

Praha dne 18. prosince 2019
Č. j.: MZP/2019/710/9626
Vyřizuje: Ing. Šebková Horynová
Tel.: 267 122 385
E-mail: petra.sebkova@mzp.cz

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

**podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní
prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)**

Identifikační údaje:

Název:

SOKP 518 Ruzyně – Suchdol (dále také jen „SOKP 518“)

Charakter záměru:

Předmětem záměru je výstavba Silničního okruhu kolem Prahy, stavby 518, která je navržena jako šestipruhová, směrově dělená komunikace se středním dělicím pásem a s připojovacími a odbočovacími pruhy v oblasti mimoúrovňových křižovatek (dále jen „MÚK“). Začátek stavby je v km 29,990 vložen do MÚK Přední Kopanina, kde se napojuje na přeložku silnice I/7, přičemž součástí předkládaného záměru je dobudování MÚK Přední Kopanina, ve které se připojí dálnice D7. Konec stavby je situován za MÚK Rybářka před levobřežní opěrou mostu přes Vltavu v km 38,250, kde SOKP pokračuje stavbou SOKP 519 Suchdol – Březiněves (dále také jen „SOKP 519“). SOKP 519 představuje samostatnou stavbu, není tedy součástí předkládaného záměru.

Kapacita (rozsah):

Stavba SOKP 518 je navržena v kategorii D34/100 o celkové délce 8,26 km. Na hlavní trase jsou navrženy 4 MÚK (Přední Kopanina, Horoměřice, Suchdol a Rybářka). Nedělitelnou součástí záměru je přivaděč Rybářka, který je zaústěn do MÚK Rybářka, a který napojuje stávající ulici Kamýckou úrovnovou křižovatkou se světelnou signalizací. Je navržen jako dvoupruhová městská komunikace v kategorii MS2 9/9/50 v délce 1,860 km. Vlastní trasa přivaděče dle uvedené kategorie jde převážně v tunelu nebo přechází do křižovatkových větví. Celkem je navrženo 8 mostních objektů, všechny jsou koncipovány jako nadjezdy přes trasu SOKP 518. Technické řešení stavby dále zahrnuje 2 tunelové úseky

(tunel Suchdol v délce 1970 m a tunel Rybářka v délce 900 m).
S výjimkou tunelových úseků je stavba vedena v zářezu.

Umístění:

kraj: hlavní město Praha
Obec: MČ Praha 6, MČ Praha – Lysolaje, MČ Praha – Nebušice, MČ Praha – Přední Kopanina, MČ Praha – Suchdol
k.ú.: Přední Kopanina, Nebušice, Lysolaje, Suchdol, Sedlec
kraj: Středočeský
obec: Horoměřice
k.ú.: Horoměřice

Zahájení:

2025

Ukončení:

2029 (uvedení stavby do provozu)

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 56
140 00 Praha

Zpracovatel oznámení: Ing. Ilona Plevová (držitelka autorizace podle § 19 zákona)

Záměr „SOKP 518 Ruzyně – Suchdol“ naplňuje dikci bodu č. 47 (Dálnice I. a II. třídy) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu, a to ve smyslu § 4 odst. 1 písm. a) zákona. Jedná se o záměr v kategorii povinně posuzované v celém procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále jen „proces EIA“).

V souladu s § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace EIA“). Příslušným úřadem k zajištění zjišťovacího řízení bylo Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „MŽP“).

Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, veřejnosti, dotčené veřejnosti a provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že **dokumentaci EIA dle přílohy č. 4 k zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:**

- 1. Záměry „SOKP 518 Ruzyně - Suchdol“ a „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“ sloučit do jednoho záměru a k tomuto sloučenému záměru předložit jednu společnou dokumentaci EIA. Všechny následující požadavky budou tedy splněny nejen pro SOKP 518, ale přiměřeně i pro SOKP 519.**

2. Zpracovat hlukovou a rozptylovou studii se zohledněním relevantních požadavků v obdržných vyjádřeních.
3. V rámci rozptylové a hlukové studie navrhnout technická a kompenzační opatření k zamezení zhoršení imisní a hlukové zátěže v území.
4. Zpracovat posouzení vlivů na veřejné zdraví se zohledněním závěrů hlukové a rozptylové studie.
5. Zpracovat dopravně inženýrské podklady se zohledněním relevantních požadavků v obdržných vyjádřeních.
6. Opakovaně zpracovat a přiložit k dokumentaci EIA vyhodnocení vlivu předmětného záměru na soustavu Natura 2000 se zohledněním relevantních požadavků v obdržných vyjádřeních.
7. Zpracovat migrační studii dotčeného území a posouzení dostatečnosti migrační prostupnosti navrhované liniové stavby.
8. Aktualizovat a přiložit k dokumentaci EIA hodnocení podle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1192 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů bezprostředně dotčeného území, včetně návrhu záchranných či kompenzačních opatření se zohledněním relevantních požadavků v obdržných vyjádřeních.
9. Doplnit a ověřit informace v přílohách B.6, B.7 a B.10, které jsou součástí oznámení záměru dle požadavků v obdržných vyjádřeních.
10. Aktualizovat posouzení vlivu záměru na zemědělský půdní fond, zejména uvést bonitované půdní ekologické jednotky, skrývky kulturních vrstev půdy a hlouběji uložených zúrodnění schopných horizontů a informaci, jakým způsobem budou rekultivovány dočasně odňaté pozemky včetně zařízení staveniště, a s ohledem na tyto skutečnosti vyhodnotit vliv záměru na půdy.
11. Zpracovat studii vyhodnocení vlivu záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost předmětného záměru vůči klimatickým změnám, která bude obsahovat skutečné a konkrétní zhodnocení vlivů, jejich kvantifikaci a návrhy vhodných mitigačních a adaptačních opatření.
12. Zpracovat návrh opatření pro ochranu povrchových a podzemních vod se zohledněním relevantních požadavků v obdržných vyjádřeních.
13. Zpracovat inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum včetně předběžného hodnocení vlivu záměru na dotčené vodní útvary se zaměřením na:
 - a) způsob zadržení srážkové vody v místě předmětného záměru přírodně blízkými způsoby podle principů udržitelného hospodaření s dešťovými vodami,
 - b) lokalizaci míst možného ovlivnění režimu podzemních vod,

c) monitoring režimu spodní vody a posouzení vlivu stavby (především zářezů a tunelů) na vodní režim v území včetně vyhodnocení, zda nebude vodní režim ovlivněn, popř. do jaké míry.

14. V relevantních kapitolách dokumentace EIA podrobně popsat možné kumulativní a synergické vlivy předmětného záměru. V rámci posouzení vlivu na veřejné zdraví, které je přílohou dokumentace EIA, pak podrobně vyhodnotit tyto možné kumulativní a synergické vlivy předmětného záměru zejména se silniční a leteckou dopravou v dotčeném území dle relevantních požadavků obdržených ve vyjádřeních.

