové tangenty Ruzyně – Nebušice - Horoměřice - Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany)
- realizace železnice na Letiště a do Kladna

SOKP 518 a 519 nesmí získat územní rozhodnutí dříve, než budou zkolaudovány a uvedeny do provozu tyto stavby: městský most mezi Prahou 6 a Prahou 8 se severní tramvajovou tangentou, přeložka silnice II/240 a železnice na letiště a do Kladna. Kvalitní nabídka veřejné hromadné dopravy bude představovat konkurenceschopnou alternativu individuální automobilové dopravě. Dobudování aglomeračního okruhu Středočeského kraje, zejména propojky D7-D8 odvede tranzitní nákladní dopravu z obcí v severozápadní části pražské aglomerace. Zrušení záměru paralelní dráhy na Letiště Václava Havla je nezbytné za účelem omezení negativních kumulativních vlivů dvou záměrů na severu Prahy.

Dopravu v pražské aglomeraci je zapotřebí řešit komplexně a zabývat se především příčinami dopravních problémů, nikoliv jen léčit symptomy.

Současná kritická situace je důsledkem nekoncepčního dopravního a územního plánování v posledních 20-30 letech, které bylo podřízené automobilové dopravě na úkor ekologických druhů dopravy a vedlo k zvýhodnění životního stylu závislého na autech. Jedná se o velké silniční stavby (např. tunel Blanka, Novopacká, rozšiřování dálničních úseků směrem do Prahy, atd.), boom rezidenčních satelitů za Prahou, výstavbu obřích logistických hal a obchodních a zábavních center s desítkami tisíc parkovacích míst a masivní koncentrací ekonomických aktivit v Praze namísto polycentrického rozvoje napříč regiony. Je naprosto evidentní, že řešením nemůže být realizace šestiproudé dálnice v pražské aglomeraci, která výše uvedené problémy naopak prohloubí.

Požadujeme:

- zpracování analýzy skutečných příčin dopravních problémů v pražské aglomeraci
- komplexní posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu v Pražské metropolitní oblasti s ohledem na dopravní, ekologické, ekonomické parametry a polycentrický rozvoj regionu /Do posouzení zahrnout tzv. regionální variantu, aglomerační okruh, I/16 a také stávající a plánované železniční tratě včetně VRT (jako alternativa pro silniční dopravu)/
- komplexní návrh řešení městské a příměstské dopravy /Do návrhu zahrnout městské propojení mezi Sedlcem a Bohnicemi se severní tramvajovou tangentou (Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany) a stezkou pro chodce a cyklisty/ v pražské aglomeraci v souladu s Klimatickým závazkem hl. města Prahy (snížení emisí CO2 o 45% do roku 2030 a uhlíková neutralita do roku 2050) a stěžejními strategickými dokumenty ČR a EU /Strategické dokumenty a klimatické závazky ČR a EU v oblasti dopravy https://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2021/08/Rozpory_SOKP_dle_ZUR.pdf/
- zpracování výsledků Technické vyhledávací studie na propojení krajských měst do roku 2050, kterou si nechalo vypracovat Ministerstvo dopravy
- implementaci opatření na základě Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030 /<https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-2021-2030>/, jejímž cílem je zlepšit dělbu přepravní práce ve prospěch udržitelných druhů dopravy:
 - o Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města
 - o Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu
 - o Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě
 - o Dopravní funkce ve veřejném prostranství (humanizace veřejného prostoru)

MČ požaduje, aby nový územní plán nevymezoval plochu pro paralelní dráhu pro vzlety a přistání, jejíž letový koridor probíhá nad obytným územím městské části.

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

Vymezení nové paralelní dráhy je v rozporu s několika ustanoveními Politiky územního rozvoje:

(18) Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení partnerství vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí. Rozšíření letiště Václava Havla nepodporuje vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Naopak povede k nežádoucímu posílení monocentrické struktury. Namísto této kontroverzní stavby v nejbohatším českém městě by bylo mnohem přínosnější směřovat finanční prostředky do regionů za účelem tvorby nových pracovních míst, rozvoje občanské vybavenosti a infrastruktury a zvyšování životní úrovně obyvatel. Podpora regionů bude mít výrazně vyšší přínos pro české hospodářství než další koncentrace ekonomických aktivit v hlavním městě. Problém pragocentrismu a jeho negativní dopady na kvalitu života obyvatel Prahy ilustruje obrázek v příloze.

(21) Vymežit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových ...; cílem je zachování souvislých pásů ploch nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročné formy krátkodobé rekreace...

(38) Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:
Při rozhodování a posuzování záměrů na změny území ve všech rozvojových oblastech a rozvojových osách je nutno sledovat zejména:
...
f) ochranu a využití rekreačního potenciálu krajiny,

Výstavba paralelní dráhy sice nepředstavuje stavební zásah do veřejné zeleně, avšak její provoz bude mít negativní dopady na využití rekreačního potenciálu krajiny. Nadměrnému hluku budou vystaveni návštěvníci mnoha přírodních lokalit na severu Prahy: Sedlecké skály, Trojská kotlina, přírodní park Draháň – Troja, přírodní park Šárka – Lysolaje, PP Housle, Koží Hřbety, Tiché údolí, Roztocký háj..

(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu.

