

Vyjádření k záměru D0 518 a 519 Ruzyně – Suchdol – Březiněves

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 65, 100 10 Praha 10

Dne 4. 9. 2023 bylo na úřední desce kraje vyvěšeno oznámení Ministerstva životního prostředí č. j. MZP/2023/710/2860 o zveřejnění dokumentace k záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“. Podle ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), se může veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky k dokumentaci vyjádřit u příslušného úřadu, a to písemně do 30 dnů od zveřejnění informace o dokumentaci.

Podatel je připravovaným záměrem dotčen, a to zejména v souvislosti s negativními vlivy záměru, který by byl zdrojem významných imisí hluku a znečištění ovzduší, který souvisí s deklarovaným růstem intenzity dopravy. Realizace invariantního řešení záměru by vedla ke zhoršení životních podmínek a veřejného zdraví a zhoršení kvality životního prostředí.

Tyto skutečnosti podatel dále dokládá v následujícím vyjádření k dokumentaci EIA.

Po jednotlivých tématech sděluje své poznatky z dokumentace EIA. Konstatuje nedostatky a požaduje jejich odstranění. Problémy zpracované dokumentace a návrhy k jejich odstranění dále popisuje v odůvodnění.

Jak vyplývá z připomínek a jejich odůvodnění. Zpracovaná EIA úseku 518-519 dle platného zákona č.100/2001 sb. není objektivním odborným podkladem, který přispívá k udržitelnému rozvoji společnosti dle §1 odst.3 tohoto zákona.

Pro zdárné dokončení procesu EIA je nutné dokumentaci doplnit a návrh řešení odpovídajícím způsobem upravit.

Na závěr proto vzhledem k závažnosti podaných připomínek navrhuje vydání nesouhlasného závazného stanoviska k záměru.

1. Dokumentace EIA a Část B1 Dopravní prognóza

1.1 Nepřezkoumatelnost celé dokumentace

Jednou z nejdůležitějších částí celé dokumentace posouzení vlivu na životní prostředí je dopravní prognóza, která modeluje dopravní toky. Ty ukazují dopravní zátěže na komunikacích a z nich se pak

odvzoují imise, které mají dopad na životní prostředí. Věrohodnost modelu je tedy zcela klíčová pro to, aby bylo možné brát dokumentaci EIA jako relevantní podklad pro vydání stanoviska k připravovanému záměru. Zpracovatel v dokumentaci uvádí seznam stavebních záměrů, uvádí stav jejich přípravy a jak jsou se záměrem koordinovány. U dopravních staveb je zřejmé, že zpracovatel je nucen pracovat s řadou proměnných, které budou mít na dopravní intenzity vliv. Zpracovatel se zaměřuje jen na pražské stavby a rozvoj Středočeského kraje. Vůbec už nevyhodnocuje, zda dobudování dálničních úseků na hranice a propojení do evropské dálniční sítě nebude znamenat přesměrování tranzitních toků v evropské dopravě. Zpracovatel si je vědom, že není možné garantovat, zda budou skutečně předpokládané dopravní stavby a rozvojové projekty realizovány do plánovaného roku 2030. Zpracovatel tak jen konstatuje, jak je daný záměr do modelu zaveden. Toto tvrzení je ale velice obtížné jakkoliv ověřit. Například pro výstavbu Nového Sedlce TSK zpracovalo dopravní posouzení s kartogramy včetně zprovozněné dálnice. Intenzity dopravy v modelu TSK vykazují jiná čísla než dokumentace EIA. Zpracovatel predikuje rozvoj Středočeského kraje dle demografických prognóz jednotlivých ORP. Ty ale nejsou zcela relevantní, protože pro SZ okraj Prahy plní roli ORP Černošice. Ty spravují obce kolem Prahy od severu na jih s celkem více jak 100 tis. obyvateli. Přitom územní plány nejsou koordinovány a dynamicky se proměňují. Změna ve vedení obcí přináší i zásadní změny plánů a rozvoje obce. V hl.m. Praze zpracovatel počítá s naplňováním stávajících územních plánů a nově i plánu metropolitního. I zde je však predikce velice obtížná. Hl.m. Praha disponuje modely, které však reálné naplňování nijak negarantují a stávající územní plány je měněn dle plánů developerů nikoliv potřeb a zájmů města. Je tedy více jak pravděpodobné, že aktuální a připravovaný rozvoj v řádu tisíců nových občanů bezprostředně za hranicí hl.m. Prahy tato dokumentace vůbec neobsahuje (například rozvoj Statenic, nebo Lichocevsce). V Praze pak přesměrování dopravních toků na stávající dálnici D0 silně zasáhne oblast Ruzyně. Zpracovatel se však o tuto oblast vůbec nezajímá. Přitom se zde připravuje rozvoj v řádu tisíců nových obyvatel a v důsledku stavby dojde bezprostředně k zasažení více jak 1000 občanů v již povolené a probíhající výstavbě. Více než reálná čísla tak dokumentace EIA ukazuje pouze dopravní trendy s poměrně výraznou tolerancí kapacit. To však znamená pro celou dokumentaci EIA zásadní problém. Zpracovatel přiznává, že své hodnocení staví na hypotetickém předpokladu rozvoje dopravy v roce 2030. K tomuto stavu modeluje různé stupně realizace dokončení dálnice D0, nebo případně bez ní a předkládá výsledky. Nijak nezmiňuje fakt, že oproti stávajícímu stavu dojde většinou v hl.m. Praze k dalšímu růstu intenzit dopravy a celkovému zhoršení životního prostředí. V celé dokumentaci prezentuje, že při dostavbě celé D0 s realizací všech předpokládaných opatření bude dopravní situace o trochu lepší, než kdyby se úsek dálnice D0 518-519 nepostavil. Je to zcela matoucí a zavádějící. Rozdíly mezi hypotetickým stavem v roce 2030 bez dostavby úseku 518-519 a s jeho dostavbou nejsou nijak zásadní. Z kartogramů k jiným akcím je patrné, že změny počtů obyvatel v řádu tisíců občanů mají reálný dopad na místní dopravní infrastrukturu ve vyšších řádech než jednotky procent. Dostavba nebo nedostavba různých infrastrukturních staveb a započítání nebo nezapočítání adekvátní dopravní zátěže v roce 2030 od místního rozvoje může výpočtový model otočit i v neprospěch dostavby úseku dálnice 518-519. Celý argumentační model o přínosech stavby hl.m. Praze se pak zhroutí. Pokud by zpracovatel porovnal řádně stávající stav a budoucí výhled pro dopravní zatížení v hl.m. Praze, musel by konstatovat, že se dopravní situace bude dále zhoršovat, a to s dálnicí nebo bez ní. Dálnice Praze žádný dopravní benefit nepřinese. Už na samém začátku práce se zcela jasně ukázalo, jak chybné je slučovat mezinárodní dálnici s městskou dopravou. Těžce predikovatelný rozvoj městské dopravní zátěže vyžaduje neustálé vyvažování a regulaci a místní samospráva proto drží v ruce jak územní rozvoj, tak dopravní a správní agendu, aby mohla účinně zasahovat. Naproti tomu dálnice, kde je provozovatelem stát, z principu preferuje hladký průjezd s minimálním odporem a zdržením. Úsilí sloučit takto dva protichůdné principy vede k tomu, že celou dokumentaci je nutné označit za zmatečnou. Uvažovaná dopravní predikce totiž ani nesmí nastat. Politická reprezentace hl.m. Prahy se svým občanům zavázala k omezování dopravy a regulaci. K preferenci městské hromadné a aktivní dopravy. Počítá se změnami v organizaci města i v územním plánování. Nepřejeme si nezdravý růst individuální dopravy. Není pro nás akceptovatelné, aby nadále pokračoval další neregulovaný rozvoj, který napomáhá dopravní indukci.

- **Požadujeme, aby dokumentace byla označena za nepřezkoumatelnou a zmatečnou. Tuto dokumentaci není možné řádně hodnotit a ve správním řízení k ní vydat stanovisko.**

1.2 Nesoulad s legislativou EU

Dokumentace EIA pro úsek 515-519 potvrzuje, že navržený způsob vedení dálnice je škodlivý jak pro obce a MČ, které jsou záměrem bezprostředně dotčeny, tak pro přiléhající Prahu 6. Dokumentace plní svůj účel v tom, že je odborným dokladem, který toto dokládá a umožňuje vydání záporného rozhodnutí, a tak v souladu §1 odstavce 3 zákona č. 1000/2001 Sb. přispět k udržitelnému rozvoji společnosti. Je to příležitost, aby v souladu s preambulí dokumentu dle odstavce 9 "Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu-nasměrování evropské dopravy do budoucnosti" schválené 9.12.2020 v Bruselu došlo k "posunu stávajícího paradigmatu postupných změn k zásadní transformaci. Dokumentace EIA 518-519 je důkazem, že hl.m. Praha a Středočeský kraj, ani příslušné obce Středočeského kraje neplní veřejné úkoly, které jim svěřila vláda prostřednictvím strategického rámce ČR 2030. Nařízení Evropského parlamentu a rady EU 2021/1119 ze dne 30.6. 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 ("evropský právní rámec pro klima") požaduje, aby vláda zajistila plnění strategických dokumentů a přijala k tomu příslušná opatření. Schválený implementační plán strategického rámce ČR 2030 stanovuje **cíl 16.1. Strategické a územní plánování je na všech úrovních koordinováno**. K němu přijímá příslušná opatření. Evropská rada ve svých závěrech ze dne 12. prosince 2019 uvedla, že všechny příslušné právní předpisy a politiky Unie musí být v souladu s plněním cíle dosáhnout klimatické neutrality a přispívat k němu. Hl.m. Praha ani SK nemá své strategické dokumenty v souladu s územně plánovací dokumentací. EU usiluje o naplňování principu subsidiarity. Státy si hledají vlastní konkrétní cestu, ale strategické směřování je společné a vláda se za něj Evropské komisi odpovídá. Dekarbonizovat a postupně přecházet k uhlíkové neutralitě je povinnost. **Není možné plánovat investice, které jsou zcela v rozporu se sledovanými prioritními cíli.**

- **Požadujeme, aby rozhodování o dalším postupu v realizaci záměru nebylo striktně limitované ZUR a územními plány, ale primárně vycházelo ze synergických efektů pro plnění hlavních cílů trvale udržitelného rozvoje.**

1.3. Invariantní řešení EIA. - dokumentace je zmatečná a nepřezkoumatelná

Dokumentace neprokazuje, že je nejlepším řešením pro plnění cílů udržitelného rozvoje.

Zcela chybí koordinace a zavedení funkčních principů strategického plánování a řízení. V důsledku toho úřední postupy prakticky vylučují, aby pořizovatel zadal zpracovateli a projektantovi jiné řešení než to, co je v platné v územně plánovací dokumentaci. Zpracovatel tak předkládá dokumentaci EIA, která je invariantní. Je nepochybné, že plánovaný úsek má významný vliv na životní prostředí. Zpracovatel tak řádně nenaplňuje smysl hodnocení EIA, a tedy příslušný zákon. Dle dokumentace není možný výběr takového řešení, které nejlépe odpovídá cílům udržitelného rozvoje.

- **Požadujeme přepracování dokumentace tak, aby byly prioritně sledovány strategické cíle udržitelného rozvoje. Aby hodnocení EIA nabídlo možnosti pro hledání synergií sledování společenských cílů.**

Konkrétně:

1.3.1. Umožnit regulaci individuální automobilové dopravy a preferovat aktivní mobilitu a městskou dopravu.

Ve spolupráci obcí spádového území SZ okraje Prahy a MČ a obcí zájmového území vymezit trasu vedení komunikace se všemi typy městské dopravy včetně tramvajové trati, která by měla propojit hl.m. Prahu od Čakovic po Zličín. Jako součást této trasy stabilizovat městský most v prodloužení

Kamýcké ulice, který vytvoří plnohodnotné městské spojení do ZOO, Bohnic a dále do severovýchodní části hl.m. Prahy. Tuto trasu stabilizovat do závazné územně plánovací dokumentace.

1.3.2. Oddělit městskou dopravu od dopravy dálniční.

Zrušit přivaděč Rybářka a MUK Horoměřická s tím, že napojení na dálnici D0 v oblasti Úseku 518 řešit městsky pravděpodobně v oblasti Ruzyně nebo blízkém okolí. Je třeba konkrétní návrh. Jde zde o to, aby byl uplatněn princip, který motivuje jen k místnímu využití, aby napojení nevytvořilo potenciál dopravní indukce.

1.3.3. Koordinovat trasování nové městské infrastruktury tak, aby byla skutečně zaručena účinná distribuce dopravy a dělení přepravních toků ve prospěch udržitelné mobility.

Vedení městské komunikace s tramvajovou tratí koordinovat v rámci územního plánu hl.m. Prahy a Horoměřic tak, aby pro Suchdol, Lysolaje, Horoměřice, Statenice a Nebušice představoval atraktivní místo, které bude zadržovat dostřednou dopravu z metropolitní oblasti SZ okraje Prahy.

1.3.4. V souladu s úkoly PUR a ZUR koordinovat se všemi aktéry rozvoj města krátkých vzdáleností.

Vytvářet městskou infrastrukturu tak, aby jej bylo možné využít pro doplnění chybějící městské vybavenosti i pracovní příležitosti pro celé spádové území. Vytvořit podmínky, aby občané SZ okraje Prahy nebyli nuceni využívat městskou vybavenost a služby uvnitř hl.m. Prahy.

1.3.5. Začlenit severní část aglomeračního okruhu do systému dálkové přepravy jako spojení TEN-T mezi dálnicemi pro mezinárodní tranzit.

Začlenit do dokumentace EIA 518-519 do dopravní prognózy a následně do řádného posuzování EIA 518-519 i potenciál využití vedení dopravy TEN-T po Aglomeračním okruhu.

