

Územní plán hl. m. Prahy (Metropolitní plán)

název org.	charakter	PID	ID vyjádření	shrnutí	obsah vyjádření
1) Městská část					
69 Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998244	Nesouhlas	<p><b><u>Připomínky k návrhu Metropolitnímu plánu a k Vyhodnocení vlivů udržitelný rozvoj území.</u></b> K návrhu „Územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitnímu plánu)“ (dále jen „MPP“) a k „Vyhodnocení vlivů návrhu Územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitnímu plánu) na udržitelný rozvoj území“ (dále jen „VVURÚ“) městská část Praha-Suchdol (dále také jen „MČ“) tímto podává v souladu s § 50 stavebního zákona, podle § 89 odst. 1 písm. d) zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze a § 25c odst. 6 a 7 Statutu hlavního města Prahy následující připomínky:</p> <p><b><u>Připomínka č. 1 k návrhu MPP - článek 129 Letecká doprava</u></b> <b>a)</b> Městská část nesouhlasí s navrženým vymezením rozšíření Letiště Václava Havla Praha (dále též LKPR) o navrhovanou paralelní vzletovou a přistávací dráhu RWY 06R/24L, protože v předloženém rozsahu provozu a v kombinaci s navrženou výstavbou a provozem Pražského okruhu se jedná o nepřiměřený zásah do zastavěných území městské části včetně školy a mateřských škol. Rozvoj letiště nebyl řádně prověřen z hlediska skutečných cílových potřeb ČR, návrh rozvoje letiště v MPP neodpovídá aktuálnímu stavu záměru, nebyly zvažovány varianty řešení rozvoje letecké dopravy, nebyl specifikován charakter ani cílový stav rozšířeného letiště, záměr nelze posoudit z hlediska dlouhodobých negativních dopadů a nejsou tedy známy základní skutečnosti odůvodňující zásah do práv obyvatel na ochranu zdraví a majetku v okolí letiště. Městská část zejména nesouhlasí s nesprávným vymezením tzv. ochranného hlukového</p>

pásma na nyní zastavěném území MČ včetně areálu ČZU ani s jeho rozšířením u stávající hlavní dráhy RWY 06L/24R, na které odkazuje návrh MPP. Z důvodu zajištění ochrany zdraví obyvatel a standardních životních podmínek pro bydlení v městské části proto požadujeme doplnit do čl. 129 odst. (6) se závaznými podmínkami pro rozvoj LKPR (tj. maximální počet startů a přistání za rok, maximální počet startů a přistání za rok v noci, maximální počet startů a přistání za jednu noc a stanovit další podmínky provozu letiště tak, aby nadlimitní venkovní hluk nezasáhl stávající zastavěná území městské části s funkcí bydlení, školství, zdravotnictví. MČ dále požaduje stanovit podmínku pro vymezení ochranného hlukového pásma letiště LKPR (OHP) - zajistit ochranu obyvatel v okolí LKPR před leteckým hlukem s přihlednutím k nepřesnostem výpočtu limitních izofon a nepřesnosti měření hluku +/- 3 dB.

**b)** Návrh MPP nesplňuje úkoly vyplývající z nadřazené územně plánovací dokumentace ve vztahu k paralelní dráze LKPR, zejména co se týče požadavku na stanovení opatření zmírňujících negativní vlivy tohoto záměru. Městská část Praha-Suchdol proto žádá, aby byly úkoly vyplývající ze zásad územního rozvoje v MPP respektovány a aby návrh MPP byl doplněn a upřesněn podle aktuální podoby záměru. Dále MČ požaduje, aby bylo přepracováno VVURÚ ve vztahu k záměru na rozšíření letiště tak, aby vycházelo z aktuálně připravované podoby záměru a aby byly posouzeny zejména kumulativní a synergické vlivy aktuálního záměru na rozšíření LKPR na území hl. m. Prahy.

**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

Odůvodnění připomínky (1. část - pozn. pořiz.):

Vzhledem k tomu, že ani z upraveného návrhu pro veřejné projednání není jednoznačné, zda a jak bylo v upraveném návrhu MPP reagováno na změnu původního záměru z roku 2006 na letiště se třemi dráhami na výstavbu letiště se dvěma dráhami a jaký záměr tedy má MPP umožnit, uplatňujeme výše uvedenou připomínku. Z procesu přípravy rozšiřování letiště vyplývá, že investorem byla v roce 2016 Ministerstvu životního prostředí (MŽP) předložena změna záměru na letiště pouze se dvěma drahami, na základě které bylo následně dne 27. ledna 2017, č. j. 50446/ENV/16, prodlouženo stanovisko Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provedení záměru na životního prostředí. Pokud nebyla změna záměru ze strany investora během přípravy návrhu MPP projednána s HMP a jsou pochybnosti o podobě letiště, požadujeme v rámci přípravy MPP vyžádat oficiální stanovisko od investora v této věci. Jsme přesvědčeni, že u této zásadní dopravní stavby s trvalým dopadem na území Prahy je nezbytné zahrnout do MPP a řádně posoudit aktuálně připravovanou podobu záměru, pro kterou je dokonce zpracována dokumentace pro ÚR a byla podána žádost o vydání ÚR na stavební úřad. V souvislosti se změnou letiště se dvěma drahami z roku 2016 upozorňujeme na skutečnost, že :

- zrušení přistávací a vzletové dráhy RWY 12/30 není z hlediska Prahy možné považovat za nepodstatnou změnu záměru,
- změna nebyla ke škodě věci žádným způsobem projednána s dotčenými městskými částmi a veřejností.
- pro uvedenou změnu jsou investorem zpracovány relevantní a dostatečné podklady,
- změna zcela jednoznačně ovlivní vyhodnocení vlivů záměru na okolí, dojde ke změně podmínek v okolním území,
- zcela markantní je nevyhnutelná změna území dotčeného hlukem, tedy změna oblasti SL1 a dokonce i navrhovaných ochranných hlukových pásem, což má dopad na možnosti využití okolního území, zastavitelnost území a ceny pozemků. V okolí zrušené dráhy se podmínky samozřejmě výrazně zlepší, převedením 100% provozu na paralelní dráhy se jejich okolí zase logicky zhorší,
- zcela prokazatelně jsou tedy k dispozici nové znalosti o záměru, které nebyly známy v roce 2006 resp. 2011,
- jsou nové technologie v letecké dopravě
- Zásady Středočeského kraje v aktuální podobě neobsahují žádnou z uvažovaných variant rozšíření letiště,
- na výše uvedených argumentech nemohou nic změnit ani rozporuplná stanoviska MŽP ze dne 27. ledna 2017, č. j. 50446/ENV/16, a závazné stanovisko k ověření souladu ze dne 4. 8. 2017 pod č. j. MZP/2017/710/120, které ve věcných podmínkách pro realizaci některé změny záměru zohlednilo a jiné nikoliv. MŽP například na základě nových informací z roku 2016 považovalo za nutné aktivně zasáhnout do podmínky pro počet dočasných toalet na stavbě během realizace ale zrušení dráhy 12/30 a změnu kapacity záměru zcela opominulo.

Za těchto podmínek požadujeme aktualizaci záměru v MPP a provedení řádného vyhodnocení vlivů.

**Připomínka č. 1 k návrhu MPP - článek 129 Letecká doprava (viz ID=2998244 – pozn. pořiz.).**

Odůvodnění připomínky (2. část - pozn. pořiz.):

A k tomu dále uvádíme:

**a)** ZÚR HMP vymezují území městské části Praha-Suchdol, jakož i dalších městských částí (například Praha-Lysolaje či Praha-Nebošice) do oblastí zasažené provozem letiště Ruzyně (SL/1) s tím, že rozšíření letiště o novou paralelní dráhu bude mít negativní dopady na stávající využití území a může omezit rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti. Návrh MPP vymezuje koridor pro navrhovanou paralelní vzletovou a přistávací dráhu RWY 06R/24L LKPR, která má zajistit vyšší kapacitu jeho dráhového systému. Záměr na rozšíření letiště v Ruzyni o paralelní vzletovou a přistávací dráhu RWY 06R/24L (dále také jen „záměr“) by také dle akustické studie ve VVURÚ zásadním způsobem rozšířil a zvýšil letecký hluk na území městské části, který by zhoršil životní prostředí, kvalitu bydlení i zdraví obyvatel městské části. Předložený návrh MPP pouze trvale a ve zcela nepřiměřeném rozsahu podřizuje život obyvatel městské části provozním potřebám letiště a proto požadujeme řádně a závazně vymezit provoz rozšířeného letiště v čl. 129 MPP alespoň tak, aby stávající zastavěná území městské části s funkcí bydlení, školství, zdravotnictví, nebyla zasažena nadlimitním denním nebo nočním leteckým hlukem ve venkovním prostoru.

**Připomínka č. 1 k návrhu MPP - článek 129 Letecká doprava (viz ID=2998244 – pozn. pořiz.).**

Odůvodnění připomínky (3. část - pozn. pořiz.):

**b)** Městská část namítá, že i ve vztahu k paralelní dráze, která je součástí dopravní infrastruktury, platí úkoly stanovené ZÚR HMP pro podrobnější územně plánovací dokumentaci a pro následné rozhodování o změnách v území. I pro tento záměr tedy byly stanoveny v ZÚR HMP následující podmínky:

- v rámci vymezeného koridoru nebo plochy dopravní infrastruktury je třeba umístit dopravní stavbu tak, aby její průběh nebo poloha adekvátně zohlednila urbanistické, přírodní a kulturní hodnoty při současném respektování účelu, funkce a parametrů navržené stavby a požadavků na její ekonomičnost a bezpečnost,
- umístění dopravní stavby je třeba řešit tak, aby byly minimalizovány negativní vlivy stavby na okolní zastavěné území, zejména s funkcemi bydlení, školství, zdravotnictví atd. Dle územně technických podmínek a ekonomičnosti návrhu řešit takové případy formou návrhu tunelových úseků, nebo návrhem vhodných opatření pro ochranu zastavěných území před negativními účinky dopravy, zejména hluku (protihlukové stěny, valy či pásy zeleně atd.).

Městská část Praha-Suchdol má v tomto případě za to, že pořizovatel uvedené úkoly nerespektoval, neboť sice záměr paralelní dráhy převzal, avšak žádná konkrétní opatření požadovaná v ZÚR HMP nevymezuje. V tomto směru lze poukázat zejména na znění čl. 129 výroku textové části návrhu MPP, který stanoví základní koncepci letecké dopravy. Ve vztahu k rozšíření letiště toto ustanovení pouze uvádí, že „MPP vymezuje koridor pro navrhovanou paralelní vzletovou a přistávací dráhu RWY 06R/24L Letiště Václava Havla Praha, která zajistí vyšší kapacitu jeho dráhového systému.“ Nijak se však nezabývá dopady tohoto záměru na dotčené území ani nestanoví žádné omezující podmínky či opatření.

**Připomínka č. 1 k návrhu MPP - článek 129 Letecká doprava (viz ID=2998244 – pozn. pořiz.).**

Odůvodnění připomínky (4. část - pozn. pořiz.):

**c)** Z akustické studie, která byla zpracována jako příloha VVURÚ, přitom vyplývá, že záměr rozšíření letiště o paralelní vzletovou a přistávací dráhu RWY 06R/24L zásadním způsobem zvýší letecký hluk mj. na území městské části Praha-Suchdol, a tím zhorší životní prostředí a vlivy na veřejné zdraví. Ve VVURÚ se uvádí, že na území městské části Praha-Suchdol se nachází druhý nejvyšší počet obyvatel v obytných plochách nadlimitně ovlivněných provozem letecké dopravy (2 115 obyvatel v denní době). Z tohoto důvodu městská část žádá, aby byly v rámci výroku MPP (nejlépe v čl. 129) stanoveny takové omezující podmínky a kompenzační opatření, která zabezpečí, že stávající zastavěné území městské části Praha-Suchdol nebude zasaženo nadlimitním hlukem z letecké dopravy. V této souvislosti je nutno uvést, že návrh ochranného hlukového pásma zmiňovaný ve VVURÚ nezajišťuje ochranu obyvatel před nadlimitním hlukem z letecké dopravy.

**Připomínka č. 1 k návrhu MPP - článek 129 Letecká doprava (viz ID=2998244 – pozn. pořiz.).**

Odůvodnění připomínky (5. část - pozn. pořiz.):

**d)** Dále namítáme:

- z hlediska zpracovaného VVURÚ je dále nutno namítnout, že vyhodnocení vlivů záměru vychází z dokumentace EIA z roku 2011 a souhlasného stanoviska Ministerstva životního prostředí ze dne 26. 10. 2011, č. j. 68161/ENV/11, které však neodpovídají současnému stavu přípravy záměru, a jsou proto pro posuzování vlivů záměru zcela nevhodná. Současná podoba záměru, předložená oficiálně v roce 2016 v rámci řízení o prodloužení platnosti stanoviska EIA, se od předchozí verze záměru z roku 2011 liší například v tom, že má být původní dráha prodloužena, nová dráha zkrácena, příčná dráha zrušena a rovněž posuzovaná kapacita (počet letů i počet cestujících) má být jiná. Z tohoto důvodu tedy městská část žádá, aby byla posouzena aktuální verze záměru a aby bylo v tomto směru přepracováno také VVURÚ. Městská část doporučuje využít jako podklad tyto aktuální údaje LKPR o předpokládaných požadovaných kapacitách rozšířeného LKPR z roku 2016: celkový počet startů a přistání za rok 258 225 pohybů, počet startů a přistání za rok v noci 12 296 pohybů, stanovit je jako maximální kapacity LKPR a omezit počet pohybů za jednu noc na 40. Jedná se o údaje stanovené přímo LKPR na základě nové podoby letiště a neměly by tím být omezeny potřeby, jeho rozvoje letiště.
- s ohledem na zkrácení dráhy, snížení rozsahu provozu a při porovnání s dosavadním provozem na hlavní dráze je požadavek na omezení a předefinování navrhovaného OHP realizovatelný,
- záměr v rozporu s požadavky PÚR ČR, ZÚR HMP a zadáním není nadále řádně vymezen ani omezen a umožňuje neustálý nárůst letecké dopravy na obou paralelních drahách, není vůbec specifikován požadovaný charakter letiště ani cílový stav letiště z hlediska reálných potřeb a únosnosti územ a v podobě dle návrhu MPP zvyšuje nepřiměřeně zdravotní rizika obyvatel a omezuje užívání nemovitostí,
- dále lze upozornit na skutečnost, že lokalita 383/Suchdol“ je v návrhu MPP vymezena s cílem „*Dotvořit a posilovat cílový charakter zastavitelné stavební, stabilizované, obytné lokality Suchdol se strukturou zahradního města.*“ Tento cílový charakter lokality však nemůže být naplněn, jestliže bude její území zatíženo nadlimitním hlukem z letecké dopravy. Návrh MPP na tuto skutečnost zcela rezignuje a krycí list uvedeně lokality ani nijak neuvádí, že se jedná o oblast zasaženou leteckým hlukem,

69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998259	Nesouhlas
69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998261	Nesouhlas
69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998263	Nesouhlas
69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998276	Nesouhlas

- MPP v rozporu se zadáním a ZÚR HMP neřeší problematiku území dotčených hlukem,  
- záměr uvedený v MPP není ani v souladu se ZÚR Středočeského kraje z roku 2017. Městská část dále upozorňuje na skutečnost, že v mezidobí od vydání Aktualizace č. 1 ZÚR HMP v roce 2014 došlo k dalším změnám, které budou mít vliv na celkovou zátěž dotčeného území, včetně území městské části Praha-Suchdol. Zastupitelstvo Středočeského kraje totiž usnesením č. 054-12/2014/ZK ze dne 23. 6. 2014 a 27. 6. 2014 rozhodlo o pořízení 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, jejímž předmětem je také vymezení veřejně prospěšné stavby D300 „plocha rozvoje letiště Praha-Ruzyně.“ na území Středočeského kraje. Dne 26. 4. 2018 rozhodlo Zastupitelstvo Středočeského kraje usnesením č. 022-13/2018/ZK o vydání 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, a to včetně vymezení uvedené veřejně prospěšné stavby a návrhu na prodloužení stávající dráhy. Je zřejmé, že tento záměr nadmístního významu může mít vlivy nejenom na území obcí ve Středočeském kraji, ale také na území hl. m. Prahy, včetně území městské části Praha-Suchdol, a to v kombinaci s vymezením nové paralelní dráhy letiště v MPP. Z tohoto důvodu MČ žádá, aby v rámci MPP byly důkladně vyhodnoceny vlivy celkového návrhu rozvoje LKPR na životní prostředí. Záměr tedy není koordinován se Středočeským krajem, který schválil záměr na prodloužení současné dráhy z 3 715 m na 4 000 m umožňující do budoucna větší využití této dráhy, posouzení vlivů prodloužené dráhy na okolí ale dosud neproběhlo,  
- návrh záměru v MPP vychází ze zastaralých podkladů, prognóz i představ o rozvoji letiště z roku 2006 – 2009, MPP nezohledňuje ani neposuzuje změny v záměru dlouhodobě připravované a předložené oficiálně Ministerstvu životního prostředí v rámci prodloužení platnosti stanoviska EIA k záměru v roce 2016 (zkácení paralelní dráhy, zrušení příčné dráhy RWY 13/31, přenesení veškerého provozu nad Suchdol), vzhledem k jednostranným změnám záměru ze strany LKPR, provedeným bez ohledu na původní stanovisko EIA z 26.10.2011 a garancí generálního ředitele letiště k opatřením ke snížení hluku z provozu letiště Praha, zn. KGR ! 9621 RSM 16800 2007/IRS/ZPR ze dne 20.11.2007 poskytnutou při projednávání dokumentace EIA, je nezbytné upřesnit a závazně stanovit podmínky rozvoje letiště,  
- návrh ochranného hlukového pásma uváděný ve VVURÚ s odkazem na dokumentaci EIA naprosto nezajišťuje ochranu obyvatel před leteckým hlukem (v návrhu není zohledněna nepřesnost výpočtu izofon ani následná nepřesnost případných kontrolních měření hluku ve výši +-3dB, tedy v rozsahu dvojnásobku počtu startujících či přistávajících letadel (!) a bohužel ani není zohledněna skutečnost, že kritická oblast mezi drahami, kde se nachází mateřské školy a základní školy, může být s ohledem na předchozí nepřesnosti a nejistoty zcela reálně dotčena nadlimitním, nebo jen o málo nižším hlukem, zato ale ve dne v noci.

**Připomínka č. 1 k návrhu MPP - článek 129 Letecká doprava** (viz ID=**2998244** – pozn. pořiz.).

Odůvodnění připomínky (6. část - pozn. pořiz.):

**e)** Nejsou splněny úkoly z Politiky územního rozvoje

- MPP neupřesňuje dlouhodobé potřeby letiště a následně tedy nemůže být odpovědně řešen ani rozvoj okolních obcí, pokud není zřejmé, jaký záměr posuzujeme. Jedná se o nedostatek, který není řešen dlouhodobě, návrh MPP pouze konstatuje plochu, zakresluje jakousi novou dráhu bez uvedení délky, neuvádí předpokládaný cílový počet cestujících, počet pohybů na letišti, rozsah nákladní dopravy, nic neomezuje ani nepožaduje. Text návrhu v čl. 129 „že *„letiště je uzavřený areál sloužící pro vzlety, přistání, odbavování letadel, cestujících a nákladu a další provozně technické funkce ...“*“ je obecně pravdivý, ale nedostatečný popis stejně jako text ohledně kapacity letiště, že nová dráha *„zajistí vyšší kapacitu“*.

- MPP žádným způsobem neupřesňuje ani nevymezuje oblast SL 1 zasaženou provozem letiště podle původních ani současných podkladů o rozvoji letiště. Jsou navrhovány transformační a rozvojové plochy pro bydlení v území s předpokládaným nadlimitním hlukem, vzhledem k absenci zakreslení oblasti SL1 do výkresů je splnění úkolů nepřezkoumatelné.

- namítáme, že tvrzení, že na celém území Prahy platí všechny limity plynoucí z platné legislativy včetně limitů hlukových a emisních, je zavádějící, protože návrh MPP předpokládá rozšíření OHP, kde nebudou limity hluku nemusí být dodrženy,

- současně nebyl splněn úkol „umístění dopravní stavby je třeba řešit tak, aby byly minimalizovány negativní vlivy stavby na okolní zastavěná území“. Umístění a posouzení záměru na základě zastaralých a nesprávných podkladů z roku 2006 s předpokládaným provozem k roku 2020 a navíc bez jakéhokoliv vymezení předpokládaného max. rozsahu provozu, neumožňuje posoudit jeho dlouhodobé vlivy a dopady na okolní území a tedy ani neumožňuje hledat případná řešení provozu s minimálními a přijatelnými dopady.

**Připomínka č. 1 k návrhu MPP - článek 129 Letecká doprava** (viz ID=**2998244** – pozn. pořiz.).

Odůvodnění připomínky (7. část - pozn. pořiz.):

**f)** Není splněn úkol ze ZÚR Prahy bod. 5.3.1. pro podrobnější územně plánovací dokumentaci „upřesnit vymezení letiště Praha-Ruzyně“. Kromě plochy a zakreslení koridoru pro dráhu není záměr ani jeho dopady (OHP, SL/1) žádným způsobem upřesněn a obecně vymezený a měnící se záměr neumožňuje následně provést řádné VVURÚ.

**Připomínka č. 1 k návrhu MPP - článek 129 Letecká doprava** (viz ID=**2998244** – pozn. pořiz.).

Odůvodnění připomínky (8. část - pozn. pořiz.):

**g)** Není splněn úkol ze zadání MPP – bod A 3.1.7. Letecká doprava „V souladu s PÚR ČR 2008 návrh upřesní podmínky pro přestavbu a zkapacitnění letiště Praha-Ruzyně ...“. Záměr nebyl zpřesněn, nejsou zohledněny změny záměru ani vývoj letecké dopravy, není stanovena výhledová kapacita záměru ani únosnost okolního území. Jedná se v kontextu se změnou záměru v roce 2016 o zásadní pochybení.

Připomínku a odůvodnění dále doplňuje příloha I. **Připomínky k vymezení paralelní dráhy ruzyňského letiště - RWY.**

**Připomínka č. 1 k návrhu MPP - článek 129 Letecká doprava** (viz ID=**2998244** – pozn. pořiz.).

#### Příloha I. Připomínky k vymezení paralelní dráhy ruzyňského letiště - RWY.

**Doplnění odůvodnění:**

**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 České republiky ilustruje obrázek níže:

*(viz příloha podání - pozn. pořiz.)*

*(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: přírodní park Šárka – Lysolaje, PP Housle, Kozi Hřbety, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecké skály, Trojská kotlina, přírodní park Draháň – Troja.

*(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 Prahyza 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 opířt. 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-naruzynskem-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.

69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998279	Nesouhlas

• 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).

**Doporučujeme iniciovat zpracování nové koncepce rozvoje letecké dopravy v ČR.**

**Připomínka č. 2 k návrhu MPP – část Pražský okruh SOKP, stavba 518,519**

Návrh MPP nesplňuje úkoly vyplývající z nadřazené územně plánovací dokumentace ve vztahu k Pražskému okruhu (SOKP), zejména ve vztahu k požadavku na stanovení opatření zmírňujících negativní vlivy tohoto záměru a vyloučení významného negativního vlivu na Evropsky významnou lokalitu Kaňon Vltavy u Sedlce. Městská část Praha-Suchdol proto žádá, aby bylo toto pochybení v rámci úprav návrhu MPP odstraněno a aby byly úkoly vyplývající ze Zásad územního rozvoje v MPP důsledně respektovány. MČ požaduje v MPP ve spolupráci s ŘSD komplexně posoudit nahrazení přivaděče Rybářka (zrušení MÚK Rybářka) tunelovým přivaděčem Kamýcká, pro tuto variantu lépe řešící dopravu a méně zatěžující okolí je zpracováno technické řešení a vzhledem k časovému plánu dokončování výstavby okruhu je reálné její projednání bez dopadu na termín výstavby.

**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

Odůvodnění:

Území městské části Praha-Suchdol je dle zveřejněného návrhu MPP součástí několika lokalit, včetně lokalit 383/Suchdol a 961/Vltava sever. V rámci těchto dvou lokalit návrh MPP vymezuje veřejně prospěšné stavby 610/-/2 Pražský okruh Pražský okruh (SOKP), stavba č. 518 (Ruzyně - Suchdol); 610/-/3 Pražský okruh (SOKP), stavba č. 519 (Suchdol - Březiněves) a 611/961/1018 Mimoúrovňová křižovatka Rybářka, součást SOKP.

