

Územní plán hl. m. Prahy (Metropolitní plán)

název org.	shrnutí	ID vyjádření	obsah vyjádření
------------	---------	--------------	-----------------

1) Městská část

69MČ Praha - Suchdol, starosta Sp.j.	Nesouhlas	2905640	<p>Přípomínka č. 1 k návrhu MPP - článek 129 Letecká doprava</p> <p>a) 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 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.</p> <p>Městská část zejména nesouhlasí s nesprávným vymezením tzv. ochranného hlukového 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 přihlédnutím k nepřesnostem výpočtu limitních izofon a nepřesnosti měření hluku +/- 3 dB.</p> <p>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. 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.</p>
--------------------------------------	-----------	---------	--

Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.

Odůvodnění připomínky:

a) ZÚR HMP vymezují území městské části Praha-Suchdol, jakož i dalších městských částí (například Praha-Lysolaje či Praha-Nebošice) do oblasti 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 vymežit 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.

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:

a) 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,

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.).

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.

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.

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 území 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 uvedených lokalit ani nijak neuvádí, že se jedná o oblast zasaženou leteckým hlukem.
- 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 (zkrácení 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 garanci generálního ředitele letiště k opatřením ke snížení hluku z provozu letiště Praha, zn. KGŘ ! 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 škola, 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.

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.

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.

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.

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.

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

			<p>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 uvedený 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 v rámci úprav návrhu pro veřejné projednání odstraněno a aby byly uvedené úkoly týkající se SOKP v MPP důsledně respektovány.</p>
69MČ Praha - Suchdol, starosta Sp.j.	Nesouhlas	2905644	<p>Připomínka č. 3 k návrhu MPP - lokalita Nový Sedlec</p> <p>Městská část požaduje dopracování návrhu MPP tak, aby 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 potřebsnosti. 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 stělnice MAGNUM Praha na pozemcích parc. č. 429/9, 10,11, vše k. ú. Sedlice. Městská část požaduje další stavební přípravu podmínit vypracováním urbanistické studie nebo regulačním plánem tohoto území.</p>
			<p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.</p>
			<p><u>Odůvodnění:</u></p> <p>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 stělnice na pozemcích parc.č. 429/9, 10,11, vše k.ú. Sedlice.</p>
69MČ Praha - Suchdol, starosta Sp.j.	Nesouhlas	2905649	<p>Připomínka č. 4 k návrhu MPP - záměr Autobusové nádraží a P+R Suchdol – Výhledy</p>
			<p>Městská část 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. 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.</p>
			<p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.</p>
			<p><u>Odůvodnění:</u></p> <p>Stávající plochy vymezené pro terminál a P+R jsou nedostatečné a povedou nevyhnutelně ke kolizi se stávající původní zástavbou. Omezená dopravní plocha bez plochy pro nezbytnou veřejnou obchodní vybavenost neumožní (např. obchodní vybavenost do 4 500 m² včetně parkoviště typu Lidl, Penny, ...). naplnit požadovanou funkci zachytného parkoviště na příjezdu do oblasti Suchdola a povede k „P+R na poli“.</p>
69MČ Praha - Suchdol, starosta Sp.j.	Nesouhlas	2905653	<p>Připomínka č. 5 k VVURÚ</p> <p>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.</p>
			<p>Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.</p>
			<p><u>Odůvodnění:</u></p> <p>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 aneaktuálních podkladů zcela nevhodné a nepoužitelné.</p>
			<p>b) Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je provedeno nedostatečně</p> <ul style="list-style-type: none">- 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 stělnice MAGNUM Praha v Sedlci. Pokud nejsou vymezena území, kde a zda k takovému stavu dochází, nelze správně vyhodnotit vliv záměrů v daném území ani navrhopat 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 synergii s hlukem, Požadujeme zejména lokalizovat a vyhodnotit místa, kde dochází ke kumulaci nadlimitní hlukové zátěže z více zdrojů.
			<p>c) VVURÚ, část 6.1.3 Vlivy hluku</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none">- 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, <p>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.</p>
			<p>d) VVURÚ část 6.3.</p>

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 - Březiněves) zasahuje na území HMP a Středočeského kraje a v MPP a VVURÚ nejsou zohledněny tyto vlivy na sousední území (např. výdych tunelu Suchdol, který je umístěn ve Středočeském kraji pár metrů za hranici 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:

- (1) 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
- (2) 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).
- (3) 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
- (4) V kapitole 2.3 (Referenční body) chybí uvedení výšky výpočtu, je nutné vědět, zda byl výpočet proveden pro respirační výšku člověka.
- (5) 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.
- (6) 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.
- (7) „*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.
- (8) 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).
- (9) 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).
- (10) Obecné nedostatky použitého rozptylového modelu ATEM (stejně má i druhý rozptylový model SYMOS 97 vedený MŽP také jako referenční metoda) jsou následující:
- (11) „*Metodika (...) není vhodná pro detailní stanovení hodnot koncentrací např. v uličních kaňonech nebo složitě zástavbě*“ (str. 3 Metodické příručky modelu ATEM, Ateliér ekologických modelů, listopad 2005). Imisní situaci lze v městské zástavbě modelovat jen na úrovni střeš budov. V této výšce se však obyvatelstvo zpravidla nevyskytuje, proto výsledky rozptylových modelů, které vstupují do hodnocení zdravotních rizik, často neodpovídají dýchací zóně člověka.
- (12) „*Metodiku nelze použít pro určování hodnot koncentrací za velmi nízkých rychlostí větru a za bezvětří*“ (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 nehorších rozptylových podmínek.
- (13) Výsledky výpočtů jsou zatíženy velkou nejistotou. Úd informací na str. 52 RS dokumentace EIA pro záměr „Hi tech zpracování plastů včetně povrchových úprav – Lokalita Lešná“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV8224) „*nejistota stanovení koncentrace matematickým modelem může dosáhnout až 50 %.*“
- (14) 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

- (1) 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.
- (2) 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,
- (3) odkaz na hodnocení v rámci procesu EIA a příslušné OHP je s ohledem na změny záměru nesprávné
- (4) způsob a rozsah vymezení OHP resp. území dotčeného nadlimitním leteckým hlukem nebyly v rámci studie hodnoceny,
- (5) není zohledněn způsob kontroly limitních hodnot na hranicích OHP a nejistoty měření v měření hluku,
- (6) ve vyhodnocení nejsou vůbec zohledněny hodnoty L_{amax} a další hodnoty ve vnitřním a vnějším prostředí, u kterých jsou dostatečně prokázané 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,
- (7) 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,
- (8) 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

(1) 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 pětileté 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) k dispozici, proto nelze konstatovat nepřekračování imisního limitu O3.

(2) 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 %).

(3) 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 jednoprocentní podíl domácností vytápěných tuhými palivy (dřevo, uhlí) společně se stavební činností může opravdu být zodpovědný za třetinu celkových emisí TZL na území Prahy.

(4) V tabulce 11 je dále podíl vyjmenovaných 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 vyjmenovaných zdrojů na území Prahy.“

(5) 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.

(6) Nejasnosti jsou také u tvrzení na str. 57: „u oxidu siřičitého má nejvyšší podíl skupina nevyjmenovaných zdrojů, tzn. lokální vytápění (70 %).“ Opět není jasné, zda jednoprocentní podíl bytů vytápěných tuhými palivy může být zodpovědný za 70 % emisí SO2 na území Prahy.

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

Na str. 155 se píše, že „MPP vytváří podmínky pro vyvedení části automobilové dopravy z centra (dokončení městského okruhu a dalších prvků nadřazené silniční infrastruktuře).“ 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.

k) 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).

l) 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.

m) Kapitola 8 (Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí)

(1) 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 dostavit 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, [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)). Faktory ovlivňující efektivitu záchytu prachových částic vegetací jsou umístění vegetačních 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 vhodné umístění zahrnout do územního plánování. Podmínka doložení efektivitu vegetačních bariér výpočtem by měla být zahrnuta do MPP.

(2) 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 konstatování na str. 11, 13, 16 a 18 stejná jako u SOKP 511, efektivita vegetačních bariér opět není doložená.

- (3) u společných prostorových a funkčních opatření ke zlepšení kvality ovzduší na str. 262 chybí u staveb silniční infrastruktury zajištění plynulosti dopravního proudu a snižování emisí např. u vozidel zásobování, MHD apod.

- (4) 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.

- (5) protihluková opatření 4 a 5 na str. 265 je třeba aplikovat (přeformulovat) i jako opatření pro snižování emisí znečišťujících látek

n) Kapitola 9 (Zhodnocení způsobu zpracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí návrhu MPP)

(1) 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 naprostě 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).

(2) 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 zpracování 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 významnému 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.

Přípomínka č. 6 k VVURÚ, část B - vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí 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.

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 **pro podrobnější územně plánovací dokumentaci**, že bude **zajištěno vyloučení významného negativního vlivu** 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 **mírně negativní**: „*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 – zástin, vlivy stavby).*“

Z provedeného posouzení dále vyplývá, jakým způsobem dospěl jeho zpracovatel k závěru, že je významný negativní vliv MPP na jednotlivé EVL vyloučen: „*V první fázi hodnocení byly u některých lokalit zjištěny významně negativní vlivy – dle principu předběžné opatnosti byly vytipovány lokality, které zasahují do území EVL a na základě uvedeného přípustného využití nebylo možné vyloučit významně 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.*“ 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 „*skrze EVL Kaňon Vltavy u Sedlce*“ 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, reálnosti 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.