1. Odůvodnění - Dokumentace EIA a část B1-Dopravní prognóza

Dokumentace EIA konstatuje, že pro samotné obyvatele a přilehlé části města není realizace dálnice přínosem. Dokumentace EIA vyjmenovává, s jakými záměry a rozvojem v území počítá a z jakých zdrojů čerpá. **Použitý multimodální model pro modelaci dopravy v dlouhodobém výhledu IPR ukázal, že "pokud dojde k dalšímu zkapacitnění významných vnějších radiálních komunikací dojde k přetížení nejen D0, ale vzroste i tlak na komunikace uvnitř silničního okruhu".**

Realita je však taková, že **ÚAP hl. m. Prahy nejsou se Středočeským krajem řádně koordinovány.** V současné době probíhá tvorba nové závazné územně plánovací dokumentace.

Samotný návrh metropolitního plánu tak ve sledované oblasti úseku 518-519 prokazatelně podhodnocuje již aktuálně platný rozvoj území Středočeského kraje. V případě, že bude takto jednostranně rozvíjena individuální automobilová doprava, je další zkapacitňování přilehlých komunikací přirozeným důsledkem dalšího rozvoje. **Zmrazení rozvoje metropolitní oblasti není v dané situaci možné,** naopak nerovnoměrně se rozvíjející bytová výstava vyžaduje intenzivní doplňování chybějící infrastruktury, včetně veřejné i komerční vybavenosti.

Modelace dopravy TSK s výhledem do roku 2030 započítává realizaci tramvajových tratí na Dědinu, do Suchdola, Zdib, ale v dopravních modelech je stejně konstatován růst automobilové dopravy. Realizace dálnice D0 pak přinese přesměrování dopravních toků, ale není parametrickou změnou pro dopravu ve vnitřní Praze. Ukazuje se neudržitelnost dostředného rozvoje Prahy. Je nutné neprodleně přejít k celostnímu rozvoji spádových území, které nabízí svým občanům podmínky pro zdravý plnohodnotný život, tak jak to požaduje už od roku 2017 strategický rámec ČR 2030. Za tímto účelem je nutné tyto požadavky zapracovat do ZÚR a územních plánů a vedení dálnice těmito požadavkům přizpůsobit.

Dokumentace EIA 518-519 tak konstatuje, že jeden z uvedených cílů budování úseku dálnice D0 v úseku 518-519, směřující ke snížení dopravní zátěže rostlého města uvnitř budovaného okruhu nebude naplněn, a naopak existuje reálný předpoklad celkového zhoršení stávajícího stavu.

Dokumentace EIA úseku 518-519 tak potvrzuje, že slučování městské a dálniční sítě je vzhledem ke sledovaným cílům kontraproduktivní. Potvrzuje platnost mezinárodně doporučených opatření, které jsou součástí certifikovaných metodik a které slouží k tvorbě strategických dokumentů. Hl. m. Praha v období 2016 – 2023 postupně strategické dokumenty zpracovává a zavádí způsob kontroly a aktualizace. Probíhá vyjednávání o způsobu implementace strategií do závazných opatření obecné povahy, kterými jsou Zásady územního rozvoje a územní plán.

Na základě společného memoranda hl. m. Prahy a Středočeského kraje jsou připraveni signatáři tohoto memoranda také koordinovat společné strategické cíle a podle nich následně upravit i Zásady územního rozvoje.

Dne 30.6. 2021 bylo přijato nařízení Evropského parlamentu a rady EU 2021/1119. Toto nařízení je zákonnou normou, kterou musí státy EU implementovat. Členské státy mají za úkol svou strategii pravidelně aktualizovat a podávat zprávu o plnění stanovených cílů.

Preambule vysvětluje smysl nařízení **“všechny příslušné právní předpisy a politiky Unie musejí být v souladu s plněním cíle dosáhnout klimatické neutrality a přispívat k němu”**. Odstavec 31 mluví o potřebě adaptačních strategií a plánech a požaduje, **“aby všechny relevantní právní předpisy a politiky byly jednotné a vzájemně soudržné.”** Odstavec 35 odkazuje na sdělení z 9.12. 2020 nazvané “Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu - nasměrování evropské dopravy do budoucnosti” článek 9 této strategie požaduje: **“Celkově musíme stávající paradigma postupných změn posunout k zásadní transformaci....”** Článek 10 uvádí: **“...musíme 1) zajistit udržitelnost všech druhů dopravy, 2) široce zpřístupnit udržitelné alternativy v multimodálním dopravním systému a 3) zavést správné pobídky, které budou hnací silou transformace.** To jsou tři pilíře našich budoucích opatření. ... Článek 11: **“Za tímto účelem je třeba použít všechny politické nástroje..”** Článek 12: **“Všechny druhy dopravy jsou pro náš dopravní systém nepostradatelné, a proto musí být všechny udržitelnější.”** Článek 22: **“Vydat pokyny na podporu bezpečného používání zařízení mikromobility 2021.”**

Platná legislativa EU a k ní se vztahující strategie dávají jasný pokyn k odpovědnému plánování a koordinaci. Musí být vytvořeny podmínky pro zrovnoprávnění všech druhů dopravy s důrazem na mikromobilitu, aktivní mobilitu a veřejnou dopravu. EIA pro úseky 518-519 dokazuje, že tyto cíle nejsou slučováním dálniční sítě a městské dopravy realizovatelné.

Dokumentace EIA 518-519 je zpracovaná podle platných územních plánů a zásad územního rozvoje. ZÚR a územní plány pro úsek 518-519 nejsou v souladu se strategickými dokumenty státu, města, kraje. Kromě toho dokumentace EIA dokládá, že urbánní uspořádání krajiny v ZUR a územních plánech není ani v souladu s PÚR. Dokumentace TSK v tabulce č.4 - počty cest a dopravní výkon konstatuje, že řešení vyvolává dopravní indukci, způsobuje přesun občanů z veřejné dopravy na individuální automobilovou. **Způsob řešení dálnice, místo aby motivoval občany ke změně dopravního chování směrem k aktivní bezmotorové dopravě, mikromobilitě a dopravě veřejné, posiluje individuální dopravu.**

To vše probíhá v místech, které jsou 4 km od Vítězného náměstí, centrální části 100 tisícové městské části Praha-Dejvice. Přitom v rádiu do 5 km je prokázáno využití kola jako nejrychlejšího dopravního prostředku. Potenciál rozvoji cyklo dopravy a mikromobility obecně jako alternativa k individuální automobilové dopravě je obrovský, ale pouze za předpokladu, že pro ni bude cíleně vytvářena odpovídající infrastruktura. (Tato zde chybí a odpovídajícím způsobem není obsažena ani závazných územně plánovacích dokumentacích).

Samosprávy spádového území SZ okraje hl.m. Prahy, Nebušic, Státnic, Horoměřic, Lysolaj, Suchdola, Únětice se dohodly na společném cíli jednotně koordinovat rozvoj spádového území a vytvářet v souladu s charakterem oblasti místní centra služeb a vybavenosti, a přispět tak k vyváženému polycentrickému rozvoji sídelních struktur. V rámci projektu SMACKER - Local Mobility Fora existuje shoda na potřebě vzniku městského řešení dopravy, kde všechny její složky budou rovnoprávné. Přejí si tramvajovou trať propojující severní okraj Prahy. Fóra se zúčastnily i okolní obce i město Roztoky a všichni potvrdili, že dohodnuté řešení zlepší podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy před dopravou automobilovou. Přináší účelné propojení ploch a poskytuje lepší podmínky pro různé druhy mobility a dosažitelnosti v území. Svoje cíle pak usilují koordinovat i vytvářením územně plánovacích podkladů. Za tímto účelem usilují o dohodu se zástupci Středočeského kraje a hl.m. Prahy, aby došlo k odpovídající koordinaci závazné územně plánovací dokumentace a bylo možné upravit podmínky vymezení dálnice D0 v úseku 518-519 tak, aby došlo k naplnění důvodu vymezení. (viz. citace: Důvody vymezení: Převedení tranzitní dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti. Výše uvedené cíle jsou v souladu s požadavky PÚR viz kapitola 2.2 celorepublikové priority odstavce 16., 18., 29. Dále s úkoly pro OB1 Metropolitní rozvojovou oblast Praha - úkoly pro územní plánování odrážky a), b), c) i odstavcem 99 SD4. (viz. legislativní souvislosti). Tyto úkoly jsou přímo odpovědností hl.m. Prahy a Středočeského kraje, aby je řádně převzaly do svých územně plánovacích dokumentací.

Požadavky MČ, obcí a občanů jsou řádně předány hl.m. Praze v rámci procesu pořizování nového územního plánu Prahy (metropolitního plánu).

Požadavky jsou v souladu se Strategickým rámcem ČR 2030, strategickými dokumenty hl.m. Prahy i prioritami územního plánování Prahy v ZÚR, kde v bodě 3 je požadavek na vytvoření podmínek pro vyvážený rozvoj Prahy jako města krátkých vzdáleností.

Je proto nezbytné, aby vedení dálnice umožnilo realizaci opatření, která jsou požadována ve strategických dokumentech hl. m. Prahy, občany i MČ a obcemi na SZ okraji Prahy. Jen tak může být dosaženo souladu dokumentace EIA pro 518-519 s platnou legislativou a stavba může plnit svůj účel.

Spolupracovat na společném směřování je díky platným usnesení rad a zastupitelstev veřejným úkolem pro všechny složky veřejné správy. Ať už se to týká činnosti na konkrétních projektech nebo práce na vytváření společných pravidel pro další rozhodování veřejné správy. Plnění úkolů nemůže být selektivní, výběrové. **Strategické plánování a řízení vyžaduje nadresortní celostní přístup.**

EIA 518-519 do dopravní prognózy žádným způsobem nehodnotí potenciál přínosu tranzitu TEN-T přes metropolitní oblast po aglomeračním okruhu. Přestože není definován jako dálnice, je v ZUR umístěn, je obsažen v územních plánech obcí a je připravován k realizaci s mimoúrovňovými křižovatkami. Celé vedení má parametry dálniční sítě. Komunikace jsou schopny zajistit dálkovou tranzitní přepravu i odklonit individuální dopravu, která nesměřuje do vnitřního města a má cíl na jeho okraji, nebo přímo metropolitní oblasti. Předmětem této připomínky není přímo požadavek na zrušení dálničního úseku 518-519, ale korigování tvrzení, že dálniční okruh D0 musí být uzavřen, aby se umožnilo spojení na dálnici D8, případně D10 jinak než využitím jižní části dálnice D0. Začlenění posuzování aglomeračního okruhu umožní lépe vážit veřejné zájmy a účelnost vynaložených prostředků. Realistický pohled na celou skutečně budovanou dopravní síť ukáže případné slabiny konkrétního technického řešení Aglomeračního okruhu a provést odpovídající korekce a opatření, aby se neopakovala praxe, kdy podhodnocené kapacity umožní budovat infrastrukturu, která nemá dostatečně dimenzovanou protihlukovou ochranu a podobně. Dokumentace EIA 518-519 je pro laické uvážení a zhodnocení matoucí, neboť žádným způsobem z posouzení nevyplývá, že se na severu a východě Prahy vytváří fakticky dvě paralelní dálniční komunikace. (viz. schématický obrázek strany 13 Přílohy [Dálnice D0 518-519 x Mikromobilita, e-mobilita + veřejná doprava.](#))

Poznámka k intenzitám dopravy: Je třeba upozornit na matoucí znázornění rozdílů stavů, kde se porovnává stav E3 tedy kompletní městský okruh a referenční stav D, kdy je okruh bez 518-519 a obchvatu prosecké spojky. Jedná se o makropohled, který modeluje neregulovaný vývoj bez toho, že by došlo ke změnám chování občanů díky změnám v infrastruktuře a regulačním opatřením. Cílem je přece hledat cesty ke zlepšení již stávající dopravní situace. EIA však počítá s rapidním zhoršením a nakonec konstatuje přínos, což fakticky znamená, že zhoršení bude jen mírné. Vlastní srovnávací tabulka navíc ukazuje, že TSK pro různé situace predikuje vývoj různě a vše je odlišné od měření, která jsou zveřejňována v ročence TSK. Rozdíl je řádově 10% i více. Pokud se tedy někde modeluje úbytek nebo nárůst dopravy okolo 10%, není to z pohledu hodnocení zlepšení či zhoršení stavu relevantní. Ve skutečnosti lze jen konstatovat, že konzervováním stávajícího rozvoje je nulová perspektiva pro zlepšení dopravní situace. Přelévání dopravní zátěže ve skutečnosti ukazuje stav, kdy do již naplněné dopravní sítě přibude jen tolik aut, které se tam vejdou. Případně, že kvůli přetížení jednoho směru dojde k redistribuci zátěže na směr jiný.

2. Část B.2 Hluková studie a část B.4 posouzení vlivů na veřejné zdraví - hluk.

2.1. Nepřezkoumatelnost - nekompletnost, neuvažované možné kumulace budoucích zátěží, chybějící hodnocení a řešení pro navazující komunikace.