Jedná se o stavby, které byly jako součást Pražského okruhu (dále jen „SOKP“) vymezeny v rámci Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, ve znění Aktualizace č. 1 z roku 2014 (dále jen „ZÚR HMP“). Návrh MPP koridor SOKP přebírá v trase vymezené dle ZÚR HMP s tím, že úsek v Suchdole mezi MÚK s II/241 a MÚK Rybářka je veden v tunelové trase.

Městská část Praha-Suchdol si je vědoma toho, že dle § 36 odst. 5 stavebního zákona jsou Zásady územního rozvoje závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, proto musel návrh MPP záměr SOKP vymezený v ZÚR HMP převzít. Současně je však potřeba upozornit na skutečnost, že ZÚR HMP stanovily pro pořizování podrobnější územně plánovací dokumentace celou řadu úkolů a podmínek, které nebyly v rámci návrhu MPP splněny. S touto skutečností městská část ve vymezení SOKP v MPP zásadně nesouhlasí a žádá, aby byly úkoly stanovené v ZÚR HMP důsledně respektovány.

ZÚR HMP především stanovily jako obecné podmínky pro podrobnější územně plánovací dokumentaci mj. následující podmínky:

*k) prověřit rozvoj dopravních systémů se zřetelem na principy udržitelného rozvoje,*

*p) vytvářet územní předpoklady pro splnění cílových imisních limitů na území města*

*b) umístění dopravní stavby je třeba řešit tak, aby byly minimalizovány negativní vlivy stavby na okolní zastavěné území, zejména s funkcemi bydlení, školství, zdravotnictví atd. Dle územně technických podmínek a ekonomičnosti návrhu řešit takové případy formou návrhu tunelových úseků, nebo návrhem vhodných opatření pro ochranu zastavěných území před negativními účinky dopravy, zejména hluku (protihlukové stěny, valy či pásy zeleně atd.)*

Přímo ve vztahu k SOKP pak stanovují ZÚR HMP jako podrobnější územně plánovací dokumentaci: „a) *navrhnout plochy zeleně podél upřesněné trasy o kruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) pro zmírnění negativních vlivů dopravy.*“

Městská část Praha-Suchdol má za to, že výše citované úkoly návrh MPP nesplňuje, neboť uvedené plochy zeleně či opatření pro zmírnění negativních účinků dopravy z hlediska hluku neobsahuje. Pořizovatel dokonce v odůvodnění návrhu výslovně uvádí, že „*MPP navrhuje plochy zeleně v návaznosti na oblasti zeleně vymezené v ZÚR a vytváří podmínky pro obecnou možnost zalesňovat okolí Pražského okruhu. Vzhledem k možnosti provádět krom výsadby zeleně (jejíž efekt na zmírnění negativních vlivů dopravu je zanedbatelný) i jiná stavební opatření v rámci samotné výstavby a volit vhodná projektová řešení a trasování během navrhování stavby, MPP nenavrhuje souvislé plochy zeleně podél celé trasy okruhu, ale pouze konkrétní vybrané záměry s pozitivním vlivem na životní prostředí.*“ Z uvedeného vyplývá, že pořizovatel uvedený úkol vyplývající ze ZÚR HMP nesplnil, což je v rozporu s § 36 odst. 5 a § 43 odst. 3 stavebního zákona.

Městská část nadále nesouhlasí s vymezením ploch pro nadmístní liniovou stavbu transevropské silniční sítě TEN-T Pražský okruh přes zastavěné území městské části a to včetně souvisejících staveb (např. přivaděč Rybářka, MÚK Výhledy, MÚK Rybářka, křižovatka Kamýcká / přivaděč Rybářka) v úseku Březiněves – Ruzyně, který je vedený středem obydleného území Suchdola. Důvodem nesouhlasu jsou závažné negativní dopady tohoto záměru na zdraví obyvatel a životní prostředí v městské části během výstavby i během provozu a nežádoucí budoucí urbanistický vývoj městské části a jejího okolí (omezení bytové výstavby, výstavba nových skladových hal podél SOKP, ...). Nesouhlasí rovněž s ohledem na stanovisko EIA na stavby 518, 519 SOKP z 30. 4. 2002 č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o., kde byla z hlediska vlivů na životní prostředí doporučena k realizaci varianta vedená mimo zastavěné území HMP („Ss“), která byla označena v dlouhodobém horizontu za vhodnější.

Z tohoto důvodu **městská část požaduje provést ve spolupráci se Středočeským krajem řádné multikriteriální vyhodnocení tras SOKP, na základě výsledku tohoto hodnocení aktualizovat ZÚR hl. m. Prahy a upřesnit koridor pro vedený úsek Pražského okruhu v MPP.** MČ požaduje řádně posoudit a projednat možnost variantního řešení trasy Pražského okruhu v souladu s doporučením vyplývajícím z vyhodnocení vlivů na životní prostředí a z vyhodnocení Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schválenou vládou ČR 13. 11. 2013.

Z výše uvedených důvodů městská část shrnuje, že návrh MPP výše uvedené úkoly vyplývající ze ZÚR HMP nesplňuje. Proto městská část žádá, aby bylo toto pochybení a aby byly uvedené úkoly týkající se SOKP v MPP důsledně respektovány.

Připomínku a odůvodnění dále doplňuje a upřeshuje příloha **II. Připomínky k návrhu MPP - vymezení Pražského okruhu v úseku Ruzyně-Březiněves - SOKP.**

**Připomínka č. 2 k návrhu MPP – část Pražský okruh SOKP, stavba 518,519** *(viz ID=2998279 – pozn. pořiz.).*

**Příloha II. Připomínky k návrhu MPP - vymezení Pražského okruhu v úseku Ruzyně-Březiněves - SOKP.**

**Doplnění odůvodnění:**

**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.

Podle zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., § 4 odst. 1: „Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.“

**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. Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na více než 50 000 lidí na severu Prahy.

**1.2. Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji**

Současný návrh SOKP dle Metropolitního plánu (dále MP) a Zásad územního rozvoje (dále 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 zásadní změny** a zavádí na území hl. m. Prahy tranzitní, zejména kamionovou dopravu. Nutno upozornit, že dálnice se realizují na základě momentální situace s výhledem 20 let po uvedení do provozu.

**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, Dáblice, Březiněves) a přes **rekreační a přírodní oblasti pro desítky 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.

**Dlouhodobým problémem hlavního města Prahy je absence vize jejího rozvoje**, která by měla být zakotvena zejména v územně plánovací dokumentaci. Jakmile bude SOKP realizován, stane se v dotčeném území výraznou bariérou – hranicí růstu. V severní části Prahy je z tohoto pohledu jižní varianta SOKP značně limitující: zejména pro budoucí možnost posílit přírodní zázemí nebo pro rozvoj těchto městských částí. Zatímco ve Středočeském kraji kapacitní komunikace ve volné krajině může být konkurenční výhodou a významnou úsporou času při přepravě lidí a zboží mezi městy a obcemi. Silnice jsou motorem ekonomiky do okamžiku, než začínají svou zátěží potenciální rozvoj blokovat, jak hrozí v Praze, kde je nedostatek volných parcel za dostupnou cenu.

**1.4. Rozpor s Politikou územního rozvoje (PÚR)**

Dle Politiky územního rozvoje schválené vládou je důvodem vymezení Silničního okruhu kolem Prahy - SOKP převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a

<p>účelná distribuce dopravy v metropolitní oblasti a klade za úkol koordinovat rozvoj Prahy a Středočeského kraje. <b>Tranzitní silniční doprava je však vedena intenzivně zastavěnými částmi města:</b> Na severu je velmi problematické vedení skrz městskou část Praha – Suchdol, kde žije, studuje a pracuje téměř 30 000 lidí (včetně studentů České zemědělské univerzity) a také v těsné blízkosti rezidenční zástavby Horoměřic, Čimic, Bohnice a Dolních Chaber (více než 30 000 obyvatel). Navíc tyto oblasti mají velký potenciál rezidenčního rozvoje a podle územních plánů se počítá s další rezidenční zástavbou. Na východě Prahy SOKP protíná hustě obydlenou oblast sídlíště Černý Most a Horní Počernice s více než 40 000 obyvateli. SOKP dle MP a ZÚR zajišťuje distribuci zdrojové a cílové dopravy pouze v Praze a nejbližším okolí, NIKOLIV však v metropolitní oblasti, která zahrnuje několik okresů Středočeského kraje. Nejenže tedy <b>nezajistí efektivní dopravní obsluhu metropolitní oblasti</b>, ale ve svém důsledku ani <b>hl. města Prahy</b>, neboť zde bude docházet k nežádoucímu mísení tranzitní a městské dopravy s negativními dopady na plynulost a bezpečnost provozu. Politika územního rozvoje stanovuje jako hlavní kritérium zajištění vyšší kvality dopravy, minimalizaci konfliktů s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami a respektování požadavků Evropské unie na transevropskou dopravní síť TEN-T. SOKP dle MP a ZÚR má vést přes chráněné přírodní památky (Kaňon Vltavy u Sedlce – EVL NATURA 2000, PP Zámky a Drahaň – Troja) se vzácnými rostlinnými a živočišnými druhy, hradiště Zámka s archeologickým nalezištěm, jehož historie sahá do doby kamenné. <b>Výstavba a provoz transevropské dálnice (SOKP 518 a 519) by představovaly zásadní konflikt s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami.</b></p> <p><b>1.5. Střety se životním prostředím</b> <b>SOKP dle ZÚR vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000</b> (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 bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Podle stanoviska odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy číslo jednací MHMP 210954/2019 ze dne 30. 1. 2019, které bylo přílohou zjišťovacího řízení EIA: „Nelze vyloučit, že uvedený záměr může mít významný vliv na předmět ochrany uvedené EVL.“ Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (jižní) „<i>nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovíšť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná,...</i>“ (obrázek viz příloha podání - pozn. pořiz.)</p> <p><b>Přípomínka č. 2 k návrhu MPP – část Pražský okruh SOKP, stavba 518,519</b> (viz ID=2998279 – pozn. pořiz.).</p>					
69	Městská část Praha- Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998288	Nesouhlas
<p><b>Příloha II. Přípomínky k návrhu MPP - vymezení Pražského okruhu v úseku Ruzyně-Březiněves - SOKP.</b> <b>Doplnění odůvodnění: (pokrač. předch. příp.)</b> <b>1.6. Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách</b> 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. <b>1.7. Výrazný nárůst automobilové dopravy v pražské aglomeraci</b> 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. <b>2/3 dopravy na úsecích 518 a 519 mají být indukované a celkově dojde k nárůstu dopravních výkonů o 770 tis. vozokilometrů za den!</b> 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 roztržštěné zástavby v satelitech za Prahou závislých na automobilové dopravě. (obrázek viz podání - pozn. pořiz.) <b>1.8. Rozpor s klimatickým závazkem Prahy</b> 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. <i>Stavět silnice městům neulehčí v dopravě ani v klimatu</i> <a href="https://denikreferendum.cz/clanek/33098-stavet-silnice-mestum-neulehci-vdoprave-ani-v-klimatu">https://denikreferendum.cz/clanek/33098-stavet-silnice-mestum-neulehci-vdoprave-ani-v-klimatu</a> Widening roads leads to more greenhouse gas emissions <a href="http://www.sightline.org/research_item/climate-analysis-gge-new-lanes-10-07/">www.sightline.org/research_item/climate-analysis-gge-new-lanes-10-07/</a> <b>1.9. Rozpor s dalšími strategickými dokumenty hl. města Prahy, ČR a EU</b> SOKP dle MP a ZÚR je v rozporu s cíli a principy dalších důležitých strategických dokumentů hl. města Prahy, České republika a Evropské unie: <b>Plán udržitelné mobility Prahy a okolí:</b> zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zvýšení bezpečnosti, zvýšení finanční udržitelnosti, zlepšení lidského zdraví. <b>SOKP:</b> snížení prostorové efektivity dopravy, zvýšení uhlíkové stopy, snížení bezpečnosti (v důsledku mísení městské a tranzitní dopravy a vyšší rychlosti jízdy na okruhu a přivaděčích), snížení finanční udržitelnosti (extrémně vysoké investiční a provozní náklady), zhoršení lidské zdraví (v důsledku nárůstu IAD, zavedení kamionů do obydlených lokalit, snížení atraktivity zdraví prospěšných druhů dopravy) <b>Strategický plán hl. města Prahy:</b> město krátkých vzdáleností, podpora šetrné dopravy, rozvoj příměstské krajiny. <b>SOKP:</b> dálnice nenaplníuje koncept města krátkých vzdáleností, ohrožuje konkurenceschopnost šetrné dopravy a likviduje příměstskou krajinu zejména na severu Prahy <a href="https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/STRATEGICKY_PLAN_HLAVNIHO_MESTA_PRAHY_AKTUALIZACE_2016.pdf">https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/STRATEGICKY_PLAN_HLAVNIHO_MESTA_PRAHY_AKTUALIZACE_2016.pdf</a> <b>Strategický rámeček ČR:</b> omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděky autem, omezení emisí CO2 <b>SOKP:</b> prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku autem, povede ke zvýšení emisí CO2 <a href="http://www.cr2030.cz/strategie/">www.cr2030.cz/strategie/</a> <b>Koncepce městské a aktivní mobility:</b> snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu <b>SOKP:</b> zvyšuje mobilitu pro cesty autem a nemotivuje lidi k využívání ekologických druhů dopravy <a href="https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobilitypro-obdobi-202">https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobilitypro-obdobi-202</a> <b>Dopravní politika ČR:</b> rozvoj dopravy v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě. <b>SOKP:</b> rozvoj dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně nejškodlivější podobě <a href="https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-proobdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-Politika-CR-CZ.pdf.aspx">https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-proobdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-Politika-CR-CZ.pdf.aspx</a> <b>Zelená dohoda pro Evropu:</b> zavádění čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy, snížení emisí CO2 z dopravy o 90% do roku 2050. <b>SOKP:</b> prosazování nejvíce znečišťujících, nejdražší a pro zdraví nejhorší formy dopravy, zvýšení emisí CO2 <a href="https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-greendeal_cs#opaten">https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-greendeal_cs#opaten</a> <b>Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu:</b> snížení současné závislosti na fosilních palivech, přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy <b>SOKP:</b> zvýšení závislosti na fosilních palivech, přesun větší aktivity k nejméně udržitelnému druhu dopravy <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&amp;from=CS">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&amp;from=CS</a></p>					
69	Městská část Praha- Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998289	Nesouhlas

**Přípomínka č. 2 k návrhu MPP – část Pražský okruh SOKP, stavba 518,519** (viz ID=2998279 – pozn. pořiz.).

**Příloha II. Přípomínky k návrhu MPP - vymezení Pražského okruhu v úseku Ruzyně-Březiněves - SOKP.**

## 2. Minimalizace dopadů stávající trasy SOKP 518 a 519.

**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

V případě nevyhnutelnosti realizace uvedeného záměru, považuje MČ za zásadní minimalizovat negativní dopady na území městské části a okolí dle těchto požadavků: ražený tunel Suchdol (výstavba na území MČ nesmí probíhat z povrchu)

- most přes Vltavu v nižší niveletě odpovídající raženému tunelu
- zrušení přivaděče Rybářka a MÚK Rybářka
- ražený tunelový přivaděč Kamýcká (tunelová přeložka II/241)
- odsunutí křižovatky Suchdol dál od zástavby Výhled
- vedení trasy SOKP v tunelu v celém úseku kolem Suchdola, Lysolaj a Horoměřic

					<div><ul style="list-style-type: none"><li>• vypuštění MÚK Horoměřice</li><li>• tunelové vedení pod územím PP Drahaň-Troja bez Čimického přivaděče</li><li>• realizace přeložky II/240 (propojka D7-D8)</li><li>• realizace tramvajové trati Podbaba-Suchdol a terminálu Výhledy</li><li>• realizace městského mostu mezi Prahou 6 a Prahou 8</li><li>• realizace železnice na Letiště a do Kladna</li><li>• vybudování kvalitních a bezpečných cyklostezek v severozápadní části pražské aglomerace</li><li>• zrušení záměru paralelní dráhy na Letišti Václava Havla</li></ul></div>
					<div><b>SOKP 518 a 519 nesmí získat územní rozhodnutí dříve, než budou zkolaudovány a uvedeny do provozu tyto stavby:</b> TT Podbaba-Suchdol a terminál Výhledy, 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 megalomanských záměrů na severu Prahy.</div>
					<div><b>Přípomínka č. 2 k návrhu MPP – část Pražský okruh SOKP, stavba 518,519</b> (viz ID=2998279 – pozn. pořiz.).</div>
					<div>Příloha II. Přípomínky k návrhu MPP - vymezení Pražského okruhu v úseku Ruzyně-Březiněves - SOKP.</div>
					<div><b>3. Požadavky pro řešení tranzitní a městské dopravy v pražské aglomeraci.</b> <b>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.</b></div>
					<div><b>Dopravu v pražské aglomeraci je zapotřebí řešit komplexně a zabývat se především příčinami dopravních problémů, nikoliv jen léčit symptomy.</b> 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 koncentraci 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. <b>Požadujeme</b><ul style="list-style-type: none"><li>• zpracování analýzy skutečných příčin dopravních problémů v pražské aglomeraci</li><li>• komplexní posouzení variant pro tranzitní a regionální dopravu v Pražské metropolitní oblasti s ohledem na dopravní, ekologické, ekonomické parametry a polycentrický rozvoj regionu*</li><li>• komplexní návrh řešení městské a příměstské dopravy** 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***<ul style="list-style-type: none"><li>• implementaci opatření na základě Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021-2030****, jejímž cílem je zlepšit dělbu přepravní práce ve prospěch udržitelných druhů dopravy:</li></ul></li></ul><ol style="list-style-type: none"><li>1. Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města</li><li>2. Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu</li><li>3. Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě</li><li>4. Dopravní funkce ve veřejném prostanství (humanizace veřejného prostoru)</li></ol></div>
					<div>* Do posouzení zahrnout tzv. regionální variantu, aglomerační okruh, I/16 a také stávající a plánované železniční tratě včetně VRT (jako alternativa pro silniční dopravu) ** Do návrhu zahrnout městské propojení mezi Sedlcem a Bohnicemi se severní tramvajovou tangentou (Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany) a stezkou pro chodce a cyklisty *** Strategické dokumenty a klimatické závazky ČR a EU v oblasti dopravy <a href="https://rozhumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2021/08/Rozpory_SOKP_dle_ZUR.pdf">https://rozhumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2021/08/Rozpory_SOKP_dle_ZUR.pdf</a> **** <a href="https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-proobdbi-202">https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-proobdbi-202</a></div>
					<div><b>Přípomínka č. 3 k návrhu MPP - lokalita Nový Sedlec</b> Městská část požaduje dopracování návrhu MPP tak, aby<ul style="list-style-type: none"><li>- v návrhu byly dostatečně a řádně vymezeny plochy veřejné vybavenosti, zejména občanské vybavenosti - školy, školky, sportoviště, domovy důchodců, služby apod. Požadujeme, aby MPP vyhodnotil, zda jsou s ohledem na návrh rozvojových či transformačních oblastí s obytným využitím zapotřebí další plochy veřejné vybavenosti, a pokud ano, aby je vymezil včetně odůvodnění rozsahu a potřebnosti. Konkrétně v transformační oblasti s obytným využitím v lokalitě 164 Nový Sedlec, tedy v oblasti s předpokládaným významným nárůstem obyvatel, požadujeme, aby MPP jednoznačně stanovil přiměřenou kapacitu zástavby v této lokalitě s ohledem na dopravní zátěž a vymezil potřebnou plochu a rozsah vybavenosti. Dále požadujeme vyhodnotit stávající umístění odkryté sportovní střelnice MAGNUM Praha na pozemcích parc. č. 429/9, 10,11, vše k. ú. Sedlce. Městská část požaduje další stavební přípravu podmínit vypracováním urbanistické studie nebo regulačním plánem tohoto území.</li></ul><b>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.</b> Odůvodnění: Městská část nedisponuje pozemky pro výstavbu vybavenosti v transformačních ploše Nový Sedlec ani v jiném území městské části a stávající kapacity škol a školek jsou dlouhodobě naplněny, rezerva ve vybavenosti, která by odpovídala nárůstu počtu obyvatel v poměrně rozsáhlé transformační ploše, není v rámci MČ k dispozici. Jako problematické se z pohledu hlukové zátěže na veřejnou vybavenost (školy, školky) a na uvažovanou obytnou zástavbu jeví stávající odkrytá sportovní střelnice na pozemcích parc.č. 429/9, 10,11, vše k.ú. Sedlce.</div>
					<div><b>Přípomínka č. 4 k návrhu MPP - Terminál a P+R Výhledy</b> Městská část požaduje<ul style="list-style-type: none"><li>- zajištění souladu mezi návrhem MPP a navrženou změnou územního plánu dle studie „Terminál Výhledy – studie proveditelnosti“, kterou MČ zpracovala a projednala s IPR a HLMP v roce 2020</li><li>- požaduje rozšíření zastavitelného území v okolí navrhovaného přestupního terminálu BUS – TRAM a P+R - plocha pro dopravní infrastrukturu 751/9 podél ulic Kamýcká - Dvorská, o plochu 30 000 m2 na pozemcích parc.č. 8/1,8/2, 9/1, 23071/1, vše k.ú. Suchdol a následně o tuto plochu rozšířit zastavitelnou rozvojovou plochu 413 pro účely nezbytného zázemí a veřejné obchodní vybavenosti pro naplnění účelu tohoto terminálu s P+R.</li><li>- požaduje vymezení koridoru pro tunelový přivaděč Kamýcká Požadujeme vymezit úkol: ve spolupráci se Středočeským krajem a jeho záměry na rozvoj dopravy a řešení veřejné dopravy v příslušné oblasti stanovit požadované kapacity P+R.</li></ul><b>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.</b> Odůvodnění: Stávající omezení zastavitelných ploch v místě plánovaného terminálu, budoucí bytové zástavby a P+R jsou nedostatečné a vedou dle upraveného návrhu MPP zcela zjevně k nepřijatelnému přiblížení zástavby k historickému areálu Brandejsova statku i ke stávající původní zástavbě. Omezená dopravní plocha neumožní vybudovat přiměnou veřejnou obchodní vybavenost (např. obchodní vybavenost do 4 500 m2 včetně parkoviště např. typu Lidl, Penny, ...). Naplnit požadovanou funkci záchytného parkoviště na příjezdu do oblasti Suchdola a povede k „P+R na poli “ bez možnosti přijatelné rezervy pro jeho rozšíření.</div>
					<div><b>Přípomínka č. 5 k VVURÚ</b> Požadujeme doplnit a přepracovat VVURÚ ve vztahu k záměru na rozšíření letiště, aby hodnocení vlivů vycházelo z aktuálně připravované podoby záměru LKPR, z řádného vymezení provozu letiště anebo aby byla v rámci VVURÚ stanovena limitní podoba záměru na základě přiměřené únosnosti neodstranitelných negativních dopadů provozu letiště pro okolní území. Dále požadujeme dopracování a doplnění VVURÚ ve vztahu ke stavbám 610/-/2 Pražský okruh Pražský okruh (SOKP), stavba č. 518 (Ruzyně - Suchdol); 610/-/3 Pražský okruh (SOKP), stavba č. 519 (Suchdol - Březiněves) a 611/961/1018 Mimoúrovňová křižovatka Rybářka, součást SOKP, zejména část Rozptylová studie a následné nové posouzení kumulativních a synergických vlivů na zdraví obyvatel a životní prostředí.</div>

**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

**Připomínku a odůvodnění dále doplňují přílohy:**

III. Připomínky k VVURU návrhu MPP - ovzduší - SEA

IV. Připomínky k VVURU návrhu MPP - ovzduší – připomínky rozptylová studie

(viz následující odstavce - pozn. pořiz.)