V lokalitách na severu Prahy již v současnosti dochází k překračování imisních limitů benzo(a)pyrenu (zdroj ČHMÚ). V případě výstavby paralelní dráhy (navíc v kombinaci s dálnicí D0) by došlo k významnému zhoršení stavu. Zvýšení kapacity pražského letiště bude mít za následek nárůst emisí škodlivých látek a skleníkových plynů a zhoršení hlukové situace pro desítky tisíc obyvatel na severu Prahy. Další negativa spojená s rozšířením letiště zahrnují nárůst turistů (před pandemií COVID-19 byl cestovní ruch v centru Prahy za hranicí únosnosti) a navazující dopravy (zejména automobilové) v okolí letiště a směrem do centra. Výstavbu paralelní dráhy odmítá i Komise pro životní prostředí Akademie věd ČR, jejíž předsedkyně prof. RNDr. Eva Zažímalová, CSc. vyjádřila nesouhlas se záměrem na jednání zastupitelstva hl. m. Prahy 17. 12. 2020. Komise uvedla, že výstavba představuje významná rizika v životním prostředí, turismu, dopravě, ale i v kvalitě života v Praze. Záměr je v rozporu s klimatickými závazky hlavního města. Praha se zavázala činit kroky pro snížení emisí CO2 o 45 procent do roku 2030 a stát se do roku 2050 uhlíkově neutrální. Nárůst odbavených letadel je však podle komise s takovým plánem v přímém rozporu - mimo jiné proto, že právě letecká doprava je velkým zdrojem emisí CO2. Rozšíření letiště sice vyplývá z dokumentu Koncepce letecké dopravy ČR, ta však není v souladu například s aktuálními klimatickými cíli Evropské unie. Proto se o ni nelze opírat. Komise doporučila koncepci aktualizovat. V závěru také konstatuje, že se záměr paralelní dráhy jeví jen jako "partikulární byznys", který Praze ani zemi neprospěje a jeho přínosy nevyváží újmu. <https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/odbornici-z-akademie-ved-nesouhlesi-s-vystavbu-nove-drahy-na-ruzynskem-letisti>

Výstavba paralelní dráhy je v rozporu se závazky ČR a strategickými dokumenty:

- Zelená dohoda pro Evropu (Green Deal) – stanovuje povinnost států EU snížit emise z dopravy o 90 % do roku 2050 a jejím cílem je klimaticky neutrální ekonomika s nulovými emisemi skleníkových plynů.
- Pařížská dohoda - Česká republika jako člen EU se zavázala ke společnému snižování emisí skleníkových plynů o nejméně 40 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990. V prosinci 2020 EU svůj závazek z Pařížské dohody ještě posílila a navýšila cíle do roku 2030 na 55 %.
- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – několik lokalit (Přední Kopanina, Suchdol, Lysolaje), kde jsou překračovány imisní limity B(a)P, se nachází v koridoru paralelní dráhy a budou vystaveny nárůstu emisí z letecké dopravy.
- Strategický rámec ČR – výstavba paralelní dráhy je v rozporu s cíli snižování emisí skleníkových plynů a snižování regionálních nerovností (rozšíření pražského letiště by posílilo ekonomickou roli Prahy na úkor regionů).

Přípomínka 29 - 1
Městská část požaduje, aby nový územní plán hl.m. Prahy v čl. 98 odst. 2 písm. a) pojmy "přihlédnout k výšce" nahradil v souladu s písm. c) pojmy "vycházet z výšky".

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.
Přihlédnout k výšce je mnohem volnější pojem, který umožňuje nepřiměřenou míru správního uvážení a tedy rozvolnění regulace, na rozdíl od navrženého pojmu.Minimální intenzita využití, kterou nový územní plán hl. m. Prahy garantuje, s ohledem na vágní pojmy ("přihlížet k"), nejasně formulovaný cílový charakter lokality a vysokou míru správního uvážení odpovídá kódu míry využití území C.

Území městské části Praha-Dolní Chabry stejně jako většina podobných městských částí není na takovou míru využití území připraveno kapacitou veřejné infrastruktury (kanalizace, vodovod, školství a sociální služby). Navrhovaná minimální výšková hladina 2+1 NP je navíc v přímém rozporu typického i cílového charakteru území městské části.

Městská část proto požaduje, aby nový územní plán hl.m. Prahy obsahoval ustanovení regulující minimální velikosti stavebních a oddělovaných pozemků, jejich maximální míru zastavění (např. koeficienty zastavění či vsakování) a umožnil stanovit maximální výškovou hladinu 1+1 NP, odpovídající venkovskému charakteru zastavěného území městské části.

48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994731	Nesouhlas	<p>Přípomínka 29 - 2 Městská část požaduje, aby nový územní plán hl. m. Prahy garantoval možnost regulovat maximální přípustné intenzity využití odpovídající kódům míry využití území A a B platného územního plánu hl. m. Prahy.</p>
----	---------------------------------	--------------------	--------------	---------	-----------	---

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.
Přihlédnout k výšce je mnohem volnější pojem, který umožňuje nepřiměřenou míru správního uvážení a tedy rozvolnění regulace, na rozdíl od navrženého pojmu.Minimální intenzita využití, kterou nový územní plán hl. m. Prahy garantuje, s ohledem na vágní pojmy ("přihlížet k"), nejasně formulovaný cílový charakter lokality a vysokou míru správního uvážení odpovídá kódu míry využití území C.