Posouzení vlivů dopadů na veřejné zdraví a posouzení hlukové zátěže obecně uvedené ve studii nelze považovat za průkazné. Nedává skutečnou odpověď na to, jaké přináší stavba vliv na hlukovou zátěž oproti současnému stavu bude dostavby D0 úseku 518-519. Posouzení se vztahuje stále k hluku ze silniční dopravy a řeší se množství obyvatel takto obtěžovaných. Nehodnotí se řádně kumulativní efekt hluku z dopravy letecké. Tak jako jsou srovnávány varianty různých stavů dokončení dálnice D0, musí být také porovnány rozdíly kumulativní hlukové zátěže s dostavěnou paralelní dráhou a bez ní. Je nemyslitelné, aby se oba tyto zásadní zdroje hluku neposuzovaly společně. Hluková zátěž je již dnes vysoká. Stejně jako se připravuje záměr výstavby dálnice D0, připravuje se i výstavba paralelní dráhy s potenciálem dalšího rozšiřování hlukové zátěže. Už samotné vymezení oblasti posuzování je vadné. Jak dokládají kartogramy TSK bude na dálnici D0 v oblasti okolo Ruzyně prakticky dvojnásobný nárůst dopravy se všemi s tím souvisejícími negativními vlivy. Stejně problematické je ignorování faktu, že dálnice D0 a přívaděč Rybářka vytváří z ul. Jugoslávských partyzánů skrytou radiálu, která je však již dnes kapacitně i hlukově přetížena a občané zde žijící jsou obtěžováni hlukem, který překračuje úroveň přijatelné míry zdravotního rizika. Navržené řešení tedy nezohledňuje reálné dopady na širší území města. Počet zasažených občanů vlivem dálnice D0 úseku 518-519 bude ve skutečnosti řádově vyšší.

- **Požadujeme části B.2 a B.4 rozšířit, doplnit a přepracovat. Obě tyto části jsou kvůli svému zpracování nepřezkoumatelné.**

2.2. Důsledně začít plnit zákonné limity organizačními a ekonomickými nástroji

Samosprávy měst a obcí mají v rukou nástroje, kterými dokáží organizovat svůj provoz tak, aby bylo vytvářeno zdravé, bezpečné a prosperující město. Klíčovým nástrojem pro snižování hlukové zátěže je kvalitní strategické plánování a na něj navazující územní plánování. Právě koordinovaný celostní strategický přístup umožňuje nahlédnout problémy z více úhlů. Pro dopravní problém je tak možné volit celou škálu řešení, ekonomických, organizačních, majetkových a dalších, včetně celkové změny koncepce organizace dopravních vztahů v prostoru.

- **Požadujeme, aby pro nulovou variantu byl nastaven model, který je v souladu se strategickými dokumenty města a pro regulaci hluku využívá omezení rychlosti, a to včetně pohybu po dálnici D0 tak, aby byl dosažen hlukový limit do 60 dB.**

Odůvodnění část B.2

Výpočty hodnocení hlukové zátěže a navazující hodnocení zdravotních rizik využívá na maximální možnou míru změnu legislativy, která umožňuje u stávajících komunikací zvyšovat hlukovou zátěž až za hranu zdravotního rizika. Od 1.1. 2023 vešlo v platnost nařízení vlády č. 433/2022 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací s nabytím účinnosti k 1.7. 2023. Toto nařízení připouští u stávajících komunikací pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích hlukový limit 68 dB přes den a 58 dB v noci. ČR sama prostřednictvím Výzkumného ústavu bezpečnosti práce v souladu se zjištěnými poznatky WHO i komise EU stanovuje maximální limit, který lze ještě považovat za bezpečný z hlediska ochrany proti vážným zdravotním následkům na 65 dB přes den a 55 dB v noci. Nejedná se o žádný marginální rozdíl. Decibel (dB) je logaritmická jednotka, což orientačně představuje, že každé zvýšení o 3 dB je fakticky zdvojnásobení hlukové zátěže. Přitom to samé nařízení uvádí pro hluk z dopravy na nových pozemních komunikacích maximální přípustný hluk 60 dB přes den a 50 dB v noci.

Zpracovatel toto nařízení interpretuje tak, že pokud nový záměr generuje dopravu na stávající komunikaci, je možné zde připustit i "přijatelné zdravotní riziko", protože to dikce nařízení připouští. Je to velice nebezpečný a kontroverzní výklad, který je třeba odmítnout. Nárůst dopravy vzniká vlivem výstavby nového záměru. Mimoúrovňová křížení a přivaděč Rybářka k těmto komunikacím přivádí nové dopravní zatížení. Kartogramy TSK konstatují, že záměr indukuje novou dopravní zátěž. Mění se charakter okolních komunikací z městských na dálniční přivaděče. Ještě patrnější doložení neudržitelnosti takového výkladu je možné vysledovat z přiložených hlukových map. Ukazují, že realizace záměru D0 ovlivní hlukové pozadí rozsáhlé okolní oblasti včetně sledovaných míst. Je tedy vyloučené, aby jakákoliv nová hluková zátěž byla posuzována jako historická hluková zátěž a bylo možné uvažovat s denní hlukovou zátěží do 68 dB. Naopak v celé zasažené oblasti je nezbytné, aby došlo k omezení hlukové zátěže, která odpovídá limitu pro nové komunikace, tedy 60 dB přes den a 50 dB v noci. Je těžko pochopitelné, že neúčinnější protihlukové opatření, kterým je snížení rychlosti se v portfoliu zpracovatele vůbec nevyskytuje.

Smyslem nařízení vlády není legalizovat stávající nevyhovující hlukovou zátěž nad přípustnou míru a pak i tuto zátěž dále zhoršovat. Vláda nemůže a nesmí přijímat nařízení, které vytváří zdraví ohrožující prostředí pro své občany. Smyslem nařízení je reflektovat realitu. Obce a města měla od roku 2011 uvést stav silniční a železniční sítě do takové podoby, aby vyhovovala zákonu. Hlukové mapování ukazuje, že řadu silničních staveb je stále možné provozovat jen díky výjimce na hlukovou zátěž. Nařízení na místo výjimky na 70 dB tedy požaduje alespoň snížení zátěže na maximálně 68 dB. Zvýšení limitu tedy neznamená, že problém se zdravím ohrožujícím hlukem nemá být řešen. Jedná se o komplexní problém, jak už je uvedeno výše. Rozdíl mezi 65 dB a 68 dB představuje logaritmický růst na prakticky dvojnásobnou hlukovou zátěž. V žádném případě se nejedná o bezpečnou hlukovou zátěž. Společenskou dohodou je pouze stanovena hluková zátěž v rozmezí 30-70 dB jako zátěž s "přijatelnou mírou rizika". Nikoliv tedy bez rizika. Cílové hodnoty, ke kterým máme dlouhodobě směřovat, je snížit hlukovou zátěž na 50 dB přes den a 40 dB v noci.

Právo na zdravé životní prostředí je možné dovodit i z čl. 8 Úmluvy o ochraně lidských práv a svobod (č. 209/1992 Sb.).

- Právo na respektování svého soukromého a rodinného života, obydlí a korespondence. Každý jednotlivec má právo na respektování svého obydlí, což v sobě zahrnuje nejen samotné právo na tento vymezený prostor, ale rovněž na přiměřenou míru nerušeného a pokojného užívání tohoto prostoru.
- Případy porušení práva na respektování obydlí (test určitého minimálního stupně závažnosti obtěžování).
- zásahy typu neoprávněného vstupu do obydlí
- hluk, emise, pachy či jiné obdobné formy zásahu.
- Ochrana proti svévolným zásahům ze strany orgánů veřejné moci
- Povinnost orgánů veřejné moci aktivně přijmout určitá opatření, jejichž smyslem je zajistit respektování práva ve vztahu jednotlivců mezi sebou navzájem.

Pokud nově platná zákonná úprava odstraňuje výjimky, je zřejmé, že podmínkou pro to, aby došlo k obtěžování občanů hlukem nad bezpečnou hranici byly závažné důvody. Jen ty umožnily schválení výjimky a přijetí "přijatelné míry" zdravotního rizika. Zvýšení limitů tedy nemůže a nesmí být důvodem k tomu, aby samospráva a příslušné odbory veřejné správy rezignovaly na hledání řešení, které zdravotní riziko nepřináší. Tuto skutečnost dokládá i Judikatura nejvyššího soudu

- NS 22 Cdo

3004/2014. "Skutečnost, že žalovaná (obec) „jako vlastník místní komunikace je povinna strpět její obecné užívání bez možnosti regulovat provoz na ní“ neznamená, že nemůže ovlivnit imise z takového provozu pomocí jiných nástrojů”.

Pokud by byl akceptován výklad nařízení vlády podle toho, jak k němu přistoupil zpracovatel, jednalo by se o velice nebezpečný precedent. Nařízení vlády nesměřuje k motivaci samospráv vytvořit pro občany lepší podmínky pro zdravý život. Příkladem jak lze postupovat může být stanovení maximální hlukové zátěže v Německé spolkové republice. Zde jsou limity odvozeny od územního plánu. Jsou stanoveny 4 hlukové oblasti. 1. pro nemocnice, školy, lázně, domovy seniorů, kde jsou limity 57 dB přes den a 47 dB v noci. V obytných oblastech jsou limity 59 dB přes den, 49 dB v noci. V centrálních částech, kde je ruch z obchodů, služeb a vybavenosti je limit 64 dB přes den a 54 dB v noci. V industriálních oblastech, kde je výroba a další provoz, je pak přípustný limit 69 dB přes den a 59 dB v noci.

Tato transparentní čísla přímo určují, jaký typ komunikací je vhodný pro určité typy urbánního prostředí a dává návod, jak na řešení problematiky hlukové zátěže z dopravy nahlížet. V důsledku této legislativní úpravy je například zcela zřejmé, že dálniční doprava je s bytovými a městskými funkcemi zcela neslučitelná. U stávající dopravní zátěže v urbii vede samosprávu k řešení intenzivního hluku z dopravy buď tak, že přistoupí k redukci dopravy omezeními, aby například byla chráněna bytová funkce, nebo naopak vyloučí bydlení a bude rozvíjet jiný odpovídající způsob využití.

Zpracovatel předkládá měření hlukové zátěže na stávajících komunikacích kolem úseku dálnice 518-519. Z měření je patrné, že již dnes jsou tyto oblasti zasaženy intenzivním hlukem z dopravy silniční, ale i letecké. Zpracovatel se věnuje zejména posuzování zátěže ze silniční dopravy. Hodnotí se různé varianty dostavby dálnice D0, ale zcela chybí jasné posouzení řešení s dostavěnou paralelní dráhou a bez ní. Přitom se jedná o dva záměry, které mají na kvalitu života z pohledu emisí zásadní vliv. V hlukové studii je pak k dispozici jedna souhrnná tabulka pro všechny typy hluků, kde je dobře patrné, že i s realizovanými protihlukovými opatřeními v místě měření a rozsáhlým protihlukovým stěnám kolem dálnice bude zvýšení hlukové zátěže citelné.

Nejde však jen o měřenou obydlenou oblast. Hlukové pozadí dálnice se rozlije po široké krajině. Byť se bude jednat o hluk, který bude splňovat zákonnou hladinu, bude dopad na obyvatele i na přilehlé přírodní chráněné a rekreační plochy veliký. Reálně tak dojde k faktickému znehodnocení přírodních ploch pro relaxaci a oddech. Oázy klidu, do kterých nyní chodí občané celé Prahy, budou hlukovým pozadím zasaženy.

Zcela nepřijatelné je pak hodnocení míry zasažení občanů nadměrným hlukem. V posouzení se odkazují na to, že vychází z vlastní hlukové studie. Kromě extenzivního výkladu vládního nařízení zpracovatel dále modeluje podmínky tak, aby doložil, že obtěžovaných občanů v důsledku výstavby dálnice je malé množství. Stanovení rozsahu hlukové zátěže, ze kterého se určuje míra zasažení občanů zatěžujícím hlukem, stanovil zpracovatel v rozmezí 45-75 dB. Výzkumný ústav bezpečnosti práce doporučuje uvažovat obvyklé rozmezí 40-70 dB.

Zároveň si zpracovatel vymezil posuzovanou oblast tak, že do ní nezahrnul oblast Ruzyně kolem Drnovské a dále ke Zličínu. Stejně tak není posuzována zátěž na ul. Jugoslávských partyzánů.

Kartogramy TSK i dlouhodobá predikce IPRu dokládá, že sloučením dálnice s městským provozem vzniká silná dopravní indukce, která zvýší motivaci k využívání individuální dopravy a v podstatě není žádná naděje na to, aby se dopravní situace v zasažených oblastech zlepšila. Naopak pokud nebudou realizována regulační opatření, bude se situace dále zhoršovat.