15. Dále je nutné v dokumentaci EIA i jejich přílohách zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky a připomínky, které jsou uvedeny v níže uvedených doručených vyjádřeních. V této souvislosti je vhodné na úvod dokumentace EIA předřadit kapitolu, kde bude popsáno, jakým způsobem byly jednotlivé připomínky zohledněny či vypořádány.

Odůvodnění:

Příslušný úřad obdržel podle § 6 odst. 4 zákona dne 3. 9. 2019 oznámení záměru „SOKP 518 Ruzyně - Suchdol“ zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu, a to v jedné variantě vedení trasy i technického řešení záměru. Dne 5. 9. 2019 bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům (dále jen „DÚSC“) a dotčeným orgánům (dále jen „DO“) dopisem pod č.j. MZP/2019/710/8046. Dne 16. 9. 2019 byla informace o oznámení záměru zveřejněna na úřední desce posledního z dotčených krajů. Veřejnost, dotčená veřejnost, DO a DÚSC se mohly k oznámení záměru vyjádřit ve lhůtě do 16. 10. 2019. K oznámení záměru se ve lhůtě vyjádřilo celkem 8 subjektů ze strany DÚSC, 6 subjektů ze strany DO, 160 zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti a 9 zástupců ostatních subjektů. Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel celkem 11 vyjádření (1 ks vyjádření z řad veřejnosti Ing. Bc. Pavla Divíška M.B.A. ze dne 17. 10. 2019 (odesláno 17. 10. 2019), a 10 ks shodných vyjádření veřejnosti vzor A ze dne 17. 10. 2019 a 20. 10. 2019 (odesláno 17. 10. 2019 – 31. 10. 2019). Ing. Bc. Pavel Divíšek, M.B.A. ve svém vyjádření ze dne 17. 10. 2019 upozorňuje na porušení § 45 i) zákona č. 114/1992 Sb. Dále zmiňuje, že předmětný záměr je řešen naprosto izolovaně bez zohlednění realizace dalších záměrů. Uvádí, že je nutné posoudit kumulativní a synergické vlivy, přičemž tyto vlivy musí být posuzované s ohledem na budoucích min. 20 let, nikoliv pouze na současný stav. Zásadně odmítá řešení celé lokality tzv. „salámovou“ metodou a požaduje předmětný záměr posoudit s ostatními souvisejícími koncepcemi a záměry. Dále ve svém vyjádření požaduje: vyřešit dopravu ze Sedlce (navýšení o desítky tisíc bytů – území nových změn), Suchdola a přilehlých mnohatisícových satelitních města a z Roztok (rovněž jsou zde budovány obrovské nové developerské projekty); u ploch, které jsou vymezeny k bydlení změnami územního plánu Z3287/017 (P26/2018), Z3306/18 (P110/2018), Z3328/19 (P76/2018) a Z3000/09 zajistit protihluková a protiemisní opatření. Zatrubnění ul. Kamýcké, popř. by přímo u ul. Kamýcká neměla být bytová zástavba tak, jak je nově navržena změnami

v územním plánu hlavního města Prahy (dále jen „ÚP HMP“) (Z3287/018, Z3306/018 a Z3000/19). V rámci tohoto požadavku je uveden požadavek na vyjádření se k těmto změnám; zatrubnění ul. Kamýcké podél celé lokality, rovněž zajistit vznik protihlukového a protiemisního opatření u ul. Kamýcká směrem ke stávající zástavbě; dořešit výjezdy z lokality Prahy 6 Sedlec, požadavek na realizaci paralelní komunikace s ul. V Sedlci; realizace podjezdu a podchodu železničního koridoru v ul. Přerušená, která bude pouze navazovat na nově vzniklou paralelní komunikaci; řešit vjezdy z lokality tzv. Nový Sedlec nad Kamýckou. K vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad podle § 6 odst. 8 zákona nepřihlíží. Budou však spolu s vyjádřeními zaslanými ve lhůtě poskytnuta oznamovateli k využití při zpracování dokumentace EIA.

Záměr naplňuje dikci bodu č. 47 (Dálnice I. a II. třídy) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu, a to ve smyslu § 4 odst. 1 písm. a) zákona. Dle § 4 odst. 1 písm. a) zákona tento záměr podléhá posouzení v celém rozsahu zákona vždy, tzn. obligatorně.

Předmětem záměru je stavba SOKP 518. Předmětný záměr je navržen v délce 8,26 km. Začátek stavby je v km 29,990 v prostoru MÚK Přední Kopanina, kde se napojuje na přeložku I/7. Konec stavby je umístěn za MÚK Rybářka před opěrou mostu přes Vltavu v km 38,250, kde navazuje na SOKP 519. Záměr je navržen v šířkovém uspořádání jako šestipruhová, směrově dělená komunikace se středním dělicím pásem v kategorii D34/100, s připojovacími a odbočovacími pruhy v oblasti MÚK. Osa hlavní trasy SOKP 518 se skládá ze směrových oblouků s přechodnicemi o min. poloměru 1050 m ve volné trase a o min. poloměru 640 m v tunelové části tunelu Suchdol. Výškové řešení vychází ze sklonu terénu severovýchodním směrem k řece Vltavě a je dáno výškovým průběhem přeložky silnice I/7 v prostoru MÚK Přední Kopanina, kde je trasa vedena v zářezu z důvodu ochranných pásem nově plánované vzletové a přistávací dráhy letiště. Trasa od MÚK Přední Kopanina klesá pod minimálním spádem 0,5 % po směru staničení až do km 32,686, kde trasa z důvodu snížení zemních prací začne stoupat 0,5 % až do km 33,386, kde je trasa nejvýše cca 1,2 m pod terénem a následně postupně klesá v prostoru MÚK Horoměřice spádem 3,3 %, v tunelu Suchdol se klesání sníží na hodnotu 0,35 %. V prostoru MÚK Rybářka se klesání zvýší na hodnotu 1,6 %, kterým pokračuje již jako stavba SOKP 519 na mostě přes Vltavu. Na hlavní trase jsou navrženy celkem 4 MÚK. MÚK Přední Kopanina je situována v km 30,3 a řeší odpojení ve směru na Slaný (D7) a Letiště Václava Havla. Je navržena jako MÚK třípruskovitá ve tvaru „Y“ se dvěma mostními objekty, větve křižovatky jsou dvoupruhové. MÚK Horoměřice je umístěna v km 34,4 a napojuje sil. II/240. Je navržena jako MÚK kosodélného typu, větve křižovatky jsou s ohledem na napojení na silnici II/240 okružními křižovatkami jednopruhové. MÚK Suchdol je umístěna v km 35,85 a je navržena jako MÚK deltovitého typu, větve křižovatky jsou jednopruhové obousměrné. MÚK Rybářka je umístěna v km 38,0 a je navržena jako MÚK trubkovitého typu s jednopruhovými větvemi. MÚK Suchdol a MÚK Rybářka řeší odklonění tranzitní dopravy přes MČ Praha - Suchdol. Dále je součástí záměru 8 mostních objektů přes hlavní trasu SOKP 518: nadjezd rampy D7 v km 30,242 (východ) a km 30,298 (západ), nadjezd silnice III/2402 v km 31,201, nadjezd silnice III/2404 v km 32,501, nadjezd k Háji v km 32,037, nadjezd V Oříškách v km 33,901, nadjezd MÚK silnice II/240 v km 34,385 a nadjezd silnice III/2403 v km 35,2018. Na hlavní trase