Území městské části Praha-Dolní Chabry stejně jako většina podobných městských částí není na takovou míru využití území připraveno kapacitou veřejné infrastruktury (kanalizace, vodovod,

					školství a sociální služby). Navrhovaná minimální výšková hladina 2+1 NP je navíc v přímém rozporu typického i cílového charakteru území městské části.
					<p>Městská část proto požaduje, aby nový územní plán hl.m. Prahy obsahoval ustanovení regulující minimální velikosti stavebních a oddělovaných pozemků, jejich maximální míru zastavění (např. koeficienty zastavění či vsakování) a umožnil stanovit maximální výškovou hladinu 1+1 NP, odpovídající venkovskému charakteru zastavěného území městské části.</p> <p>Připomínky k vyhodnocení vlivů aktuální verze Územního plánu hl. m. Prahy na životní prostředí z hlediska vlivů na ovzduší – připomínky k rozptylové studii. Znění připomínek a jejich odůvodnění je uvedeno v příloze.</p>
48	Městská část Praha-Dolní Chabry	Zásadní připomínka	MHMPXPJ1ZHZR	2994733	Nesouhlas
					<p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.</p> <p><u>Odůvodnění:</u> <i>Rozptylová studie (RS) byla v dubnu 2022 provedena aktuální verzí modelu ATEM, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování. RS představuje přílohu 2 dokumentu SEA (tj. Vyhodnocení vlivů Územního plánu hl. města Prahy na životní prostředí) a jejím cílem je vyhodnocení vlivu navrhovaného MPP na kvalitu ovzduší. V rámci hodnocení byly provedeny i výpočty pro stav platného Územního plánu a v RS je prezentováno porovnání s tímto stavem. RS by měla být zpracována dle Metodického pokynu MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále MP RS). Tento pokyn v podrobné míře popisuje požadavky na náležitosti RS, což v konečném důsledku zvyšuje její kvalitu a transparentnost.</i></p> <p><i>RS byla od roku 2018 přepracována, výpočetní postup je popsán detailněji a byly doplněné nebo dále rozvedené některé kapitoly, nicméně stále není možné relativně rychle, jednoduchou a přehlednou cestou nalézt informace ke konkrétní výši emisní bilance u konkrétních zdrojů. Navíc zde diskutovaná RS řadu požadavků MP RS nereflektuje. Lze tedy konstatovat, že nyní předložená RS stále není dostatečně transparentní. Konkrétní připomínky k RS jsou následující:</i></p> <p>- <i>V RS byla doplněna kapitola o umístění záměru včetně zobrazení výškových poměrů v zájmovém území. MP RS však požaduje i zpracovat popis a mapu umístění zdroje znečišťujících látek ve vztahu k obytné a jiné zástavbě. V tomto smyslu a v kontextu cíle RS by bylo žádoucí doplnit mapu hustoty obyvatel území hl. m. Prahy, a to pro stav odpovídající platnému Územnímu plánu a navrhovanému MPP. Takové mapy lze pak srovnávat s mapami stacionárních a liniových zdrojů v kapitole 3.2 RS.</i></p> <p>- <i>Kapitola 3.2 RS popisuje zdroje znečišťování ovzduší. Obecný postup přípravy vstupních dat pro vyjmenované a nevyjmenované zdroje emisí je popsán relativně podrobně, avšak s výjimkou letišť postrádá RS informace o emisní bilanci konkrétních do výpočtu zahrnutých zdrojů a záměrů.^[1] Je pochopitelné, že z důvodu velkého rozsahu těchto informací je nelze běžným způsobem zařadit do textu RS, avšak mělo by být možné je získat v elektronické formě. Obecně lze říci, že by mělo být možné jednoduchou a rychle cestou zjistit, které emise a v jaké výši byly z kterých konkrétních zdrojů do výpočtu RS zahrnuté. Jelikož návrh MPP je dokumentací, která je volně k dispozici odborné i laické veřejnosti, od níž se očekává vznášení připomínek a návrhů, bylo by cestou např. doplnění podrobnějšího popisu způsobů, kde a jak konkrétně příslušná konkrétní emisní data na internetu nalézt, jsou-li volně přístupná. Nelze pouze v seznamu literatury odkazovat na komplexní studie. Data, která nejsou volně přístupná, by měla být možné rychle a nekomplikovanou cestou získat na vyžádání u zpracovatele RS. Další žádoucí možností je zařazení detailního seznamu literatury do RS, který by uváděl konkrétní dokumentace k jednotlivým v budoucnu plánovaným záměrům, z nichž byla vyvozena výše emisí zahrnutá do výpočtů RS. Toto se minimálně týká významných staveb jako jsou nové úseky SOKP. Obecným principem dobré praxe odborné studie je, že její zdrojová data a metodika by měly být uvedené a popsané natolik transparentně a dostatečně, aby výpočet mohl být reprodukován kompetentní osobou i mimo autorský kolektiv.</i></p> <p>- <i>Analogicky k předchozímu bodu by měl být poskytnutý konkrétní návod, kde a jak rychle a jednoduchou cestou volně získat plné verze všech uvedených konkrétních dílčích dat, doplňkových dat, jinými organizacemi předaných dat, informace k použitým přepočtovým koeficientům, studiím a dalším použitým podkladům. Cílem je umožnit plnou reprodukovatelnost použitých metodických postupů.</i></p> <p>- <i>Na str. 8 RS se píše, že „vstupní data o stacionárních zdrojích emisí – tzn. jejich (...) provozní data a emise – jsou odvozena z datové sady stávajících zdrojů pro rok 2019.“ MP RS však na str. 5 požaduje, že „se použijí emise vykázané v souhrnné provozní evidenci v průměru vykázaných dat za posledních pět let. Nejsou-li data za posledních pět let k dispozici, použije se co nejdelší dostupné období v rámci posledních pěti let.