Jak uvádí metodiky, doporučení výzkumných institucí a dnes již i vlastně samotná legislativa EU, nejsilnějším pomocníkem měst a obcí v redukci nadměrného hluku jsou nástroje územního plánování. Představitelé města jsou voleni svými občany proto, aby tyto nástroje k ochraně jejich zdraví a bezpečnosti plně využili. Přístup hl.m. Prahy k řešení tohoto problému nepovažujeme a odpovědný. . Občané jsou desítky let přesvědčováni, že město potřebuje mít svůj městský okruh, aby se ulevilo

dopravě uvnitř města. Dnes se však nejedná o městský okruh, ale o řádnou dálnici D0, která plní zcela jiné úkoly než účelnou distribuci městské a příměstské dopravy. Naši volení zástupci na tuto elementární změnu přístupu žádným způsobem nereagují. Nedošlo k revizi územních plánů a zásad územního rozvoje a vedení dálnice nebylo od městského provozu odděleno. Je to přístup, který přináší zcela protichůdná rozhodnutí. Dne 22.2.2023 vydal stavební úřad MČ Prahy 6 územní rozhodnutí o umístění stavby a o změně využití č.j. MCP6 056515/2023. Umisťuje se "Obytná zóna Ruzyně a infrastruktura" Praha, Ruzyně, Drnovská. Jedná se o druhou etapu výstavby, dohromady zde vzniká u městského okruhu výstavba pro 1500 našich budoucích spoluobčanů. Nedozví se, že park, který mezi dálnicí a zástavbou vytváří, je ve skutečnosti protihlukový val, který má garantovat pouze hluk v rámci přijatelné míry zdravotního rizika, tedy do 68 dB. Netuší, že je čeká dvojnásobný nárůst intenzity dopravy na této dálnici kvůli realizaci úseků D0 518-519. Na druhou stranu zpracovatel dokumentace EIA tento dopad na 1500 nových spoluobčanů vůbec neřeší s tím, že veškerou odpovědnost za ochranu proti hluku nese investor stavby. Přitom z prostého pohledu na postavené domy i prodejní web investora je zřejmé, že domy jsou opatřeny běžnými otevíracími okny. Nikde se nikdo nedozví, že se jedná o území, které je již dnes zasažené hraničním hlukem v pásmu 60-65 dB pro den a 50-55 dB pro noc. Pokud dojde k dvojnásobnému nárůstu intenzit dopravy, lze si těžko představit, že je možné zabránit dalšímu růstu hlukové zátěže. Je tedy prakticky jisté, že naši budoucí spoluobčané zde budou vystaveni hlukové zátěži, která přináší riziko závažných zdravotních problémů. Je také zřejmé, že se zde vlivem dopravní zátěže šíří částice PM10, PM 2,5 a další nebezpečné látky. To vše se děje za situace, kdy od našich volených zástupců očekáváme vytváření podmínek pro snižování hlukové zátěže a snahu o ochranu zdravého životního prostředí obecně. Očekáváme, že jejich organizační opatření zajistí, aby veřejná správa tyto cíle svými rozhodnutími plnila. Realita je zcela jiná. Je to konkrétní důsledek nekoordinace. Není to exes, ale systémové organizační nastavení, který je prosazován pod pojmem flexibilita územního plánování. Na daném místě by podle platného územního plánu nikdy monofunkční bytová zástavba neměla vzniknout. Má jít o polyfunkční území, kde se doplňují služby a vybavenost ke stávající sídelní struktuře. Tu je možné umístit do takto zasaženého prostředí. Jedno vydané rozhodnutí o souladu záměru s územním plánem fakticky změnilo smysl územního plánu a vytvořilo do budoucna problém jak pro občany, tak pro město. Investor k záměru získal všechna kladná vyjádření dotčených orgánů státní správy a stavební úřad tak stavbu umístil.

Pokud by městský okruh byl městskou komunikací v majetku a správě hl. m. Prahy, pak by jediným dalším logickým krokem byla humanizace městského okruhu. Snížení jeho kapacity a rychlosti tak, aby byl garantován hluk ze silniční dopravy do řádného limitu, který stanovuje nařízení vlády pro nové komunikace, tedy do 60 dB přes den. Dálnice však staví a spravuje stát. Ten nemá za úkol se zabývat tím jak si svůj rozvoj město koordinuje. Oprávněně předpokládá, že odpovědné volené vedení města uzpůsobí své územní plány tomu, že nechává stát stavět na svém území mezinárodní dálnici. Stát provozuje dálniční síť. Odpovídá za její funkčnost i v rámci EU. Má tedy z podstaty jiné cíle a zájmy než volené samosprávy, které mají rozvíjet své město pro své občany.

Zdá se, že hl.m. Praha na aktivní koordinaci a řešení ochrany občanů před zdravotními riziky, které způsobuje nadměrný hluk, zcela rezignuje. Aktivity veřejnosti, které pro nejzasaženější území požadují snížit rychlost dopravy na 30 km/h jsou zesměšňovány a skandalizovány. Přitom se jedná o nejlevnější, nejrychlejší a neúčinnější organizační opatření, které přinese okamžitý efekt a sníží hlukovou zátěž. Jak ukazuje hlukové mapování ministerstva zdravotnictví už z roku 2017 (<https://geoportal.mzcr.cz/SHM/#>) více jak 1/3 obyvatel města (460 072) žije v mezním hlukovém pásmu nebo přímo v hlukových pásmech, které již prokazatelně představují rizika významných zdravotních problémů. Za těchto více jak nepříznivých podmínek hl.m. Praha dále počítá s tím, že bude slučovat městskou a dálniční dopravu. Je to zcela nepochopitelný přístup, protože jak už bylo uvedeno, dálnici město nevlastní a nemá žádné efektivní nástroje, jak provoz na dálnici kontrolovat. Pokud je mezinárodní dálnice vedena 5,5 km od Pražského hradu, je zákonitě, že dálnice bude integrální součástí městské dopravy a hl. m. Praha se tak zcela záměrně vzdává své schopnosti ji účinně regulovat a vytvářet rovnoprávné podmínky pro všechny typy dopravy. Tento přístup je v rozporu s již platnou legislativou EU.

Je zde vhodné citovat Stanovisko Ministerstva zdravotnictví k článku zapsaného spolku Koridor D8 „Obce proti nové protihlukové vyhlášce. Tlačí na její zrušení“ a „Právního rozboru hygienických limitů hluku v souvislosti s novelou nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Hygienický limit hluku a jeho hodnota

...“Hygienické limity hluku (HL) nejsou obecně čistě vědeckou záležitostí, nýbrž jsou i předmětem socio-politických nastavení, která závisí na systému národních priorit zastoupených zájmových či politických skupin, vyplývajících z komplexních úvah o společenských rizicích, výnosech, a nákladech. V tomto procesu se musí nalézt obecné standardy akceptovatelných rizik, které se mohou měnit podle úvah ohledně obecně pojatých nákladů a výnosů (Cost-benefit). Rozhodování o HL v rámci politického normativního procesu tak jen zčásti vychází z vědeckých podkladů, jakými jsou zejména doporučení Světové zdravotnické organizace (WHO), ale bere v úvahu i ekonomická omezení a sladění jiných zájmů ve společnosti.”

Jinými slovy, přijatelná míra zdravotního rizika, které působí nepřiměřená úroveň hlukové zátěže, musí být vyrovnána konkrétními doložitelnými přínosy. Tyto přínosy však pro realizaci úseku 518-519 není možné doložit. Dokumentace EIA nezakrývá, že dálnice generuje zátěž, která ovlivní kvalitu života občanů. Poznanou zátěž se pouze snaží v mezích možného maximálně omezit na přijatelnou úroveň. Není jejím úkolem hodnotit cost-benefit navrženého řešení. Toto přísluší strategickému plánování, které pak musí výsledek zobrazit do územního plánu a tento plán je pak závazný pro všechny včetně zpracovatele dokumentace EIA. Zpracovatel tedy nemá žádný důvod jakkoliv pochybovat o tom, že posuzuje záměr, který je vyhodnocen jako nejvhodnější řešení a je plně v souladu s uznanou podobou veřejného zájmu. Takto pak přistupuje i k hodnocení souladu záměru se strategickými dokumenty města. Zpracovatel objektivně nenalézá s těmito cíli synergie, a tak hodnotí vliv převážně neutrálně. Nemá za povinnost sledovat ,jak chce hl.m. Praha řešení svých strategických cílů dosáhnout ani zpochybňovat, že navržené řešení je v přímém rozporu s tím, co strategické dokumenty hl.m. Prahy uvádí.

Selhání hl.m. Prahy na poli územního plánování nemá jen důsledek negativního vlivu na zdraví občanů hl.m. Prahy, ale je to i velice ekonomicky nevýhodné. EIA řeší zdravotní dopady hluku na desítky občanů, ale v hl.m. Praze jsou hodnoty hluku hraniční nebo nepříznivé pro stovky tisíc občanů. Bezpečný limit není jen vědecky stanovenou hodnotou, ale prokazatelně dává smysl i z ekonomického hlediska. Lepší koncentrace a zdraví občanů přináší ekonomické benefity a snižuje náklady na zdravotnictví. Je prokázáno, že investice v hustě obydlených oblastech do ochrany před hlukem, se jednoznačně vyplatí.

Výše uvedené není vyviněním zpracovatele z úkolů, které má dokumentace EIA řešit. Už jen pokud by byla do hodnocení EIA zahrnuta skrytá radiála, kterou dálnice D0 vybudováním sjezdů a přivaděče Rybářka z ul. Jugoslávských partyzánů vytváří, sama by přímo prokázala, že navržené vedení dálnice je pro Prahu vysloveně škodlivé. Hlukové mapování z roku 2017 ukazuje, že fasády přilehlých domů, které jsou chráněným prostorem a je nutné zde dodržovat hlukové limity, jsou vystaveny hluku v pásmu 70-75 dB. Navržená dálnice do takto zatíženého území přivádí další dopravu, aniž by se jakkoliv zabývala tím, že už dnes je zde hluková zátěž, která překračuje přijatelnou míru rizika. Je to nezákonný stav a je společným úkolem samosprávy MČ Prahy 6 i hl. m. Prahy tento problém neprodleně řešit. Kromě okamžitého snížení rychlosti na 30 km/h musí být další kroky již provedeny na poli územního plánování. Hl. m. Praha má analýzy, strategie a cíle. Ví, že je nutné dostřednou dopravu zadržet již na okraji města, že je nutné vytvářet město krátkých vzdáleností, že velkou část existujícího tranzitu jsou fakticky pražáci, kteří kvůli chybějícímu funkčnímu tangenciálnímu spojení volí cestu přes vnitřní Prahu, a to jak městskou dopravou, tak dopravou individuální. Pokud by hl.m. Praha a MČ měla zavedený systém kontroly plnění strategického plánu, docházelo by k jeho

každoroční aktualizaci a každý záměr by byl hodnocen podle systému cost-benefit a neexistovala by ani tato dokumentace EIA, ani tento záměr stavby dálnice D0.

3. Část B.3 Rozptylová studie a část B.5 Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví.

3.1. Nepřezkoumatelnost - chybějící porovnání dlouhodobého vlivu oproti stávajícímu stavu.

Nová dálnice je silným zdrojem znečišťujících látek. Nepředstavuje jen novou zátěž na nové dálnici, ale indukuje další zátěž na přivaděcích komunikacích. Zpracovatel tento fakt skrývá tak, že jako referenční stav zavádí hypotetické intenzity v roce 2030, které ale nelze žádným způsobem věrohodně doložit. Naopak strategické a legislativní závazky, ale stav investiční připravenosti záměrů, které jsou v propočtech uvažovány dokládají, že východiska nejsou správná. Dále v kapacitní tabulce při modelování intenzity znečištění, které jsou podkladem pro rozptylovou studii, jsou viditelné anomálie, které ukazují neadekvátní pokles znečištění, i když doprava neklesá nebo naopak stoupá. Toto dále zakládá pochybnost o správnosti celé rozptylové studie, a na to se vzájemní části B.5. Studie je dále neuvádí srovnání průměrných ročních intenzit znečištění ve stávajícím stavu se stavem konečným. Počítání rozdílových zátěží mezi různými hypotetickými stavy v roce 2030 není skutečným porovnáním toho, jak dálnice ovlivní životní prostředí, ale sumou předpokladů, která jak je uvedeno výše nemůžou a ani nesmí nastat.

- **Obě části dokumentace B3 a B5 jsou zavádějící a nepřezkoumatelné. Požadujeme jejich kompletní přepracování.**

3.2. V inverzní kotlině chránit občany před imisemi z dálnice s právem provoz omezit nebo problematický úsek uzavřít.

Model ročních průměrů suspendovaných částic PM10 a dalších znečišťujících částic ukazuje rozsáhlý nárůst hodnot znečištění. Řádivý nárůst dopravy v oblasti Ruzyně na stávajícím úseku D0 a při převládajících západních větrech znamená nárůst zhoršení hodnot v celém obydleném území Ruzyně. Žádný nárůst koncentrací není pro zdraví obyvatel přínosný. Je však možné v otevřeně krajinně počítat s tím, že dojde ke snadnějšímu rozptylu, a tedy i celkově menšímu růstu koncentrací znečištění. V oblasti vltavského kaňonu je situace dlouhodobě jiná. Jedná se o inverzní oblast. V případě inverze je možný i řádivý nárůst koncentrací, který nezasáhne "jen" Suchdol a Sedlec, ale zhorší životní podmínky i v celé oblasti Dejvic.

- **Požadujeme proto, aby byla přijata radikální transparentně sledovatelná a vymahatelná opatření a pravidla, která zajistí permanentní monitoring emisí a v případě nepříznivé rozptylové situace dojde k uzavření dálničního úseku.**

4. Část B.2,3,4,5 Nesprávně vymezené dotčené území

4.1. Zpracovatel se zaměřuje na posouzení dopadů kolem nové komunikace, ale tím, že řešení kvůli řadě MUK se stávají z okolních komunikací dálniční přivaděče se nezabývá.

Nejzávažnější důsledky má prakticky dvojnásobný nárůst dopravy, ke kterému má dojít na dálnici D0 v úseku od Karlovarské dálnice po napojení do 518. Dále dopady na skrytou radiálu, kterou vytváří Rybářka, která se napojuje na Kamýckou, Podbabskou a Jugoslávských partyzánů.

- **Požadujeme, aby do vymezeného dotčeného území byla zahrnuta minimálně oblast Ruzyně kolem Drnovské až k ul. Bělohorská, a dále území Dejvic až do ul. Jugoslávských partyzánů.**

5. Část B.6 Přírodovědné průzkumy a hodnocení vlivu závažného zásahu.