Odůvodnění:

a) VVURÚ záměru LKPR nadále vychází zejména z dokumentace EIA schválené v roce 2011, tedy z podkladů, prognóz a představ o podobě záměru z roku 2006, tyto původní parametry a záměr jako takový neodpovídají současné podobě a novým parametrům záměru. Současná podoba záměru je zjevně odlišná od záměru posuzovaného v dokumentaci EIA z roku 2011 – původní dráha má být prodloužena, nová dráha zkrácena, příčná dráha zrušena, posuzovaná kapacita - počet letů se změnil, předpokládá se ale podstatně vyšší počet cestujících. Pro posuzování dopadů záměru je proto VVURÚ z důvodu nesprávných a neaktuálních podkladů zcela nevhodné a nepoužitelné.

b) Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je provedeno nedostatečně:

- kumulativní vlivy současného působení hluku z různých zdrojů nebyly popsány ani vyznačeny ve výkresech a nebyla identifikována kritická místa – území zatížené hlukem, zejména nadlimitním, z více zdrojů. Příslušné výkresy kumulativních jevů A1.l., A 6 a výkresy v akustické studii zahrnují pouze území, kde je jakýkoliv nadlimitní hluk, ale neoznačují místa, kde dochází k současnému působení dvou a více zdrojů hluku. Z dokumentace VVURÚ není zřejmé, zda na některých obytných územích nedochází k současnému působení hluku z letecké, silniční, tramvajové a železniční dopravy a např. ze stávající sportovní střešnice MAGNUM Praha v Sedlci. Pokud nejsou vymezena území, kde a zda k takovému stavu dochází, nelze správně vyhodnotit vliv záměrů v daném území ani navrhovat případná koncepční opatření na omezení nebo zabránění této situaci a uložit příslušné úkoly pro další stupně přípravy a projednávání záměru. Vzhledem k tomu, že v dalších stupních projednávání staveb jsou vlivy záměrů, v tomto případě nadmístního charakteru, posuzovány odděleně, jedná se také o zásadní nedostatek VVURÚ.

- některé zastavitelné transformační plochy zasažené nadlimitním hlukem jsou vyznačeny jako „lokality s rizikem významných vlivů“, jiné takto vyznačeny nejsou, stejně jako v případě

zastavitelných rozvojových ploch,

- v rozptylové studii není zohledněno lokální znečištění ovzduší v místech křižovatek SOKP v kombinaci s imisemi z tunelových úseků, výduchů z tunelů, nelze posoudit synergie s hlukem,

Požadujeme zejména lokalizovat a vyhodnotit místa, kde dochází ke kumulaci nadlimitní hlukové zátěže z více zdrojů.

c) VVURÚ, část 6.1.3 Vlivy hluku

Ochranu obyvatel před hlukem v okolí letiště „řeší“ VVURÚ pouze odkazem na tzv. ochranné hlukové pásmo (OHP), navržené v procesu EIA z roku 2011 s tím, že vše bude řešeno v dalších řízeních při splnění blíže nespecifikovaných „zvláštních podmínek“ dle zákona. Odkaz na návrh OHP z roku 2011 je nesprávný, požadujeme uložit zpracování nového návrhu OHP na základě vyhodnocení aktuální podoby a rozsahu záměru.

Ke zmiňovanému návrhu OHP z roku 2011 je nutné ještě uvést:

- vychází z podkladů, prognóz, parametrů letecké techniky a návrhu dráhového systému z roku 2006, současná podoba záměru i předpokládaného provozu je jiná,

- OHP bylo v letech 2006-2011 navrženo bez jakékoliv dohody a projednání s obcemi a městskými částmi,

- požadavek na vymezení OHP striktně dle limitní izofony je nesprávný a zjevně nezajišťuje dostatečnou ochranu před nadlimitním hlukem, protože izofony, podle kterých se má „striktně“ vymezit OHP jsou zpracovány s přesností +/- 3dB (!), tedy v rozsahu dvojnásobku provozu ..., kontrolní měření hluku mají nejistotu měření rovněž +/- 3 dB - aby tedy byla zajištěna ochrana obyvatel, OHP by muselo být zjevně vymezeno podle jiné izofony zohledňující nejistoty, není jasné, jak se „striktně“ rozdělí parcely nebo domy na část v OHP a mimo OHP, návrh naprosto nezohledňuje složitou situaci mezi drahami, kde bude jen o málo menší nebo stejný hluk, ale 24 hodin denně, příslušná izofona na noční hluk v okolí stávající dráhy je zakreslena zjevně nesprávně; přestože zde má být noční provoz podstatně omezen, nadlimitní noční hluk by byl podle této izofony větší než při současném provozu, což je nemožné. Na základě této nesprávně zakreslené izofony je pak i nesprávně navrhováno prodloužení ochranného pásma právě z důvodu nočního hluku.

Výše uvedené dokládá zjevnou nesprávnost návrhu OHP z technického hlediska i z hlediska ochrany zdraví obyvatel. Zmiňovaný návrh OHP a jeho podmínky jsou vzhledem k deklarovanému provozu a jeho rozdělení na dráhy nadále nepřiměřené a s ohledem na nepřesnosti při měření hluku umožňuje podstatné navýšení provozu nad posuzovaný stav. Požadujeme proto v čl. 129 doplnit do závazné části úkol na návrh nového OHP na základě únosnosti území a pro aktuální podobu a rozsah záměru, v předloženém návrhu MPP a ve VVURÚ nebyl záměr prověřen, aktualizován ani upřesněn.

d) VVURÚ část 6.3.

Hodnocení vlivů přesahujících hranice hl. m. Prahy je nedostatečné.

- záměr na rozšíření letiště zasahuje svým provozem na území HMP a Středočeského kraje, požadujeme projednat a schválit v příslušných ZÚR shodnou a aktuální podobu záměru. V současné době jsou schváleny odlišné podoby záměru v ZÚR Prahy (dle dokumentace EIA), v ZÚR Středočeského kraje (prodloužení původní dráhy, jejíž provoz zasahuje území Prahy) a provozovatel letiště připravuje dokumentaci záměru odlišného od návrhu MPP i obou ZÚR.

- záměr výstavby SOKP (stavby 610/-/2 Pražský okruh Pražský okruh (SOKP), stavba č. 518 (Ruzyně - Suchdol); 610/-/3 Pražský okruh (SOKP), stavba č. 519 (Suchdol - Břežiněves) zasahuje na území HMP a Středočeského kraje a v MPP a VVURÚ nejsou zohledněny tyto vlivy na sousední území (např. výduch tunelu Suchdol, který je umístěn ve Středočeském kraji pár metrů za hranicí hl. m Prahy a který je významným bodovým zdrojem emisního znečištění, není v hodnocení uveden, např. most přes Vltavu na přilehlé oblasti PP ve Středočeském kraji,...)

e) VVURÚ část 8.

Popis navrhovaných opatření ve vztahu k LKPR je nesprávný a neúplný, článek neobsahuje popis opatření pro předcházení, snižování nebo kompenzaci negativních vlivů LKPR, pouze odkaz na opatření ve stanovisku EIA, která se vztahují k jiné podobě záměru se třemi funkčními drahami bez prodloužení původní dráhy. Požadujeme doplnit konkrétní požadavky pro LKPR.

f) Příloha 2 VVURÚ Rozptylová studie (dále jen RS)

Rozptylová studie je neúplná a nesprávná, neboť:

- rozsah RS 30 stran plus grafické přílohy je pro natolik rozsáhlý cíl, jako modelování imisní situace pro celou Prahu, zcela nedostatečný. Na str. 1 SEA se uvádí, že „transparentnost a

srozumitelnost aplikovaných postupů je (...) základním předpokladem správného pochopení závěrů posouzení.“ RS ale vykazuje řadu níže uvedených nedostatků, nejasností

- Kapitola 2.1 RS obsahuje jen velmi obecný popis metodiky výpočtu. Nejsou uvedené konkrétní zahrnuté zdroje a není jasné, zda u všech z nich jsou známy emise všech modelovaných znečišťujících látek, zda některé nebyly vynechány. Např. RS dokumentace EIA pro záměr „Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha – Ruzyně“ (Bajer a kol, ECO-ENVI-CONSULT, červen 2010) byla zpracována pouze pro částice PM10, ostatní znečišťující látky emitované tímto záměrem modelovány nebyly. Naskýtá se tedy otázka, zda u RS tvořící přílohu SEA byly u letišť uvažovány všechny relevantní znečišťující látky. Na str. 4 RS se dále zmiňují obecně použitá kritéria a předpoklady, které nejsou konkrétně uvedeny a kvantifikovány. Dále není uvedeno, jaká paliva byla uvažována pro zdroj lokálního vytápění obytné zástavby a jaké procento vytápění tvoří (viz nejasnosti v bodě 1.a, druhá odrážka, vs. str. 7 a 8 RS). V celé kapitole chybí popis zdrojů ve smyslu kap. 3.2 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).

- Důležitá kapitola 2.1.3 (Automobilová doprava) vykazuje řadu nejasností. Chybí konkrétní údaje o složení vozového parku dle kap. 3.2 MP RS, nejsou uvedeny konkrétní použité důležité údaje např. o plynulosti provozu a výhledových intenzitách dopravy (není jasné, zda údaje IPR Praha zohledňují i nárůst tranzitní nákladní dopravy po dobudování dálniční sítě v ČR v důsledku vlivu TEN). Pravděpodobně nebyly zahrnuty parkovací plochy u budoucích komerčních a administrativních objektů. Dále díky nekvalitnímu rozlišení obr. 3 na str. 9 RS není jasné, zda do výpočtu byly zahrnuté i emise z dopravy na nejmenších silnicích HMP

- V kapitole 2.3 (Referenční body) chybí uvedení výšky výpočtu, je nutné vědět, zda byl výpočet proveden pro respirační výšku člověka.

- V kapitole 2.4 RS (Klimatologické a rozptylové podmínky) chybí uvedení použitých větrných růžic v grafické a tabelární formě (viz kap. 3.3 MP RS), což je zcela zásadní podklad pro modelování.

- Str. 13 RS: „Příznivý vývoj emisní bilance pražských zdrojů u některých látek způsobil, že význam místních zdrojů postupně klesá a vliv dálkového přenosu je stále výraznější.“ Toto tvrzení je zavádějící, obměnu vozového parku a zlepšení vytápění lze očekávat i v oblastech okolo Prahy, a tedy i menší vliv dálkového přenosu.

- „Studie hodnotí souhrnný účinek všech zdrojů emisí na kvalitu ovzduší, výsledky modelových výpočtů tak poskytují informaci o kumulativním vlivu všech zdrojů znečištění ovzduší působících v řešeném území, včetně dálkového přenosu“ (str. 1 RS). Nelze tedy tvrdit, že očekávané významné snížení imisní zátěže v budoucnosti „je dáno zejména obměnou vozového



parku a topných systémů“ (str. 26 RS), protože nebyla provedena citlivostní analýza vlivu jednotlivých typů emisních zdrojů na imisní situaci, byl hodnocen pouze souhrnný účinek všech zdrojů. Ze stejného důvodu nelze ani porovnávat významnost vlivu nárůstu dopravy vs. rozdílné využití stávajících zemědělských ploch u nárůstu imisí PM10 a PM2,5 u MPP vs. nulový stav (tj. stávající ÚP) na str. 20-22 RS.

- Na str. 25 a 26 RS je jako opatření ke zlepšení imisní situace uvedena výsadba zeleně. Efektivita tohoto opatření není nikterak dokázána (viz bod 1e, první odrážka).

- Výčet nejistot a nedostatků modelování na str. 16/17 RS je velmi nedostatečný, chybí nejistoty uvedené v bodě 2b a další. Důležité je uvést také všechny nezahrnuté emisní zdroje. Takto není jasné, zda bylo zahrnuta např. resuspenze prachových částic z dopravy, spalování rostlinných zbytků a další podobné špatně podchytilitelné zdroje a zda nechybí také některé budoucí zdroje jako budoucí dálkový transport znečištění na území Prahy z jeho okolí a budoucí scénář průmyslové výroby. Není přesvědčivě doloženo, že byla zpracována „kompletní emisní bilance“ (str. 1 RS).

- Obecné nedostatky použitého rozptylového modelu ATEM (stejně má i druhý rozptylový model SYMOS'97 vedený MŽP také jako referenční metoda) jsou následující: „Metodika (...) není vhodná pro detailní stanovování hodnot koncentrací např. v uličních kaňonech nebo složité zástavbě“ (str. 3 Metodické příručky modelu ATEM, Ateliér ekologických modelů, listopad 2005). Imisní situaci lze v městské zástavbě modelovat jen na úrovni střech budov. V této výšce se však obyvatelstvo zpravidla nevyskytuje, proto výsledky rozptylových modelů, které vstupují do hodnocení zdravotních rizik, často neodpovídají dýchači zóně člověka.

„Metodiku nelze použít pro určování hodnot koncentrací za velmi nízkých rychlostí větru a za bezvětrí“ (str. 3 Metodické příručky modelu ATEM, Ateliér ekologických modelů, listopad 2005). Jedná se o nemožnost výpočtu imisní situace modelem ATEM za inverzních situací, tedy za nejhroších rozptylových podmínek.

- Výsledky výpočtů jsou zatíženy velkou nejistotou. Dle informací na str. 52 RS dokumentace EIA pro záměr „Hi tech zpracování plastů včetně povrchových úprav – Lokalita Lešná“ ([https://portal.cenia.cz/eiasa/detail/EIA\\_OV8224](https://portal.cenia.cz/eiasa/detail/EIA_OV8224)) „nejistota stanovení koncentrace matematickým modelem může dosáhnout až 50 %.“

- Modelování pro velmi vzdálené časové horizonty (zde rok 2050) je značně nejisté, odhad vývoje např. intenzity silniční dopravy, složení vozového parku a imisní situace v budoucnu je zatížené velkými nejistotami. Již „jen“ 10 let stará RS je významně zastaralá, a to i z hlediska vývoje nových a zpřesňování v současnosti používaných rozptylových a dopravních modelů.

g) Příloha 3 VVURÚ Akustické posouzení

Akustické posouzení je zejména z následujících důvodů neúplné a nesprávné:

- není uveden časový horizont, k jakému bylo provedeno stanovení a posouzení akustické situace, požadujeme doplnit
- vstupní data o předpokládaném provozu v případě posuzování leteckého hluku z Letiště Václava Havla Praha neodpovídají současnému stavu záměru, požadujeme aktualizovat (vzhledem k odkazu na dokumentaci EIA a příslušné stanovisko byl tedy nepřímý posuzován výhledový letecký provoz pouze k roku 2020 a navíc podle prognóz z roku 2006),
- požadujeme provést nové akustické posouzení leteckého hluku z LKPR na současnou podobu záměru připravenou LKPR včetně prodloužení stávající dráhy,
- neobsahuje opět doporučení na snížení a kompenzaci hlukové zátěže, pouze odkaz na neaktuální doporučení ze stanoviska EIA z roku 2011, nutno doplnit v závislosti na předchozím.

h) Příloha 4 VVURÚ Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

Požadujeme přepracovat vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví dle aktuálního stavu záměru s dvěma drahami, prodloužením původní dráhy, zkrácením nové dráhy, na základě nového akustického posouzení a se zohledněním nejistot výpočtu, nejistot měření hluku a polohy území mezi drahami a následně navrhnout příslušné limity provozu s přijatelnými dopady na obyvatele v okolí.

Příloha vychází z nesprávných podkladů a hodnocení je tedy ve vztahu k LKPR nesprávné a neúplné a dále:

- v hodnocení nejsou uvedeny ani zohledněny nejistoty výpočtu příslušných izofon v počtu dotčených osob a to ani při úvahách o vymezení hranice OHP,
- odkaz na hodnocení v rámci procesu EIA a příslušné OHP je s ohledem na změny záměru nesprávné
- způsob a rozsah vymezení OHP resp. území dotčeného nadlimitním leteckým hlukem nebyly v rámci studie hodnoceny,
- není zohledněn způsob kontroly limitních hodnot na hranicích OHP a nejistoty měření v měření hluku,
- ve vyhodnocení nejsou vůbec zohledněny hodnoty Lamax a další hodnoty ve vnitřním a vnějším prostředí, u kterých jsou dostatečně prokázány účinky vlivů na zdraví a to ani u parametrů pro noční hluk, nejsou vyvozeny závěry ohledně účinnosti protihlukových opatření, neřeší se přiměřený počet nočních hlukových událostí, nejsou doporučena či požadována žádná omezení,
- neobsahuje žádná doporučení pro ochranu zdraví v okolí letiště ani přijatelné limity denního nebo nočního provozu ani hodnocení navrženého rozložení provozu (dle dokumentace EIA 100% koncentrace nočního provozu), přestože i podle nesprávných podkladů je dle VVURÚ zjevné, že mají být překročeny mezní hodnoty WHO i hygienické limity,
- hodnocení vlivů imisního zatížení ovzduší na veřejné zdraví vychází z RS, a tudíž se nejistoty a nejasnosti RS promítají i do hodnocení vlivů na zdraví. Na str. 3 Autorizačního návodu AN 17/15 k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší (SZÚ, říjen 2015) se píše, že „při použití výstupů rozptylové studie je potřebné zkontrolovat, zda zpracovatel dodržel [MP RS].“ Tento metodický pokyn v řadě ohledů dodržen nebyl což v hodnocení vlivů na veřejné zdraví není reflektováno.

i) Další nedostatky VVURÚ

Kapitola 3.1.1 (Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyl uplatněn MPP – Ovzduší):

Tabulka 12 na str. 57 je neúplná, je třeba doplnit plnění imisních limitů pro PM2,5, SO2, kadmium a olovo, pro které ČHMÚ uvádí také pětilété průměrné koncentrace. Zároveň pro ozon není pro území Prahy tato informace na webu ČHMÚ ([http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/16petileti/ png/praha\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/16petileti/png/praha_CZ.html)) k dispozici, proto nelze konstatovat nepřekračování imisního limitu O3.

Vliv jednotlivých typů zdrojů na imisní situaci je popsán v této kapitole a rozptylové studii (dále RS, příloha č. 2 SEA, viz bod 2a, první dvě odrážky) nedostatečně, nepřesvědčivě a místy rozporuplně. Na str. 56 se uvádí, že podíl bytů používajících jako zdroj vytápění dřevo a uhlí je 1 %. Toto je buď podhodnocené, nebo byl některý typ paliva v bilanci zdrojů energie pro vytápění domácností vynechán, jelikož součet zastoupení dálkového vytápění, plynu, elektřiny, dřeva a uhlí tvoří 86 %. Asi nelze předpokládat zastoupení nových bezemisních technologií (tepelná čerpadla) ve výši 14 % (dopočet do 100 %). Na str. 57 je dále v tabulce 11 uveden podíl nevymenovaných stacionárních zdrojů na produkci emisí tuhých znečišťujících látek (TZL) ve výši 33 %. Do této kategorie zdrojů patří dle informací na str. 56 právě „zejména lokální vytápění, dále emise ze stavebních činností, chovů hospodářských zvířat, aplikace minerálních hnojiv.“ Pro emise TZL je relevantními zdroji lokální vytápění a stavební činnost a je tedy třeba dovysvětlit, zda jednoprocenní podíl domácností vytápěných tuhými palivy (dřevo, uhlí) společně se stavební činností může opravdu být zodpovědný za třetinu celkových emisí TZL na území Prahy. V tabulce 11 je dále podíl vymenovaných stacionárních zdrojů (sem patří i velké průmyslové a energetické zdroje) na emisích TZL uveden ve výši pouze 7,8 %. V rozporu s tímto (TZL totiž zhruba odpovídá PM10) se na str. 57 dole konstatuje, že nejvýznamnější individuálně sledované stacionární zdroje emisí (tj. průmyslové podniky uvedené v tabulce 13 na str. 58) tvoří „78 % celkových emisí PM10 z vymenovaných zdrojů na území Prahy.“ Realitě odpovídající popis vlivu jednotlivých typů (kategorií) zdrojů emisí na imisní situaci je velmi důležitý mj. vzhledem k překročení imisního limitu pro rakovinotvornou látku benzo(a)pyren na téměř 70 % území Prahy (tabulka 12 na str. 57) a prakticky celém území Suchdola (obr. 3.13 na str. 67). Tato látka je vázána na tuhé částice a je emitována všemi kategoriemi zdrojů, avšak zásadní vliv je v současnosti přisouzen lokálnímu vytápění (str. 66): „Prostorové rozložení imisních hodnot benzo[a]pyrenu v Praze je nejvíce ovlivněno spalováním tuhých paliv v domácnostech a automobilovou dopravou.“ V budoucnu očekávanému „poklesu emisí ze spalování tuhých paliv“ (str. 188) je přisuzována zásadní role (str. 172): „Hlavním důvodem významného snížení zátěže území nadlimitními koncentracemi oproti stávajícímu stavu je očekávaná obměna vozového parku a topných systémů a s tím související pokles produkce emisí znečišťujících látek.“ SEA ani RS přesvědčivě tento očekávaný pokles nikde nedokládají (viz také bod 2a, sedmá odrážka) a nabízí se otázka, zda obměna topných systémů u 1 % domácností v současnosti vytápěných uhlím a dřevem může významně přispět ke snížení imisní zátěže benzo(a)pyrenem. Nejasnosti jsou také u tvrzení na str. 57: „u *oxidu siřičitého má nejvyšší podíl skupina nevymenovaných zdrojů, tzn. lokální vytápění (70 %).*“ Opět není jasné, zda jednoprocenní podíl bytů vytápěných tuhými palivy může být zodpovědný za 70 % emisí SO2 na území Prahy.

Kapitola 5.1 (Současné problémy životního prostředí dle ÚAP HMP):

Na str. 155 se píše, že „MPP vytváří podmínky pro vyvedení částí automobilové dopravy z centra (dokončení městského okruhu a dalších prvků nadřazené silniční infrastruktury).“ Neuvádí se však již, že do dalších (okrajových) částí Prahy včetně bezprostřední blízkosti rezidenčních zón bude dokončením těchto prvků silniční infrastruktury nová doprava přivedena.

Na str. 157 se definuje problém „Neexistence značné části Pražského okruhu způsobuje přetrvávající zatížení území města tranzitní automobilovou dopravou“ a formuluje komentář „MPP vymezuje koridor Pražského okruhu.“ Komentář nezohledňuje fakt, že koridor SOKP sice omezí nežádoucí průjezdy centrem města, ale povede k zatížení okrajových částí Prahy tranzitní automobilovou dopravou, protože „pražský okruh je pozemní komunikace dálničního typu (...) jeho trasa (...) převádí tranzitní dálkovou dopravu“ (str. 60 textové části MPP). Okrajové části města jsou také „území města“, které tedy bude zatěžováno tranzitní dopravou. Vyhodnocení předpokládaného charakteru vlivu na celkové území města jako kladného je tedy nesprávné, měl by být neutrální.

Kapitola 6.1.1 (Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů MPP– Vlivy na ovzduší) vychází ze zjištění RS, která není transparentní a je zatížena nejasnostmi a nejistotami (viz bod 2). Nedůvěryhodné a nedostatečně podložené (nebyla provedena citlivostní analýza) je zejména tvrzení, že „hlavním důvodem významného snížení zátěže území nadlimitními koncentracemi oproti stávajícímu stavu je očekávaná obměna vozového parku a topných systémů a s tím související pokles produkce emisí znečišťujících látek. Automobilová doprava a lokální vytápění jsou v současné době hlavními zdroji emisí těchto látek, jejichž limity jsou překračovány“ (str. 172, viz také bod 1a, druhá odrážka). Podobně nelze ani porovnávat významnost vlivu nárůstu dopravy a rozdílného využití stávajících zemědělských ploch u nárůstu imisí PM10 a PM2,5 v porovnání MPP a nulového stavu (str. 174, viz také bod 2a, sedmá odrážka).