“ Není-li vhodné použít z důvodu ovlivnění pandemií covid data za roky 2020 a 2021, jak se v RS uvádí, je třeba použít starší a reprezentativní datovou řadu, a to i za účelem její následné modifikace pro prognózní stav roku 2050. To stejné se týká dat emisí a spotřeby paliv pro topeniště, jejichž výchozím podkladem byla v RS rovněž datová sada pouze pro rok 2019 (str. 14 RS). Intenzita topení, a tedy i emisí a spotřeby paliv může meziročně v závislosti na meteorologické situaci značně kolísat, proto je třeba použít delší a reprezentativnější datovou řadu.</i></p> <p>- <i>Na str. 15 RS se píše, že „modifikace způsobu vytápění byla provedena s využitím údajů statistik Energo 2016, stanovující mj. zastoupení používaných způsobů vytápění (emisních i neemisních) ve vazbě na výsledky SLDB 2011.“ Jedná se o zastaralé údaje, je třeba použít výsledky SLDB z roku 2021.</i></p> <p>- <i>Podle str. 5 RS „ve vstupních datech musí být zadán emisní poměr NO2/NOx a tento poměr je nutno znát pro každý jednotlivý zdroj.“ Tyto informace však v RS nejsou u uvažovaných zdrojů uvedené. Je nutné zdůraznit, že např. u emisí z dopravy hodnota tohoto poměru značně kolísá^[2], což má významný vliv na výsledek výpočtu.</i></p> <p>- <i>Kapitola 3.2.1.4. RS (Automobilová doprava) byla oproti RS z roku 2018 rozpracována a některé informace doplněny. Stále však není jasné, zda údaje předané IPR zohledňují i nárůst tranzitní nákladní dopravy po dobudování dálniční sítě v ČR v důsledku vlivu TEN. Rovněž není jasné, zda byl ve výhledových intenzitách dopravy zohledněn jev dopravní indukce způsobený zprovozněním nových významných silničních komunikací. Z obrázků 9 až 12 zachycujících intenzity automobilové dopravy na sledované komunikační síti pro platný ÚP a MPP prakticky nelze z důvodu jejich rozlišení odvodit informace o rozdílech dopravních intenzit v obou stavech, rozdílová mapa není poskytnutá. Dále v kapitole chybí uvedení hodnot vstupních údajů do modelu MEFA, např. plynulosti provozu (např. formou mapy) a vytiženosti nákladních vozidel.</i></p> <p>- <i>Tabulky 3 a 4 na str. 26 RS uvádí emisní bilanci automobilové dopravy pro platný ÚP a MPP. Emise obou frakcí PM jsou ve stavu s MPP mírně nižší, avšak emise NOx i BaP mírně vyšší než ve stavu s platným ÚP. Nabízí se tedy zásadní otázka, jakým způsobem má MPP přispět ke snížení znečištění ovzduší v hl. m. Praze, je-li „automobilová doprava (...) v současné době nejvýznamnější zdroj znečištění ovzduší na území Prahy“ (str. 19 RS). Toto je důležitá otázka u BaP, jehož imisní limity jsou v některých částech Prahy významně překračovány (viz tabulka 10 na str. 35 RS) a NOx, neboť Evropská komise konstatuje neuspokojivý stav kvality ovzduší v aglomeraci Praha z důvodu překračování krátkodobých imisních limitů NO2.^[3] Žádoucí je rovněž výraznější snížení emisí prachových částic, jejichž imisní koncentrace v Praze sice dle imisních průměrů ČHMÚ v 1 x 1 km čtvercích nepřekračují imisní limity (viz tabulka 10 na str. 35 RS), avšak značně překračují cílové hodnoty WHO. Je sice pravda, že „pro výhled k roku 2050 není třeba očekávat překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu v žádné části hl. m. Prahy. Důvodem je především očekávaná obměna topných systémů a v menší míře i obměna vozového parku. Do vzdálenějšího výhledu tak je možné předpokládat snížení emisí ze spalování paliv a z automobilové dopravy“ (str. 64 RS). Jedná se o faktory, na něž MPP nemá vliv.</i></p> <p>- <i>V kapitole 3.2.1.5. RS (Letecká doprava) není uveden žádný informační zdroj k podkladům použitým při výpočtu emisí (počty pohybů letadel, emisní faktory apod.). Na str. 27-28 RS se pak píše, že „pro letiště Kbely byl uvažován nárůst počtu pohybů na 20 000 za rok, pro letiště Letňany pak 35 000 pohybů za rok (...) Při zohlednění nárůstu počtu letů byly příslušné přepočteny i předpokládané emise z ostatních činností spojených s provozem letišť.“ Není jasné, zda se tato informace týká rozdílu roku 2050 oproti současnosti, nebo rozdílu mezi výpočtovými stavy (platný ÚP vs. MPP). V tabulkách 5 a 6 na str. 28 RS, které uvádějí emisní bilanci letišť v obou výpočtových stavech, jsou emise z letišť Kbely a Letňany totožné.</i></p> <p>- <i>Kapitola 3.4 RS obsahuje informace k použitým meteorologickým podkladům, „z důvodu přehlednosti studie nejsou jednotlivé růžice uvedeny, avšak zpracovatel předkládané studie má tato data k dispozici.“ Lze souhlasit, že zahrnutí grafických a tabulkových forem vysokého počtu větrných růžic přímo do vlastního textu RS není vhodné, ale je možné je přiložit formou přílohy. Do textu RS by dále bylo žádoucí vložit obrázek znázorňující rozložení větrných růžic a převládajících směrů větru (analogicky k obr. 14) a doplnit k tomuto komentář.</i></p> <p>- <i>V kapitole 3.7.2 RS je hodnocen trend imisních koncentrací měřených na stanicích AIM v Praze, a to bez podrobnějšího vysvětlení včetně roku 2020, kdy v souvislosti s opatřeními proti šíření nemoci covid-19 oproti běžnému stavu ubyla asi pětina automobilů.^[4] Takový přístup je nekorektní. Nelze např. bez dalšího komentáře konstatovat, že u ročních průměrných koncentrací NO2 „v roce 2020 nedošlo k překročení imisního limitu (...) na žádné ze sledovaných stanic“ (str. 36 RS). Jedná se o silně atypický rok. Celý text kapitoly evokuje téměř absenci problému znečištění ovzduší v Praze v posledních letech, ačkoli např. Evropská komise konstatuje neuspokojivý stav kvality ovzduší v aglomeraci Praha z důvodu překračování krátkodobých imisních limitů NO2.^[5]</i></p> <p>- <i>Na str. 40 RS se pro roční imisní limity NO2 konstatuje, že „ani ve výchozím stavu (dle platného Územního plánu), ani ve stavu s Metropolitním plánem není třeba očekávat v žádné části</i></p>