4.1. Zapracovat negativní příspěvek dálnice ke změně mikroklimatu.

Zpracování této části podrobně popisuje přírodní kvality území. Přímo v trase dálnice se nachází zvláště chráněné druhy rostlin a zvířat. Z tohoto důvodu jsou plochy chráněny. Jsou zde chráněná území, přírodní parky i navazující přírodní rezervace. To vše se nalézá na dotyku hustě osídlených oblastí hl.m. Prahy. Jedná se o přírodní i kulturní fenomén, kterého by si každá samospráva, která rozhoduje o tom, jak se území města má rozvíjet, měla vážít a být na území hrdá a chránit je. Samospráva hl.m. Prahy však přes tato území plánuje vést mezinárodní dálnici. Zpracovatel této části tedy navrhuje opatření na zmírnění rizik, které samotný stavební záměr pro chráněné druhy přinese. Konstatuje problematičnost a obtížnost takových kroků. Je si vědom křehkosti populační stability na malých lokalitách. Přiznává, že stavební činnost lokality výrazně ovlivní. Celé hodnocení je však bráno z pohledu nevyhnutelnosti záměru a neupozorňuje na celkové snížení odolnosti celé krajiny ve vztahu ke změně klimatu. Dálnice je vedena oblastí se zvyšujícím se půdním suchem. Místní příroda kvůli již stávajícímu oteplení o 2°C je postižena permanentní vodní krizí, protože ekosystémy nejsou na takové zvýšení adaptovány. Samotná dálnice dále území odvodní a její povrch bude zásadním tepelným ostrovem. V posouzení vlivu na klima se konstatuje možnost zvednutí místních průměrných teplot až o další 2°C. V důsledku klimatických změn zde dochází k výkyvům vývoje hmyzích společenstev, rostliny mění životní strategie růstu a reprodukce s tím, že to má patrný dopad na ptačí populace. Jako místní občané máme možnost tyto změny sledovat. Na základě empirického pozorování je možné vyslovit odůvodněnou obavu, že další zvýšení místních teplot může vést až ke kolapsu některých živočišných populací a rostlinných společenstev. To může vyvolat reakci, která povede k celkové proměně stávající krajiny s velmi nepříznivými dopady na zde žijící chráněné druhy.

- **Požadujeme proto, aby rizika odvodnění, zvyšování průměrných teplot byla vzata plnohodnotně na vědomí a způsob vedení trasy dálnice byl upraven tak, aby je bylo možné spolehlivě vyloučit.**

6. Část B.7 Vyhodnocení vlivu stavby na soustavu Natura 2000

6.1. Zohlednit skutečný potenciál dopadů emisí a stavby ve vztahu ke změně klimatu.

Hodnocení konstatuje existenci celorepublikově významných lokalit. Popisuje stav a podmínky na jednotlivých biotopech. Celkové hodnocení vyznívá příznivě s tím, že vliv je nepochybný, ale žádné hodnocení není významně negativní. Nebude docházet k limitnímu překročení emisních limitů. Nevznikají kumulativní efekty, nebude narušena celistvost lokality a podobně. **Nesouhlasíme se závěry hodnocení.** Celorepublikově cenné lokality se nachází na obou stranách Vltavského kaňonu a přilehlých roklí a údolí. Záměr je do cenných oblastí přímo umístěn. Jedná se o malá území drobného měřítká. Biotopy jsou velice specifické a nezabírají velkou plochu. Pokud je přímo do nich umístěna mezinárodní dálnice, je jisté, že dojde k zásadnímu ovlivnění. Nejen stavební práce, ale zejména dálniční provoz. Přímo nad skalami vyústění tunelu. Hodnocení emisí neukazuje transparentně rozdíl mezi ročními koncentracemi emisí dnes a ročními koncentracemi po dostavbě dálnice D0. Rozptylová studie však konstatuje, že kolem vyústění tunelu dojde k výraznému zhoršení a překračování emisních limitů. Lokalita se nachází v inverzním území. Unikátní příroda je zde zachována díky specifickým přírodním podmínkám. Studie stanovila maximální imisní zatížení, ale neuvažuje, že území je trvale zatěžováno emisemi z pražské aglomerace již dnes. Jako občané, kteří zde žijeme, zřetelně rozpoznáváme, jak permanentní krizi biotopů, kterou způsobuje zvyšování průměrné teploty, tak i ovlivnění půdy vlivem spadu a imisí. Život rostlin, a to často i velkých keřů probíhá často v extrémních podmínkách do hloubky pouhých několik cm. Z povahy lokality je tedy jisté, že není možné, aby takové plochy nebyly tak výrazným zdrojem emisí výrazně zasaženy.

- **Požadujeme, proto aby hodnocení bylo přepracováno ve vztahu k specifickým místním biotopům a celkové jedinečnosti území kaňonu Vltavy.**

7. Část B.8 - Migrační studie

7.1. Dálnice je zásadní bariéra v rozvoji celoměstských zelených pásů a propojování nejvýznamnějších ekosystémů na severním okraji Prahy.

Zpracovatel této části hodnotí nutné zabezpečení propojení ekologických celků tak, aby dálnice nepředstavovala zásadní bariéru v území a nedošlo k úplnému odříznutí jednotlivých ekosystémů. Hodnocení se věnuje členění druhů a jejich nárokům na migraci a tomu, jaké podmínky je potřeba vytvořit. Je zřejmé, že dálnice je velkou bariérou a navržená opatření usiluje o minimalizaci škod. Prokazuje se zde velký problém invariantnosti navrženého řešení. Hodnotí se stav jako danost a omezení je přijímáno jako nutnost. To zásadním způsobem zužuje pohled na problematiku dostupnosti, migrace, a s tím související podpore biodiverzity a odolnosti ekosystémů. V rámci analýzy širších vztahů pořizované studie Územní studie Šárecké údolí, Tichá-Horní-Dolní Šárka autoři prováděli terénní průzkum, který již ve stávajícím stavu ukázal na deficity provázanosti zelených ploch mezi Divokou Šárkou a údolím Kopaninského potoka, potřebu silnějšího ekosystémového propojení přes Housle na Kozí Hřbety, propojení do Únětického potoka a do Tichého údolí. Hl.m. Praha vede svůj regionální ÚSES údolím Vltavy, která je nepochybně zásadním ekosystémovým prvkem. Území je zároveň intenzivně využíváno lidmi. Existuje zde mnoho bariér, které dostupnost omezují nebo jsou přímo pastmi. Pro hmyz, drobné savce - hlodavce, plazy, obojživelníky přináší spoustu rizik, ale nejsou zde nepřekonatelné překážky. Pro větší savce je však tato trasa neprostupná. Náhorní plošina mezi Přední Kopaninou, Státnicemi, Horoměřicemi, Suchdolem, Lysolajemi, Dolní Šárkou, Nebušicemi a Divokou Šárkou je však vysloveně migrační křižovatkou. Zároveň je patrné jak další a další výstavba a oplocování zužuje koridory migračních tras.

Požadujeme upravit vedení úseku 518-519 tak, aby v souladu s celoměstskými prioritami a zásadami udržitelného rozvoje a adaptačními plány na změnu klimatu bylo zajištěno plnohodnotné provázání cenných ekosystémových celků formou nepřerušované zelené plochy, která zajistí funkční biokoridor pro migraci živočichů.

- **Požadujeme zajistit dostupnost územím a jejich plnohodnotnou rekreační funkci. Zajistit bezpečné městské propojení pro chodce, cyklo dopravu i odpovídající dopravní prostředky, které vychází z koncepce mikromobility. Zamezit nadměrné hlukové zátěži a nadlimitním emisím zejména prachových částic.**

Jedná se zejména o tyto významné oblasti:

- propojení přírodních ploch Divoké Šárky kolem mimoúrovňové křižovatky Ruzyně kolem dálnice D7 k potoku v Přední Kopanině;
- propojení Nebušického rekreačního lesa s lesem v údolí Kopanického potoka;
- propojení Dolní Šárky od rekreačního lesa nad Pokojnou a od zahrádkové osady Jenerálka, kolem Houslí a zastávky Suchdola ke Kozím Hřbetům do Tichého údolí kolem Únětického potoka;
- plnohodnotné propojení zelených ploch, rekreačních a oddechových tras sídlišť Bohnice, Čimic, zastávky Dolní Chabry do přírodních ploch Drahaňského údolí;
- zajistit odpovídající regulaci (například snížení rychlosti na 50 km/h) a odpovídající protihluková opatření, aby emise hluku a ořesů i emisí NOx a prachových částic PM10 v důsledku dopravy po

plánovaném dálničním mostě neomezily jedinečný rekreačně oddechový potenciál vltavského kaňonu;

f) zejména pro všechna vyvýšená umístění vedení úseku dálnice D0 518-519 zajistit, aby světelné emise nočního svícení a vlastního provozu dopravy neměly dopad na okolní krajinu.

Odůvodnění část B8

Omezování prostupnosti vytváří neprostupné kapsy a území v prostupné části je přetěžováno. Zároveň je krajina postižena půdním suchem kvůli zvyšujícím se průměrným teplotám a špatné péči o kvalitu zemědělské půdy. Problém není na první pohled zřejmý, ale pro místní hospodáře je změna citelná až doslova dramatická. Zúžené migrační koridory jsou pak zároveň stále více využívanými spojeními pro obyvatele města, a to jak pro denní využití, tak pro rekreační účely. V důsledku toho se pak mění i životní strategie zvířat, které stále více své aktivity přesouvají do nočních nebo brzy ranních hodin. Jedná se o kulturní krajinu, která je zde kultivována tisíce let. Od 50. let 20. století prošla zásadními změnami. Vymizení hospodářské péče a zavedení zemědělské velkovýroby s rozoráním cest, remízku a úvozů, upuštění od venkovní pastvy a sečení přineslo zásadní zhoršení biodiverzity celého území. Původně propojené celky jsou dnes jen cennými eko systémovými lokalitami, které jsou kvůli pokračujícím zásahům stále více izolovány. Místo původně pestré malebné krajiny hledíme na záplavů trnitých keřů a rozrůstající se lesní poušť, ve které pomalu umírá cenné bylinné patro, aby následně obnaženou půdu příkrých svahů začala zmáhat eroze. Už není možnost nahlédnout na skalní výběžky mezi pařezinou, kde se o své místo na slunci přetlačuje nepřeberné množství bylin a trav, kolem kterých krouží hmyz a vyhřívající se ještěrky a plazi. Emise z výfukových plynů a další znečištění okyselují půdu. Splachování dusíků a zplodiny aut posilují ruderalizaci krajiny. Je to naše krajina, byla nám našimi předky svěřena do péče. Máme znalosti, vědomosti, víme jaká opatření pro uchování jedinečného dědictví je potřeba udělat. Už stávající stav není dobrý, máme všechny předpoklady jej zlepšit. Není možné dále posilovat všechny tyto stresové faktory, které dále snižují odolnost krajiny a zhoršují její schopnost přizpůsobovat se změnám klimatu. Hodnocení by mělo konstatovat, že jedním ze zásadních mitigačních opatření je právě obnova péče o krajinu, která umožní zvyšovat její pestrost. Že je zásadní opět obnovit provázání všech významných přírodních celků právě přes náhorní plošinu tak, jak tomu bylo v minulosti. Zároveň je nutné, aby provázání bylo dostatečně intenzivní. Jen tak je možné, aby se jednotlivé územní celky posilovaly, a zároveň tato spojení mohla funkčně sloužit i pro denní a rekreační spojení mezi obcemi a MČ hl.m. Prahy.

8. Část B.11 - Vlivy na krajinný ráz.

8.1. Dopad na krajinný ráz dálnice D0 pro úseky 518-519 je zásadní.

Hodnocení krajinného rázu pomíjí dopady hlukového zatížení, snížení kvality území emisemi prachových částic a výfukových plynů, zkresluje měřítko a míru zásahu. V případě vedení takto velké infrastrukturní stavby je zásah vždy zásadní a v drobném měřítku místní morfologie vždy dominantní. Posouzení zcela pomíjí transformační potenciál, který stavba vyvolá a fakt, že okolní pole budou zastavěná kapacitní infrastrukturou hal a dalšími objekty, které s dálniční infrastrukturou souvisí. Zvláště alarmující je vliv stavby na podobu vltavského kaňonu. Zadavatel dokumentace ŘSD mluví o dálničním mostě jako dominantě území, a proto se zavazuje vypsát architektonickou soutěž na jeho podobu. Pojetí zpracovatele, kdy mluví o tom, že se inženýrské stavby v údolí Vltavy nachází, a proto je i toto možné, je zcestné a zavádějící.

Krajinný ráz je vyjádřením vztahů přírodních, socioekonomických a kulturně- historických vlastností dané krajiny. Je málo míst v ČR, které by všechny tyto prvky do sebe tak silně integrovaly jako je výstupní hrdlo z pražské kotliny - Vltavský kaňon.

Se závěry hodnocení krajinného rázu na vedení mezinárodní dálnice D0 úseku 518-519 nelze souhlasit. Zpracovatel popisuje území, definuje významné prvky, ale nakonec zásah hodnotí jako méně významný, slabý, nebo středně silný. Použité odůvodnění je nahlíženo výsekově, tedy vždy pouze ve vztahu ke konkrétnímu místu, bez odpovídajícího kontextu. Zpracovatel k záměru přistupuje pro jednotlivá místa, jakoby se jednalo o izolovanou jednotlivou stavbu. Která pak už nemá žádný další dopad na území než to, že vrůstá do místního genia loci a stává se částí krajinného reliéfu. Zcela chybné a nepřijatelné je pak hodnocení měřítka stavby ve vztahu k prostoru, do kterého je stavba umístěna.

Brutální rozměry stavby nemají nic společného s lidským měřítkem jedinečné kulturně historické krajiny. Není vůbec podstatné, jak bude most vypadat. Jeho dopady na údolí a jeho okolí budou kvůli jeho rozměrům vždy drtivé.

- **Požadujeme přepracovat nebo doplnit hodnocení krajinného rázu tak, aby nebylo zavádějící a nepravdivé.**

Odůvodnění 8.1 - vlivy na krajinný ráz

Je skutečně účelné vést mezinárodní dálnici tak, aby na ní byl výhled z Pražského hradu? D0 přetíná historické území, které je doposud řízením osudu unikátním přírodním prostředím poskytující rekreačně oddechové zázemí celoměstského významu.