Kapitola 7 má obsahovat popis použitých metod vyhodnocení vč. omezení, které však neobsahuje a je tedy neúplná. V bodě 2 níže je popsána řada nejistot a limitů RS, které kapitola 7 SEA



					vůbec nezmiňuje.
					Kapitola 8 (Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí) na str. 262 se u prostorových a funkčních opatření ke zlepšení kvality ovzduší u přípravy významných silničních staveb píše, že je třeba „v úsecích s prokázanými vlivy zajistit prostorovou rezervu pro realizaci nezbytných ochranných opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (vegetační bariéry apod.).“ Jelikož efektivita výsadby vegetačních bariér je sporná (viz dále), je třeba rozvést slovo „apod.“ a jmenovat další opatření, které v případě nevhodnosti vegetačních bariér budou realizována. Dalším problémem tohoto konstatování jsou nedostatky rozptylových studií, kterými se „prokázané vlivy“ zjišťují (viz bod 2). Na spornost efektivitu výsadby stromů, zejména listnatých, na snížení koncentrace prachových částic v ovzduší, poukazují aktuální vědecké publikace, např.: (i) Ghasemian M. et al., 2017. The influence of roadside solid and vegetation barriers on near-road air quality. Atmospheric Environment 170, 108-117 a (ii) Nowak D.J. et al., 2013. Modeled PM2.5 removal by trees in ten U.S. cities and associated health effects. Environmental Pollution 178, 395-402. Podobně jako tyto články hovoří na str. 4 i aktuální metodika k výpočtu efektivitu izolační zeleně: „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 dostat opačný efekt, kdy dojde ke kumulaci znečištění a nárůstu koncentrací“ (Metodika pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic, ATEM/MŽP, červen 2016, <a href="https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/vysadba_izolacni_zelene/\$FILE/000-metodika_vypocty-20171011.pdf">https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/vysadba_izolacni_zelene/\$FILE/000-metodika_vypocty-20171011.pdf</a> ). Faktory ovlivňující efektivitu zachytu prachových částic vegetací jsou umístění vegetační bariéry vůči zdroji emisí, výška a šířka vegetačního pásu, jeho hustota, struktura a druhová skladba. Je tedy nutné nejprve provést výpočet vhodné podoby vegetačního pásu podle zmiňované aktuální metodiky a jeho zjištěnou šířku a vhodně umístění zahrnout do územního plánování. Podmínka doložení efektivitu vegetačních bariér výpočtem by měla být zahrnuta do MPP.
					Tato podmínka je velmi důležitá mj. z důvodu častého zmiňování vegetačních bariér nejen ve vlastním dokumentu SEA (str. 262, 280 a 282), ale i v jeho přílohách, např. na str. 28 a 29 RS. Dále v příloze č. 7, konkrétně hodnotících tabulkách záměrů dopravní infrastruktury se u SOKP 511 na str. 2 píše, že „přínosy záměru (...) výrazně převažují nad negativními dopady v blízkém okolí, při dodržení navržených opatření se však nepředpokládá překročení imisních limitů v důsledku provozu komunikace.“ Toto tvrzení je nepodložené, je třeba jej doložit výpočtem efektivitu vegetačních bariér zmiňovaných na str. 4 jako opatření v těchto tabulkách. U SOKP 518 se ve stejné příloze na str. 7 opět píše, že „přínosy záměru (...) výrazně převažují nad negativními dopady v blízkém okolí, při dodržení navržených opatření se však nepředpokládá překročení imisních limitů v důsledku provozu komunikace.“ Na str. 9 se u návrhu opatření pro předcházení, vyloučení, snížení nebo kompenzaci vlivů SOKP 518 na ovzduší zmiňují pouze opatření během výstavby, pro něž opět není požadováno doložení jejich efektivitu výpočtem. U SOKP 519 a 520 jsou konstatovány na str. 11, 13, 16 a 18 stejně jako u SOKP 511, efektivita vegetačních bariér opět není doložená.
					- u společných prostorových a funkčních opatření ke zlepšení kvality ovzduší na str. 262 chybí u staveb silniční infrastruktury zajištění plynlosti dopravního proudu a snižování emisí např. u vozidel zásobování, MHD apod.
					- u společných projektových opatření ke zlepšení kvality ovzduší na str. 262 u výstavby významných silničních infrastruktur je třeba doplnit další opatření k minimalizaci vlivu jejich výstavby na obytnou zástavbu: požadavek na použití nákladních automobilů a stavební techniky pouze nových emisních tříd EURO, zaplachtování korb nákladních automobilů, jejich očištění před výjezdem z prostoru staveniště apod.
					- protihluková opatření 4 a 5 na str. 265 je třeba aplikovat (přeformulovat) i jako opatření pro snižování emisí znečišťujících látek
					Kapitola 9 (Zhodnocení způsobu zapracování vnitrostátních cílů ochrany živ. prostředí návrhu MPP)
					Na str. 271-272 SEA je komentováno plnění referenčních cílů ochrany ovzduší, kterými je redukce znečištění ovzduší podle platných limitů na ochranu zdraví a udržení a zlepšování kvality ovzduší také tam, kde jsou současné koncentrace znečišťujících látek pod hodnotami imisních limitů. Konstatuje se, „že na naprosté většině území Prahy budou v případě realizace MPP imisní limity sledovaných znečišťujících látek splněny, což je však dáno předpokládanou obměnou vozového parku a topných systémů.“ Toto tvrzení je zavádějící, jelikož na obměnu vozového parku a topných systémů nemá MPP vliv. Navíc míra vlivu jejich obměny nebyla v RS nijak kvantifikována (viz bod 2a, sedmá odrážka). Naopak je třeba upozornit na tyto závěry RS: (i) „Oproti platnému územnímu plánu byly vypočteny mírně vyšší koncentrace oxidu dusičitého v oblastech, kde je v MPP předpokládáno větší zastoupení rozvojových ploch a podél komunikací na ně navazujících“ (str. 19 RS), (ii) u částic PM10 je celkově patrné „mírné rozšíření pásem imisní zátěže v případě Metropolitního plánu“, konkrétně „zvýšené hodnoty oproti územnímu plánu ukazuje MPP v téměř celé východní části města a jihozápadní části města“, které jsou údajně „v rozhodující míře (...) způsobeny rozdílným využitím stávajících zemědělských ploch“ (str. 20 a 21 RS), to stejné je na str. 22 RS konstatováno pro částice PM2,5 a (iv) u benzopyrenu jsou „mírně zvýšené hodnoty imisní zátěže Metropolitního plánu (...) patrné v centru města a jeho širším okolí.“ Na všech výkresech RS ukazujících rozdíl imisní situace mezi nulovým stavem a MPP převažují plochy s nárůstem imisní zátěže nad plochami s poklesem zátěže. Na str. 68 dokumentu SEA se dále píše, že „modelová rozptylová studie (...) ukazuje, že celkový vývoj kvality ovzduší bude obdobný jak v případě realizace MPP, tak i v případě jeho nerealizace a tedy zachování řešení území podle aktuálně platného územního plánu.“ Je tedy namístě důrazně se ptát, co MPP vlastně činí pro plnění referenčních cílů ochrany ovzduší? Je třeba se vyvarovat přiřazování pozitivního vlivu MPP u faktorů, které nejsou v jeho rámci relevantní (obměna vozového parku a vytápění) a kvantitativně vyhodnotit vliv změn u MPP relevantních (tj. využití zemědělských ploch a SOKP).
					Na str. 274 je zmíněn referenční cíl „maximální využívání odpadů (...) a minimalizace nepříznivých účinků vzniku odpadů a nakládání s nimi na lidské zdraví a životní prostředí.“ Jako způsob zapracování tohoto cíle do MPP je mj. zmíněno, že „MPP vymezuje plochu územní rezervy pro rozšíření skládky SOO Ďáblice.“ Rozšíření skládky je nejen irelevantním argumentem, nýbrž naopak i popřením referenčního cíle (skládkování není využíváním odpadů a neminimalizuje nepříznivé účinky jejich vzniku), viz také bod 1b, třetí odrážka.
					Kapitola 11 (Návrh požadavků na rozhodování)
					Na str. 283 SEA se požadavek na vytvoření územních podmínek pro oddělení obytné zástavby vegetační bariérou od navrhovaných dopravních staveb odůvodňuje takto: „Zahrnutím tohoto požadavku do MPP bude naplněn čl. (24a) republikových priorit územního plánování dle platné PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1. Podle tohoto článku je nutné v územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významného zhoršování stavu.“ Kromě nedoložené efektivitu vegetačních bariér (viz bod 1e, první odrážka) je třeba konstatovat, že se nejedná o předcházení zhoršování imisního stavu, nýbrž o odstraňování již emitovaných prachových částic z ovzduší. Tyto částice z prostředí nezmizí, budou pouze deponovány na povrch vegetace a do půdy. „Předcházením“ zhoršování imisní situace by bylo nejen nezavádění nových zdrojů, nýbrž i eliminace stávajících. Odůvodnění je tedy třeba přeformulovat tak, aby odpovídalo realitě.

69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998331	Nesouhlas
----	----------------------------	--------------------	--------------	---------	-----------

**Připomínka č. 5 k VVURÚ** *(viz ID=2998329 – pozn. pořiz.).*

**Připomínku a odůvodnění dále doplňují přílohy:**

**III. - připomínky k VVURÚ návrhu MPP - ovzduší - SEA**

V červenci 2018 byly vypracovány připomínky k tehdejšímu návrhu Územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitnímu plánu, dále jen MPP) a k vyhodnocení vlivů návrhu MPP na životní prostředí z hlediska vlivů na ovzduší. Tyto připomínky pak dne 26. července 2018 pod značkou UMC P\_SUCH 01984/2018 podala MČ Praha – Suchdol (dále jen Připomínky). Niže je provedeno kritické posouzení aktuálního vyhodnocení vlivů MPP na ovzduší. V tomto smyslu jsou zpracovány obecné technické, faktické, koncepční a metodické připomínky k textu Vyhodnocení vlivů Územního plánu hl. města Prahy na životní prostředí (dále jen Dokument SEA), a to i s ohledem na připomínky vznesené k rozptylové studii (dále RS).

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, záchytná 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 PM10 u 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 spojený 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. Nejzásadnější 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.1 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.2 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.3 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 nejistoty4 (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.5 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 současné 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.

Neméně problematické je výše uvedené opatření v podobně výsadeb izolační zeleně, tj. vegetačních pásů. Na str. 4 aktuální metodiky pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér7 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 implementace8, je v rámci procesu posuzování vlivů staveb na životní prostředí (EIA) aplikována velmi zřídka. Např. v oznámení záměru „SOKP 519 Suchdol-Březiněves“9 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.10

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 Odpověď ČHMÚ ze dne 19.8.2021 na dopis MěÚ Jesenice, č. j. CHMI/411/61/2021

2 Odpověď ČHMÚ ze dne 9.3.2021, č. j. CHMI/411/6/2021, na dopis Karly Polydorové

3 V letech 2007-2011 zde dálnice D0 po většinu času nebyla v provozu, naopak v letech 2014-2018 v provozu již byla. V imisních čtvercích 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 požadových 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 požadová stanice je v Praze-Libuši.

4 Odpověď ČHMÚ ze dne 6.11.2020 na dopis MěÚ Jesenice, č. j. CHMI/411//153/2020

5 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 čtverci 1 x 1 km projeví jen omezeně.“

6 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.

7 Metodika pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic, ATEM/MŽP, červen 2016

(https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/doprava/\$FILE/OOmetodika\_vypocty-20190708.pdf)

8 https://atem.cz/soubory/ke\_stazeni/manual-zelena\_bariera.pdf

9 https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\_MZP488?lang=cs

10 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.

**Připomínka č. 5 k VVURÚ** (viz ID=**2998329** – pozn. pořiz.).

**Připomínku a odůvodnění dále doplňují přílohy:**

**IV. připomínky k VVURÚ návrhu MPP - ovzduší – připomínky rozptylová studie**

V červenci 2018 byly vypracovány připomínky k tehdejšímu návrhu Územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitnímu plánu, dále jen MPP) a k vyhodnocení vlivů návrhu MPP na životní prostředí z hlediska vlivů na ovzduší. Tyto připomínky pak dne 26. července 2018 pod značkou UMC P\_SUCH 01984/2018 podala MČ Praha-Suchdol. Níže je provedeno kritické posouzení aktuálního vyhodnocení vlivů MPP na ovzduší, konkrétně je v tomto textu připomínkována rozptylová studie.

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.

RS byla od roku 2018 přepracována, výpočetní postup je popsán detailněji a byly doplněné nebo dále rozvedené některé kapitoly, nicméně stále není možné relativně rychlou, jednoduchou a

69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998332	Nesouhlas
----	----------------------------	--------------------	--------------	---------	-----------

přehlednou cestou nalézt informace ke konkrétní výši emisní bilance u konkrétních zdrojů. Navíc zde diskutovaná RS řadu požadavků MP RS nereflekтуje. Lze tedy konstatovat, že nyní předložená RS stále není dostatečně transparentní. Konkrétní připomínky k RS jsou následující:

- 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.
- 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.<sup>1</sup> 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 rychlou 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 mělo být možné rychlou 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.
- Analogicky k předchozímu bodu by měl být poskytnutý konkrétní návod, kde a jak rychlou 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.
- 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 použití 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.
- 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.
- 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 může značně kolísat, což má významný vliv na výsledek výpočtu.
- 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 vytíženosti nákladních vozidel.
- 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.<sup>3</sup> 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.
- 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.
- 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 tabelárních 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.
- 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.<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup>
- 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 hl. m. Prahy výskyt koncentrací nad hranicí 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 jednorázové 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 přispěvků 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 laboratoři, 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.“<sup>6</sup>

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

<sup>1</sup> 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.  
<sup>2</sup> 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>  
<sup>3</sup> Evropská komise, dopis Karle Polydorové, Brusel, 15. března 2022, ref. č. ENV.E.3/OC/ib ARES(2022)  
<sup>4</sup> [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/koronavirus-v-cesku-praha-auta-cykliste\\_2011201509\\_pj](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/koronavirus-v-cesku-praha-auta-cykliste_2011201509_pj)  
<sup>5</sup> Evropská komise, dopis Karle Polydorové, Brusel, 15. března 2022, ref. č. ENV.E.3/OC/ib ARES(2022)  
<sup>6</sup> 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

69	Městská část Praha-Suchbát	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998333	Nesouhlas
----	----------------------------	--------------------	--------------	---------	-----------

**Připomínka č. 6 k VVURÚ. část B - vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptací oblasti. část EVL Kaňon Vltavy u Sedlce**  
 S ohledem na zcela nedostatečné posouzení vlivu SOKP na EVL Kaňov Vltavy u Sedlce požadujeme provést nové posouzení vlivu na tuto Evropsky významnou lokalitu Natura 2000. **Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

					<p><b>Další připomínky MČ jsou uvedené v samostatných přílohách:</b>  V. Připomínky k návrhu MPP - metropolitní oblast  VI. Obecné připomínky k návrhu MPP  VII. Obecné připomínky k návrhu MPP - rozvoj území  VIII. Připomínka k návrhu MPP – lokalita Na Rybářce  IX. Připomínka k návrhu MPP – lokalita Suchdolské náměstí  <i>(viz následující odstavce - pozn. pořiz.)</i>  Odůvodnění:  Koridor SOKP se v rámci lokality 961/Vltava sever dotýká také území NATURA 2000, konkrétně evropsky významné lokality Kaňon Vltavy u Sedlce. Tato lokalita byla zařazena na seznam evropsky významných lokalit v rámci Přílohy č. 4 k nařízení vlády č. 318/2013 Sb. a obsahuje také prioritní stanoviště 40A0* - Kontinentální opadavé křoviny. ZÚR HMP umožnily vymezení SOKP do těsné blízkosti této evropsky významné lokality, současně však stanovily jako úkol <b>pro podrobnější územně plánovací dokumentaci</b>, že bude <b>zajištěno vyloučení významného negativního vlivu</b> SOKP na lokalitu Kaňon Vltavy u Sedlce. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, které bylo zpracováno jako podklad pro Aktualizaci č. 1 (Příloha č. 6), přitom jako opatření pro podrobnější územně plánovací dokumentaci uvádí, že je nutné v případě staveb SOKP č. 518 a 519 vyloučit zásah do evropsky významné lokality Kaňon Vltavy u Sedlce, a dále zachovat odstup od této lokality.  Ve vyhodnocení se uvádí také možné ovlivnění EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, potenciální vlivy jsou však hodnoceny pouze jako <b>mírně negativní</b>: „<i>Koridor pražského okruhu (SOKP, 610/-/3) prochází skrze EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. V místě střetu byl zúžen koridor tak, aby nedocházelo ke střetu s EVL. Možné jsou mírně negativní vlivy (nepřímé vlivy – zástín, vlivy stavby).</i>“  Z provedeného posouzení dále vyplývá, jakým způsobem dospěl jeho zpracovatel k závěru, že je významný negativní vliv MPP na jednotlivé EVL vyloučen: „<i>V první fázi hodnocení byly u některých lokalit zjištěny významné negativní vlivy – dle principu předběžné opatrnosti byly vytipovány lokality, které zasahují do území EVL a na základě uvedeného přípustného využití nebylo možné vyloučit významné negativní vlivy. Tyto vlivy byly eliminovány omezením přípustného využití. „Nepřípustné je umísťovat jakékoliv stavby, zařízení a jiná opatření, pokud toto případné umístění bude mít významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality (EVL) soustavy Natura 2000. Toto omezení platí za podmínek posouzení podle odst. (2) § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, prokáže negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL soustavy Natura 2000 a případné využití postupu dle §§ 45i, odst. (9) a (10) neskončí schválením umístění stavby, zařízení či jiného opatření.“ Předpokládáme, že tato podmínka pomůže zajistit ochranu EVL a vlivy byly reklasifikovány na mírně negativní.</i>“  Z uvedeného je zřejmé, že zpracovatel fakticky odsunul posouzení vyloučení významného negativního vlivu do fáze územního řízení, ačkoli mělo být splnění této podmínky, vyplývající ze ZÚR HMP, zabezpečeno již na úrovni MPP. Provedené posouzení vlivů v rozsahu 2,5 řádku textu neodpovídá úkolům a požadavkům ZÚR.  Z grafické části návrhu, jakož i ze skutečnosti, že koridor SOKP prochází „<i>skrze EVL Kaňon Vltavy u Sedlce</i>“ je dále zřejmé, že pořizovatel ani nezabezpečil dostatečný odstup od této EVL a odstupy řádně neposoudil, jak bylo požadováno v rámci Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, které bylo zpracováno jako podklad pro Aktualizaci č. 1. Koridor SOKP byl v oblasti EVL pouze účelově zúžen, což bylo konstatováno, ale nejsou uvedeny žádné informace o posouzení rozsahu a naplnění účelu zúžení, realnosti výstavby v takto zúženém koridoru, rozsahu a vlivu zastínění okolních ploch, vlivu výstavby, ...  Dále nebyl posouzen vliv zastínění a imisí na jednotlivé chráněné druhy a s ohledem na jiné existující varianty řešení dopravy, které mají dokonce menší vlivy na EVL v dané oblasti, nebyla dosud řádně odůvodněna nutnost komplikovaného zásahu do uvedené EV. Přístup zpracovatele je převážně povrchní a jeho závěry ohledně významnosti vlivu jsou nepodložené a neodůvodněné.</p>
69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998334	Nesouhlas
					<p><b><u>V. Připomínky k návrhu MPP - metropolitní oblast</u></b>  <b>Připomínka č. 1 - MČ žádá, aby metropolitní plán do výkresu širších vztahů doplnil reálně plánovaný rozvoj vymezený platnými územními plány obcí Středočeského kraje po obvodě Prahy.</b>  <b>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.</b></p>
					<p>Žádáme, aby metropolitní plán obsahoval strukturální koordinaci rozvoje obcí a měst Středočeského kraje a hl. m. Prahy. Požadujeme, aby výkres širších vztahů převzal uspořádání území Středočeského kraje a vyznačil místní a regionální centra rozvoje dle platných ZÚR SK. MČ žádá, <b>aby v souladu s koncepcí metropolitního plánu došlo i na území hl. m. Prahy k vyznačení center a subcenter a bylo vyznačeno jejich provázání zejména městskou dopravou</b>. V oblasti hl. m. Prahy, které je označeno jako Přípraží pak logicky provázat území hl. m. Prahy s obcemi Středočeského kraje do společných rozvojových celků, které dokáží vytvořit společně spádové území s plnohodnotnou vybaveností a službami. Ve vazbě na toto uspořádání pak <b>navrhnout a koordinovat jednotnou a provázanou síť kolejové městské a příměstské dopravy</b>, která umožní konkurenceschopné provázání spádových území mezi sebou a to bez ohledu na to, zda se jedná o území hl. m. Prahy, nebo Středočeského kraje. <b>Pro naplnění vize udržitelného rozvoje požadujeme umožnit doplnění spádových území o plnohodnotnou městskou vybavenost</b>, a to vždy s ohledem na vlastní jedinečnost. Pro formálně vyznačená spádová území pak <b>podmínit další změny územních plánů pořízením územní studie, která naplní standardy městské infrastruktury a upřesní polohy všech prvků infrastruktury</b>. Na základě tohoto podkladu pak koordinovat úpravy územních plánů hl. m. Prahy a obcí Středočeského kraje včetně odpovídajícího vymezení vybavenosti jako veřejné prospěšné stavby a opatření.  <b>Odůvodnění:</b>  Navržený soubor opatření představuje kroky k naplňování usnesení vlády ČR č. 292, kterým byl schválen Strategický rámec Česká republika 2030. Implementační opatření úkoluje municipality v celé ČR ke koordinovanému rozvoji. Strategický rámec shrnuje 30 let svobodného vývoje, reflektuje problémy, pojmenovává potenciály a navrhuje řešení. Plán se opírá o vyhodnocení indikátorů kvality života. Je směrný pro závazné dokumenty ať už legislativního, nebo strategického rázu. Je nadřazen politice územního rozvoje. Reprezentuje nás na půdě Evropské unie. Všechny státy EU tyto své strategické dokumenty využívají ke společné koordinaci svých politik směřujících k udržitelnému rozvoji. Jsou podkladem pro vyjednávání směrných dokumentů EU a následných závazných opatření, které ČR již postupně zapracovává do našeho právního řádu.  Spádová území reagují na poznatky a doporučení karet specifických cílů klíčových oblastí. „Lidé a společnost“, „Hospodářský model“, „Odolné ekosystémy“, „Dobré vládnutí“, „Globální rozvoj“ a zejména „Obce a regiony“.  Průběžně reformovat správu tak, aby mohla utvářet a rozvíjet zemi polyfunkčně a polycentricky. Vytvořit tak předpoklady, aby s využitím specifických kvalit místa nabízelo celé území ČR plnohodnotný, kvalitní život. Znamená to vytvářet podmínky pro odpovědnou správu, která zohlední demografický vývoj, změnu struktury a způsobu života, globalizaci, digitalizaci i změny klimatu. Vytvářet odolné struktury, schopné rychle se přizpůsobovat měnícím se podmínkám, které zároveň budou vysoce efektivní a konkurenceschopné. Vytvářet přátelské a kooperující prostředí, které nikoho nebude vylučovat. Prostředí vysoce efektivní, a přitom provozně úsporné. Tedy vytvářet místa krátkých vzdáleností a dobrá místa pro život.  Naplnění představuje jednotně spravovat přiměřeně velké území, které je dostatečně velké a intenzivní, aby dokázalo vytvořit vlastní energii a potenciál pro udržitelný rozvoj, ale zároveň stále tak malé, aby bylo možné v rámci něj hledat společnou shodu, definovat si konkrétní společné zájmy a ty pak prostřednictvím akčních plánů i jednotlivými konkrétními rozhodnutími naplňovat. (ideálně formovat území v rozmezí cca 10-35 tis. obyvatel a s nimi vyjednávat společnou shodu na jedinečné podobě spádového území a podobě potřebné infrastruktury.).  Požadovaný postup naplňuje úkoly, které pro hl. m. Prahu zadává politika územního rozvoje:</p>
					<p><b>OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha</b>  Úkoly pro územní plánování:  a) Pořídít územní studie řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury.  b) Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje.  c) Pořídít územní studie řešící problémy suburbanizace, zejména nekoncepční rozvoj.  Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, Hlavní město Praha, Středočeský kraj “  <b>Politika územního rozvoje 2.2 Republikové priority</b>  16. Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.  18. Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.  29. Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.  Úkoly pro územní plánování:  b) Úkoly, stanovené pro jednotlivé rozvojové oblasti a rozvojové osy, musí být převzaty do územně plánovací dokumentace krajů a obcí.  Připomínka je plně v souladu s územně analytickými podklady hl. m. Prahy. Z hodnocení krajinného rázu vyplývá požadavek na dotváření regulačními plány založené „Velké Prahy“ do</p>

podoby srozumitelného pestrého kompaktního přiměřeně intenzivního městského prostředí, ve kterém dojde k odstranění bariér v území a kultivaci a dotvoření vnitřních periférií. Toto „krásné město“ oddělí od urbánního chaosu, který nastal zejména po roce 1974. Do konce 60 let po obvodě hl. m. Prahy vznikala nová socialistická sídliště s koncepcí a strukturou, která zahrnovala aktuální představy o plánování a urbanismu města. Po roce 1974 byla hl. m. Praha rozšířena o obce i malé vesnice bez navazujících směrných regulačních plánů, které by přiřčené území začalo koordinovaně rozvíjet. Návrh územního plánu toto implementoval do své koncepce. Přes zavádějící termín „krajinné rozhraní“ usiluje o vymezení kompaktního města a vytvoření Přípraží, které se má formovat do jednotlivých urbánních celků, které se budou místo rozrůstání zcelovat do územních celků ve volné krajině města. Připomínka tak rozvíjí i základní koncepci metropolitního plánu. Ten ji sice formuluje, ale žádným srozumitelným způsobem nevytváří předpoklady k jejímu naplňování. Zcela elementárním problémem je zejména potřeba naplnění požadavků PÚR, která přímo úkoluje ke vzniku územních studií a koordinaci územních plánů. Tento úkol nebyl naplněn a metropolitní plán proto ani na akutní problémy Přípraží a rozvoje obcí za hranicemi hl. m. Prahy nereaguje. Přitom právě Přípraží je dnes zatíženo největšími dopravními a urbánními problémy, které nezávisí tolik na dobudovávání komunikací pro individuální dopravu, ale zejména na utváření udržitelných městských celků s plnou vybaveností a kvalitním provázáním konkurenceschopnou městskou a příměstskou dopravou. Požadovaný postup vidíme jako rozumnou a dosažitelnou cestu, která nám dává možnost řešit letité deficity nekoordinované se rozvíjejících obcí a MČ.