hl. m. Prahy výskyt koncentrací nad hranici imisního limitu.“ Tento závěr se vztahuje pouze na ty zdroje emisí, které byly v modelování uvažované. V RS chybí výčet zdrojů, které v emisní bilanci nejsou pokryté. Rovněž není uvedené, které zdroje jsou zatíženy významnými nejistotami. Jako obzvláště nejisté se jeví předpoklady budoucího snižování emisí z některých v současnosti významných zdrojů. Nejistoty emisní bilance použitých zdrojů znečišťujících látek nejsou charakterizované a není uvedeno, jakým způsobem mohou ovlivnit výsledky RS. To stejné lze konstatovat i pro závěry ohledně imisního zatížení ostatními modelovanými látkami, např. že „imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM2,5 (...) ve stavu s Metropolitním plánem bude splněn na celém území hl. m. Prahy“ (str. 53 RS).

- Na tomto místě je nutné k problematice zpracování rozptylových studií a emisí z dopravy citovat prof. Michala Vojtíška, M.S., Ph.D., který mj. vykonával jednorázově znaleckou činnost v soudním sporu o nadměrných imisních koncentracích znečišťujících látek a zatížení hlukem v ulici V Holešovičkách (27C 186/2008): „V oblasti vstupních dat dochází k podhodnocení intenzity dopravy, a to jednak příspěvku záměru, a jednak dopravy nezávislé na realizaci záměru (zejména v oblastech s intenzivní výstavbou jsou skutečné intenzity dopravy vyšší než odpovídá modelům, a plynulost dopravy je nižší než předpokládaná). Dále dochází k podhodnocení emisí, protože není dostatečně brán v potaz příspěvek vozidel s nadměrnými emisemi z důvodu konstrukčních a výrobních vad (např. průměrné emise NOx u osobních automobilů s naftovým motorem kategorie Euro 5 jsou mnohanásobně vyšší, než odpovídá číselným hodnotám emisních limitů), technologických omezení (např. ochlazení katalyzátorů při jezdě v koloně), a výskytu (spontánně i cíleně vzniklých) závad. K podhodnocení emisí rovněž dochází tím, že emisní modely jsou založeny na měření emisí vybraných vozidel v laboratořích, zpravidla za značně idealizovaných podmínek, kdy jsou emise nižší (...) Emisní faktory uvedené v modelu MEFA (všech dostupných verzí) je obtížné přezkoumat, protože nejsou nikde souhrnně popsány (jednotlivé faktory lze zobrazit pomocí softwaru modelu), není uvedeno, jakým způsobem byly získány, a již vůbec ne, jaká je – alespoň orientačně – jejich nejistota.“^[6]

- Konečně je třeba připomenout obecné nedostatky rozptylového modelu ATEM (metodika není vhodná pro detailní stanovování hodnot koncentrací např. v uličních kařonech nebo složitě zástavbě, metodiku nelze použít pro určování hodnot koncentrací za velmi nízkých rychlostí větru a za bezvětrí, výsledky výpočtů jsou zatíženy velkou nejistotou, modelování pro velmi vzdálené časové horizonty je značně nejisté), které je třeba v diskusi výsledků rovněž zohlednit.