Je dobré si položit otázku, čím je území pro Prahu jedinečné a v historickém kontextu i unikátní. Na jih, východ a západ Prahy již došlo k destrukci krajinného rázu. (viz. str. 45 ÚAP jev 17-18 oblast a místo krajinného rázu z roku 2008 *"Původní dominanty a zažitý obraz města však zůstává skryt v historické kotlině a nově konstituované město paradoxně roste bez dominant a pólů jako nepřetržitý pás periferií, ve které přeměňuje i dříve samostatná, ale nízkopodlažní sídla. Paradoxními dnešními městskými dominantami jsou tak vedle slumů amorfních ocelovoskleněných hal od jihu panelové věžáky Jižního města a od severu skládka nad Ďáblicemi."*).

Jak zpracovatel konstatuje, záměr je umístěn přímo ve zvláště chráněných územích. Z tohoto důvodu vyžaduje posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti, nebo změny využití území na krajinný ráz ve smyslu §12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

Pro rychlou orientaci v posuzování krajinného rázu lze využít metodické pokyny pro zpracování krajinného rázu autorů Vorel, Bukáček, Matějka, Culek, Sklenička z května 2004.

Ochrana krajinného rázu musí být zaměřena

- k ochraně typických znaků krajinného rázu dané oblasti, které jsou součástí jednotlivých charakteristik (přírodní, kulturní a historická), které dle § 12 zákona spoluvytvářejí KR,
- k ochraně přírodních a estetických hodnot, které jsou dle § 12 zákona chráněny před snížením,
- k zachování VKP, ZCHÚ, kulturních dominant, harmonického měřítka a vztahů v krajině dle odst.(1) § 12 zákona.

Pro hodnocení je nutná identifikace znaků krajinného rázu.

Identifikují se:

Znaky přírodní charakteristiky

Přítomnost přírodních cenností, chráněných dle jiných částí zákona

Znaky kulturní a historické charakteristiky

Přítomnost architektonických a památkových hodnot

Estetické hodnoty, které jsou spoluutvářeny prostorovými vztahy a harmonií vztahů a měřítka.

Pro jednotlivé znaky se klasifikuje:

Význam znaků:

Znak zásadní

je jev určité charakteristiky krajinného rázu, který v určité oblasti nebo místě krajinného rázu rozhodujícím způsobem determinuje charakter krajiny.

Znak spoluurčující

je jev určité charakteristiky krajinného rázu, který v určité oblasti nebo místě krajinného rázu významně spoluurčuje charakter krajiny. Znak doplňující je jev určité charakteristiky krajinného rázu, který v určité oblasti nebo místě krajinného rázu doplňuje charakter krajiny.

Cennost znaků:

Znak jedinečný

je jev určité charakteristiky krajinného rázu, který je ojedinělý v rámci oblasti krajinného rázu, v rámci regionu nebo v rámci státu.

Znak význačný

je jev určité charakteristiky krajinného rázu, který je význačný v rámci oblasti krajinného rázu, v rámci regionu nebo v rámci státu.

Pokud záměr zasahuje, nebo narušuje zásadní a jedinečné znaky dané charakteristiky krajinného rázu, nelze vliv záměru definovat jinak, než že má zásadní vliv na krajinný ráz.

Záměr stavby mezinárodní dálnice úseku 518-519 od Ruzyně po Březiněves je veden po severním okraji hl.m. Prahy. Jedná se v mnoha ohledech o mimořádně cenné území.

Přírodní charakteristiky jsou známé mnohokrát popsáné a jsou předmětem mnoha stupňů ochrany. Jejich existence je výsledek milionů let přírodního formování krajiny působením lidské činnosti, která je zde zaznamenána od pravěkých lovců mamutů. Před obdobím začátku formování kontinentů v Ordoviku byla tato oblast ponořena v oceánu. Po skončení hlavního vrásnění byl již vytvořen Český masiv. Celá oblast se nalézala v tropické oblasti a Česká kotlina byla velkou sedimentační oblastí, do které se ukládal písek a valouny z rychle se snižujících horstev. V dlouhém období druhohor se oblast vynořovala a poklesávala. Stala se mělkým mořem, ve kterém vznikla křídová tabule. Od 66 mil. let do 2 milionů let př.n. l. probíhalo největší formování kontinentů a zdejší území bylo obrušováno do dnešní podoby. Řeka Vltava si razila cestu různě přeměněnými ordovikovými vrstvami od jihu na sever ČR, až narazila na měkčí vápencové sedimenty Barrandienu. Je to místo, kde společnými silami s řekou Berouňkou vytvořilo kotlinu s charakteristickým ohybem. Otevřené přístupné místo, které je připravenou scénou pro rozvoj, na jehož konci je dnes jedinečná scenérie hl.m. Prahy. Závěrem této kotliny jsou Sedlečské skály. Je to místo, kde ve střídání teplejších a chladnějších období si voda hledala těžko slabá místa v již přeměněných a místy prokřemenělých sedimentech. Brzdí řeku, vytváří hrdlo, které dává řece možnost zpomalit. V průběhu milionů let skály pukaly a řeka

se skokovitě zakusovala do krajiny. Pomalu začínaly vznikat hluboké zářezy, které pronikaly stále hloub a odhalily to, co bylo po stovky milionů let skryto. Řeka Vltava si našla své koryto a zanechala po sobě v okolních svazích terasy říčních písků a žulových valounů. Voda postupně nahlodala prastaré sedimenty, aby je přeměnila v jílovité půdy a cihlářské hlíny. Erodovaná křídová tabule vytvořila pískovcové hrany, aby se pod nimi vynořily zkamenělé sedimenty opuky. Odhalené ordovikové stěny stlačené tvorbou kontinentů byly přeměněny na pevné bulžníky s charakterickým ostrým lomem. Zbytky křídové terasy vytvořily náhorní plošinu pokrytou bujnou vegetací, pod kterou vznikla úrodná půda. Vznikl tak vltavský kaňon, Kopaninský, Únětický potok, Šárecko-Litovický potok, Drahaňský potok sledují tok Vltavy a prohlubují si svoji cestu k její hladině. Náhorní planina dnešního Suchdola a Horoměřic byla obejmata strmými stržemi skal roubící údolí, na jejímž dně pádily potoky, které měly sílu roztáčet mlynářská kola budoucích mlýnů.

Kaňon Vltavy spolu s okolními potoky vytvořil dramatické rozhraní, které určilo migrační trasy zvířete a nakonec i lidí, kteří se zde usadili. Již před 25 000 lety zde kontrolovali lovci a sběrači migrační trasy mamutů. Začal příběh tisíců let neustálého působení a zasahování člověka do krajiny. Využíval to, co mu zde příroda za miliony let připravila. Cihlářské hlíny stály u pojmenování celého období Únětické kultury starší doby bronzové. Bójská opida byla překryta sídelní kulturou Germánů, aby nakonec kontrolu nad vstupem do pražské kotliny cca v 7. století převzali Slované, jejichž sídla se ukázala jako centra místní moci. Na hranách skal vznikly opevněná hradiště, které kontrolovaly okolní území. Úrodná plošina a teplé svahy byly vhodné pro hospodaření a zemědělskou činnost. Lidé lámali opuku, břídlíci, těžili štěrky, pálili cihly. Kaňon a Sedlecká pláň byla od severu důležitou vstupní branou do pražské kotliny, která byla rušnou křižovatkou obchodních cest, na které postupně vyrůstaly jednotlivé osady, aby se nakonec vytvořilo město. Od 10. století bylo zřejmé, že tento "pražský grunt" bude stát v zájmu vládnoucích vrstev. Je pravděpodobné, že právě rozsáhlé teplé jižní svahy, které uzavíraly pražskou kotlinu, úrodná půda s vodními toky schopné vykonávat práci a dobré místo pro lov zvířete byly důvodem, proč dnes z vltavského kaňonu můžeme hledět na dnešní Pražský hrad. Miliony let geologického vývoje krajiny se zde protínají s tisíci lety lidské historie. Právě unikátnost terénní konfigurace byla iniciátorem kulturních a civilizačních změn. Právě díky působení člověka dramatické morfologii se zde uchovávají niky rostlinných a živočišných společenstev od teplomilných na jihu, přes chladnomilní vřesy na severní straně, k suchomilným stepním na vyprahlých stáních skal, po mokřadní ve stinných místech údolí. To vše stále občerstvováno neustálým zasahováním lidské ruky, která vždy znovu a znovu do přístupných částí zasahovala, brázdila a přeměňovala, nepřístupné vypásala. Vytvářela pařeziny, pečovala o lesy, aby bylo možné lovit zvířete. Tato krajina je součástí naší státnosti, byla svědkem úspěchů i pádů. Po opakovaném zničení vinic a polností Francouzskou armádou v polovině 18. století při bojích Marie Terezie o své dědictví nastal úpadek krajiny a odliv tisíců robotníků, kteří pečovali zejména o viničnou hospodářství. Následovalo období převratných změn, které přinesla průmyslová revoluce. Zatímco v pražské kotlině už tepal duch manufaktur a prudce se rozvíjejícího průmyslu, v údolích dál klapaly mlýny, hospodařilo se na štěpnicích a pracovalo na polích. Severní železnice, která prořala vltavský kaňon pak zahájila další etapu života. Měšťané vykupovali vinice a zamilovali si zdejší krajinu. Byla zde neuvěřitelně pestrá přírodní krajina s bohatou infrastrukturou, Člověk zde mohl vnímat dramatickou sílu minulých časů, které dokázaly vyhloubit rokle a kaňony, žasnout nad pestrostí kvetoucích strání a obdivovat souznění člověka s místní krajinou, který ji přetváří, ale nikdy zcela nepřetvoří. A tak vždy přístupné výchozy skal a strání sekundovaly obdělávané zemědělské půdě.

Kolem železničních stanic se rozvinul jiný život. Měšťané sem zamířili za oddechem z dýmem zakaleného města. Šárka a přilehlá území ožily ruchem výletníků, kteří využívali blízkost a dostupnost. Usadili se zde a zbudovali si svá letní sídla. Za první republiky byla Šárka přirozenou součástí plánu rozvoje velké Prahy a pro navazující území Suchdola a Lysolaj se uvažovalo s plynulým rozvojem městského prostředí. Plány přirozeně respektovaly již stabilizovanou rekreační funkci území, která byla i významným zdrojem příjmů a iniciátorem místní prosperity. Následující 2. světová válka a 40 let totality zcela rozvrátily vztahy v území. Dnes již více jak 70 let neadekvátní péče přineslo úpadek biodiverzity, zarůstání křovinami a šíření lesní pouště.

Přesto zde stále jsou patrné stopy minulosti. Krajina je otevřenou knihou. Celý popsaný příběh je zde zaznamenán. Shodou šťastných náhod území nabízí fascinující svědectví o celé naší geologické historii i kulturním a společenském vývoji. Je zároveň přírodním fenoménem, který stále čeká na své povzbuzení a plnohodnotné vzkříšení.

Krajina je monumentální, ale skutečné měřítko je velice drobné. Je určena pro chodce, cyklisty, kteří ze své perspektivy dokáží vnímat i malé skalky jako výrazné prvky v krajině. Každý keř a strom ji proměňuje, a proto je návrat přiměřené hospodářské péče, která pomůže obnovit historické stopy a celkový kulturně historický ráz krajiny důležitý. Pro vstupování do území musí být ctěno drobné měřítko celé krajiny. Nesmí odhalit reálnou drobnost a malost místních skal. Proto je klíčová ochrana vedut a i do budoucna ochránit hrany údolí před zástavbou. Nerespektování tohoto přístupu způsobí banalizaci a zásadní narušení záchovné harmonie vztahů v krajině. Krajina je již dnes zasažena nevhodnými zásahy, které je žádoucí spíše mírnit. Hl.m. Praha si je vědoma kvalit, které území má a ve svých strategiích usiluje o ochranu krajinného rázu a obnově rekreačních funkcí území.

V době silící klimatické krize je utváření podmínek pro plnohodnotný život v místě stále důležitější. Oblast Vltavského kaňonu a přilehlého okolí již není na okraji města, ale jeho součástí. Pohledové propojení kaňonu a Pražského hradu každému návštěvníkovi dokáže znovu asociovat kulturní a historické souvislosti, které v sobě místní krajina nese.

Naši odpovědností je tyto nesporné hodnoty, které nelze z pohledu ochrany krajinného rázu označit jinak než jedinečné, dále chránit a rozvíjet. Jako odpovědní správci máme v souladu s preambulí ústavy ČR usilovat o ochranu našeho přírodního, kulturního a historického dědictví a předávat je dále dalším generacím.

Vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem je zřejmé, že je vyloučené hodnotit záměr umístit mezinárodní dálnici do tohoto prostředí jinak, než zcela nepřijatelný zásah, který zásadním způsobem ovlivní klíčové kvality chráněných hodnot.

Dle §44 a zákona o ochraně přírody a krajiny stavební úřad ani nesmí takovou stavbu povolit. Umístění mostu šproude dálnice, která prolomí ochranu horních hran a zásadně změní posuzování a vnímání měřítek, nelze jinak vyhodnotit. Z pohledu estetických hodnot se jedná o zásadní zásah.

Dálnice není izolovanou stavbou. Je zdrojem emisí, hluku. Je v zásadním rozporu s hodnotami, které území má a o které máme pečovat. Je nesporné, že nedojde k iniciaci další péče a návratu hospodářské činnosti, které by zlepšila vstupování do krajiny a odstranila bariéry v území. Nedojde k obnově rekreační funkce, která je cestou, jak umožnit udržitelnou péči a přinést místu prosperitu, která bude hodnoty území dále rozvíjet. Efekt bude zcela opačný a z pohledu přírodních hodnot se zcela zjevně jedná o zásadní zásah.