69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998335	Nesouhlas
----	----------------------------	--------------------	--------------	---------	-----------

**V. Připomínky k návrhu MPP - metropolitní oblast**  
**Připomínka č. 2 - MČ žádá vymezení územní rezervy pro společné vedení tramvajové trati a obslužné ulice čtvrtové úrovně od plánovaného terminálu Výhledy na Suchdole k napojení na ukončení plánované trati na Dlouhou milí a předepsání vyhledání řešení koordinovanou územní studií zakončenou směrným regulačním plánem.**  
**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

Kolem tohoto nového městského bulváru zejména v katastrálním území Horoměřic bude vymezena novým územním plánem Horoměřic občanská i komerční vybavenost k obsluze obyvatel celého spádového území. Přesné vymezení polohy bulváru s tramvajovou tratí a vybaveností by určila až územní studie spádového území, která bude zahrnovat jak pražské městské části, tak obce Středočeského kraje. Rozvoj se pak dále týká zejména katastrálního území MČ Suchdola, Lysolají a Nebušic.

**Odůvodnění:**  
19. 4. 2017 byl usnesením vlády ČR č. 292 schválen Strategický rámeček Česká republika 2030. Tento dokument je platný včetně implementačních dokumentů a směrný pro všechny navazující regionální strategie i závazné dokumentace jako je Politika územního rozvoje, Zásady územního rozvoje i pro tvorbu územních plánů. Cílem je usilovat o sociálně soudržnou, environmentálně odpovědnou a ekonomicky prosperující společnost, která bude schopna do roku 2050 dosáhnout uhlíkové neutrality. K naplnění společenských cílů je vyžadováno zavedení strategického řízení a koordinace rozvoje pro území větší než obec, ale menší než kraj, a to tak aby vznikl přiměřeně velký funkční region – spádové území, v rámci kterého budou moci jeho obyvatelé zajistit většinu svých životních potřeb. V rámci projektu SMACKER (Local Mobility Forum) se pravidelně setkávali představitelé obcí a městských částí severozápadního segmentu pražské aglomerace a diskutovali společné problémy a možnosti řešení. Všechny zapojené obce jsou pod silným vlivem hl. m. Prahy. V průběhu 30 let se malé vesnice přeměňují na sídelní satelity, ve kterých už nyní je zafixován další mnohatisícový rozvoj osídlení, aniž by obce měly na svém přilehlém území naplánován rozvoj odpovídající městské, komerční, ale i technické vybavenosti. Většina obyvatel obcí jsou Pražáci, kteří žijí za Prahou. Protože nemají jinou alternativu, dojíždí denně za prací, školou a službami do hl. m. Prahy. Tento způsob života způsobuje neúměrnou denní migraci a zátěž okrajových městských částí. Jen samotné spádové území představuje potenciál více jak 30 tisíc obyvatel, tedy okresní město, které ale nedisponuje potřebnou infrastrukturou ani městskými vazbami na své okolí. Představitelé samospráv spolu s odborníky vyhodnotili možnosti řešení a konstatovali potřebu pořízení společné územní studie spádového území, jejímž výsledkem by byly nároky na společnou koordinaci územních plánů pro rozdělení vybavenosti a návaznost infrastruktur. Propojení města tramvajovou tratí reálnou severní tangentou integruje území do metropole a vytváří ideální podmínky pro snížení dostředného zatížení města. Vytvořením přestupních vazeb na konkurenceschopnou (kolejovou) dopravu, která je obousměrně provázána do hl. m. Prahy vnímají všichni zúčastnění jako velice atraktivní.

**V. Připomínky k návrhu MPP - metropolitní oblast**  
**Připomínka č. 3 - MČ žádá dotvářet městskou krajinu v lidském měřítku.**  
**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

Žádáme konečnou **stabilizaci tramvajové trati** v úseku vedení Podbabskou ulicí od viaduktu podél Vltavy ke Kamýcké **v úrovni vozovky** do odděleného pruhu s možností jej sdílet s autobusy a IZS. Požadujeme tuto **kommunikaci vyznačit jako městskou komunikaci čtvrtové úrovně**, která propojí území Dejvic a Sedlce a vytvoří potenciál k rozvoji oddechových a rekreačních aktivit při Vltavském břehu. Za tímto účelem **žádáme vymezit nábreží až do Sedlce pro rekreační vybavenost**. Žádáme o **vymezení nového městského mostu pro všechny typy dopravy** a umožnit tak vytvoření plnohodnotného městského propojení obou břehů Vltavy v ose Suchdol, Sedlec a Bohnice. Podporujeme umístění mostu v prodloužení Kamýcké do Podhoří, odkud se krátkým tunelem lze napojit na ul. K Bohnicím. Propojení u Hrachovky umožní vybudovat nový vstup do Zoologické zahrady u nové stanice tramvaje. Spolu s touto novou vazbou žádáme o navržení **posunutí železniční stanice Sedlec k novému mostu** tak, aby vznikla plnohodnotná obousměrná přestupní vazba mezi systémy integrované městské a příměstské dopravy.

**Odůvodnění:**  
Navržený soubor opatření přináší ekonomicky úsporné, funkční a z hlediska krajiny vhodné řešení, navazující na předválečný vývoj území, obnovuje kulturně historický význam místa. Oživuje zanikající vazby a souvislosti po staletí utvářeného urbánního prostředí. Odstraňuje deficity monofunkčně zaměřeného rozvoje posledních téměř již 70 let. Usiluje o pestré zdravé město. Řešení bylo ověřeno v rámci pořizování územní studie Šárecké údolí, Tichá-Horní-Dolní Šárka. Požadavky jsou v souladu se zadáním ZÚR vytvářet město krátkých vzdáleností. V souladu s koncepcí plánu je žádoucí posilovat městské, k chodcům přátelské řešení komunikace Podbabské ulice. Kvalitní městské prostředí je třeba utvářet v malém měřítku. Prostor, který je možné vnímat z úrovně očí. Funkční městský prostor je takový, kde se dobře chodí, kde se cítíme příjemně a bezpečně. Návrat města lidem, občanům je znovuoživeným přístupem, který je předmětem snažení čím dál většího počtu měst zejména na západ od našich hranic. Srozumitelně jej ve svých publikacích vysvětluje například Jan Gehl (Města pro lidi) nebo Carlos Moreno (koncept „Smart Cities“ a patnáctiminutové město). Tento přístup umožní podél Vltavy obnovit souvislý parkový a promenádní prostor a vrátit území zpět obyvatelům města. Oblast Podbabý se po staletí vyvíjela ve vztahu k Vltavě. Sedlec byl tradičním místem pro rekreační vstup do Vltavského kaňonu. Ulice Podbabská byla živou komunikací s obchody a službami, které od 2. světové války upadaly, aby došlo nakonec ke kompletní demolicí, uzavření přístupu k vodě, odstranění hřišť a rekreační infrastruktury a spolu s rozšířením železniční tratě vytvoření betonových opěrek a čtyřproudé „neměstské“ a pěším lidem nepřátelské komunikace. Nábreží Podbabý je historickým územím, kde se od středověku rozvíjel život a obchod jako podle všech významných cest. Území bylo vždy zázemím Pražského hradu. Vybudování první státní železnice pak přineslo další výrazný impuls rozvoje, kdy se kolem stanic Podbaba (u vstupu do Šáreckého údolí) i Sedlec rozvíjely služby a vybavenost se zaměřením na oddech a rekreaci. Místo ochrany a rozvoje kulturního dědictví a historických vazeb jsme inženýrskými zásahy zaměřenými jen na dopravní infrastrukturu území destrukovali a přeměnili z vyhledávaného místa na vnitřní městskou periferii. V souladu s koncepcí metropolitního plánu je třeba usilovat o obnovu města městskými prostředky. K tomu patří i vymezení nového městského spojení, které je významnou součástí fungování a kompozice města. Přímé propojení blízkých oblastí města s desítkami tisíc obyvatel městským mostem je zcela v souladu se zadáním rozvoje města krátkých vzdáleností a jak uvádí koncepce, provazuje významné městské třídy jednotlivých lokalit. Nové spojení pro všechny typy dopravy přispívá k rovnoměrnému rozptýlení dopravního zatížení a zajišťují kvalitní obsluhu území. Řešení bezkolizně napojuje tramvajovou trať na zoologickou zahradu. Poloha mostu v prodloužení Kamýcké umožňuje bezproblémové napojení a propojení severní tramvajové tangenty i odbočení do Dejvic. Severní tramvajová tangenta má potenciál provázat město od Čakovice po Ružýň a má všechny předpoklady pro to být plně konkurenceschopným spojením, které motivuje k využití městské dopravy. Řešení plní zadání strategického plánu hl. m. Prahy vytvářet tramvajové tangenciální spoje. Poloha mostu zároveň umožňuje vytvořit významnou přestupní vazbu kolejových systémů dopravy. Posunutí železniční zastávky Sedlec k mostu zpřístupní zastávku pro oba směry i přestup na tramvaj. Dále ji přiblíží k plánovanému rozvoji Sedlce. Tento rozvoj musí navázat na kulturně historický význam místa. Spolu s potenciálem rozvoje odpovídající vybavenosti a služeb musí dbát na zachování krajinných hodnot rekreačně oddechového území a provázání Sedlce i Šáreckého údolí do systému celoměstsky významných rekreačně oddechových ploch hlavního města Prahy.

69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998347	Nesouhlas
----	----------------------------	--------------------	--------------	---------	-----------

**V. Připomínky k návrhu MPP - metropolitní oblast**  
**Připomínka č. 4 - MČ požaduje aktivní plánování a rozvoj městské zeleně v otevřené krajině města.**  
**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

**Požadujeme vymezení zeleného koridoru chráněného jako systém ekologické stability** od Šáreckého údolí nad zahrádkovou osadou Jenerálka, přes přírodní památku Housle kolem zastavěného území Suchdola do Tichého údolí. **Požadujeme posílení a rozšíření biokoridoru** od konce Nebušického lesa do údolí Kopaninského potoka. Požadujeme navrhnout ve vymezených pásech transformaci z polí na vzrostlou zeleň s možností umístění rekreačních a oddechových aktivit, které náleží do ploch zeleně metropolitního parku. Požadujeme pro obě území vymezit páteřní cyklotrasu pro denní a rekreační využití tak, aby trasy funkčně propojily klíčové rekreační území a zároveň nabídlý výhodnou dopravní alternativu k významným cílům na Praze 6, Vokovice, Bořislavka, Podbaba, Dejvice. Tyto páteřní trasy pak vymezit jako veřejné prospěšné stavby.

**Odůvodnění:**  
Oblast severozápadního okraje Prahy disponuje zcela mimořádnou morfologií a s ní spojenými kulturními, historickými a přírodními hodnotami. Po staletí byl rozvoj koncentrován v údolích podél potoků, místních luk, sadů a vinic. Náhorní plošina představovala remízky a úvozy dělenou zemědělskou půdou. Od 30. let 20. století založením Velké Prahy dochází k významné urbanizaci. Znázorňování v 50. letech razantně změnilo původní tvář harmonické zemědělské krajiny. Došlo ke scelení lánů polí do velkých územních celků. Po 1989 roce došlo k postupné restituci, ale pozemky jsou dále pronajímány a nadále se hospodaří na velkých lánech. I přes vysokou půdní bonitu není do půdy vracena organická složka. Pole jsou závislá na chemii,



špatně zadržují vodu. Urbanizace a nevhodná péče o pole spolu s velkými půdními celky způsobují přehřívání krajiny. Z teplotní mapy vyplývá, že právě zemědělská půda na sever od hlavního města vytváří téměř stejný tepelný ostrov jako urbanizované plochy. Pro ČR přehřívání a s tím spojený zvýšený odpar představuje kritický problém rychlého zvyšování půdního sucha. Zelené pásy vzrostlé zeleně navíc v sousedství zástavby představují jeden z účinných způsobů jak přispívat k omezování tepelných ostrovů. Vymezené zelené pásy by měly být osou následných remízků, které by dále měly dělit jednotlivé pole, nebo propojovat vystavěné území. Propojení je vytyčeno v migrační trase zvěře, která byla z polí vytlačena do údolí. Další významnou hodnotou je rekreačně oddechový potenciál nově vymezeného zeleného pásu. Rozsáhlost provázání údolí, které nabízí unikátní přírodní zajímavosti a historii představují málo využitý potenciál celoměstského významu. Zelený pás ve vazbě na město je vhodný k umístění bezpečné pěší a cyklistické cesty pro denní dojíždění. Právě neexistence spojitých bezpečných cyklistických tras je jednou z příčin nízkého využívání cyklistické dopravy jako alternativy individuální automobilové dopravy. Pro zajištění prostupnosti územím a možnosti vyjednání změn k jejímu dosažení je potřebné stejně jako u páteřních komunikací pro automobilovou dopravu i pro páteřní pěší a cyklistické cesty vyznačit jejich vedení jako veřejně prospěšnou stavbu s tím, že buď je již trasa známá, nebo je pouze vyznačena ke stabilizaci, ale v režimu veřejně prospěšné stavby.

69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998355	Nesouhlas
<p><b>VI. Obecné připomínky k návrhu MPP</b> <b>Připomínka č. 1 - Návrh územního plánu je neproporcionální a nepřezkoumatelný. Neplní svou zákonnou povinnost zejména pro rozhodování v území a pro praktické použití ze strany uživatelů stanovit jasná, srozumitelná a předvídatelná pravidla.</b> <b>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.</b> Odůvodnění připomínky Podle § 43 odst. 1 stavebního zákona územní plán stanoví <b>základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury; vymezí zastavěné území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy</b>, plochy změn v krajině a plochy vymezené ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území, pro veřejně prospěšné stavby, pro veřejně prospěšná opatření a pro územní rezervy a <b>stanoví podmínky pro využití těchto ploch a koridorů</b>. Územní plán je zcela klíčovým podkladem pro konkrétní rozhodování v území. Stanoví pravidla, podle kterých rozhodují zejména stavební úřady a orgány územního plánování o způsobu využití území. Územní plán a koeficienty zástavby jsou klíčové pro rozhodování investorů o investicích do pozemků a staveb. Cílem územního plánování je podle § 18 stavebního zákona zejména vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území. Úkolem územního plánování podle § 19 stavebního zákona je především stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání a stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb a veřejných prostranství. <b>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.</b> Zároveň musí být z územního plánu orgánům územního plánování, vlastníkovi, ale i potenciálnímu zájemci, zřejmé, zda a co lze na konkrétním pozemku realizovat. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 27.9. 2005, <b>č.j. 1 Ao 1/2005 – 98</b> cit: „Za závěrečný krok algoritmu (testu) přezkum obsahu napadeného opatření obecné povahy z hlediska jeho proporcionality. Proporcionalitu soud vnímá dvěma způsoby – v jejím užším a širším smyslu. Proporcionalitou v širším smyslu soud chápe obecnou přiměřenost právní regulace. Mezi základní atributy právního státu patří přiměřenost práva a z tohoto důvodu je úkolem mimo jiné právě i soudní moci přispívat svojí rozhodovací činností k rozumnému uspořádání společenských vztahů. Soud se proto v rámci přezkumu souladu opatření obecné povahy se zákonem věnuje též otázkám, zda napadené opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (kritérium vhodnosti), zda opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřebnosti), zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně (kritérium minimalizace zásahů); v neposlední řadě soud také zkoumá, zda je následek napadeného opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli (kritérium proporcionality v užším slova smyslu).“ Podle rozsudku rozšířeného senátu NSS ze dne dne 21. července 2009 <b>č.j. 1 Ao 1/2009 – 120</b> cit: „Podmínkou zákonnosti územního plánu, kterou soud vždy zkoumá v řízení podle § 101a a násl. s. ř. s., je, že veškerá omezení vlastnických a jiných věcných práv z něho vyplývající mají ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody a jsou činěna jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (zásada subsidiarity a minimalizace zásahu).“ Územní plán jako opatření obecné povahy musí být v souladu se soudní judikaturou ustálenou zásadou proporcionality, zejména proporcionality zásahu do práv vlastníků. <b>Pakliže z textu územního plánu nemůže s ohledem na výše uvedené vlastník zjistit rozsah zásahu pořizovaným územním plánem, ani jaké je možné využití jeho pozemku v rámci konkrétní plochy, je takový územní plán nepřezkoumatelný a neproporcionální.</b> Nový územní plán hl. m. Prahy obsahuje celou řadu vágních a protichůdných ustanovení, definic a regulativů, včetně odkazů na závaznou regulaci prostřednictvím Pražských stavebních předpisů (vydávaných Radou hl. m. Prahy, nikoliv zastupitelstvem) plovoucích regulativů pro využití ploch (např. čl. 77/4). Návrh MP nereguluje území dostatečně určitým způsobem. Používá příliš velké množství neurčitých a relativizujících pojmů. Územní plán nepovede k jednoznačnému výkladu při řešení konkrétních situací. Navržená regulace je pro všechny adresáty (orgány územního plánování, dotčené osoby, dotčené správní orgány) nepředvídatelná a územní plán tak neplní zákonem dané cíle. Návrh územního plánu obsahuje nepřijatelnou míru správního uvážení při následné aplikaci ze strany orgánů územního plánování a stavebních úřadů (nadužíváním pojmu převážně a zpravidla a obdobných relativizujících a výkladově nejasných termínů). To je u takto zásadní regulace se zásahy do vlastnických práv je nepřijatelná a podlamuje základní zásadu veřejného práva, a to zásadu zákonnosti, včetně zásady uplatnění pravomoci pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena, a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena, při povinnosti zajištění, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly (ust. § 2 správního řádu).</p>					
69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998356	Nesouhlas
<p><b>VI. Obecné připomínky k návrhu MPP</b> <b>Připomínka č. 2 - Rozpor mezi textovou a grafickou částí návrhu.</b> <b>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.</b> Odůvodnění připomínky: Návrh nového územního plánu v grafické části obsahuje řadu přesných ploch (funkční plochy = plošné uspořádání ve smyslu § 43 odst. 1 stavebního zákona). Textová část ale v řadě případů umožňuje úpravy jasně stanovených hranic v grafické části (např. prvek "Zahrada, areálová zahrada" (čl. 89, 93), "Park ve volné zástavbě" (čl. 10, 89, 94), "náměstí" (čl. 80), "Občanská vybavenost značená bodem případně bodem a plochou (stav)" (čl. 149) a "Občanská vybavenost (návrh)" (čl. 62, 96, 144)). Návrh MP pro zahrady v odstavci čl. 93 odst. 4 stanoví cit: „Ve stavebních blocích nebo jejich částech, ve kterých jsou vymezeny zahrady, je nutné zachovat charakter území určený dominantním podílem zahrad. Konkrétní grafické vymezení ploch zahrad a jejich hranic je informativní.“ Pro park ve volné zástavbě v čl. 94 odst. 3 návrh MP stanoví cit: „Stávající budovy (dle katastru nemovitostí k datu vydání Metropolitního plánu) je možné nahrazovat novými stavbami a provádět změny dokončených staveb při zvětšení maximálně o 20 % RPB na úkor parku ve volné zástavbě.“ Podle čl. 80 odst. 2 písm. a) návrhu MP cit: „náměstí, vymezená plochou, přičemž hranice této plochy není závazným vymezením polohy uliční čáry.“. Podle čl. 149, odst. 3 návrhu MP cit: „Bod představuje umístění a plocha rozlohu stávající občanské vybavenosti, kterou je nutné zachovat. Její přesné umístění je možné měnit, pokud se plocha výrazně neodchýlí od bodového umístění a její minimální rozloha zůstane zachována.“. Podle čl. 146 odst. 1 návrhu MP pro nově navrhované plochy platí cit. „Přesný tvar plochy je možné měnit, pokud její minimální rozloha zůstane zachována.“. Obdobný problém pak mají všechny liniové prvky technické a dopravní infrastruktury, a sítě veřejných prostranství. Liniové stavby jsou značené jako linie, přestože jejich dopad do území má charakter plochy (u stavu a/nebo známých staveb) anebo koridoru. Plošné stavby jsou pak zpravidla značené bodovými značkami, přestože jejich dopad do území má charakter plochy (a to mnohdy rozlohy až desítek hektarů). Z výše uvedeného jasné vyplývá, že v grafické části návrhu MP přesně vymezené plochy fakticky nejsou plochami, ale alternativně zobrazenou bodovou značkou, která může být umístěna mimo danou plochu. Nový územní plán proto neumožňuje vlastníkům pozemků vyhodnotit, jestli a jak jsou jejich hmotná práva (ústavně garantované vlastnické právo) návrhem zasažena. Tato situace v zásadě znemožňuje reálný přezkum zásahu do hmotných práv konkrétních dotčených osob, což znamená nepřezkoumatelnost územního plánu. <b>Návrh MP je nepřezkoumatelný, neboť jeho textová část není v souladu s grafickou částí</b> ve smyslu rozsudků NSS č. j. 5 Ao 3/2007 - 118, č. j. 2 Ao 1/2009 – 74 nebo recentní 7 As 30/2020 – 34).</p>					
69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998357	Nesouhlas

**VI. Obecné připomínky k návrhu MPP**  
**Připomínka č. 3 - Nejasné a nepřesné vymezení lokalit, nejasná regulace pojmem „cílový charakter lokality“.**  
**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

Odůvodnění připomínky:

Podle čl. 35 návrhu MP je základní jednotkou návrhu MP lokalita. Ta je vymezena **na základě převažujícího charakteru**. Pojem charakter území je definován Pražskými stavebními předpisy v § 2 písm. h) jako soubor podstatných přírodně krajinných, sociálně ekonomických, historických a kulturně civilizačních, zvláště urbanistických, architektonických a estetických prvků či vlastností specifických pro konkrétní území (především poloha v území, intenzita, struktura a typ zastavění, vymezení a uspořádání veřejných prostranství, infrastruktura, způsob využití území a míra jeho změn), včetně jejich vzájemných vztahů a vazeb.

Obecný koncepční problém ve vymezení lokalit ze strany zpracovatelů spočívá v tom, že tyto **jsou často vymezeny podle posouzení současného stavu (charakteru, hmoty) území, nikoliv podle toho, jaký by měl být cílový stav při naplnění územního plánu**.

Podle čl. 35 odst. 2 návrhu MP je území lokality regulováno stanovením cílového charakteru lokality. Ten je popsán **v krycích listech jednotlivých lokalit, které jsou závazné**. Cílovým charakterem lokality je soubor čtyř základních vlastností lokality v kombinaci s individuálním popisem a navrženým řešením ploch struktury. Základními vlastnostmi lokality, které spoluurčují cílový charakter lokality, jsou:

- zastavitelnost (čl. 38 a 39 návrhu MP),
- struktura (čl. 40 až 60 návrhu MP),
- využití (čl. 61 až 67 návrhu MP) a
- stabilita (čl. 68 až 72 návrhu MP).

Zatímco vlastnosti zastavitelnost (zastavitelné / nezastavitelné) a stabilita (stabilizované / transformační / rozvojové) nemusí činit v praxi problémy, struktura a využití ano.

Co se týče **struktury**, návrh MP přiřazuje každé lokalitě typ struktury, který je určujícím hlediskem pro její rozvoj (viz výše). Návrh MP rozlišuje deset typů struktur pro zastavitelné stavební lokality, tři typy struktur pro zastavitelné nestavební lokality a sedm typů pro nezastavitelné lokality. Těchto 20 typů struktur ale nemůže vystihnout celé území lokality a zvláštností jednotlivých ploch v rámci dané lokality. Řada konkrétních ploch v lokalitě nezapadá do definovaného převažujícího charakteru takto vymezeného území. Ten však předurčuje směr rozvoje i těchto ploch.