Kapitola 8 Dokumentu SEA obsahuje popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí. Na str. 375-376 Dokumentu SEA se uvádí následující společné projektové opatření ke zlepšení kvality ovzduší: „U záměrů s možným rizikem vlivů na lidské zdraví v důsledku znečištění ovzduší z provozu záměru (silniční stavby v přímém kontaktu s obytnou zástavbou, rozšíření Letiště Václava Havla Praha, terminály hromadné dopravy, záchrtná parkoviště P+R, atp.), doložit zajištění ochrany veřejného zdraví nejpozději v rámci procesu EIA.“ NA str. 376 Dokumentu SEA je dále stanoveno specifické projektové opatření pro nejvýznamnější záměry dopravní infrastruktury, mezi něž mj. patří stavby 610/-/1 až 610/-/4 (úseky SOKP 511, 518, 519 a 520) a 610/-/87 (přeložka silnice I/12, SOKP-hranice Hl. m. Prahy): „Oddělit povrchové úseky komunikací, tam kde to bude technicky možné, od obytné zástavby vegetační bariérou, tvořenou dřevinami se zvýšenou schopností zachytávat prach. Podle provedených modelových výpočtů se v horizontu k r. 2050 nepředpokládá překročení limitů v okolí komunikace. V případě, že v době zprovoznění stavby budou platné limity v jejím okolí překročeny, nebo dojde k překročení v součtu s imisními příspěvky záměru, je nutno realizovat výsadby vegetace nebo jiná opatření v takovém rozsahu, který zajistí snížení imisního příspěvku PM10 v okrajové obytné zástavbě pod 1 % ročního imisního limitu.“ K těmto opatřením se vztahuje i kapitola 6.1.1 Dokumentu SEA (Souhrnné hodnocení vlivů lokalit, ploch a koridorů na složky životního prostředí-vlivy na ovzduší). Na str. 243 Dokumentu SEA se tvrdí, že „u žádné ze staveb silniční dopravní infrastruktury nebyly zjištěny významně negativní vlivy. Pro nejvýznamnější silniční stavby byl z dlouhodobého hlediska vyhodnocen potenciálně významný pozitivní vliv spojení s lokálním, méně významným, mírně negativním vlivem (-1;+2) (...) Při dodržení příslušných opatření se nepředpokládá překročení imisních limitů vlivem realizace daných staveb. Uvedené hodnocení bylo vztaženo k následujícím záměrům: Pražský okruh (610/-/1, 610/-/2, 610/-/3, 610/-/4), Městský okruh a Libeňská spojka (610/-/49, 610/-/119, 610/-/121, 610/-/122), Břevnovská radiála (610/-/69), Radlická radiála (610/-/81), Přeložka silnice I/12, navazující na Pražský okruh (610/-/87) a Vestecká spojka (610/-/104). Shodně byly hodnoceny i mimoúrovňové křižovatky na uvedených komunikacích, které jsou v rámci předkládaného hodnocení považovány za nedílnou součást příslušné komunikace. Požadovaná opatření spočívají v (...) [mj.] oddělení komunikací od obytné zástavby vegetačními bariérami (...) a podmínění výstavby nových areálů podél komunikací splněním imisních limitů.“ Návrh ukazatelů pro sledování vlivů MPP na životní prostředí (kap. 10 Dokumentu SEA) na str. 396 Dokumentu SEA počítá se sledováním rozsahu „ploch, ve kterých dochází k překračování stanovených imisních limitů pro ochranu zdraví lidí a ekosystémů a vegetace (ha) a jejich podíl na celkové rozloze území (%)“, jako zdroj dat je uvažován ČHMÚ.

Výše citované formulace jsou značně problematické. V RS, Dokumentu SEA (mj. kap. 3.1 - Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyl uplatněn návrh MPP-Ovzduší a kap. 10 - Návrh ukazatelů pro sledování vlivů MPP na životní prostředí) a hodnotících tabulkách záměrů dopravní infrastruktury (příloha 7 Dokumentu SEA) je předpokládána spolehlivá znalost současné i budoucí imisní situace. I „stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů je primárně založeno na monitoringu jednotlivých složek životního prostředí“ (str. 340 Dokumentu SEA). V daném kontextu je třeba důrazně upozornit na následující: Modelové rozptylové výpočty současné i budoucí imisní situace a imisního příspěvku MPP jsou do vysoké míry nepřesné, viz připomínky k obecným nedostatkům použitého rozptylového modelu ATEM i problematice přesnosti vstupních dat (viz připomínky k RS). Tyto nebyly zohledněné v RS v diskusi výsledků ani nejsou blíže vysvětlené a kvantifikované v kap. 7.3 (Popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení) Dokumentace SEA. Z tohoto plyne i zatížení vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví značnými nepřesnostmi. Provedení samotné RS je navíc netransparentní a výpočet je nepřezkoumatelný (viz specifické připomínky k RS).

V kap. 7.3 Dokumentace SEA nejsou uvedeny ani diskutovány limity a nejistoty určení imisního zatížení pomocí hodnot z 1 x 1 km čtverců ČHMÚ zobrazujících klouzavé roční imisní průměry. Tyto jsou postavené na kombinaci imisních koncentrací měřených na stanicích imisního monitoringu, výstupech rozptylového modelu a doplňkových informacích. Nejzákladnější pro tvorbu pětiletých průměrných imisních koncentrací jsou informace z měření ze stanic. Méně důležitou (sekundární) informací pro tvorbu imisních map jsou výstupy z rozptylových modelů a doplňková data. Podhodnocení reálných imisních koncentrací může být v imisních mapách náhodné (dané nejistotou imisní mapy) a systematické, pokud nejsou v dané lokalitě správně postiženy všechny podstatné emisní zdroje.^[7] Co se týče trendu vývoje imisí v jakékoliv lokalitě, je rozhodující vývoj koncentrací příslušné znečišťující látky naměřený na měřicích stanicích daného typu (zejména na stanicích nejbližších), sekundárně též vývoj emisí (dle emisních inventur) v příslušné lokalitě i okolí.^[8] Uvedené skutečnosti mohou vést ke zcela chybným závěrům ohledně výše i vývoje imisního zatížení v lokalitách blízkých např. nově postaveným úsekům SOKP. To se stalo v případě města Jesenice.^[9] Zde je třeba upozornit na to, že navíc není jasné, jakým způsobem by ve správních řízeních měl být vyhodnocován trend v imisním zatížení ovzduší v lokalitách, kde není prováděno měření. Vyhodnocování trendu není možné provést jednoduchým srovnáním imisních map, protože tyto nejsou primárně konstruovány za účelem jejich meziročního srovnání. Jsou-li přesto (orientačně) porovnávány, je třeba vzít v potaz jejich nejistoty^[10] (které u map imisních koncentrací PM2,5 však nejsou definované a u map benzo(a)pyrenu jsou velice vysoké). Dále není jasné, jakým způsobem má být z 1 x 1 km imisních čtverců ČHMÚ zjišťován a ve správních řízeních zohledňován případný vysoký stav znečištění ovzduší v těsné blízkosti komunikací procházejících obytnou zástavbou nebo nacházejících se v její blízkosti, kde není prováděno měření. Znečištění ze silničních komunikací není v rozlišení 1 x 1 km zřejmé.^[11] Všechny tyto nejistoty a závažné problémy by měly být v RS a příslušných kapitolách Dokumentace SEA vysvětleny a zohledněny.