Dálnice má být i městskou komunikací s mimoúrovňovými sjezdy a křiženími. Má transformační potenciál, mění chování a rozhodování lidí. Vytváří oplocený izolovaný koridor, který preferuje rychlé dálkové spojení. Je iniciátorem pro další kapacitní stavby, které synergicky každá dálnice nabízí a vyvolává. Stavba dálnice je signál změny, která ale nemá vůbec nic společného s tím, jaký rozvoj hl.m. Praha svým občanům slibuje. Je tedy i v rozporu s ochranou kulturních charakteristik a znaků.

8.2. Vedení dálnice D0 518-519 není v souladu se zákonem o ochraně přírody a krajiny a není ji možné povolit v rámci stavebního řízení.

Záměr stavby dálnice D0 518-519 zasahuje do chráněných území, vede po hraně přírodních parků a zasahuje i do přírodní rezervace Roztocký háj – Tiché údolí. Přetíná územní systém ekologické stability a zasahuje do významných krajinných prvků. Zákon o ochraně přírody a krajiny č. 114/92 Sb. §12 v odstavci 1,2,3 definuje krajinný ráz a vyjmenovává způsoby jeho ochrany. V § 44a je

požadavek, aby stavební úřady vykonávaly svoji působnost tak, aby bylo respektováno měřítko, charakter a struktura zástavby s cílem zachování rázu sídel. Měřítko 6proudé mezinárodní dálnice s mimoúrovňovým křížením je obrovské. Zcela mimo drobné poměry krajiny, kde na utváření charakteru a rázu místa se podílí každý strom. Pokud bude stavební úřad ctít zákon, je nemyslitelné, aby takovou stavbu do zvláště chráněného území umístil.

Odůvodnění 8.2 - vlivy na krajinný ráz

(1) Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.

(2) K umisťování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Podrobnosti ochrany krajinného rázu může stanovit ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem.

(3) K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí tohoto zákona, může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo zrušení stavu tohoto území.

§ 14

Kategorie zvláště chráněných území

(1) Území přírodovědecky či esteticky velmi významná nebo jedinečná lze vyhlásit za zvláště chráněná; přitom se stanoví podmínky jejich ochrany.

(2) Kategorie zvláště chráněných území jsou

- a) národní parky,*
- b) chráněné krajinné oblasti,*
- c) národní přírodní rezervace,*
- d) přírodní rezervace,*
- e) národní přírodní památky,*
- f) přírodní památky.*

§ 44a

Územní plánování a stavební činnost ve zvláště chráněných územích a jejich ochranných pásmech

Orgány územního plánování a stavební úřady vykonávají svou působnost tak, aby byly zachovány a vytvářeny optimální ekologické funkce zvláště chráněných území a jejich ochranných pásem, prostupnost krajiny a aby byla zachována a podporována biologická rozmanitost. Urbanistické a architektonické řešení musí respektovat měřítko, charakter a strukturu zástavby s cílem zachování rázu sídel

9. část B.12 - Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám.

9.1. Závěry hodnocení souladu se strategickými dokumenty nejsou správné.

Je patrné, že se jedná o nový nástroj, který není doposud dobře metodicky usazen. Není zde uplatněn smysl strategického plánování a řízení. Hodnocení je vedeno inženýrsky. Sleduje konkrétní projekt a hodnotí jeho aspekty z pohledu jednotlivých infrastruktur. Následně cituje strategické dokumenty, aby učinil závěr, že záměr je k těmto cílům v zásadě neutrální. Je zcela očividné, že takto pracovat nelze a zvolený postup není schopen plnit stanovený cíl. Protože hodnocení nenahlíží projekt jako celek a řeší jen jeho dílčí aspekty, zákonitě se se strategickými dokumenty mýlí. Příčinou je oborový přístup, který pro hodnocení využívá oborové strategie, ale zcela ignoruje fakt, že ČR disponuje jedním zastřešujícím dokumentem Strategickým rámcem ČR 2030, na který všechny oborové strategie navazují a jsou s ním koordinovány. Zpracovatel cituje mitigační a adaptační strategie, které mají vytvářet krajinu, která je odolná proti probíhající změně klimatu. Tento postup je z pohledu hodnocení mylný až nebezpečný. Smyslem této infrastrukturní stavby není péče o krajinu, ale zajistit podmínky pro zdravý rozvoj a prosperitu. Dálnice má umožnit účinnou distribuci dopravních toků, zajistit dálkové mezinárodní spojení. Dálnice je zásadní infrastrukturní stavbou, která ovlivní rozhodování o investicích, mění strategie chování občanů a generuje další rozvoj jak v pozitivním, tak negativním smyslu. Takto výběrové hodnocení je z podstaty nefunkční. Výsledkem jsou pak závěry, že stavba na plnění vytyčených cílů převážně nemá vliv. Dobře zpracována dokumentace ukáže, jaké změny se musí v návrhu řešení dálnice udělat, aby umožnila stanovené cíle udržitelného rozvoje.

- **Požadujeme, aby hodnocení bylo zcela přepracované a posouzení vyšlo z aktuální podoby strategického rámce ČR 2030 a jeho implementačních dokumentů.**

poznámka: Strategický rámec ČR 2030 byl schválen 17.10.2018 usnesením vlády ČR č. 669/2018. Tento dokument je koordinován s ostatními rámci států EU. Usnesení vlády je organizační opatření pro všechny organizace veřejné správy. Od roku 2021 je vláda ČR vázána evropskou legislativou k pravidelnému reportování plnění vlastních cílů.

9.2. Pro posouzení aplikovat standardní metody strategického plánování a řízení.

Podstatou hodnocení souladu s jakoukoliv strategií je celostní přístup. Vychází z dohody OSN na **3 pilířích udržitelného rozvoje** a ze zavedeného postupu sledování konkrétních kroků a jejich porovnávání se specifickými cíli, strategickými cíli a dosahování vytyčené vize uhlíkové neutrality. Dohoda na 3 pilířích OSN stanoví, že každý projekt, záměr, investice bude vždy vážena celostně a bude se hodnotit jak tato investice přispívá k environmentální odpovědnosti, ekonomické prosperitě a sociální soudržnosti. **Směřování ke společnému cíli - uhlíkové neutralitě je celospolečenský cíl, který představuje největší výzvu moderní doby.** Všichni jsou si uvědomují, že bez široké spolupráce a zapojení není dosažitelný. Proto se ČR stejně jako celá EU zavázala přejít z projektového ke strategickému plánování a řízení. Strategie jsou kompasem veřejné správy i občanů. Pomáhají sledovat a hodnotit uznanou podobu veřejného zájmu. Pro práci se strategickými dokumenty jsou standardně využívány ověřené metodické postupy. K naplňování společné vize jsou vytyčeny obecné strategické cíle. Ty jsou dále již rozpracované do jednotlivých oborových strategických cílů, na které navazují konkrétní akční plány - jednotlivé projekty. Tato vrstevnatost pak slouží k bezpečnému zpětnému ověření, jak daný konkrétní krok plní společenské cíle.

- **Požadujeme, aby zpracovatel přehodnotil způsob svého hodnocení a využil ke svému hodnocení postupy, které mimo jiné dnes využívají obce a města v rámci Místní Agendy 21.**

Odůvodnění k připomínce 9.1,2.

Strategické plánování a řízení je postaveno na odpovědném plnění vlastních úkolů a koordinaci. Strategický rámec ČR 2030 úkoluje celou veřejnou správu ke zpracování vlastních strategických plánů, které musí být vzájemně koordinovány a za tímto účelem pak vytváří závazné dokumenty, které umožňují, aby státní správa mohla stanovené cíle účinně kontrolovat a vymáhat. Strategický rámec ČR 2030 tak musí být zobrazen v Politice územního rozvoje. Strategický plán kraje musí navazovat na celostátní strategický rámec ČR a musí být zobrazen v Zásadách územního rozvoje. Strategické plány obcí a měst pak navazují na krajské strategické plány a jejich obrazem je územní plán. Všechny cíle na všech úrovních vždy ctí všechny 3 pilíře udržitelnosti. Každý strategický plán je ukončen implementační dokumenty, které představují konkrétní projekty a úkoly, které realizaci vytyčených cílů umožní.

Je to otevřený proces, kdy se neustále cyklicky hodnotí, jak konkrétní akční plány skutečně účinně naplňují specifické cíle. Jak specifické cíle skutečně přispívají k plnění strategických cílů a u strategických cílů se kontroluje, jak účinně přispívají k dosažení uhlíkové neutrality. Tato zpětná vazba umožňuje pružně korigovat a upřesňovat konkrétní kroky a postupy, aby byly vždy účinné a efektivní. Žádný dokument není nikdy hotový, úplný a dokonalý. Proces revizí však umožňuje, aby se vždy vycházelo z nejlepšího dostupného stupně poznání. Pokud tedy samosprávy mají dobře zpracované vlastní strategické dokumenty, které kontrolují a aktualizují, má veřejná správa k dispozici vždy pro své rozhodování platnou dohodu na uznané podobě veřejného zájmu. Strategické dokumenty tak umožňují koordinovat rozpory v závazných dokumentacích nebo konkrétních projektech. Vždy se uplatní princip, jak dané opatření nebo projekt naplňuje nadřazené cíle a hodnotí se vyváženost ke všem 3 pilířům udržitelného rozvoje.

K výstavbě dálnic se zavazuje vláda. Dálnice propojuje státy, zabezpečuje rychlostní spojení na velké vzdálenosti. Vytváří páteřní dopravní infrastrukturu, která propojuje regiony a je významným iniciátorem místního rozvoje. Zejména takového, který je závislý na kapacitní přepravě, logistice a dopravě surovina a zboží. V území, kde není finančně realizovatelná kapacitní veřejná doprava, nabízí kapacitní individuální dopravu, a tím zásadně přispívá ke zvýšení mobility občanů a zvyšuje potenciál pro jejich úspěch a prosperitu.

Koridory dálnic vymezují kraje a konkrétní řešení vyjednávají a stabilizují obce a města. Pokud má dokumentace EIA skutečně ověřit, jak záměr přispívá k udržitelnému rozvoji, musí se zabývat tím, jak dimenze a uspořádání dané trasy skutečně naplňuje smysl - cíle svého vymezení. Hodnocení musí prokázat synergické působení záměru a potvrdit, že dálnice plní jak celostátní priority, tak i cíle krajské a cíle samospráv měst a obcí.

9.3.V souladu s principy strategického plánování a řízení začlenit do plánovacích a hodnotících procesů oprávněné námitky veřejnosti a místních samospráv k rozvoji místa, do kterého infrastrukturní stavba vstupuje.

ČR i hl.m. Prahy. Obce Středočeského kraje, MČ hl.m. Prahy i samotní občané podporují zvyšování odolnosti Prahy proti klimatickým změnám a jsou připraveni spolupracovat na směřování města k uhlíkové neutralitě. Současný stav územních plánů a Zásad územního rozvoje však reálně plnění strategických cílů neumožňují a často jsou s těmito cíli v přímém rozporu. Nelze je v současné době proto brát jako východisko pro hodnocení uznané podoby veřejných zájmů. Občané v souladu s doporučeními a metodikami žádají o úpravy územních plánů a Zásad územního rozvoje. Požadují, aby do územních plánů i zásad územního rozvoje bylo plnění těchto cílů doplněno, a to v podobě umístění městské obslužné komunikace s tramvajovou tratí, služeb, vybavenosti, propojení zeleně a další. Stávající způsob vedení dálnice však tento přístup neumožňuje. Prokazatelně preferuje automobilovou dopravu a ve skutečnosti udržitelnému rozvoji a jeho směřování k uhlíkové neutralitě brání. Převažující neutrální hodnocení tedy není v souladu s tím, jaký reálný dopad na plnění vytyčených cílů návrh dálnice D0 má.

- **Požadujeme, aby hodnocení EIA 518-519 bylo doplněno o požadavky z řádně podaných námitek k metropolitnímu plánu, které pomáhají směřovat město k udržitelnému rozvoji a uhlíkové neutralitě.**

Odůvodnění k připomínce 9.3

Bez širokého zapojení a spolupráce přechod k uhlíkové neutralitě není možný. Strategický rámec ČR přímo aktivní participaci veřejnosti vyžaduje. Jsou to právě občané, kteří svým chováním a jednáním rozhodnou, zda a jak se bude dařit společenské cíle naplňovat. Smyslem zapojení je průběžné získávání strukturované občanské zpětné vazby. Ta umožňuje účinně korigovat místní cíle a strategie tak, aby byly smysluplné a účinné. Aktivní zapojování veřejnosti do rozhodovacích procesů jsou výchozím předpokladem pro vytvoření podmínek pro informované kolektivní rozhodování. Občané díky porozumění problému upravují své chování a pomáhají vytvářet předpoklady k inovativním přístupům, bez kterých se dekarbonizace neobejde.

Podané požadavky k metropolitnímu plánu představují pozitivní příklad strukturované participace a zapojení. Utvářely se v diskusi mezi spolky Prahy 6, samosprávami MČ a obcemi SZ okraje Prahy. Důležitým podkladem k diskusi byl Územně analytický podklad, kterým je Územní studie Šárecké údolí, Tichá-horní-Dolní Šárka (ve fázi pořizování). Společné rozvojové cíle jsou shrnuty v memorandu obce a MČ, které se dohodly v souladu s požadavky a cíli strategického rámce ČR 2030 vytvářet společné spádové území. Ze závěrů pak lze dovodit základní podmínky, které otevírají cestu k plnění společenských cílů:

- a) oddělení vedení dálnice od městského provozu tak, aby bylo zabráněno dopravní indukci.
- b) vedení dálnice D0 v úseku 518-519 přizpůsobit celoměstským prioritám jako jsou snižování poptávky po individuální dopravě, rozvoje kolejové dopravy, doplnění služeb a vybavenosti, vytváření zdravého polyfunkčního a polycentrického města krátkých vzdáleností. Umožnit tak rozvoj spádových území, které dokážou nabídnout svým občanům podmínky pro zdravý a plnohodnotný život.