záměru je navržen jeden hloubený tunelový úsek tunel Suchdol, který tvoří dvě oddělené tunelové trouby pro každý směr. Délka tunelu je 1970 m. Staničení západního portálu (za MÚK Suchdol) je 36,075 km, staničení východního portálu (před MÚK Rybářka) je 38,045. Hlavní konstrukcí je dvojice tunelových tubusů, každá pro jednosměrný provoz, přičemž v každém tunelovém tubusu jsou 3 jízdní pruhy, 1 nouzový či odbočovací pruh a 2 únikové chodníky. Dále je nedělitelnou součástí předmětného záměru přivaděč Rybářka, který je zaústěn do MÚK Rybářka a napojuje ulici Kamýckou přes úroňovou křižovatku řízenou světelným signalizačním zařízením. Jedná se o dvoupruhovou směrově nedělenou komunikaci, která je navržena v kategorii MS2/9/9/50 o celkové délce 1,86 km. Na trase přivaděče je navržen jeden hloubený tunel Rybářka, který je navržen jako obousměrný dvoupruhový širkové kategorie T-9,5 a délce 900 m. V tunelovém tubusu jsou navržena 2 jízdní pruhy, 2 nouzové pruhy, 2 vodící proužky šířky 0,25 m a 2 únikové chodníky šířky 1,0 m. Stávající veřejné komunikace, které kříží trasu SOKP 518, budou lokálně směrově a výškově upraveny či přeloženy. Všechny přeložky komunikací II/240, II/241, III/2403, III/2404, místní komunikace K Tuchoměřicům a dvě polní cesty jsou řešeny nadjezdy přes hlavní trasu SOKP 518. Veškerá srážková voda ze zpevněných ploch komunikací bude zachycována v rigolech se svedením vody do dešťové kanalizace a nebude tedy nikde volně rozptylována po terénu. Dešťová kanalizace je navržena ve středním dělicím pruhu, v místech mostních stojek je navržen odklon od krajnice. Dešťové stoky křižovatkových větví jsou v maximální možné míře navrženy mimo vozovku. Tunely mají navržen vlastní autonomní systém odvodnění do bezodtokových jímek kontaminovaných vod. Předmětný záměr bude také dále zahrnovat vyvolané úpravy a přeložky inženýrských sítí či návrh veřejného osvětlení.

Příslušný úřad obdržel řadu relevantních odůvodněných připomínek a požadavků na zpracování dokumentace EIA. S přihlédnutím k těmto požadavkům a rovněž se zřetelem na povahu a druh záměru, faktory životního prostředí uvedené v § 2 zákona, které mohou být provedením záměru ovlivněny (zejména hluk, ovzduší, voda a veřejné zdraví), a na současný stav poznatků a metody posuzování byly příslušným úřadem specifikovány výše uvedené oblasti. Veškeré požadavky tohoto závěru zjišťovacího řízení vyplývají z obdržení vyjádření. Požadavek bodu 1 tohoto závěru zjišťovacího řízení zároveň vyplývá i z požadavků MŽP na komplexní vyhodnocení, kdy v daném případě sloučení záměrů SOKP 518 a SOKP 519 a jejich posouzení v rámci jednoho procesu EIA nic nebrání (1 oznamovatel, navazující úseky – jak z hlediska vedení trasy záměrů, tak z hlediska časové návaznosti přípravy záměru).

Příslušnému úřadu byla v zákonné lhůtě zaslána vyjádření od těchto subjektů:

- Hlavní město Praha
- Středočeský kraj
- Obec Horoměřice
- MČ Praha 6
- MČ Praha – Přední Kopanina

- MČ Praha – Nebušice
- MČ Praha – Lysolaje
- MČ Praha – Suchdol
- MČ Praha Ďáblice
- MČ Praha Dolní Chabry
- Obec Zdiby
- Obec Horoměřice, vyjádření představitelů dotčených obcí Horoměřice, Statenice, Velké Přílepy a Turska
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
- Městský úřad Černošice, odbor životního prostředí (úřad obce s rozšířenou působností)
- Krajská hygienická stanice hlavního města Prahy
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha
- Povodí Vltavy, s.p.
- Lesy ČR, s.p. Správa toků – oblast povodí Vltavy
- Vyjádření v rámci MŽP (odbor ochrany vod; odbor ochrany ovzduší; odbor odpadů)
- Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu z.s.
- ZA LEPŠÍ CHABRY, z.s.
- Nad Drahaňským údolím, z.s.
- SPOLEK PRO ĎÁBLICE
- Shodná vyjádření vzor A (147 ks vyjádření z řad veřejnosti)
- Petra Ježková a Martin Ježek
- Ing. Josef Maun
- Ing. Jaroslav Kytka
- MDDr. Jan Patočka
- MDDr. Dagmar Bahylová
- PhDr. Pavlína Honsová, Ph.D., Martin Honsa
- Roman Karásek
- Společenství vlastníků Holubí 1238/7

Stručné shrnutí vyjádření a připomínek ke zveřejněnému oznámení záměru:

Hlavní město Praha ze dne 16. 10. 2019

Podporuje stavbu SOKP 518, zároveň požaduje hledat přijatelnější podobu stavby s cílem zajistit lepší průchodnost a projednanost předmětného záměru. Vyjadřuje podporu realizace tzv. Aglomeračního okruhu jako nedílné součásti systému komunikací v Pražské metropolitní oblasti. V obdrženém vyjádření uvádí následující připomínky a požadavky:

- v dokumentaci EIA srovnat a okomentovat různé prognózy počtu obyvatel v dotčeném území, resp. požaduje uvést konkrétní prognózované počty obyvatel v dotčeném území a vyhodnocení vlivů stáhnout k těmto počtům,
- doplnit dopravně inženýrské podklady (dále jen „DIP“) o odhady podílu tranzitní, zdrojové a cílové (vnější) a vnitřní dopravy,
- v rozptylové studii (dále jen „RS“) a hlukové studii (dále jen „HS“) doplnit hodnocení podle návrhové kapacity předmětného záměru,
- z hlediska vedení trasy prověřit možnost hlubokého zářezu v úseku mezi MÚK Horoměřice a MÚK Suchdol tunelovým řešením či zakrytím,
- prověřit alternativní způsob napojení dopravy z ul. Kamýcká na SOKP 518 podpovrchovým přivaděčem pod Suchdolem zaústěným do MÚK Suchdol za západním okrajem Suchdola, a to bez nutnosti výstavby MÚK Rybářka a přivaděče Rybářka,
- celkové snížení nivelety tunelu Suchdol, které by umožnilo realizovat tunely jako ražené,
- z hlediska integrace stavby do krajiny a zachování prostupnosti území a vytváření nových propojení podél stavby doplnit detailní zpracování těchto aspektů, případně navržené ekodukty kombinovat s podélnou prostupností podél stavby,
- doporučuje zpracovat komplexní řešení začlenění předmětného záměru do příměstské a městské krajiny prostřednictvím multifunkční a propojené zelené infrastruktury,
- z hlediska problematiky nakládání s vodami konstatuje, že řešení uvedené v oznámení záměru je z hlediska současného vývoje klimatu nepřijatelné a požaduje řešit hospodaření s dešťovými vodami jako součást tzv. modro – zelené infrastruktury – navrhnout způsob zadržení srážkové vody přímo v místě stavby přírodě blízkými způsoby, využít přírodě blízkých forem čištění potenciálně znečištěné vody se zadržováním a zasakováním podle principů udržitelného hospodaření s dešťovými vodami,
- z hlediska geologie doplnit podrobný inženýrskogeologický průzkum a hydrogeologický průzkum,
- z hlediska odpadového hospodářství upozorňuje, že přebytek výkopových zemin by měl být použit v rámci stavby, popř. by měl být využit v okolí předmětného záměru,
- z hlediska hluku doplnit detailní akustické vyhodnocení a kumulativní vyhodnocení zdrojů hluku v území včetně stávajících, přistávacích drah a dvou paralelních drah na Letišti Václava Havla,
- z hlediska ochrany ovzduší doplnit podrobnější posouzení vlivů záměru na ovzduší v období výstavby i provozu a také doplnit všechny plánované výduchy z tunelů o účinnou filtraci prachových částic,

- z hlediska ochrany klimatu doplnit skutečné a konkrétní zhodnocení vlivů, jejich kvantifikaci a návrhy vhodných mitigačních a adaptačních opatření. Dále požaduje detailnější rozpracování přílohy B.6 a B.7, které jsou součástí oznámení záměru,

Dále uvádí připomínky k příloze B.10 a požaduje doplnit následující informace:

- výpočty, resp. modely předpokládaného ukládání dusíkatých látek v půdě v důsledku výstavby a provozu záměru na dotčenou EVL,
- odbornou rešerši citlivosti předmětů ochrany (pět biotopů, resp. typů stanovišť podle příslušné směrnice) ke zvyšování koncentrace živin,
- návrh, jakým způsobem by jako součást kompenzačních opatření v rámci předmětného záměru mohly být omezeny negativní vlivy eutrofizace a nevhodného zarůstání EVL dřevinami,
- skutečné a konkrétní zhodnocení předpokládaného vlivu imisí oxidů dusíku na předměty ochrany EVL.

V rámci přílohy B.10 je vyhodnocen vliv zastínění na EVL Kaňon u Vltavy Sedlece, u kterého doporučuje podrobněji vyhodnotit nejistotu tohoto vyhodnocení, kvantifikovat a posléze stanovit místně diferencovaná kompenzační opatření.

Středočeský kraj ze dne 30. 9. 2019

Sděluje, že s předloženým záměrem souhlasí za dodržení navržených opatření k prevenci, vyloučení a snížení očekávaných nepříznivých vlivů záměru.

Obec Horoměřice ze dne 9. 10. 2019

Nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče). Upozorňuje na nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-T. Uvádí připomínky týkající se nevhodného umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje. Zmiňuje, že trasa SOKP jako součástí TEN-T s kamionovým provozem je vymezena v lokalitách, kde se očekává největší nárůst počtu obyvatel a návrh trasy dálnice přes sídelní útvary s tendencí dalšího růstu počtu obyvatel je tak v rozporu se zásadami TEN-T. Dále upozorňuje na zastaralou koncepci SOKP, která neodpovídá současné situaci a budoucímu vývoji. Konstatuje, že výstavba a provoz transevropské dálnice (SOKP 518 a SOKP 519) by představovala zásadní konflikt s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami. Rovněž upozorňuje na střety se životním prostředím – trasa SOKP vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a Naturu 2000. Upozorňuje na zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách, zejména MČ a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa SOKP, jsou již v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou, přičemž dochází k překračování hygienických limitů hluku a v případě realizace paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. Dále uvádí připomínky k neudržitelné dopravní situaci, kdy několik úseků SOKP včetně radiál bude kapacitně nevyhovující a bude zde docházet k vážným dopravním komplikacím. Konstatuje, že SOKP je dle zásad územního rozvoje (dále jen „ZÚR“) v rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility, jelikož realizací předmětného záměru dojde k výraznému zvýšení uhlíkové stopy, snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti, snížení finanční udržitelnosti, zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy a okolí. Uvádí, že již stavba počítá

s překročením hlukových a emisních limitů na k.ú. Horoměřice, což je zcela nepřijatelné. Dále upozorňuje na rozpor s klimatickým závazkem HMP. Upozorňuje na nedostatečné posouzení variant a porušení tak § 6 odst. 6 k zákona. Uvádí připomínky k Naturovému hodnocení a požaduje přepracování závěru tohoto hodnocení. Ve svém vyjádření dále uplatňuje připomínky z hlediska možného variantního vedení trasy SOKP a požaduje zpracovat objektivní porovnání variant A – ZÚR a regionální varianty vedení trasy záměru. **(dále jen „úvodní část vyjádření“)**

Dále uplatňují níž uvedené připomínky a požadavky:

- posouzení řešení přivaděčů na území k.ú. Horoměřice, a to posouzení potřeby MÚK Horoměřice na 34.4 km s II/240 (křižovatka činí z Horoměřické ulice přivaděč dopravy do Prahy přes přírodní rezervaci Divoká Šárka),
- posouzení posunutí MÚK Horoměřice z 34.4 km na 32.5 km včetně objízdné komunikace Horoměřic ze západní strany,
- zachování stávajících cyklostezek a historických cest v k.ú. Horoměřice (cyklostezka vedoucí paralelně s ulicí Revoluční do Lysolajů po pravé straně, historická polní cesta Horoměřice – Nebušice a historická polní cesta z Horoměřic k čerpací stanici Suchdol),
- k technickému řešení v oblasti Suchdola a Horoměřic ve smyslu posunutí MÚK Suchdol dál od obytné zástavby MČ Praha – Suchdol o min. 200 m, vybudovat protihlukový val (dále jen „PHV“) okolo ramp křižovatky, zalesnit okolí křižovatky a výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic,
- k dopravně inženýrským podkladům (dále jen „DIP“), a to např. zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů (bez přivaděče Rybářka, s přivaděčem Kamýcký), vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zařazení do kategorií ČSN 73 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i stávajících komunikacích a zahrnout do DIP i realizaci plánované tramvajové trati Podbaba – Bohnice – Kobylisy,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů silniční a letecké dopravy,
- stavby SOKP 518 a 519 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto dvě stavby jako jeden záměr,
- posouzení více variant SOKP v severozápadním segmentu včetně varianty regionální (tzv. severní),

Součástí obdrženého vyjádření je Stručné stanovisko k dokumentaci „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP“ (ČVUT, 03/2017) (dále jen „stručné stanovisko k dokumentaci“) a předběžné multikriteriální hodnocení dokončení SOKP (ING. Milan Strnad, 06/2017).

MČ Praha 6 ze dne 3. 10. 2019

Podporuje stávající platnou stopu SOKP a nesouhlasí s dalšími úpravami dokumentace EIA, které by vedly k prodloužení přípravy stavby, a které by byly v rozporu s platnými dokumenty ZÚR a ÚP HMP. Požaduje urychlenou přípravu a výstavbu SOKP v severozápadním kvadrantu HMP dle platných ZÚR HMP, za podmínky minimalizace negativních dopadů na životní prostředí

a provoz dopravy v MČ Praha 6. K předloženému oznámení záměru uvádí následující připomínky a požadavky:

- minimalizovat zásah do přírodní památky, přírodního parku a jejich ochranného pásma (Sedlecké skály, Šárka – Lysolaje),
- v dalším stupni projektové dokumentace vypracovat pro vedení trasy podrobný záborový elaborát pro vynětí půdy ze zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) podle bonit a kultur, a to včetně ploch pro zařízení staveniště,
- zařízení staveniště lokalizovat mimo pozemky s výrazným podílem mimolesních porostů dřevin,
- zařízení staveniště umístit v dostatečné vzdálenosti od břehové hrany toků za podmínek ochrany kvality vody a břehových porostů,
- pouze nezbytně nutný rozsah kácení a kompenzovat ho náhradní výsadbou podle schválené dokumentace sadových úprav, přičemž hodnota dřevin v navržených sadových úpravách bude minimálně v hodnotě kácených dřevin;
- PHV a protihlukové stěny(dále jen „PHS“) mimo mostní objekty doplnit vhodnými vegetačními úpravami,
- omezit kontaminaci půdy vhodně zvolenými výsadbami dřevin, které plní funkci biofiltrů a zároveň jsou odolné vůči emisím z automobilové dopravy,
- vypracovat detailní HS řešící problematiku hluku individuálními protihlukovými opatřeními (dále jen „PHO“) (výměna oken, protihlukové clony) tak, aby nebyl překročen hygienický limit,
- organizačně zabezpečit provádění trhacích prací a využívání veškerých stavebních strojů v obytné zástavbě výhradně v denní době,
- vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném, s postupným uváděním do provozu, eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, deponií zemin a stavebních komunikací,
- konkretizovat rozsah demolic včetně trhacích prací a s tím související vliv stavební činnosti na životní prostředí,
- v zájmu snížení ekologických dopadů na městskou část Praha 6 při odvozu přebytečné vytěžené zeminy a hlušiny z terénních prací (2,6 mil. m³) předjednat přepravních tras s ohledem na zvolené deponie,
- zásadně nesouhlasí s vedením dopravy směrem do centra města,
- pro přesun hmot v maximální míře využít železniční a lodní dopravu,
- po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku a ověřit účinnost provedených PHO,
- jelikož určitá část materiálu z demolic vozovky může být kontaminována, požaduje, aby tento materiál byl zneškodněn na základě konkrétních koncentrací látek v souladu s platnými předpisy v odpovídajícím komerčním zařízení (např. dekontaminační plocha, skládka nebezpečných odpadů),
- v dalších stupních projektové dokumentace specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a ostatních látek škodlivých vodám včetně průběžně skladovaných množství,

- odpady vzniklé údržbou a provozem komunikace musí být dle povahy a množství shromažďovány nebo okamžitě odváženy na místo zneškodnění,
- pro stavbu bude vypracován plán havarijních opatření pro případ havarijního úniku látek škodlivých vodám;
- na plochách zařízení stavenišť v zátopovém území neskladovat látky škodlivé vodám včetně zásob pohonných hmot (dále jen „PHM“) pro stavební mechanismy;
- veškeré odplavitelné látky a stavební suť bezprostředně odvážet z ploch stavenišť v zátopovém území,
- na plochách zařízení stavenišť v zátopovém území odstaveny stavební mechanismy v minimálnímu počtu a vybavit je dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek,
- pod stojícími stavebními mechanismy instalovat záchytné plechové nádoby.

MČ Praha – Přední Kopanina ze dne 16. 10. 2019

Požaduje, aby v rámci procesu EIA byla věnována zvýšená pozornost hluku a dalším dopadům z budoucího dopravního provozu na MČ Přední Kopanina. Dále požaduje zajištění provedení příslušných akustických měření, zhotovení dostatečných hlukových bariér a výsadbu stromořadí.

MČ Praha – Nebušice ze dne 9. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Horoměřice. Od úvodní části vyjádření se liší především v níže uvedených požadavcích.

V obdržném vyjádření uplatňují níže uvedené připomínky a požadavky:

- k technickému řešení záměru v oblasti Nebušic a Horoměřic, a to vedení trasy SOKP v tunelu v celém úseku v k.ú. Nebušice, Přední Kopanina, Horoměřice, Lysolaje a Suchdol, vybudovat PHV okolo celé trasy SOKP v daném úseku, zalesnit minimálně 50 m úsek od lesa Hlásek až po Šárecké údolí, a tím uzavřít zelený pás okolo k.ú. Praha – Nebušice,
- prověření nutnosti MÚK Horoměřice,
- k DIP, a to např. zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů, zahrnout do DIP i propojení s MČ Praha 6 a MČ Praha 8 v alternativách TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nízký most) pro IAD a MHD, zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů (bez přivaděče Rybářka, s přivaděčem Kamýcký), vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zatřídění do kategorií ČSN 73 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i stávajících komunikacích,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů silniční a letecké dopravy,
- stavby SOKP 518 a 519 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto dvě stavby jako jeden záměr.

MČ Praha – Lysolaje ze dne 15. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Horoměřice. Od úvodní části vyjádření se liší především v níže uvedených požadavcích.