Imisní 1 x 1 km čtverce ČHMÚ tedy nejsou pro stanovení stávající a budoucí imisní zátěže v řadě lokalit vhodné a bylo by žádoucí tyto informace doplnit měřeními. Podle přílohy č. 3, části A, bodů 1.1.1 a 1.1.6 vyhlášky 330/2012 Sb. a přílohy III oddíl B bod 1 písm. f směrnice 2008/50/ES se měřicí lokality zaměřené na ochranu zdraví lidí vybírají tak, aby se v nich vyskytovaly nejvyšší úrovně znečištění, kterým bude obyvatelstvo vystaveno nebo tak, aby byly reprezentativní pro expozici obyvatelstva obecně. Měřicí lokality se mají také vybírat tak, aby naměřené úrovně znečištění byly reprezentativní i pro podobné oblasti, které neleží v jejich bezprostřední blízkosti. Není jasné, která ze stanic současně měřicí sítě v Praze má být reprezentativní pro obce a městské části v blízkosti SOKP. Nejbližše SOKP je v současnosti měřicí stanice v Řeporyjích (ARER). Nachází se ve vzdálenosti cca 800 m, ačkoli současné úseky okruhu i budoucí plánované jsou či budou obytné zástavbě mnohem blíže.^[12]

Neméně problematické je výše uvedené opatření v podobně výsadeb izolační zeleně, tj. vegetačních pásů. Na str. 4 aktuální metodiky pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér^[13] se píše: „K problematice účinku vegetačních výsadeb z hlediska snížení koncentrací suspendovaných částic bylo dosud zpracováno mnoho dílčích studií zaměřených na různé aspekty, avšak výsledný vliv bariéry je stále pouze odhadován s tím, že se obecně předpokládá pozitivní efekt, ale bez bližšího upřesnění. Pokud je její účinnost stanovována výpočtem, tak vesměs na základě značně zastaralých a zjevně nepřesných podkladů, určených původně k jinému účelu (...) dochází k tomu, že nevhodně provedené výsadby ve skutečnosti nepřinesou požadované efekty. V některých případech se dokonce může dostavit opačný efekt, kdy dojde ke kumulaci znečištění a nárůstu koncentrací.“ Ačkoli je tato metodika certifikovaná MŽP k dispozici již pět let a existuje i její softwarová implementace^[14], je v rámci procesu posuzování vlivů staveb na životní prostředí (EIA) aplikována velmi zřídka. Např. v oznámení záměru „SOKP 519 Suchdol-Březiněves“^[15] zpracovaném podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, se o izolační zeleni hovoří pouze obecně a její efekt na zlepšení imisní situace není podložen výpočtem. Příkladem zásadně špatné praxe je rozšíření úseku SOKP 511, kde je efektivita izolační zeleně stále dokazována pomocí výpočetního postupu ze zastaralého a neaktuálního projektu SFŽP, ačkoli záměr je již ve fázi DÚR a na toto pochybení je několik let soustavně upozorňováno.

Proto je třeba do Dokumentu SEA (kap. 8) doplnit následující přesně formulovaná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů výše uvedených dopravních staveb na kvalitu ovzduší a zdraví obyvatel:

Efektivita izolační zeleně na imisní situaci v okolí dopravních záměrů musí být v rámci procesu EIA i navazujících řízení prokázána výpočtem podle nejvíce aktuální metodiky pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér. Prokázání efektivit zeleně je podmínkou kolaudace dopravní stavby.

Bude vybrána vhodná lokalita pro umístění trvalé stanice AIM tak, aby bylo možné spolehlivým způsobem popsat vývoj imisní situace v obytných oblastech blízkých budoucím úsekům SOKP. Tato stanice bude zprovozněna před zahájením výstavby nových úseků SOKP tak, aby bylo možné spolehlivě vyhodnotit trend imisních koncentrací.^[16]

Konečně je třeba v příslušných pasážích Dokumentu SEA a v hodnotících tabulkách záměrů dopravní infrastruktury (příloha 7 Dokumentu SEA) upravit hodnocení jejich dlouhodobého vlivu

na kvalitu ovzduší a zdraví obyvatel po zohlednění výše uvedených skutečností.