9.4. Nepřispívat k rozšiřování tepelných ostrovů a zhoršování půdního sucha.

- **Požadujeme, aby návrh vedení dálnice byl upraven tak, aby nepřispíval ke zvyšování průměrných teplot, ale naopak umožnil realizovat nezbytná opatření pro zadržování vody v krajině, zvyšovat biologickou diverzitu, dělit velké půdní celky na menší a snižovat přehřívání krajiny (viz. také připomínka 4.1).**

9.5. Neposilovat individuální dopravu na úkor dalších druhů dopravy

Vytvoření rychlého dálničního spojení uvnitř města zvyšuje atraktivitu individuální automobilové dopravy na úkor městské dopravy, mikromobility a aktivní dopravy.

Řešení vynucuje drahé a prostorově náročné dopravní řešení ul. Podbabské na úkor kvalitního zdravého a bezpečného městského prostředí. Jediná komunikace, kde je uvažovaný vyšší pokles dopravních intenzit dopravy je ul. Evropská. Pro ostatní sledované komunikace platí, že již dnes plně vytížené komunikace zůstanou dále přetížené v různé úrovni stavu blížícího se dopravnímu kolapsu. Prognóza IPR do budoucna nedává žádnou naději na zlepšení, pokud bude tento způsob rozvoje metropole pokračovat a nepřistoupí se ke koordinaci rozvoje infrastruktury a veřejné vybavenosti mezi MČ hl.m. Prahy a obcemi Středočeského kraje. Setrvalý nárůst dopravních intenzit v Praze 6 je úměrný rozrůstání monofunkční příměstské bytové zástavby, do které se stěhují pražané, aby denně do metropole dojížděli za službami, prací, školou, i zájmovými a oddechovými aktivitami. Průzkumy i statistiky dokazují, že dominantní dopravní zátěž přináší dostředná doprava denního dojíždění do Prahy. Uspořádání návrhu vedení dálnice tento trend nadále posiluje. Přestože dokumentace

započítává přínosy uvažované tramvajové tratě na Suchdol, Dědinu i provedení Buštěhradské dráhy, růst intenzit dopravy má dále pokračovat. **Dokumentace EIA pro 518-519 ukazuje, že atraktivita přivaděčů a blízkost nájezdů na mimoúrovňovém křížení snižuje poptávku po veřejné dopravě a motivuje k většímu využívání individuální automobilové dopravy.** Ve stopě dálničního vedení ani neexistuje jiná varianta. Nenabízí se alternativní rychlá veřejná doprava - kolejová doprava. Nevytváří se prostor pro aktivní regulaci individuální dopravy. Neexistuje plán na vytváření místní vybavenosti a služeb pro plnohodnotný život občanů v metropolitní oblasti i městských čtvrtích. Toto je v zásadním rozporu se zájmy občanů i cíli udržitelného rozvoje. Vytvořit vhodné podmínky pro udržitelnou mobilitu je možný a dosažitelný úkol. Již dnes jsou všechny principy součástí strategických dokumentů hl.m. Prahy. Představitelé obcí, hl.m. Prahy a MČ plnění těchto cílů požadují také a různým způsobem je uplatnili spolu se spolky Prahy 6 ve svých námitkách k připravovanému metropolitnímu plánu.

- **Požadujeme, aby v souladu s Dopravní politikou ČR bylo vedení dálnice upraveno tak, aby nebránila a naopak podporovala rozvoj dopravy energeticky nenáročné a environmentálně šetrné. Tedy městskou dopravu, aktivní mobilitu, mikromobilitu.**

Odůvodnění k připomínce 9.4,5

Příloha dokumentace B.12 Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost vůči klimatickým změnám je relevantní pouze v popisu postupů, metodik a cílů a co se týká hodnocení nárůstu emisí. Z pohledu hodnocení plnění strategických cílů určených již zákonnými normami i směrnými dokumentacemi ČR i hl.m. Prahy je vesměs neutrální hodnocení zavádějící a zcela neakceptovatelné. Hodnotitel k záměru přistupuje tak, že se jedná o záměr, který je veden volnou krajinou, která kromě své vlastní přirozené ekologické funkce nedisponuje žádným jiným potenciálem. Nic ale nemůže být vzdálenější pravdě než tento předpoklad. Hl.m. Praha již dávno překonala své vymezené hranice. Pražané žijí za Prahou, do které pravidelně dojíždí individuální dopravou. Je to právě tato skutečnost, která výrazně přispívá k neustálému zhoršování dopravní situace v Praze 6. Propočty TSK dokládají, že záměr nesměřuje k vyššímu užívání městské dopravy, ale naopak. Nevytváří polyfunkční a polycentrické území, neposiluje ekologické funkce a nepřispívá k biodiverzitě. Vůbec nepřihlíží ke skutečnosti, že územím lze vést tramvajovou trať, která je schopna reálně přenést dostřednou zátěž, že v místě je možné místo hal rozvíjet veřejnou vybavenost a služby, pro které nyní občané SZ okraje dojíždí do hl.m. Prahy, že se jedná o území, které lze velice dobře přes navazující zelené plochy provázet jak pro rekreační pohyb, tak pro každodenní dojíždění na Prahu 6. Nic z toho samotná dálnice nenabízí. Naopak vytváří ve městě bariéru a svými emisemi a potřebou záborů pro silniční infrastrukturu vytváří jednostrannou preferenci individuální neregulované dopravy na úkor ostatních typů. Není proto možné, aby tímto způsobem umístěná dálnice vykazovala obecně neutrální vliv. Její vliv na sledované cíle je prokazatelně negativní.

Neakceptovatelný přístup hodnotitele záměru na klimatický systém a odolnost lze doložit i na hodnocení růstu teplot a rizika půdního sucha. Hodnotitel konstatuje potenciál růstu průměrných teplot o 2-4°C. Reguluje zvyšující se riziko půdního sucha a vše hodnotí jako mírné a přijatelné riziko. Tyto závěry jsou naprosto chybné. Aktuální stav zemědělské půdy je alarmující. Dostupné měření teplot ukazuje, že místní pole s chybějící organickou složkou, přehnojené dusíkem se přehřívají obdobně jako urbanizovaná území zahradního města s tím, že některé půdní celky se již chovají jako tepelné ostrovy. Úkolem adaptace na změnu klimatu je radikální změna přístupu. Je nezbytné, aby scelená zemědělská půda byla členěna zelenými pásy vzrostlé zeleně. Je nezbytné upravit management zemědělských ploch, který zajistí větší schopnost zadržování dešťových vod. Je nezbytná obnova různých druhů ekosystémových ploch, které se budou vzájemně vyvažovat. To jsou obecné elementární principy, které tato krajina potřebuje. Již stávající průměrný růst teploty, který dosahuje 2°C vytváří obrovský tlak na celý ekosystém od hub, hmyzu až po vzrostlé stromy. Za posledních cca 10 let je zcela zřejmé, že celá krajina je vystavena téměř permanentní vodní krizi. Bez ohledu na to kolik naprší, "hladová" atmosféra kvůli své vyšší průměrné teplotě vysaje z krajiny vodu a

roslinám pak voda chybí. Za této kritické situace je nezbytné, aby každý zásah byl veden tak, aby k dalšímu zvyšování teploty nedocházelo. Dálnice samotná, jak samotný hodnotitel konstatuje, je však výrazným tepelným ostrovem, který je obtížné kompenzovat. Je možné uvažovat, že by v dlouhodobém horizontu byl koridor dálnice uzavřen vzrostlými stromy, ale ty za těchto podmínek nemusí jak i hodnotitel konstatuje vůbec vyrůst. Zářez dálnice je pak i dokonalým odvodňovacím systémem celého území. Místo aby voda, která naprší, byla zadržena v místě, je z důvodu rozsahu zpevněných ploch vedena přes DUN do Vltavy nebo povodí Labe. Rozsáhlé odvodnění a zvýšení teplot neovlivní jen blízké okolí, ale i přírodní plochy v okolí vzdáleném tak, jak je to pozorovatelné již dnes.

10. Zpracovávání dokumentace EIA bez snahy o nalezení nejvhodnější varianty řešení je mrhání veřejných prostředků.

10.1. Místo paralýzy implementace postupů strategického plánování a řízení

Dokumentace EIA musí být impulsem, který umožní nastartovat radikální změnu přístupu k organizaci a vedení města. Volení zástupci hl. m. Prahy i MČ Prahy 6 musí napnout všechny síly, aby urychleně uvedli závazné dokumenty hl.m. Prahy do souladu s vlastními strategickými plány. Musí vytvořit podmínky pro reálnou diskusi a zapojení občanů do procesu přechodu města na uhlíkovou neutralitu. Smysluplná srozumitelná správa je možná jen v rámci smysluplných srozumitelných celků - spádových území, které se musí stát součástí strategického plánování, a tím i navazujících územních plánů. Je třeba začít využívat příklady dobré praxe z jiných měst. Lpění na nekoordinované správě města je faktickým důvodem paralýzy, která umožňuje jen jednotlivá ad-hoc dobrá řešení, ale nikoliv celostní koordinovanou správu města. Nemáme žádný plán B. **Požadavek zavedení strategického plánování a řízení spolu s odpovídající odpovědnou veřejnou správou je cesta, ke které jsme se již zavázali a na kterou se připravuje a schvaluje evropská legislativa, kterou již dnes musíme implementovat.** Je to dohodnutá cesta, jak naplnit společný cíl dosažení uhlíkové neutrality. Není to jen úkol, ale také obrovská příležitost.

- **Požadujeme, aby došlo k obnovení smyslu pořizování dokumentace EIA, tedy aby přispěla k hledání takové varianty řešení, která přispívá k trvale udržitelnému rozvoji a pomáhá směřovat ČR k uhlíkové neutralitě.**

10.2. Investovat je nutné přednostně do takových projektů, které budou prokazatelně přínosné a nabídnou nejvyšší míru synergických efektů.

Je nejvyšší čas odmítnout miliardové investice do betonu, pro které není možné nalézt synergické efekty. Nelze jen konstatovat, že se prostě nevyplatí. ČR nemá neomezené finanční zdroje. Je nezbytné investovat chytře. Je reálné nebezpečí, že špatně investované miliardy neumožní odpovídající rozvoj města krátkých vzdáleností a všech nutných opatření na zrovnoprávnění všech druhů dopravy, rozvoj míst s nabídkou služeb vybavenosti i pracovních příležitostí. Neumožní vytváření spádových území pro plnohodnotný život.

- **Požadujeme začlenit do posuzovacích a rozhodovacích procesů SWOT analýzu a cost-benefit pro výběr a zdůvodnění nejvhodnější varianty řešení.**

10.3. Řešení vážit ve vztahu k udržitelným celkům - spádovým územím.

Spádové území je silnou veřejnoprávní korporací, která dokáže spolupracovat s občany i soukromým sektorem. Spádové území dokáže organizačními opatřeními a dobrým plánováním vytvářet podmínky pro kolektivní rozhodování směřující k uhlíkové neutralitě, a tím i otevírá prostor pro nové přístupy, inovační řešení, rozvoj cirkulární ekonomiky. Je environmentálně odpovědné, otevírá dveře prosperitě, buduje sociálně soudržné prostředí. Je cestou, která urychlí přechod k digitální ekonomice v globalizovaném světě a bude systematicky zvyšovat podíl práce s vysokou přidanou hodnotou.

- **Požadujeme, aby pro vyjednávání o nejvhodnějším řešení nebylo nahlíženo z pohledu jednotlivých MČ a izolovaných obcí, ale v souladu s požadavky Strategického rámce ČR 2030 z pohledu potenciálu rozvoje udržitelných regionů, spádových území. (viz. uzavřené memorandum o spolupráci obcí a MČ na SZ okraji Prahy v rámci projektu SMACKER.**

11. Odůvodnění připomínek

10.1. Odůvodnění je neoddělitelnou součástí připomínek.

Odůvodnění rozvíjí jednotlivá témata a upozorňuje na souvislosti, které dokumentace EIA pomíjí, ať už je to z důvodu zvoleného přístupu ke zpracování nebo proto, že překračují rámec, ve kterém se zpracovatel dokumentace ze zákona pohybuje. Trváme na tom, že takové uvedení souvislostí je důvodné. Požadujeme, aby je zpracovatel posudku vzal na vědomí. Celý text odůvodnění je psán s cílem upozornit na širší odpovědnost aktérů v hledání a ověřování skutečné podoby veřejného zájmu. Právě uznaná podoba veřejného zájmu je jedním z hlavních měřítek pro podobu správních rozhodnutí veřejné správy. Kontrola, ověřování a naplňování uznané podoby veřejného zájmu je smyslem její existence, a proto je nutné do procesu posuzování zahrnout vše, co může přispět k objektivnímu hodnocení a poznání uznané podoby veřejného zájmu.

12. Závěr

Na základě skutečností uvedených v tomto vyjádření navrhuje, aby Ministerstvo životního prostředí k takto zpracované dokumentaci vydalo nesouhlasné závazné stanovisko EIA k posuzovanému záměru.

v Praze dne 3.10.2023
za Společně pro Šestku, z.s. IČO: 06570810
adresa: Pod Hvězdou 162/2, Praha 162 00

se připojují osoby
Ing. arch. Vladan Hodek
Ing.arch. Jiří Hušek
Mgr. Irena Vočková

členové koalice
Ing. Jiří Škvor
Občanské sdružení Bubeneč, z.s. IČO: 26644266

RNDr. Lenka Špičáková, Ph.D.
Libocké občanské sdružení, z.s. IČO: 22882138

Přílohy:

1. Příloha 1 - Započítané záměry
2. Příloha 2 - Složená bilance dopravních kapacit
3. Porovnání imisních zátěží s intenzitami dopravy