Co se týče vlastnosti **využití lokality**, je diskutabilní, zda dostačuje šest způsobů využití zakotvených v návrhu MP. Podle čl. 61 odst. 2 návrhu MP se jedná o: a) /P zastavitelné produkční, /O zastavitelné obytné, /R zastavitelné rekreační, b) /R nezastavitelné rekreační, /K nezastavitelné přírodní, /P nezastavitelné produkční. Pro jednotlivé způsoby využití je stanoveno hlavní využití a podmínky přípustného a nepřípustného využití. Toto vymezení je příliš úzké a může vytvářet zásadní aplikační problémy při rozhodování v území.

Slovní popis cílového charakteru lokalit samotných je obecný, mnohdy nicneříkající, bez jakékoliv vazby na lokality další, okolní či vzdálenější.

Výše uvedené je velmi problematické pro následné rozhodování v území, zejména ze strany stavebních úřadů a orgánů územního plánování. K tomu viz výše Připomínka č. 1.

#### VI. Obecné připomínky k návrhu MPP

**Připomínka č. 4 - Z návrhu MP nelze seznat míru využití území k zastavění. Návrh MP je nepřezkoumatelný a neproporcionální.**

**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

Odůvodnění připomínky:

Podle čl. 73 odst. 2 návrhu MP je míra využití území k zastavění souhrnně stanovena rozsahem veřejných prostranství, zastavitelností stavebních bloků a výškovou regulací. Rozsah veřejných prostranství může být vymezen, jak výše uvedeno, zcela nejasně bodem nebo linií (viz čl. 80 odst. 2 návrhu MP).

Zastavitelnost stavebního bloku ve stabilizovaných plochách a malých rozvojových a transformačních plochách navazujících na stávající strukturu (čl. 75 návrhu) se dle čl. 74 odst. 3 návrhu MP určuje vymezením uličních a stavebních čar s přihlédnutím k zastavění ostatních stavebních bloků v lokalitě, které je zpravidla dále upřesněné vymezením dílčích ploch dle čl. 92 až 94. Tento regulativ (vymezení uličních a stavebních čar dle PSP, pojmy „s přihlédnutím“ a „zpravidla“) je zcela nejasný a zakládá nepřiměřenou míru správního uvážení.

Zastavitelnost stavebních bloků transformačních a rozvojových ploch doplňujících stávající struktury a nových struktur je z určena parametrickým regulativem – k tomu viz níže Připomínka k parametrické regulaci zastavitelnosti stavebního bloku pro transformační a rozvojové plochy.

#### VI. Obecné připomínky k návrhu MPP

**Připomínka č. 5 - MČ požaduje zrušit parametrickou regulaci zastavitelnosti stavebního bloku pro transformační a rozvojové plochy (čl. 96 návrhu MP) a parametrického určení budoucího uspořádání zástavby a veřejných prostranství (čl. 77 návrhu MP) a stanovit regulaci prostřednictvím koeficientu podlažních ploch.**

**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

Odůvodnění připomínky:

Návrh MP pracuje s tzv. parametrickým regulativem, kterým je požadavek vyjádřený obecně matematickým vzorcem, indexem nebo jinou hodnotou. Podle jedné ze základní koncepce ochrany a rozvoje hodnot území Prahy zakotvené v čl. 9 návrhu MP jsou pro větší flexibilitu, ale také stabilitu Metropolitního plánu některé plochy definovány pouze parametrickými regulativy, které umožňují různé návrhy podrobného prostorového uspořádán.

Podle článku 160 odst. 6 návrhu MP budou veškeré parametrické regulativy při zpracování územních plánů částí Prahy (ÚPČP) převedeny na grafické regulativy.

Podle čl. 159 odst. 3 návrhu MP vydání ÚPČP není podmínkou pro rozhodování v území. Do doby účinnosti ÚPČP se rozhoduje podle Metropolitního plánu. Tedy mezi nabytím účinnosti návrhu MP a nabytím účinnosti příslušného ÚPČP vzniká vakuum bez jakékoliv podrobnější regulace.

Až do případného přijetí ÚPČP (kterou nelze nijak zaručit) je v plochách s parametrickou regulací pouze tato rozhodující pro rozhodování v území.

U parametrické regulace není vůbec zřejmé, kolik z objemu požadovaného množství městských parků, veřejných prostranství, občanské vybavenosti atd. **připadá na konkrétní stavební záměr na konkrétních pozemcích** investora, žádajícího vydání územního rozhodnutí.

Utkvělá představa zpracovatele územního plánu, že podrobnější regulace není třeba, ale vše se vyřeší dohodou vlastníků o území, je nefunkční.

**Zvolená forma parametrické (ne)regulace vyžadující dohodu všech vlastníků o přesné podobě záměrů spolu s absencí využití v podstatě všech nástrojů, které stavební zákon nabízí (územní studie, regulační plány, dohody o parcelaci, podmíněnost, VPS pro uplatnění předkupního práva, územní rezerva pro zástavbu atd.) de-facto blokuje rozvoj transformačních a rozvojových ploch. Je tak nevyřešenou stavební uzavěrou.**

Silnější investor v území bude nucen převzít na sebe veškeré prvky nechtěné veřejné vybavenosti (občanská vybavenost, městské parky), veřejná prostranství), protože „malí vlastníci“ budou vyčkávat. Koncepce parametrické regulace jim dává nástroj pro vydírání aktivního vlastníka (investora), který bude chtít své pozemky v území rozvíjet, a bez dohody s ostatními (není ani určena forma této dohody) mu nezbude, než všechnu nařízenou parametrickou regulaci (městské parky, občanská vybavenost) vzít na sebe, aby území odblokoval.

Parametrická regulace není ani přezkoumatelná. Z čeho vycházejí konkrétní čísla (koeficienty VPmax, PPmin a UPmin) pro jednotlivé plochy není vůbec zřejmé.

Zásadním problémem je návrh i pro rozhodování o koupi pozemku. Před zakoupením pozemku se zpracovává pouze studie proveditelnosti, ve které není reálně postihnout všechny aspekty.

Při návrhu dle současného územního plánu je možné v podstatě vždy regulované hrubé podlažní plochy (HPP) vyčerpat. Oproti stávající regulaci za pomoci koeficientu podlažních ploch dle platného územního plánu tedy dochází k významnému snížení předvídatelnosti pro investory. Kromě nich se předvídatelnost z důvodu absolutní nejasnosti kapacit snižuje také pro občany, ale i pro městské části a hl.m. Prahu. Plánování a příprava občanské vybavenosti a veřejné infrastruktury, zejména technické a dopravní, bude věštěním z křišťálové koule.

**Specifickým problémem je zakotvení parametrické regulace pro stavební bloky transformačních a rozvojových ploch** - viz čl. 96 návrhu MP. Ten stanoví tzv. **koeficient zastavění stavebního bloku** (ZB). Ten stanoví maximální podíl součtu regulované plochy budovy (RPB) všech budov a plochy stavebního bloku. Určuje se pro vybrané transformační a rozvojové plochy dle čl. 76 a 77 návrhu MP. Bloky se pro potřeby stanovení koeficientu zastavení stavebního bloku rozlišují na malé bloky o ploše do 2 000 m2, střední bloky o ploše 2 000 m2 – 12 000 m2, a c) velké bloky o ploše nad 12 000 m2.

Hodnoty koeficientu jsou pak stanoveny v čl. 96 odst. 3 návrhu MP v procentech, u středního bloku je použit ne zrovna snadný vzorec výpočtu.

**Základním problémem je neznalost velikosti bloku na počátku projektové přípravy a tedy naprostá nejistota v regulaci dané návrhem MP**. K uchopení tohoto nástroje musí uživatel předně nahlédnout do Pražských stavebních předpisů, neboť ty definují klíčové pojmy blok, uliční čára a stavební čára.

**Blokem** je podle § 2 písm. b) PSP ucelená část území, tvořená souborem pozemků, jedním pozemkem nebo jeho částí, zpravidla ohraničená uličním prostranstvím a vymezená uliční čarou.

Podle § 12 odst. 1 PSP **uliční čára** vymezuje v zastavitelném území hranici uličních prostranství a bloků. Bloky se rozlišují na stavební, jež jsou určené převážně k zastavění budovami, a nestavební, jež jsou určené převážně k nestavebním účelům. Podle čl. 21 PSP způsob zástavby stavebních bloků a prostorový vztah zástavby k veřejným prostranstvím se zpravidla vymezuje stavební čarou. Stavební čára je hranice vymežující v rámci stavebního bloku nepřekročitelnou hranici trvalého zastavění budovami. Stavební čára dále určuje tyto parametry: a) ustoupení zástavby od hranice zastavění, která může nebo nesmí ustupovat; b) rozsah a míru zastavění hranice zastavitelné části bloku, které musí, nesmí, nebo může být souvislé a úplné.

Podle § 22 odst. 1 a 3 cit:

(1) Stavby se umísťují **v souladu s uliční čarou a typem bloku** podle § 12. Nejsou-li tyto vymezeny územním nebo regulačním plánem, platí, že:

a) v území, kde jsou založena uliční prostranství, se uliční čára a typ bloku odvozuje z územní studie nebo z existujících veřejných prostranství, s přihlédnutím k vyznačení uličních prostranství v územně analytických podkladech;

b) v území, kde nejsou založena uliční prostranství, se uliční čára a typ bloku odvozuje z územní studie, popřípadě se **vymezuje v dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí**.

(3) Stavby se umísťují **v souladu se stavební čarou** podle § 21. Není-li vymezena územním nebo regulačním plánem, platí, že:

a) ve stabilizovaném území se stavební čára odvozuje z územní studie nebo z převažujícího charakteru zástavby a jejího vztahu k veřejným prostranstvím; nelze-li stavební čáru jednoznačně odvodit, považuje se za stavební čáru volnou;

b) v transformačním a rozvojovém území se stavební čára odvozuje z územní studie, popřípadě **se vymezuje v dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí**. (zvýrazněno podatelem).

Návrh MP nepodmiňuje rozvoj žádného území zpracováním územní studie. **Klíčová kritéria pro velikost stavebního bloku a tedy výpočtení koeficientu zastavění stavebního bloku by**



69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998389	Nesouhlas
----	----------------------------	--------------------	--------------	---------	-----------

**tedy měla být určena až v rámci dokumentace pro vydání územního rozhodnutí. Je nepřijatelné, aby tato otázka byla postoupena k řešení do realizační fáze územního plánování, tj. až do rozhodování o konkrétních stavebních záměrech.** Mimochodem, dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí navrhuje investor, řízení o umístění stavby je řízením návrhovým. Není tak možné v územním plánování kalkulovat předpokládaný počet uživatelů území a z něj vyplývající potřebné kapacity technické a dopravní infrastruktury, občanského vybavení a veřejných prostranství.

Investor tedy riskuje zpracovávání nákladné podrobné DUR, nebo dokonce dokumentace pro společné řízení, **aniž by měl z územního plánu alespoň elementární jistotu, že bude souladný s územním plánem. Bude tak odsouzen podrobnou dokumentaci mnohokrát přepracovávat, podle zcela nevyzpytatelného správního uvážení konkrétního úředníka orgánu územního plánování.**

Výše uvedený koncept parametrické regulace považuje podatel těchto námitek za nezákonný. Článek 96 návrhu MP by měl být zcela přepracován nebo opuštěn a mělo by dojít k návratu regulace prostřednictvím koeficientu podlažních ploch, jako je tomu v současném územním plánu. Návrh MP, který transformační a rozvojové plochy reguluje v zásadě pouze prostřednictvím nejasně definovaného koeficientu zastavění stavebního bloku a stejně problematickou výškovou regulací (k tomu viz níže), a prostřednictvím zcela nejasného cílového stavu lokality, nelze považovat za dostatečný a předvídatelný nástroj územního plánování.

#### VI. Obecné připomínky k návrhu MPP

**Připomínka č. 6 - MČ požaduje kompletně přepracovat výškovou regulaci v návrhu MP.**

**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

Odůvodnění připomínky:

*Výšková regulace a potenciál je jednou z deseti základních tezí návrhu MP, přičemž teze 7 zní cit: „Výšková kompozice Prahy, zejména výškových dominant, je podstatnou součástí celkové krajinné, urbánní a architektonické kompozice. b) Metropolitní plán stanovuje kompletní stabilizující výškovou regulaci, která má zamezit vzniku náhodných a neopodstatněných dominant.*

*Návrhem míst vyšší zástavby soustřeďuje energii města do klíčových bodů. V přiměřené vzdálenosti od centra doplňuje kompozici města, aniž by to ohrozilo jeho kulturní hodnoty.“*

Požadavek kap. II.A.2.1 Zadání MPP bylo stanovil výškové hladiny lokalit takovým způsobem, aby s respektem ke stávajícím hodnotám dotvořily výškovou kompozici města, a to takovým způsobem, aby nezpůsobovaly nejasnosti ve výkladu a odpovídaly existujícím strukturám, hranicím a navrhovaným kapacitám města.

Nástroj výškové regulace je zakotven v čl. 97 až 105 návrhu MP. Výšková regulace stanovuje rozsah maximálního regulovaného počtu nadzemních podlaží zástavby (RNP) včetně podrobnějších pravidel. Dále stanovuje hladinu věží, panoramata k doplnění a chráněné veduty. Plocha výškové regulace je čtverec o velikosti 100 x 100 metrů.

Toto vztažení výškové regulace nikoli k plochám (lokalitám) které vycházejí ze skutečných rozhraní v území, ale k mechanicky vytýčené čtvercové síti, vytváří řadu situací, kdy jeden pozemek leží ve dvou čtvercích s různou výškou. Návrh MP sice uvádí určitá pravidla pro hraniční území, nicméně ta mají svá úskalí (viz níže).

Zároveň tento mechanicky vytvořený rastr členění vůbec nerespektuje geografické a další charakteristiky místa.

Stanovení hodnoty výškové regulace v mnoha stabilizovaných plochách neodpovídá převažujícímu charakteru území, ale urbanistickému excesu v podobě jedné budovy v daném čtverci.

Zásadním problémem vysvětlujícím nesmyslnost některých hodnot a nedopracovanost návrhu MP je odvození výškové regulace z digitálního modelu zástavby a nikoli kvalifikovaným odborným posouzením při průzkumu v terénu, což způsobuje v některých lokalitách nesmyslné nastavené hodnoty výškové regulace.

Výšková regulace musí být vztažena k ploše s jednoznačnými hranicemi odpovídajícími struktuře a charakteru urbanizovaného území hl. m. Prahy a nikoli k uměle vytvořenému rastru 100x100m. Promítnutím pravidelné ortogonální sítě na jinak orientovanou reálnou strukturu města zákonitě vznikají sporné situace a chyby, zejména na rozhraní dvou rozdílných struktur ale nejen tam. Navržený způsob výškové regulace neumožňuje výstavbu kvalitní architektury na exponovaných místech, a to ani v režimu výjimečné či podmíněné přípustnosti (nároží, vstupy do území atp.).

#### VII. Obecné připomínky k návrhu MPP - rozvoj území

**Připomínka č. 1 - Přehlednost, jednoznačnost, srozumitelnost.**

**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

#### Text: Požadujeme, aby byl metropolitní plán dopracován do jednoduché a srozumitelné podoby, která odpovídá standardům požadovaných MMR.

Požadujeme sjednotit nejen z hlediska názvosloví, ale i z hlediska grafického zobrazení. Plán musí umožnit reálnou koordinaci území mezi městskými částmi hl. m. Prahy a obcemi Středočeského kraje. Jasně, přehledné a jednotné zobrazení musí být funkční pro využití jak občanské veřejnosti, tak státní správě, tak municipalitám. Představitelé samosprávy působí na poli územního plánování. Bez jednotného zobrazení je těžko představitelné porozumění významu ploch a je těžké si představit koordinaci společného rozvoje více obcí a MČ.

Odůvodnění:

Na základě požadavků strategického rámce ČR 2030, který úkoluje k vytváření podmínek pro aktivní koordinaci společného rozvoje je součástí nového stavebního zákona i požadavek na standardizaci postupů a značení základních prvků územního plánu. Jedná se o důležitý krok zajišťující jednotný výklad pojmů, předvídatelné rozhodování a celkové zkvalitnění veřejné správy, kdy pracovník stavebního úřadu kdekoliv v ČR bude používat jednotné pojmy. Občané pak budou mít k dispozici vždy obdobné grafické zpracování, které bude po celé ČR shodné. Nedojde pak k omylům při výkladu významů regulativů, při využívání plánů pro rozhodování o hodnotě investic. Občané jsou často vystavováni různým spekulacím a očekáváním vlivem slibů a manipulace obchodních stran. Jednoduché pochopení smyslu a významu regulativů jednotlivých ploch umožňuje snadnou kontrolu. Transparentnost právního prostředí je součástí dobře fungující demokratické společnosti.

Neméně důležitým důvodem pro jednotné zobrazení je možnost funkční koordinace a propojování územních plánů do jednotné regionální struktury. Právě práce s územím, které je větší než obec, je důležitým předpokladem pro funkční koordinaci a spolupráci v rámci utváření soudržných, odolných, prosperujících polyfunkčních a polycentrických území, míst pro život – spádových území.

#### Text: Požadujeme, aby územní plán byl upraven tak, aby byla zajištěna skutečná stabilita již dotvořených částí města – stabilizovaných ploch.

Požadujeme regulativem vymezit přiměřenou možnost úprav a změn tak, aby bylo garantováno zachování charakteru území (dle smyslu PSP). Pro všechny větší zásahy do území, které mění podlažnost, navyšují kapacitu HPP nebo mění funkce objektů, požadujeme formou předspsání územní studie nebo regulačního plánu zajistit funkční koordinaci a občanskou kontrolu samosprávami MČ a hl. m. Prahy.

Odůvodnění:

Cílem metropolitního plánu je odemknutí území k rozvoji. Dává obecné regulativy, ale usiluje o zachování flexibility plánu. Hovoří o vrstevnatosti, ale ve skutečnosti se jedná jen o složitý popis jednotlivých ploch, který je po složení všech článků často málo jednoznačný a potenciálně proměnitelný. Plán tak vytváří ve skutečnosti prostředí, které je málo předvídatelné. Více jak 20 let praxe s stávajícím územním plánem prokázala, že podrobný popis v měřítku územního plánu, tedy 1:10 000, není dostatečné pro uspokojivé hledání konkrétního řešení v území, kde je nutné jakékoliv podrobnější posouzení. Hrubé měřítko územního plánu je základním nástrojem pro orientaci v území, ale není dostatečným nástrojem pro rozhodování v měřítku jednotlivých parcel. Zkušenost ukázala, že pro ochranu již vystavěného a stabilizovaného území je pro jeho dotváření a změny v uspořádání nutné pracovat v daleko menším měřítku. Dlouhodobá praxe neustále znovu a znovu prokazuje, že popisovat charakter v měřítku 1:10 000 dle smyslu PSP nelze. I stabilizovaná území se proměňují a dotváří. Vykazují vady a nedostatky, ale územní plán je nezachytí. Proto také PSP počítají s tím, že charakter je určen územní studií nebo regulačním plánem. Pokud toto není, pak ukládá stavebnímu úřadu konkrétní ověření charakteru v území. Jeho rozhodnutí pak musí být odůvodněné a přezkoumatelné. Je to zdlouhavé, konfliktní a pro stavební úřady náročné, ale pro ověření stavu území bez podrobné koordinované dokumentace nezbytné. Bez této povinnosti bude ochrana kvality městského prostředí z úrovně měřítka chodce a jednotlivých parcel zrušena zcela. Obecné charakteristiky lokality metropolitního plánu a cílový popis spolu s funkcemi jednotlivých ploch nesmí zastoupit skutečné určování charakteru území. Pokud toto metropolitní plán vysloveně nestanoví, pak stavební úřad pouze ověří formální soulad podložený souhlasem s územním plánem a kontrola místní samosprávy, která občany v místě skutečně zastupuje, ztratí veškerou váhu. Pokud není území podrobně zaregulováno, pak je to MČ, která disponuje znalostí místa a souvislostí v území a dává k záměrům zpětnou vazbu. Koordinace vztahů na místní úrovni je jednou z náplní její činnosti. (MČ bohužel nesmí být pořizovatelem regulačních plánů a územních studií. Za více jak 30 let se jí nepodařilo vymoci zapojení pořizovatele hl. m. Prahy do rozsáhlého pořizování podrobné územně plánovací dokumentace). Bez závazných územních studií a regulačních plánů nemá MČ nástroj, jak investory konstruktivně směřovat k dohodě a často pak může jediné „sypat písek“ a projednávání jen brzdit a vymáhat tak ústupky. Je to nedůstojné a nefunkční. Stavební zákon předpokládá aktivní roli města v procesu územního plánování. Místo aby hl. m. Praha systematicky vytvářela předpoklady pro co nejširší participaci všech volených zástupců na odpovědném rozvoji města, předává město k obtížně kontrolovatelnému rozvoji investorům dle hrubého a nepřesného plánu. Měřítko územní studie a následně regulačního plánu je schopné popsat individuální kvality, kulturní hodnoty a místní vztahy a funkce. Pro stabilizované vystavěné město je potřebné na podkladě územní studie zpracovat regulační plán, který přesně vymezuje hodnoty, které chrání a dává limity a pravidla pro případné změny v území. Takto popsané území dává státní správě jasný návod, jak rozhodovat. Majitelům nemovitostí garantuje, že kvalita vystavěného prostoru bude zachována. Není žádný důvod, aby se pro všechna stabilizovaná území regulační plán pomalu neodpracovával s tím, že by mělo platit pravidlo, že v lokalitě lze dělat jen malé změny a dotváření a pokud by se

měla měnit kapacita a proměňoval charakter místa, pak bude vždy stanoven požadavek na regulační plán. (Pro všechny rozvojové plochy je potřebné předepsání podrobného zastavovacího plánu, který bude pořízen buď na úrovni územní studie nebo regulačního plánu.) Uvedení této podmínky nepředstavuje žádnou blokaci, ale naopak umožňuje samosprávně transparentně vyjednávat podmínky pro zástavbu v území v potřebné podrobnosti a investor po projednání má jistotu, že bude moci realizovat záměr v dohodnuté podobě a kapacitě. Je to standardní transparentní postup. Jasný a přehledný plán dále umožní předat kompetenci k pořízení územních studií a regulačních plánů do rukou MČ, a tím zpracovávání podrobné územně plánovací dokumentace zásadně urychlit. Hl. m. Praha se pak může věnovat koordinaci se Středočeským krajem a koncepčnímu rozvoji velkých území. MČ se pak budou moci stát plnohodnotnými partnery obcí při společném plánování spádového území. Tento postup je v souladu s principy subsidiárního přístupu k veřejné správě, který umožňuje účinně poznávat, vyjednávat a chránit veřejné zájmy.

## **VII. Obecné připomínky k návrhu MPP - rozvoj území**

**Přípomínka č. 3 – aktivní koordinace rozvoje území města i pro konkrétní rozhodování v měřítku parcel.**

**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

**Text: Požadujeme, aby Metropolitní plán vysloveně vedl všechny účastníky procesu územního rozvoje k účinné koordinaci a spolupráci a smysluplnému rozhodování.** Územní plán musí být schopen reálně vytvářet podmínky, které mu umožní naplňovat § 18 Stavebního zákona (cíle a úkoly územního plánování). Pro smysluplné naplňování těchto cílů požadujeme, aby Metropolitní plán vysloveně stanovil, že každá územní studie pořízena MČ nebo hl. m. Prahy v rozsahu, který není v rozporu s platným územním plánem, je územně analytickým podkladem sloužícím pro rozhodování v území. Dále požadujeme, aby metropolitní plán stanovil povinnost zahrnout do posuzování změn v území sledování a plnění strategických cílů jako vodítko pro vážení potřeb veřejného zájmu. V návaznosti na výše uvedené požadujeme, aby za účelem vážení reálných potřeb území zejména pak potřeb veřejné vybavenosti a služeb byla do popisu lokalit zavedena informace k jakému spádovému území lokalita náleží. (Kde má lokalita místní centrum vybavenosti).

Odůvodnění:

Níže uvedené paragrafy zákona úkolují orgány územního plánování k vyvažování všech vztahů v území včetně, kulturních, společenských a sociálních. Požadují koordinaci a upřesňování ochrany veřejných zájmů.

## § 18 Cíle územního plánování

(1) Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

(2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.

(3) Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů.

(4) Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území.