Na str. 46 dokumentu „Vyhodnocení dle bodů C – F přílohy č. 5 vyhl. č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů“ je vyhodnocení vlivů územního plánu hl. města Prahy na životní prostředí (SEA) shrnuté takto: „Koncepce návrhu MPP jako celek je z hlediska vlivů na obyvatelstvo a složky životního prostředí hodnocena pozitivně.“ U ovzduší s tímto tvrzením nelze souhlasit. Podle tabulek 7 a 8 na str. 31 RS je celková emisní bilance platného ÚP vs. MPP následující: u MPP dochází k nárůstu emisí obou frakcí PM a BaP, u celkových emisí NO2 dojde díky poklesu emisí z letišť celkově k mírnému snížení. U pozemních komunikací ale dojde vlivem MPP k nárůstu emisí NO2. Lze tedy předpokládat, že emise NO2 vzrostou mj. v oblastech, které jsou již dnes těmito emisemi velmi zatížené (tj. blízkosti pozemních komunikací). Je tedy namístě důrazně se ptát, jakým způsobem MPP vlastně přispívá k ochraně ovzduší a zdraví obyvatel na území Hl. m. Prahy.

[1] RS v kapitole 3.2.2 pouze uvádí celkovou emisní bilanci pro skupiny zdrojů a v kapitole 3.2.1.4 souhrnnou emisní bilanci pro jednotlivé kategorie automobilových zdrojů.
[2] Vojtíšek-Lom M. et al., 2021. High NO2 Concentrations Measured by Passive Samplers in Czech Cities: Unresolved Aftermath of Dieselgate? Atmosphere 2021, 12, 649. <https://doi.org/10.3390/atmos12050649>
[3] Evropská komise, dopis Karle Polydorové, Brusel, 15. března 2022, ref. č. ENV.E.3/OC/ib ARES(2022)
[4] https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/koronavirus-v-cesku-praha-auta-cykliste_2011201509_pj
[5] Evropská komise, dopis Karle Polydorové, Brusel, 15. března 2022, ref. č. ENV.E.3/OC/ib ARES(2022)
[6] Vojtíšek M.: Odborné posouzení / vyjádření k emisím zdravotně rizikových látek z provozu motorových vozidel ve vztahu k ochraně zdraví a pohody bydlení v domě V Holešovičkách 1478/52, Praha 8. Liberec, 23.7.2019
[7] Odpověď ČHMÚ ze dne 19.8.2021 na dopis MěÚ Jesenice, č. j. CHMI/411/61/2021
[8] Odpověď ČHMÚ ze dne 9.3.2021, č. j. CHMI/411/6/2021, na dopis Karly Polydorové
[9] V letech 2007-2011 zde dálnice D0 po většinu času nebyla v provozu, naopak v letech 2014-2018 v provozu již byla. V imisních čtvrcích ČHMÚ zahrnujících předmětný úsek D0 by tedy mělo být očekáváno zvýšení imisních koncentrací znečišťujících látek v letech 2014-2018 oproti rokům 2007-2011. U ročních imisních koncentrací PM10, PM2,5 a NO2 však došlo k někdy i výraznému poklesu. ČHMÚ tento jev vysvětluje tak, že hlavním důvodem tohoto poklesu odhadnutých koncentrací pro území Jesenice je s největší pravděpodobností pokles koncentrací naměřených na pozadových stanicích AIM v daném období (viz odpověď ČHMÚ ze dne 6.11.2020 na dopis MěÚ Jesenice, č. j. CHMI/411/153/2020). V Jesenici se žádná stanice AIM nenachází, nejbližší pozadová stanice je v Praze-Libuši.
[10] Odpověď ČHMÚ ze dne 6.11.2020 na dopis MěÚ Jesenice, č. j. CHMI/411//153/2020
[11] Viz odpověď ČHMÚ z 5.6.2020 (č. j. CHMI/411/46/2020) na dopis MěÚ Jesenice, str. 1: „Vyšší imisní koncentrace v blízkém okolí liniové komunikace se ve čtvrtci 1 x 1 km projeví jen omezeně.“
[12] Ve vzdálenosti do 500 m od zprovozněného úseku okruhu v Horních Počernicích se nachází základní škola, domov pro seniory a léčebné a rehabilitační středisko. Od budoucího úseku SOKP 518 bude obytná zástavba v následujících městských částech vzdálena takto: Suchdol - 100 m, Sedlec - 390 m, Horoměřice - 140 m a Nebušice - 260 m. U budoucího úseku SOKP 519 to budou Bohnice - 110 m, Čimice - 90 m, Dolní Chabry - 150 m a Březiněves - 280 m.
[13] Metodika pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic, ATEM/MŽP, červen 2016 ([https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/doprava/\\$FILE/000-metodika_vypocty-20190708.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/doprava/$FILE/000-metodika_vypocty-20190708.pdf))
[14] https://atem.cz/soubory/ke_stazeni/manual-zelena_bariera.pdf
[15] https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP488?lang=cs
[16] Není možné argumentovat ve smyslu, že šíření znečišťujících látek je kolem SOKP zanedbatelné čili odkazovat na studii o vlivu šíření látek v okolí dopravních komunikací, kterou ČHMÚ provedl v roce 2016 (<https://www.chmi.cz/files/portal/docs/reditel/SIS/nakladatelstvi/assets/119.pdf>). Studie vykazuje řadu metodických nedostatků a přiznává, že pro odhad šíření PM a benzo(a)pyrenu v okolí SOKP nejsou v jejím rámci provedená měření dostatečně vypovídající.