V obdržném vyjádření uplatňují níže uvedené připomínky a požadavky:

- posouzení řešení přivaděčů na území MČ Praha Suchdol bez přivaděče Rybářka a také variantu s tunelovým přivaděčem Kamýcká napojeným do MÚK Suchdol, resp. II/241,
- posouzení řešení výstavby tunelů a to, ražený tunel Suchdol mezi MÚK Suchdol a mostem přes Vltavu (bez MÚK Rybářka a bez přivaděče Rybářka) a ražený tunel přivaděče Kamýcká,
- vedení trasy SOKP v tunelu v celém úseku Horoměřice, Lysolaje a Suchdol, MÚK Suchdol posunout dál od obytné zástavby MČ Praha – Suchdol o min. 200 m, vybudovat PHV okolo ramp křižovatek, zalesnit okolí křižovatek a výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic,
- v rámci posuzování variant zahrnout i zprovozněnou stavbu SOKP 510, 511 a 520,
- k DIP, a to např. zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů (bez přivaděče Rybářka, s přivaděčem Kamýcký), vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zatřídění do kategorie ČSN 73 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i stávajících komunikacích a zahrnout do DIP i realizaci plánované tramvajové trati Podbaba – Bohnice – Kobylisy,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů silniční a letecké dopravy.

Součástí podkladů je i stručné stanovisko k dokumentaci a předběžné multikriteriální hodnocení dokončení SOKP.

MČ Praha – Suchdol ze dne 14. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Horoměřice. Od úvodní části vyjádření se liší především v níže uvedených požadavcích.

V obdržném vyjádření uplatňují níže uvedené připomínky a požadavky:

- posouzení řešení přivaděčů na území MČ Praha Suchdol bez přivaděče Rybářka a také variantu s tunelovým přivaděčem Kamýcká napojeným do MÚK Suchdol, resp. II/241,
- posouzení řešení výstavby tunelů a to, ražený tunel Suchdol mezi MÚK Suchdol a mostem přes Vltavu (bez MÚK Rybářka a bez přivaděče Rybářka) a ražený tunel přivaděče Kamýcká,
- vedení trasy SOKP v tunelu v celém úseku Horoměřice, Lysolaje a Suchdol, MÚK Suchdol posunout dál od obytné zástavby MČ Praha – Suchdol o min. 200 m, vybudovat PHV okolo ramp křižovatek, zalesnit okolí křižovatek a výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic,
- k DIP, a to např. zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů (bez přivaděče Rybářka, s přivaděčem Kamýcký), vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zatřídění do kategorie ČSN 73 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na

nových, ale i stávajících komunikacích a zahrnout do DIP i realizaci plánované tramvajové trati Podbaba – Bohnice – Kobylisy,

- v rámci posuzování variant zahrnout i zprovozněnou stavbu SOKP 510, 511 a 520,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů silniční a letecké dopravy
- stavby SOKP 518 a 519 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto dvě stavby jako jeden záměr.

Součástí podkladů je i stručné stanovisko k dokumentaci, předběžné multikriteriální hodnocení dokončení SOKP a námět stavby tunelový přivaděč Kamýcká (NÝDRLE projektová kancelář, 10/2019).

MČ Praha – Ďáblice ze dne 16. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Horoměřice. Od úvodní části vyjádření se liší především v níže uvedených požadavcích.

V obdržném vyjádření uplatňují níže uvedené připomínky a požadavky:

- k DIP, a to např. zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnutí požadovaných variant SOKP do kartogramů intenzit (regionální, varianta Ss, varianta s omezením tranzitní dopravy v úseku SOKP 518 a SOKP 519, varianta se zprovozněním úseku SOKP 520 před dokončením úseku SOKP 518 a SOKP 519., vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zatřídění do kategorií ČSN 73 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i stávajících komunikacích a zahrnout do DIP i realizaci plánované tramvajové trati Podbaba – Bohnice – Kobylisy,
- požadují pokračování vnitřního dopravního okruhu Vlasta,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů silniční a letecké dopravy. V případě letiště Vodochody i kumulativních jevů nárůstu silniční dopravy spojené s tímto záměrem
- posouzení Varianty Ss, která byla posuzována a vyhodnocena v letech 2001 – 2002 v rámci procesu EIA,
- připravit posouzení dopadů variant realizace úseků SOKP 518, SOKP 519 a zprovoznění úseku SOKP 519 z pohledu časového termínu jejich zprovoznění,
- posoudit navrženou trasu SOKP s uvažováním omezení tranzitní kamionové dopravy z úseku SOKP 518 a SOKP 519,
- stavby SOKP 518 a 519 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto dvě stavby jako jeden záměr.

Dále zmiňuje, že transevropská dálnice v navržené trase svou polohou a parametry neřeší efektivně městské tangenciální vazby. Propojení MČ Praha 6 a MČ Praha 8 je zapotřebí, ale blíže centru, ideálně od ulice K Pazderkám v Bohnicím, a jiné v podobě např. plánované tramvajové trati (dále jen „TT“) Podbaba – Bohnice – Kobylisy, nízkým mostem či metro tangenta. Dále uplatňují požadavky na posouzení více variant SOKP v severní části pražské aglomerace a uvádí, že neposouzení variant by bylo v rozporu se zákonem.

MČ Praha – Dolní Chabry ze dne 16. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Horoměřice. Od úvodní části vyjádření se liší především v níže uvedených požadavcích.

V obdržném vyjádření uplatňují níže uvedené připomínky a požadavky:

- k DIP, a to např. zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů (bez přivaděče Rybářka, s přivaděčem Kamýcký), vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zařídění do kategorií ČSN 73 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i stávajících komunikacích a zahrnout do DIP i realizaci plánované TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy,
- posouzení řešení přivaděčů na území MČ Praha Suchdol bez přivaděče Rybářka a také variantu s tunelovým přivaděčem Kamýcká napojeným do MÚK Suchdol, resp. II/241,
- posouzení řešení výstavby tunelů a to, ražený tunel Suchdol mezi MÚK Suchdol a mostem přes Vltavu (bez MÚK Rybářka a bez přivaděče Rybářka) a ražený tunel přivaděče Kamýcká,
- vedení trasy SOKP v tunelu v celém úseku Horoměřice, Lysolaje a Suchdol, MÚK Suchdol posunout dále od obytné zástavby MČ Praha – Suchdol o min. 200 m, vybudovat PHV okolo ramp křižovatek, zalesnit okolí křižovatek a výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu.

Obec Zdiby ze dne 14. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Horoměřice. Od úvodní části vyjádření se liší především v níže uvedených požadavcích.

V obdržném vyjádření uplatňují další níže uvedené připomínky a požadavky:

- k DIP, a to zveřejnit kartogramy dopravních intenzí pro celou pražskou metropolitní oblast,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů silniční a letecké dopravy,
- stavby SOKP 518 a 519 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto dvě stavby jako jeden záměr.