územní plán tedy není v žádném případě pouhým strukturálním plánem území, ale musí být funkčním nástrojem aktivního městského managementu. Nesmí zjišťování a ověřování skutečné podoby veřejného zájmu žádným způsobem omezovat, ale musí dávat funkční nástroj a motivovat k jeho vyjednávání a sledování. Naprostá většina rozhodování o území se realizuje v měřítku jednotlivých parcel, které metropolitní plán nezná a nepopisuje. Je proto potřebné, aby orgány územního plánování úkolovaly orgány státní správy k využívání jí pořízených, nebo pořizovaných podrobných podkladů. Proces pořizování územních studií a regulačních plánů přináší už v procesu pořizování řadu konkrétních cenných dat (územně analytických podkladů), a to bez ohledu na to, zda se jedná o územní studii změnovou (změna územního plánu), nebo územní studii pro rozhodování v území. Každá územní studie je už v procesu pořizování oficiálním územně analytickým podkladem, a to v té části, která je nesporně předaná a orgány samosprávy schválena. V hl. m. Praze je jediným orgánem územního plánování kraj hl. m. Praha. Je pro ni zcela nereálné smysluplně konkretizovat podobu veřejného zájmu pro konkrétní problém v území v měřítku jednotlivých parcel. Toto je pro hl. m. Prahy zcela pod její rozlišovací schopnosti. MČ, které mají své občany odpovědně zastupovat, jsou schopné a ochotné si pro své potřeby potřebné podrobné územně analytické podklady pořizovat, toto nemají umožněno. Místní znalosti a realie tedy nejsou v rozhodování státní správy brány odpovídajícím způsobem v úvahu. K upřesňování podoby veřejného zájmu nedochází a občané města nejsou ve svých potřebách dobře zastupováni. Hl. m. Praha musí konečně upustit od této totalitní praxe a systematicky vytvářet podmínky pro subsidiární rozhodování. Prvním nejjednodušším krokem je ustanovit, že každá územní studie pořízena MČ, nebo hl. m. Prahou je v rozsahu, který není v rozporu s platným územním plánem, územně analytickým podkladem sloužícím pro rozhodování v území. Metropolitní plán je jedním z klíčových nástrojů, který toto má a musí zajišťovat. Hl. m. Praha zcela ignoruje potenciál lokálních znalostí a usiluje o rozhodování, kterého není schopna, a ani jí nepřislouší. Strategický rámeček ČR 2030 úkoluje ke strategickému řízení a rozhodování, které definuje své cíle vždy multioborálně. Vložením povinnosti sledování strategických cílů do Metropolitního plánu se vytváří předpoklady pro stanovení podmínek, které musí splňovat i orgány územního plánování na úrovni MČ. Díky spolehlivému kompasu pro koordinaci a vážení potřeb veřejného zájmu mohou pak významně pomoci v pořízení podrobných dokumentací pro rozhodování státní správy. Dalším nástrojem koordinace rozvoje, který náleží metropolitnímu plánu je vymezení místních center a formální uspořádání města do spádových území, a to bez ohledu na katastrální uspořádání, nebo i příslušnost k MČ v rámci Prahy, nebo mimo ni. Strategický rámeček ČR 2030 úkoluje ke koordinovanému rozvoji udržitelných celků tak, aby vznikalo smysluplné území pro plnohodnotný život. Praha nesmí nekordinovaný rozvoj za svými hranicemi dále ignorovat, ale aktivně působit, aby v rámci Přípražší docházelo k utváření územních celků s plnou občanskou vybaveností, službami a pracovními příležitostmi. Za hranicí Prahy vznikají z vesnic města, ale jsou to reálné ubytovny pro Pražany. Praha dlouho z těchto občanů pouze benefitovala. Je za tento rozvoj spoludopovědná. MČ Praha 6 je stejně jako všechny MČ v obdobné poloze extrémně zasažena denním dojížděním těchto spoluobčanů. Všechny strategické dokumenty, studie a doporučení nehovoří o tom, že by se problém dal řešit pouze postavením dalších silnic, které dále zhorší kvalitu života občanům MČ Prahy 6, ale aktivním rozvojem kolejové dopravy, doplněním tangenciálních spojů, ale hlavně snížením poptávky po mobilitě rozvíjením udržitelného města krátkých vzdáleností, spádových území.

## VII. Obecné připomínky k návrhu MPP - rozvoj území

### **Přípomínka č. 4 – změna klimatu – zahrnutí udržitelné infrastruktury.**

**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

**Text: Požadujeme, aby Metropolitní plán aktivně vytvářel předpoklady k dosažení uhlíkové neutrality do roku 2050.** V souladu s potřebami implementace klimatického plánu je potřebné umožnit vznik potřebné infrastruktury, která je stejně jako například úliční síť v veřejném zájmu. Za tímto účelem požadujeme, aby metropolitní plán ji vymezil do metropolitních priorit a dle potřeby i do veřejně prospěšných staveb a opatření. Infrastrukturu pro bioplynové stanice, kompostárny, zdravotných dešťových vod, zejména oddělit dešťové kanalizace zpevněných ploch komunikací do vymezených zachytých míst pro další využití. V návaznosti na vymezená spádová území komunitní zahrady. Zavést vrstvu bilancující energetický potenciál střech na fotovoltaiku a dle potřeby vymezit potřebné infrastrukturní prvky pro vyváženou distribuci, případné bateriové úložiště, nebo vodíkové hospodářství. Organizovat provoz města s ohledem na potřeby zavádění cirkulární ekonomiky. V návaznosti na klimatický plán, růst obyvatel a jejich potřeby zhodnotit plošné nároky pro infrastrukturu cirkulární ekonomiky a vymezit je přímo, nebo na základě územní studie do územního plánu.

Odůvodnění:

Návrh územního plánu, který byl vydán do veřejného projednání v principu usilování výše uvedené infrastruktury umožňuje, ale nevytváří žádný potenciál k funkční spolupráci a koordinaci. Bez aktivního usilování, podpory a koordinace nelze tyto strategické úkoly naplňovat. Aby bylo možné takové rozvoje garantovat, musí město vědět, za jakých podmínek je cíl naplnitelný. Pro jeho realizaci je třeba zajistit potřebnou infrastrukturu, jejíž případné plošné nároky, nebo podmínky umístění je třeba v návrhu metropolitního plánu zohlednit.

## **VII. Obecné připomínky k návrhu MPP - rozvoj území**

### **Přípomínka č. 5 – garance vzniku občanské vybavenosti.**

**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

**Text: Požadujeme, aby součástí veřejně prospěšných staveb a opatření byly i stavby občanského vybavení, které jsou veřejnou infrastrukturou, stejně tak i veřejné plochy, které jsou důležité pro správné fungování města, jako jsou například čtvrtová náměstí.** Požadujeme, aby v návaznosti na bilanci zastavitelných ploch v rámci veřejně prospěšných staveb byly požadovány plochy pro rozvoj zelené a modré infrastruktury. Dle posouzení místních potřeb v rámci spádových území navrhnout odstranění deficitu veřejné vybavenosti, a to i s ohledem na další potenciální růst obyvatelstva. V případě, že není možné vymezení do vhodného místa, předepsat pořízení územní studie, které místa vytypuje, variantně projedná a jako veřejně prospěšné stavby bude moci vymezit.

Odůvodnění:

Návrh územního plánu s umisťováním veřejné vybavenosti počítá, ale v zásadě kromě stávajících ploch vymezuje nové jen minimálně, a to jen bodem a v drtivé většině v rámci nějaké rozvojové lokality, kde tato nová vybavenost saturuje jen samotnou rozvojovou lokalitu. Takto vymezená infrastruktura však neodpovídá nárokům veřejné infrastruktury, které představuje metodika ministerstva pro místní rozvoj, která do veřejné infrastruktury zahrnuje nejen školy, ale sociální, zdravotní, a další veřejné služby a zařízení. K tomu plošně regulativy, ani vymezení

bodem neodpovídá. Kdyby ale územní plán zahrnoval vše, není reálný vznik této infrastruktury žádným způsobem garantován. Stávající územní plán také vymezuje plochy veřejné vybavenosti, ale bez toho, že by byl nárok na veřejnou infrastrukturu zahrnut do veřejné prospěšných staveb, nemá město žádný nástroj, jak zajistit, aby ve vymezeném území potřebná infrastruktura vznikla a fungovala. Město dnes disponuje formálně plochami veřejné vybavenosti, které jsou v soukromém majetku a jejich využití formálně splňuje podmínku veřejné vybavenosti, ale nenaplní je v místě skutečný deficit veřejné vybavenosti.

**VII. Obecné připomínky k návrhu MPP - rozvoj území**  
Připomínka č. 6 – garance prostupnosti a vzniku tras pro bezmotorovou dopravu.  
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

**Text: Požadujeme navržené i nově doplňované důležité pěší a cyklistické vazby zahrnout jako veřejně prospěšné stavby a opatření.** Dle analýzy a místních znalostí usilovat o maximální pěší přístupnost a pro omezená a problémová místa vyznačit návrh pěší cesty jako veřejně prospěšnou stavbu a opatření. Po vyznačení lokálních center spádových území navrhnout jejich provázání nejen kolejevou dopravou, ale i pokud možno oddělenými cyklistickými stezkami, které by tvořily skutečnou funkční páteř bezpečné bezmotorové městské dopravy. Pro zásobování města je potřebná aktivní podpora kombinované dopravy a ve vhodných plochách opět označit vhodné plochy a infrastrukturu vymezovat v režimu veřejné prospěšnosti. Vedení cest požadujeme vymezit konkrétně nebo jako požadavek pro zpracování do územní studie nebo regulačního plánu. Požadavky na přístupnost pro pěší a cyklisty vždy řešit tak, aby bylo možné vytvořit spojitou síť pro pěší a cyklisty, která propojuje místní centra a cíle. (Tvorbě města krátkých vzdáleností)

**Odůvodnění:**

Metropolitní plán provázanost a propojenost deklaruje jako jednu ze svých priorit. Všechny dostupné strategické dokumenty konstatují, že využití cyklistické dopravy je neúměrně nízké oproti potenciálu, který hl. m. Praha má. Základním problémem je skutečně nedostatečná infrastruktura a malá bezpečnost té, která existuje. Pro nápravu nestačí jen prosté vymezení, ale přímo podmínit její vznik nástroji územního plánování. Hlavní silniční tahy jsou často vymezovány ve veřejném zájmu, protože bez možnosti vyvlastnění není liniová stavba realizovatelná. To samé lze ale vztáhnout i na cyklostezky a pěší cesty.

**VII. Obecné připomínky k návrhu MPP - rozvoj území**  
Připomínka č. 7 – skutečná koordinace rozvoje hl. m. Prahy a obcí ve Středočeském kraji.  
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

**Text:** Žádáme, aby metropolitní plán do výkresu širších vztahů doplnil reálné plánovaný rozvoj vymezený platnými územními plány obcí Středočeského kraje po obvodě Prahy. Žádáme, aby metropolitní plán obsahoval strukturální koordinaci rozvoje obcí a měst Středočeského kraje a hl. m. Prahy.

**Odůvodnění:**

Výkres širších vztahů vyznačuje schematicky rozvojové plochy v hl. m. Praze, ale i Středočeském kraji. Při zběžné kontrole platných územních plánů obcí na severozápadě Prahy však je zřejmé, že návrh Metropolitního plánu hl. m. Prahy nemá plánovaný rozvoj obcí zohledněn. Nejdrastičtější je chybějící rozvoj obce Statenice, kde je umístěna zástavba pro několik tisíc obyvatel. Hl. m. Praha na tuto výstavbu nijak nereaguje a s obcemi za hranicemi města rozvoj nekoordinuje. Přitom právě tento typ výstavby bez odpovídající vybavenosti a infrastrukturních vazeb dnes způsobuje rezidentům MČ Prahy 6 vážné problémy. Denní dojíždění Pražanů žijících za Prahou již zcela vyčerpalo kapacitu místních komunikací. Zcela chybí provázání kolejovou dopravou, ale zejména koordinace rozvoje, který by motivoval obce ke spolupráci a společnému rozvoji místní vybavenosti. Pokud návrh metropolitního plánu nemá zohledněny základní vstupy, které významně ovlivňují život města, je snadno zpochybnitelná i správnost návrhu samotného řešení, protože se opírá o nereálné předpoklady. Není vůbec zřejmé, jak můžou být vypořádávány připomínky ve vztahu k veřejnému zájmu. Pokud situace ve výkrese není správně popsána, není ani možné průkazně ověřit podobu veřejného zájmu a o námitkách a připomínkách věcně správně v souladu s veřejným zájmem rozhodnout.

obrázek viz podání (pozn. pořiz.)

**VII. Obecné připomínky k návrhu MPP - rozvoj území**  
Připomínka č. 8 – aktivním městským managementem připravit území pro rychlý a koordinovaný rozvoj.  
Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

**Text: Požadujeme, aby pro rozvojové a transformační plochy došlo k vytvoření podmínek pro aktivní městský management ploch a koridorů.** Požadujeme, aby pro všechny plochy rozvoje a transformace byl dle místních podmínek v území jejich rozvoj podmíněn odpovídajícími nástroji územního plánování. Znamená to vždy využívat ty nástroje, které umožní aktivní koordinaci a etapizaci rozvoje území. Je to: Uzavření dohody o parcelaci, zpracování územní studie, vydání regulačního plánu, zpracování územní studie a uzavření dohody o parcelaci, Vydání regulačního plánu a uzavření dohody o parcelaci. Stejně tak **požadujeme, aby byl rozvoj města řízen v návaznosti na odpovídající rozvoj městské infrastruktury.** Pokud je rozvoj, nebo transformace území vázána na infrastrukturu, která není v městských prioritách, požadujeme tuto plochu vymezit jako územní rezervu s tím, že rozvoj území v tomto místě bude možný až po dokončení potřebné infrastruktury. Požadujeme, aby na úrovni kapacit a ploch byl rozvoj podmíněn reálným vybudováním navazující infrastruktury tak, aby nedošlo ke snížení kvality života a služeb rezidentů.

**Odůvodnění:**

Metropolitní plán využití požadovaných nástrojů nijak nezakazuje. Počítá s tím, že budou dle následných dohod přiměřeně využívány, ale až na velká rozvojová území s nimi systematicky nepřacuje. Etapizaci rozvoje nezavádí vůbec. Přestože o tyto nástroje municipality usilovně žádají, byly zpracovatelem odmítnuty s argumentem, že se tím vytváří „stavební závěra“. Jedná se o selhání a argumentační faul, který se zcela míjí s realitou. Územní plán musí být funkčním nástrojem orgánu územního plánování (obce s přenesenou působností působit na poli územního plánování) po celou dobu procesu tvorby urbánního prostředí. Orgán územního plánování musí mít možnost neustále konkretizovat podobu veřejného zájmu a reálně naplňovat cíle a úkoly územního plánování. Předáním územního plánu veřejnosti a státní správě říkáme ne jenom kde se má území měnit a rozvíjet, ale také jak a kdy. Státní správa se nesmí domnívat. Dle ústavního pořádku jsme si ji zavázali, aby konala výhradně v takovém rozsahu činností, které od ní požadujeme. Pokud nesdělí samospráva státní správě (ale i občanům) nejen kde, ale také jak a kdy si konkrétní rozvoj představuje, říká, že je jí to jedno a ponechává investorům volnou ruku k jejich tvorbě s tím, že si pak sami vše individuálně se státní správou vyjednávají až jen za přihlížení samospráv, které si to takto zadaly. Metropolitní plán obdobně jako dnešní stávající územní plán pro rozvojová území dává procentuální limity, které umožní formálně členit řešené plochy a vede investory k hledání řešení, kde se dá stavět. Nově je do plánu zaváděn nepesný rastr výškové regulace. Určuje, o jaký typ transformační, nebo rozvojové plochy se jedná a další podmínky si pro uzemí neklade. Ve velkých rozvojových lokalitách je ještě v místě přímo vymezena pouze nejzákladnější veřejná vybavenost bodem, který vymezuje okruh, kde by měla být umístěna. Praxe 30 let ukazuje, že takto chaotický neřízený individuální postup je velice zdlouhavý, komplikovaný a neefektivní. Pouhé vymezení představy pro naplnění není dostatečné a kvalitní pestrý vystavený prostor nepřináší. Za 30 let tohoto vývoje je zcela unikátní tvář hl. m. Prahy již viditelně poznamenána. Investoři jsou nuceni vyjednávat vždy znovu a znovu ad-hoc každý záměr s tím, že tak hlíí orgány státní správ a samospráv, které sami složitě dojednávají a bez potřebných širších vazeb vydávají k záměru i protichůdná stanoviska. Na západ od našich hranic namísto toho hl. m. Prahy (orgány územního plánování) vypisují na všechna taková rozvojová místa veřejné soutěže. Aktivně území připravují. Vyjednávají veřejně konkrétní podobu řešeného území, aby pak nejlepší řešení přijaly jako závaznou regulaci pro koordinovaný rozvoj celého území. Dle potřeby aktivně využívají všechny dostupné nástroje územního plánování. Dle potřeby i sama municipality vstupuje do náročných a komplikovaných území jako investor. Sama území převezme investičně připraví a předá zpět investorům (majitelům). Aktivní přístup zajistí, že investoři nemusí vést letité vyjednávání o tom, co kde kdy a jak, ale pokud splní předepsané podmínky mohou prakticky ihned stavět. Aktivní plánování tak ve skutečnosti nepředstavuje žádnou závěru, ale transparentní cestu k rychlému a předvídatelnému modernímu rozvoji města.

**VII. Obecné připomínky k návrhu MPP - rozvoj území**  
Připomínka č. 9 – Vymezovat zelené pásy a koridory vzrostlé zeleně spolu s pěšími cestami a cyklotrasami. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

obrázek viz podání (pozn. pořiz.)

**Text. Aktivně vymezovat zelené pásy a koridory zastavěným územím.** Propojené pásy funkční a kvalitní vzrostlé zeleně zahrnout na stejnou úroveň jako veřejnou infrastrukturu, aby při jakémkoliv úpravě a změnách v území, nebo jeho plánování vždy byly vytvářeny funkční podmínky pro její růst a působení v městském prostoru. Ve spojení s tím aktivně rozvíjet a podporovat rozvoj modré infrastruktury. V případě potřeby vymezovat zelené jako veřejně prospěšná opatření. Plánovat propojování zelených pásů s centry městské vybavenosti, Do zelených pásů umisťovat oddělené pěší a cyklistické trasy. V rámci regulativů stanovit pravidla pro vymezování oddělených cyklistických pruhů k propojení center městské vybavenosti a škol. V případě nutného souběhu komunikace pro motorová vozidla a cyklistického pruhu požadovat snížení rychlosti na 30 km/h. Ve vazbě na plánovaný rozvoj okolních obcí i hl. m. Prahy posilovat rozvoj vzrostlé zeleně. Vymezit nové zelené pásy jako biokoridory s umístěním vzrostlé zeleně a do koridorů umístit pěší a cyklistické trasy – Rozvíjet přírodní a oddechové plochy metropolitního

parku. Pokud není možné, nebo vhodné plošné vymezení do Metropolitního plánu požadovat dopracování územních studií, které možnosti ověří a vymezení zajistí do směrné podoby tak, aby bylo reálné vytyčené cíle naplňovat.

Odůvodnění:

Metropolitní plán již ve své koncepci podporu a rozvoj zelených ploch deklaruje, ale nijak aktivně je nerozvíjí. Vymezuje veřejná prostranství a uliční síť, ale pravidla pro umisťování vzrostlé zeleně nestanoví a zelené koridory, které by propojovaly místní sub centra nevyznačuje, ani je nedává do podmínek pro rozvoj a změny v území. Urbanizované území hl. m. Prahy představuje celorepublikově významný tepelný ostrov, který přispívá k aktivnímu odvádění vody z krajiny. Větší teplota povrchu zvyšuje rychlost vertikálního proudění. Vodní pára vystoupá příliš rychle a příliš vysoko bez vytvoření mraků k lokálním srážkám a voda z území je nevratně odčerpána a odnesena zpět do atlantického oceánu. Praha přispívá k zvyšování teploty povrchu Země. Vyšší teplota umožňuje do ovzduší načerpat více energie, která se pak vede k vyššímu výskytu extrémních klimatických jevů. V Praze a okolí, zejména pak na severu ve Středočeském kraji jsou rozsáhlá území zemědělské půdy vysoké půdní bonity, které však chybí organická složka. Jedná se o „mrtvou“ půdu, která není schopna adekvátně zavsakovávat vodu. Voda rychle odtéká ze zelených lánů, půda vysychá a přehřívá se. Při pohledu na teplotní mapu se i tato pole stávají tepelnými ostrovy, které se přehřívají obdobně jako urbanizovaná území, a dále přispívají k odčerpávání vody z krajiny a zvyšování deficitu vody v půdě. Půdní deficit se pomalu zvyšuje, a to do té míry, že jej pocítují i vzrostlé stromy, které ztrácejí svoji odolnost včetně jejich odumírání, což dále vede k dalšímu zhoršování již tak kritického stavu. Za těchto okolností je zachování vody v krajině je pro ČR prioritní úkol veřejného zájmu. K naplňování formálních požadavků na rozvoj zelené a modré infrastruktury je nezbytné ji vymezovat v území. To umožní, aby se postupně vymezené koridory veřejných prostranství proměňovaly a přizpůsobovalo se i vedení technické infrastruktury města. Široké komunikace jsou v území výrazným zdrojem přehřívání, a proto je potřebné vymezit kolem nich pásy pro vzrostlou zeleň. Zejména kolem vedení dálničního okruhu, který je vymezen jako krajinné rozhraní je nevhodné ponechání polí, ale je žádoucí navrhovat přeměnu na vzrostlou zeleň. Dále není využita možnost důsledného propojování zelených ploch hl. m. Prahy do Středočeského kraje. Pro půdní celky polí dát regulativy pro jejich maximální velikost a požadovat jejich dělení remízky a zelenými pásy. Ty opět využít ke krátkému propojení sídelních celků a jejich lokálních center. Nevyužitý potenciál představuje i požadavek na zadržení vody v krajině rozšiřováním prvků modré infrastruktury. Historické meliorační opatření dodnes odvádí vodu z polí. Opět je žádoucí požadovat vymezení ploch pro sběr a zadržení vody v krajině.

69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998472	Nesouhlas
----	----------------------------	--------------------	--------------	---------	-----------

**VII. Obecné připomínky k návrhu MPP - rozvoj území**  
**Připomínka č. 10 – Vymezení center a os městské vybavenosti a odpovídajícího spádového území.**  
**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

Text. **Požadujeme, aby Metropolitní plán vymezil osy městské vybavenosti včetně odpovídajícího spádového území pro vyšší městskou vybavenost.**  
Požadujeme, aby výkres širších vztahů převzal uspořádání území Středočeského kraje a vyznačil místní a regionální centra rozvoje dle platných ZUR SK. **Žádáme, aby v souladu s koncepcí metropolitního plánu došlo i na území hl. m. Prahy k vyznačení center a subcenter a bylo vyznačeno jejich provádání zejména městskou dopravou.** V oblasti hl. m. Prahy, které je označeno jako Přípraží pak logicky provázat území hl. m. Prahy s obcemi Středočeského kraje do společných rozvojových celků, které dokáží vytvořit společně spádové území s plnohodnotnou vybaveností a službami. Ve vazbě na toto uspořádání pak **navrhnout a koordinovat jednotnou a provázanou síť kolejové městské a příměstské dopravy**, která umožní konkurenceschopné provázání spádových území mezi sebou, a to bez ohledu na to, zda se jedná o území hl. m. Prahy, nebo Středočeského kraje. Konkrétně doplnit rezervu pro plnohodnotnou tramvajovou tangentu mezi Dlouhou milí a Letňany s vymezením městského bulváru a odpovídajícím mostním spojením. **Pro naplnění vize udržitelného rozvoje požadujeme umožnit doplnění spádových území o plnohodnotnou městskou vybavenost**, a to vždy s ohledem na vlastní jedinečnost. Pro formálně vyznačená spádová území pak **podmínit další změny územních plánů pořízením územní studie, která naplní standardy městské infrastruktury a upřesní polohy všech prvků infrastruktur.** Na základě tohoto podkladu pak koordinovat úpravy územních plánů hl. m. Prahy a obcí Středočeského kraje včetně odpovídajícího vymezení vybaveností jako veřejně prospěšné stavby a opatření.

Odůvodnění:

Navržený soubor opatření představuje kroky k naplňování usnesení vlády ČR č. 292, kterým byl schválen Strategický rámec Česká republika 2030. Implementační opatření úkoluje municipality v celé ČR ke koordinovanému rozvoji. Strategický rámec vychází ze a shrnuje 30 let svobodného vývoje a reflektuje problémy, pojmenovává potenciály a navrhuje řešení. Plán se opírá o vyhodnocení indikátorů kvality života. Je směrný pro závazné dokumenty ať už legislativního, nebo strategického rázu. Je nadřazen politice územního rozvoje. Reprezentuje nás na půdě Evropské unie. Všechny státy EU tyto své strategické dokumenty využívají ke společné koordinaci svých politik směřujících k udržitelnému rozvoji. Jsou podkladem pro vyjednávání směrných dokumentů EU a následných závazných opatření, které ČR již postupně zapracovává do našeho právního řádu.

Spádová území reagují na poznatky a doporučení karet specifických cílů klíčových oblastí. „Lidé a společnost“, „Hospodářský model“, „Odolné ekosystémy“, „Dobré vládnutí“, „Globální rozvoj“ a zejména „Obce a regiony“.

Průběžně reformovat správu tak, aby mohla utvářet a rozvíjet zemi polyfunkčně a polycentricky. Vytvořit tak předpoklady, aby s využitím specifických kvalit místa nabízelo celé území ČR plnohodnotný, kvalitní život. Znamená to vytvářet podmínky pro odpovědnou správu, která zohlední demografický vývoj, změnu struktury a způsobu života, globalizaci, digitalizaci i změny klimatu. Vytvářet odolné struktury, schopné rychle se přizpůsobovat měnícím se podmínkám, které zároveň budou vysoce efektivní a konkurenceschopné. Vytvářet přátelské a kooperující prostředí, které nikoho nebude vylučovat. Prostředí vysoce efektivní, a přitom provozně úsporné. Tedy vytvářet místa krátkých vzdáleností a dobrá místa pro život.

Naplnění představuje jednotně spravovat přiměřeně velké území, které je dostatečně velké a intenzivní, aby dokázalo vytvořit vlastní energii a potenciál pro udržitelný rozvoj, ale zároveň stále tak malé, aby bylo možné v rámci něj hledat společnou shodu, definovat si konkrétní společné zájmy a ty pak prostřednictvím akčních plánů i jednotlivými konkrétními rozhodnutími naplňovat. (ideálně formovat území v rozmezí cca 10-35 tis. Obyvatel a s nimi vyjednávat společnou shodu na jedinečné podobě spádového území a podobě potřebné infrastruktury.).

Požadovaný postup naplňuje úkoly, které pro hl. m. Prahu zadává politika územního rozvoje:

- OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha**  
Úkoly pro územní plánování:
- a) Pořídít územní studie řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury.
  - b) Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje.
  - c) Pořídít územní studie řešící problémy suburbanizace, zejména nekoncepční rozvoj.

*Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, Hlavní město Praha, Středočeský kraj "*

**Politika územního rozvoje 2.2 Republikové priority**  
16. Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.

18. Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.

29. Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Úkoly pro územní plánování:

- b) Úkoly, stanovené pro jednotlivé rozvojové oblasti a rozvojové osy, musí být převzaty do územně plánovací dokumentace krajů a obcí.

Připomínka je plně v souladu s územně analytickými podklady hl. m. Prahy. Z hodnocení krajinného rázu vyplývá požadavek na dotváření regulačními plány založené „Velké Prahy“ do podoby srozumitelného pestrého kompaktního přiměřeně intenzivního městského prostředí, ve kterém dojde k odstranění bariér v území a kultivaci a dotvoření vnitřních periferií. Toto „krásné město“ oddělit od urbánního chaosu, který nastal zejména po roce 1974. Do konce 60 let po obvodě hl. m. Prahy vznikala nová socialistická sídliště s koncepcí a strukturou, která zahrnovala aktuální představy o plánování a urbanismu města. Po roce 1974 byla hl. m. Praha rozšířena o obce i malé vesnice bez navazujících směrných regulačních plánů, které by přičleněné území začalo koordinované rozvíjet. Návrh územního plánu toto implementoval do své koncepce. Přes zavádějící termín „krajinné rozhraní“ usiluje o vymezení kompaktního města a vytvoření Přípraží, které se má formovat do jednotlivých urbánních celků, které se budou místo rozrůstání zcelovat do územních celků ve volné krajině města.

Připomínka tak rozvíjí i základní koncepci metropolitního plánu. Ten ji sice formuluje, ale žádným srozumitelným způsobem nevytváří předpoklady k jejímu naplňování. Zcela elementárním problémem je zejména potřeba naplnění požadavků PÚR, která přímo úkoluje ke vzniku územních studií a koordinaci územních plánů. Tento úkol nebyl naplněn a metropolitní plán proto ani na akutní problémy Přípraží a rozvoje obcí za hranicemi hl. m. Prahy neumí reagovat. Přitom právě Přípraží je dnes zatíženo největšími dopravními a urbánními problémy, které nezávisí tolik na dobudovávání komunikací pro individuální dopravu, ale zejména na utváření udržitelných městských celků s plnou vybaveností a kvalitním provázáním konkurenceschopnou městskou a příměstskou dopravou. Správnost zadání strategického rámce k utváření udržitelných celků spádových území potvrzuje i vlastní poznání municipalit MČ a obcí Středočeského kraje. Ty uzavřely memorandum o spolupráci s cílem začít skutečně spolupracovat na koordinovaném rozvoji. Požadovaný postup vidíme jako rozumnou a dosažitelnou cestu, která nám dává možnost řešit letité deficity nekoordinované se rozvíjejících obcí a MČ.

**VII. Obecné připomínky k návrhu MPP - rozvoj území**  
**Připomínka č. 11 – metropolitní prioritá – udržitelné polyfunkční a polycentrické město.**

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.					
<p>Text. <b>Požadujeme, aby hl. m. Praha byla v koncepci popsaná jako kompaktní přiměřeně intenzivní polyfunkční a polycentrické město krátkých vzdáleností.</b> Do koncepce a priorit uvést cíle Stavět a rozvíjet město s ohledem na zvyšování bonity klimatu, snižování tepelných ostrovů a uchování vody v městské krajině, vytvořit podmínky pro bezemisní dopravu, cirkulární ekonomiku a rozvoj obnovitelných energií. Stavět město přiměřené intenzity do cca 4+ podlaží tak, aby bylo zdravé, bezpečné, energeticky úsporné a provozně hospodárné. Požadujeme do koncepce rozvojových cílů uvést i cílevědomé utváření podmínek pro to, aby se Praha mohla stát leaderem světových inovací.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Hl. m. Praha má správně stanovený cíl na dotvoření ploch vnitřního města. Plán se definuje jako strukturální dostředně orientovaný. Usiluje o krásné město. Navrhuje v principu to, co historicky vzniklo na počátku 20. století a následně centrálním plánováním sídlištní výstavby vymezit jako rostlé kompaktní město. To pak prostory volné krajiny oddělit od dalších sídelních struktur hl. m. Prahy, které spíše, než s hlavním městem Prahou se mají propojit do sídelních celků v krajině, kde často prorůstají s obcemi Středočeského kraje. Tato koncepce dává z pohledu struktury smysl a je v souladu i s hodnocením krajinného rázu hl. m. Prahy. K naplňování úkolů a cílů územního plánování však není možné zároveň ignorovat skutečnost, že hl. m. Praha je fakticky 22 okresních měst a 35 obcí. Její reálný život se již neodehrává v samotném centru, ale v řadě místních center a nejvzdělanější Pražané bydlí v satelitních městečkách za Prahou, do Prahy denně dojíždí a často o ní i rozhodují. Zaměření se na dostřednost je matoucí. Praha svoji polyfunkčnost a polycentricnost pomalu posiluje. Dostředný trend, kdy přímo na Prahu 1 míří více jak 100 000 dojíždějících denně není hospodárny ani udržitelný. Dostřednost je ekonomicky a provozně velice náročná. Strategické dokumenty i cíle, které mají směřovat k udržitelnému rozvoji usilují o uspořádávání města polyfunkčně a polycentricky. Je proto žádoucí, aby tyto základní strategické cíle srozumitelně formulovaly. Jedná se o důležitý signál pro investory a státní správu, jak si přejeme, aby se město utvářelo. Ze stejného důvodu je žádoucí, aby hl. m. Praha přijala svoji spoluodpovědnost za rozvoj celé ČR. Praha nemá na úrovni ČR žádnou konkurenci. Je nejbohatším regionem se 180% HDP cca 2,5x převyšuje průměr většiny krajů ČR. Praha své bohatství čerpá ze služeb, kde je vlastnická struktura více diverzifikovaná. Většina země je však průmyslová. Na průmyslu závisí naše prosperita, bez které bude špatně fungovat i sektor služeb. Ten je však většinově vlastněn zahraničními vlastníky. Vyrábí se zde kvalitní předfinální výrobky s malou přidanou hodnotou. Atraktivní Praha odčerpává potenciál z regionů, pro které je složité překonat past předfinálních průmyslových výrobků. Přes dotace a inovační zaměření je to Praha, která disponuje základními atributy, které umožňují přilákat nej kvalitnější vědce, inovační firmy k výzkumu a vývoji pokročilých technologií a produktů, které by se měly stát následně páteří naší ekonomiky. Pro atraktivitu je třeba něco udělat. Je výhodné skloubit bydlení + vzdělání, vědu, výzkum, vývoj a výrobu do jednoho regionu. Koncentrovat energii a intelektuální potenciál. Praha má předpoklady pro kvalitní bydlení + vzdělání, vědu, výzkum, problematicky však již hledá prostory pro vývoj a výrobu. Součástí vymezení ploch rozvoje a transformace je potřebné tuto rozvojovou potřebu zohlednit. Je potřebné promyšleně vymezovat propojovat bydlení, vzdělání až výrobu tak, aby Praha mohla být v oslovování světových kapacit inovačních technologií v konkurenci jiných světových měst úspěšná.</p>					
69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998483	Nesouhlas
<p><b>VII. Obecné připomínky k návrhu MPP - rozvoj území</b> <b>Připomínka č. 12 - Vyrovnání vlivu rozvoje města na kvalitu života občanů.</b> <b>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.</b></p>					
<p>Text. <b>Požadujeme, aby orgán územního plánování vytvořil podmínky, které reálně umožní vyrovnávat vliv důsledků územního plánování na život obyvatel města.</b> Samosprávné orgány hl. m. Prahy působí v přenesené působnosti jako orgán územního plánování. Požadujeme, aby hl. m. Praha jménem obcí a měst v celé ČR i MČ hl. m. Prahy požadovala do stavebního zákona doplnit jednoznačné ustanovení, které určí že: „orgán územního plánování je oprávněn přijímat opatření, které mu umožní vyrovnávat jeho vliv při působení na poli územního plánování“. Požadujeme, aby Metropolitní plán předepsal nastavení pravidel, která umožní vyvažovat vliv konkrétního rozvoje závazným odvodem odpovídajících finančních prostředků na investice do veřejné infrastruktury a vybavenosti města. Požadujeme dále, aby Metropolitní plán určil regulační plán jako základní nástroj pro jednání o vyrovnávání dopadů působení města na poli územního rozvoje.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Hl. m. Praha má stejně jako každé jiné město, nebo obec, které je v přenesené působnosti orgánem územního plánování povinnost plnit zákonné povinnosti. Prostřednictvím stavebního zákona mají města a obce vytyčené úkoly a cíle, které musí naplňovat, stejně tak mají obce a města svěřenu péči o školy, zdravotní zařízení sociální služby, veřejné sítě a kompletní veřejnou infrastrukturu. V Dobách před rokem 1989 bylo centrálním plánováním a přerozdělováním určováno na co a kdy půjdou jaké prostředky. Dnes je v souladu s novým ústavním uspořádáním ČR odpovědnost za rozvoj obcí a měst svěřena do rukou občanů, kteří si rozvoj svého území spravují sami prostřednictvím jimi volených samospráv. Za tímto účelem mohou tyto samosprávy působit v přenesené působnosti jako orgány územního plánování. Mají tak zákonnou moc vyjednávat shodu na využití území a vytvořit právní rámec pro vlastní strategii rozvoje. (Územní plány, regulační plány). Na správu obce a města získávají podle rozpočtového určení daní určitou část daňového výnosu. Výnos je vždy odvozován od již stávajícího počtu obyvatel. Pokud město, nebo obec staví za daně určené rezidentům školy a zařízení pro rezidenty budoucí, děje se tak na úkor kvality služeb a veřejné správy rezidentů stávajících. Stát nemá žádnou představu o tom, jakou rozvojovou strategii si občané pro svoji obec dohodli. Není tedy ani schopen účinně a smysluplně jejich rozvojovou strategii financovat. Zákon o územním plánování stanovil postupy a svěřil rozvoj měst a obcí do rukou občanů. Obec a města pak svými rozhodnutími zásadně ovlivňují podobu rozvoje městské krajiny a tím i cenu nemovitostí. Na západ od našich hranic je právě toto důležitým nástrojem městského managementu. Pro změny v území mají předem dohodnutá závazná pravidla, která určují, jaký díl zhodnocení nemovitosti působením orgánu územního plánování náleží majiteli, a jaký městu nebo obci. Přístup je velice různý, ale zpravidla se jedná o přibližné dělení, kdy 1/3 zhodnocení je zisk majitele, 1/3 je povinná investice do místní technické infrastruktury a 1/3 je odvod na veřejnou vybavenost a služby města, obce. Toto je však obcím a městům v ČR zakázáno. Z obavy, aby obce a města nebyla motivována tuto kompetenci nějak zneužívat veškeré zhodnocení nemovitosti působením samosprávy náleží majiteli nemovitosti a samospráva může pouze jednat jen o jeho dobrovolné spoluúčasti. Obce a města jsou tak nucena zajišťovat svěřené úkoly na úkor svých občanů. Mnoho let toto kompenzovala privatizací majetku a stále ve velké míře i evropskými dotacemi. Bohužel ani nový stavební zákon tuto nesvéprávnost neodstranil a nutí obce a města setrvávat v nedůstojné roli prosebníků, kteří místo sebevědomého strategického plánování a rozvoje vlastního území neustále řeší jak a kde na důsledky svého plánování zajistit odpovídající finanční zdroje. Tato situace nutí k ad-hoc řešením zákulisním dohodám a jednání, které přináší neúnosné ústupky pro naplňování potřeb veřejných zájmů. Je zde prostor pro netransparentní postupy a korupční jednání. Nový územní plán ovlivní reálně život všem uživatelům města. Je to reálně více jak 2 miliony občanů ČR a tedy celá 1/5 populace ČR. Hl. m. Praha je zároveň kraj. Má tedy i zákonnou iniciativu a je proto zcela oprávněné, aby orgán územního plánování v rámci nastavování podmínek pro využití území pro tak velkou skupinu obyvatel nárokoval i potřebnou zákonnou úpravu. Pro transparentní a spravedlivé vyjednávání je nezbytnou podmínkou dohoda stran na tom, jak se mění hodnota konkrétní nemovitosti v důsledku působení orgánu územního plánování. Toto není možné vést nad obecnými regulativy na plochu, ale pouze nad konkrétní podobou využití jednotlivých parcel. V rámci jedné plochy v územním plánu je často řada majitelů, jejichž pozemky mají reálně různé možnosti využití. Je možné mít společná pravidla, ale bilanci odvodů je nutné řešit individuálně. Zásadní důležitost pro spravedlivé vyjednávání dohody je, aby vyjednaná dohoda byla oboustranně závazná a právně vymahatelná. Základním úkolem jednání samospráv jako orgánu územního plánování je transparentní jednání vedoucí naplňování a ochraně veřejných zájmů. Orgán územního plánování k jejich vyjednání a závazné regulaci na úrovni parcel má kvalitní funkční nástroj a tím je regulační plán. Vyjednaná dohoda pak je závazná a funkční a pro státní správu dokáže nahradit územní rozhodnutí. Státní správa – stavební úřad má jistotu, že veřejné zájmy jsou již ochráněny a jedinou jeho povinností je pak jen kontrola dodržení stanovených podmínek. Takto aktivní přístup města, je tedy i nejúčinnější cestou, jak zásadně zjednodušit a zefektivnit veškeré povoloovací procesy, a přitom zajistit harmonický a vyvážený rozvoj města, obce, MČ.</p> <p>Potřeby vyvažovat vliv na území si je vědoma i hl. m. Praha. V tomto volebním období hl. m. Praha připravila metodiku spoluúčasti investorů do území. Zde nastavuje doporučenou výši „kontribuci“ na které se bylo město schopné s developery dohodnout. Odvod je stanoven ve dvou krocích. První při změně územního plánu a druhý doplňkový v rámci územního řízení. Návrh metropolitního plánu je pro i tuto nezávaznou metodiku likvidační. Regulativy plánu jsou tak volné, že nebudou změny územního plánu potřebné. Metropolitní plán žádné regulační plány nepředepisuje, a proto jím nemůže následně orgán územního plánu podmiňovat změny v území a tady ani vyjednávat dohodu na spravedlivém vyrovnání dopadů změn v území na stávající rezidenty. I z dobrovolné metodiky pak zbývá jen příspěvek v rámci územního rozhodnutí. Pokud by byl metropolitní plán přijat v této podobě, pak dojde k plošnému zhodnocení parcel bez možnosti města odpovídajícím způsobem vyrovnat dopady tohoto rozhodnutí. Tento přístup je zcela v rozporu se samotným smyslem územního plánování. Je to právě územní plán, který musí vytvářet podmínky pro pečlivé hledání, vážení, vyjednávání a ověřování skutečné podoby veřejného zájmu.</p>					
69	Městská část Praha-Suchdol	Zásadní připomínka	MHMPXPJ2UDTP	2998485	Nesouhlas
<p><b>VII. Obecné připomínky k návrhu MPP - rozvoj území</b> <b>Připomínka č. 13 - MČ požaduje, aby byl Metropolitní plán dopracován do jednoduché a srozumitelné podoby, která odpovídá standardům požadovaných MMR.</b> <b>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.</b></p>					

Požadujeme sjednotit nejen z hlediska názvosloví, tak z hlediska grafického zobrazení. Plán musí umožnit reálnou koordinaci území mezi městskými částmi hl. m. Prahy a obcemi Středočeského kraje. Jasně, přehledné a jednotné zobrazení musí být funkční pro využití jak občanské veřejnosti, tak státní správě, tak municipalitám. Zástupci samosprávy působí na poli územního plánování. Bez jednotného zobrazení je těžko představitelné porozumění významu ploch a je těžké si představit koordinaci společného rozvoje více obcí a městských částí. Dále **požadujeme, aby v souladu s metodikou MMR Metropolitní plán obsahoval i pravidla pro využití všech dostupných nástrojů aktivního městského managementu:** např. stanovení jasných podmínek, za kterých je nutné pořídit územní studii, regulační plán. Pro problémová místa vymezit podmínku úprav parcelace. Nastavit podmínky priorit rozvoje a jejich souvislosti včetně zamčení rozvoje do územní rezervy do doby naplnění jiné výstavby, vzniku občanské vybavenosti, nebo veřejné dopravní infrastruktury. Ve vztahu ke spádovému území konkrétně požadujeme podmínit rozvoj zástavby Sedlce vybudováním odpovídající občanské, technické a dopravní infrastruktury, zejména pak tramvajové tratě.

Odůvodnění:

Na základě požadavků Strategického rámce ČR 2030, který úkoluje k vytváření podmínek pro k aktivní koordinaci společného rozvoje je součástí nového stavebního zákona i požadavek na standardizaci postupů a značení základních prvků územního plánu. Jedná se o důležitý krok zajišťující jednotný výklad pojmů, předvídátnelné rozhodování a celkové zkvalitnění veřejné správy, kdy pracovníci stavebního úřadu kdekoliv v ČR bude používat jednotné pojmy. Občané pak budou mít k dispozici vždy obdobné grafické zpracování, které bude po celé ČR shodné. Nedojde pak k omylům při výkladu významu regulativů, při využívání plánů pro rozhodování o hodnotě investic. Občané jsou často vystavováni různým spekulacím a očekáváním vlivem slibů a manipulace obchodních stran. Jednoduché pochopení smyslu a významu regulativů jednotlivých ploch umožňuje snadnou kontrolu. Transparentnost právního prostředí je součástí dobře fungující demokratické společnosti.

Neméně důležitým důvodem pro jednotné zobrazení je možnost funkční koordinace a propojování územních plánů do jednotné regionální struktury. Právě práce s územím, které je větší než obec, je důležitým předpokladem pro funkční koordinaci a spolupráci v rámci utváření soudržných, odolných, prosperujících polyfunkčních a polycentrických celků, míst pro život – spádových území.

člilem Metropolitního plánu je odemknutí území k rozvoji. Dává obecné regulativy, ale usiluje o zachování flexibility plánu. Hovoří o vrstevnatosti, ale ve skutečnosti se jedná jen o složitý popis jednotlivých ploch, který je po složení všech článků často málo jednoznačný a potenciálně proměnlivý. Plán tak vytváří ve skutečnosti prostředí, které je málo předvídatelné. Více jak 20 let praxe se stávajícím územním plánem prokázala, že podrobný popis v měřítku územního plánu tedy 1:10 000 není pro uspokojivé hledání konkrétního řešení v území, kde je nutné podrobnější posouzení. Hrubé měřítko územního plánu je základním nástrojem pro orientaci v území, ale není dostatečným nástrojem pro rozhodování v měřítku jednotlivých parcel. Zkušenost ukázala, že pro ochranu již vystavěného a stabilizovaného území je pro jeho dotváření a změny v uspořádání nutné pracovat v daleko menším měřítku. Měřítka územní studie a následně regulačního plánu je schopné popsat individuální kvality, kulturní hodnoty a místní vztahy a funkce. Pro stabilizované vystavěné město je potřebné na podkladě územní studie zpracovat regulační plán, který přesně vymezuje hodnoty, které chrání a dává limity a pravidla pro případné změny v území. Takto popsané území dává státní správě jasný návod, jak rozhodovat. Majitelům nemovitostí garantuje, že kvalita vystavěného prostoru bude zachována. Není žádný důvod, aby se pro všechna stabilizovaná území regulační plán pomalu neopracovával s tím, že by mělo platit pravidlo, že v lokalitě lze dělat jen malé změny a dotváření a pokud by se měla měnit kapacita a proměňoval charakter místa, pak bude vždy stanoven požadavek na regulační plán. Pro všechny rozvojové plochy je potřebné předepsání podrobného zastavovacího plánu, který bude pořízen buď na úrovni územní studie, nebo regulačního plánu. Uvedením této podmínky nepředstavuje žádnou blokaci, ale naopak umožňuje samosprávě transparentně vyjednávat podmínky pro zástavbu v území v potřebné podrobnosti a investor po projednání má jistotu, že bude moci realizovat záměr v dohodnuté podobě a kapacitě. Je to standardní transparentní postup. Jasný a přehledný plán dále umožní předat kompetenci k pořízení územních studií a regulačních plánů do rukou městských částí a tím zpracovávání podrobné územně plánovací dokumentace zásadně urychlit. Hl. m. Praha se pak může věnovat koordinaci se Středočeským krajem a koncepčním rozvoji velkých území. Městské části se pak budou moci stát plnohodnotnými partnery obcí při společném plánování spádového území. Tento postup je v souladu s principy subsidiárního přístupu k veřejné správě, který umožňuje účinně poznávat, vyjednávat a chránit veřejné zájmy. Z tohoto důvodu je nezbytné v Metropolitním plánu tyto nástroje využít.

## VIII. Připomínka k návrhu MPP – lokalita Na Rybářce

Připomínka - MČ požaduje přesunout zastavěné pozemky parc. č. 229, 230/1, 230/2 a 231, vše k. ú. Sedlec, při ulici Na Rybářce z lokality 808 / Zahradková osada Suchdol do transformační rozvojové plochy 415/383/4048.

**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

Odůvodnění připomínky:

Jedná se o historicky zastavěné pozemky, které nemají se zahrádkovou osadou nic společného.

obrázky viz podání (pozn. pořiz.)

## **IX. Připomínka k návrhu MPP – lokalita Suchdolské náměstí**

**Připomínka - MČ požaduje v lokalitě 383 / Suchdol v oblasti Suchdolského nám. snížit koeficient výškové regulace RNP na hodnotu 4.**

**Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

obrázky viz podání (pozn. pořiz.)

Odůvodnění připomínky:

V návrhu MPP uvedená hodnota 6 koeficientu výškové regulace RNP zřejmě vyplývá z údajů v UAP, kde je předmětné nemovitosti uveden údaj 5 podlaží po římsu, přičemž ve skutečnosti mají tyto budovy 4 podlaží po římsu.