Dále uvádí, že z předložených podkladů lze predikovat, že po zprovoznění SOKP 518 a SOKP 519 dojde k výraznému navýšení nákladní automobilové dopravy na silnici II/608 a v ulici Pražská, dále na dálnici D8, na silnici I/9 a v ulici Průběžná. Požaduje posouzení více variant SOKP vedení trasy v severozápadním segmentu včetně varianty vedení SOKP jeho celkovým zahloubením – tunelem umístěným pod rostlým terénem. Považuje za podstatné, aby variantní řešení bylo řešeno nově s posouzením dopadů za současných podmínek dané lokality, stavu osídlení, stavu životního prostředí, s ohledem na lokality, kde již v této chvíli dochází i bez záměru k překračování limitů hlukových i imisních. Měla by být vyhodnocena variantnost jak z pohledu lokality vedení SOKP, tak z pohledu jeho možného umístění po celé délce (vyjma MÚK) zahloubením pod rostlý terén (tunel) tak, aby dopady na obyvatele žijící v té, které lokalitě byly co nejmenší a aby bylo zajištěno udržitelné využití SOKP po mnoho dalších generací.

Obec Horoměřice, vyjádření představitelů dotčených obcí Horoměřice, Statenice, Velké Přílepy a Turska ze dne 14. 10. 2019

Uvádí následující požadavky:

- vypuštění nájezdové křižovatky typu „diamant“ na 34,0 km (Horoměřická)
- zapuštění trasy SOKP do tunelu od 34,5 km do 36,0 km, navazující na již plánovaný Suchdolský tunel

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí ze dne 14. 10. 2019

Z hlediska lesů a lesního hospodářství a z hlediska nakládání s odpady, nemá připomínky. Z hlediska ochrany ZPF uvádí, že příslušným správním úřadem k vyjádření se k oznámení záměru je Ministerstvo životního prostředí. Z hlediska ochrany ovzduší, v oznámení záměru a RS postrádá údaje o vzduchotechnice a jejich parametry, jakož i o výduších (přesné polohy, výšky) z tunelů Suchdol a Rybářka a požadují:

- doplnit podrobné údaje o vzduchotechnice, jejich parametrech a výduších z tunelů Suchdol a Rybářka. Na základě výsledků modelových výpočtů RS stanovit přesné polohy a výšky jednotlivých výdechů včetně poloh tunelových portálů s ohledem na šíření škodlivých emisí vzhledem k okolní současné i navrhované výstavbě. Doplnit modelové výpočty prokazující dodržení imisních limitů při návrzích výdechů a tunelových portálů, jakož to součástí předložené RS. Podotýká, že stanovení přesných poloh a výšek výdechů, jakož i poloh jednotlivých portálů tunelů s ohledem na okolní zástavbu bylo předmětem podrobných výpočtů v prováděných návrzích předchozího procesu EIA a územního řízení,
- stanovit rozsah kompenzačních opatření pro eliminaci škodlivých emisí B(a)P, NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5} během provozu navrhovaného záměru. Jedná se o návrh vhodných opatření, která zajistí snížení stávající úrovně znečištění B(a)P v daném území či alespoň zachování ve stávající úrovni a eliminaci příspěvků všech výše uvedených látek, například formou zvýšené výsadby nových stromů ve vegetačních pásích izolační liniové zeleně podél komunikace. Pro určení rozsahu kompenzačních opatření je možné použít metodický návod vydaný Ředitelstvím silnic a dálnic ČR v listopadu 2012, popřípadě jiný aktuálně platný návod. Výsadbou dřevin v rámci kompenzačních opatření se rozumí výsadba dřevin stanovená nad rámec výsadby určené za případné kácení stávajících dřevin. Oblasti výsadby izolační liniové zeleně s uvedením počtu jednotlivých dřevin požadují přehledně graficky znázornit. Při umístování izolační zeleně dává přednost přímému odstínění negativních vlivů komunikace na blízkou obytnou zástavbu, např. v Přední Kopanině. Uvádí, že aplikace uvedeného opatření vyplývá z požadavku koncepčního dokumentu z hlediska ochrany ovzduší „Programu zlepšování kvality ovzduší – aglomerace Praha CZ 01“, opatření AB17 – Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně,
- provést podrobný popis výstavby sledovaného úseku, jejich etap, nasazení stavebních mechanismů, objem odváženého a přiváženého materiálu, stanovení přepravních tras. Při odvozu stavebního materiálu, pro snížení pojezdu nákladních automobilů, doporučuje použít v maximální míře lodní dopravu. Modelovými výpočty RS požaduje vyhodnotit vliv výstavby na okolí a s ohledem na okolní zástavbu provést případnou úpravu odvozových tras. Dále požaduje během výstavby aplikovat všechna dostupná opatření na minimalizaci prašnosti.

Přijetí opatření na minimalizaci prašnosti vyplývá rovněž z Programu zlepšování kvality ovzduší – aglomerace Praha CZ 01“, opatření BD3 – Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

Dále pokládá za důležité v následující dokumentaci EIA důsledně dopracovat výše uvedené požadavky zaměřené na upřesnění navrhovaného záměru tak, aby byl plně v souladu s požadavky legislativy ochrany ovzduší. Rovněž považuje za nezbytné v rámci dokumentace EIA podrobně vypracovat požadovaná opatření ke zmírnění negativních vlivů na kvalitu ovzduší během provozu (především kompenzační opatření) a během výstavby navrhovaného záměru (především opatření na minimalizaci prašnosti, stanovení odvozových tras).

Z hlediska ochrany přírody a krajiny sděluje následující připomínky:

- není odůvodněna plocha přírodovědného průzkumu. Není specifikováno, z jakých poznatků hodnotitel vycházel při stanovení 250 m šíře koridoru, coby zájmového území.
- vyhodnocení vlivu zásahu na zvláště chráněné živočichy (Kapitola 8) považuje za nedostatečné. U všech přítomných zvláště chráněných druhů (dále jen „ZCHD“) bezobratlých, obojživelníků a plazů je závěrem konstatováno, že *„Vliv realizace silniční stavby na populace druhu v kontextu s nejbližším okolím bude z hlediska ochrany přírody zanedbatelný a případný náhodný úhyn několika jedinců při stavebních pracích nemůže populace v žádném případě ovlivnit...“* Připomínkuje, že z hodnocení však není zřejmé, jakou cestou k těmto zjištěním autorizovaná osoba dospěla a na základě jakých úvah (nelze dovodit velikost populace, v jaké míře dojde k záboru biotopu, jaké zákazy budou porušeny (rušení, zabíjení ...), u rodu *Bombus* spp. není blíže popsáno, zda v místě stavby dochází k hnízdění daného druhu apod.). Uvádí, že z hodnocení by mělo být jasné, zda ZCHD bude ovlivněn, jakým způsobem a v které fázi záměru,
- obdobně u všech přítomných ZCHD ptáků chybí jakékoliv zdůvodnění závěru. Hodnocení nemůže být pouhým tvrzením bez uvedení logické úvahy a faktů, na základě nichž zpracovatel k závěru došel,
- nesouhlasí s tvrzením (str. 22), že *„... délka trvání vlivu je s ohledem na charakter záměru trvalá.“* V případě tunelových úseků je možné předpokládat vliv na zvláště chráněné živočichy zejména ve fázi přípravy a samotné výstavby. Po ukončení stavby lze na místě navrhnout opatření ke zmírnění dopadů stavby, např. v podobě vytvoření náhradního biotopu.
- konstatování, že trasa se nedotýká žádných významných krajinných prvků, je nepravdivé. Stavba zasahuje, byť okrajově, do lesního porostu v Budovci. Tuto skutečnost oznámení záměru zmiňuje,
- navrhovaný způsob ochrany ještěrky obecné v podobě transferů jednak není „managementovým zásahem“, nýbrž preventivním opatřením, ale zejména nejsou bližší podmínky tohoto transferu nijak popsány (způsob provedení, návrh cílového místa, náležitosti zprávy z transferu atd.), stejně jako upřesnění míst výskytu. Chybí údaje o odhadu početnosti, aby mohl být následný transfer posouzen z hlediska jeho efektivity. Co se týká transferů, měly být realizovány za současného vybudování náhradních biotopů. Tato možnost není v oznámení záměru zohledněna,

- na str. 25 je konstatováno „Populace všech zjištěných ZCHD obratlovců nebudou stavbou SOPK 518 ani jeho pozdějším provozem nikterak ohroženy ani omezeny a není třeba přijímat jakákoli opatření.“ Dále je uvedeno, že výstavba ani provoz díla nepřinese újmu na jedincích ani na jejich populacích. To je v rozporu s předchozími tvrzeními na str. 24, kdy zpracovatel v souvislosti s hodnocením vlivu na ropuchu obecnou a ještěrku obecnou takové ovlivnění jedinců připouští „... případný náhodný úhyn několika jedinců při stavebních pracích nemůže populace v žádném případě ovlivnit“. Uvádí, že újma na jedincích ZCHD tedy nejspíše vznikne. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992“) řeší ochranu ZCHD již na úrovni jedinců, nikoli na úrovni populací.
- nálezy z nálezové databáze ochrany přírody nejsou dostatečně využity a zohledněny. Na str. 10 zpracovatel uvádí „Údaje z Nálezové databáze ochrany přírody jsou vedeny v excelové tabulce v Příloze. Jedná se o širší okolí; nelze tedy spolehlivě určit, zda-li je výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů z Červených seznamů situován přímo do linie tělesa.“ Uvádí, že toto tvrzení se nezakládá na pravdě, jelikož v místě stavby a v bezprostředním okolí se nachází řada bodových záznamů.

Na základě výše uvedeného požadují dopracování předmětného hodnocení a nově uvedené skutečnosti zohlednit v dokumentaci EIA.

Z hlediska myslivosti konstatují, že předmětný záměr prochází honitbou Roztoky, tudíž příslušným orgánem státní správy myslivosti je Městský úřad Černošice. Z hlediska ochrany vod považuje oznámení záměru za dostatečně postihující možné vlivy na povrchové a podzemní vody. V dalších stupních projektové přípravy doporučuje věnovat zvýšenou pozornost vlivu stavby na podzemní vody vlivem tunelových těles a úseků vedených v zářezech se zohledněním detailních hydrogeologických průzkumů.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství ze dne 7. 10. 2019

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“) zmiňuje opatření za účelem snížení prašnosti při provádění stavebních prací. Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., nemá připomínky a z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů (dále jen „zákon č. 185/2001 Sb.“) nemá připomínky, pouze upozorňuje na povinnost ohlašování přepravy nebezpečných odpadů v systému SEPNO a na odpad katalogového čísla 20 03 40, u kterého je zakázáno ukládat tento druh odpadu na skládky. Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., ochrany zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 334/1992 Sb.“) upozorňuje, že před vydáním územního rozhodnutí je nutné požádat MŽP, odbor obecné ochrany přírody a krajiny o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF. Dále uvádí následující upozornění:

- Pro dočasný zábor ZPF po dobu delší než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu je třeba požádat příslušný orgán ochrany ZPF úřadu obce s rozšířenou působností (uvedenému § 15 zákona o ochraně ZPF).
- Dočasný zábor ZPF po dobu kratší než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu je třeba písemně oznámit příslušnému orgánu ochrany ZPF úřadu

obce s rozšířenou působností nejméně 15 dní před zahájením vlastního nezemědělského využívání ZPF (ustanovení § 9 odst. 2 písm. d) zákona o ochraně ZPF).

Městský úřad Černošice, odbor životního prostředí ze dne 2. 10. 2019

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) (dále jen „zákon č. 254/2001 Sb.“), zákona č. 114/1992 Sb., zákona č. 185/2001 Sb., zákona č. 201/2012 Sb. a zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a změně a doplnění některých zákonů (dále jen „zákon č. 289/1995 Sb.“) nemá připomínky. Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., uvádí, že předmětný záměr předpokládá dotčení ZPF o výměře větší než 10 ha, tudíž je dle § 7 písm. m) zákona č. 334/1992 Sb., dotčeným správním úřadem Ministerstvo životního prostředí.

Krajská hygienická stanice hlavního města Prahy ze dne 3. 10. 2019

Požaduje v rámci dokumentace EIA doplnit níže uvedené požadavky:

- zpracovat HS pro období zprovoznění SOKP 518, která vyhodnotí hluk z provozu silniční dopravy jak na SOKP 518, tak i na navazujících stávajících pozemních komunikacích ve všech chráněných prostorech definovaných zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „zákon č. 258/2000 Sb.“) v zájmovém území, případně i mimo hodnocené území, kde lze očekávat významnější změnu akustické situace vlivem provozu silniční dopravy v souvislosti s realizací SOKP 518. V případě potřeby navrhnout účinná protihluková opatření v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb. a nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení vlády č. 272/2011 Sb.“),
- zpracovat HS pro období výstavby, která se bude zabývat hlukem ze stavební činnosti a hlukem z dopravy na dopravních trasách souvisejících s daným záměrem (nákladní doprava), a dále i hluk z dopravy na případných objízdných trasách. V případě potřeby navrhnout protihluková opatření v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb. a nařízením vlády č. 272/2011 Sb.,
- vyhodnotit synergické a kumulativní vlivy zdrojů ovlivňujících veřejné zdraví, zejména hluku, prašnosti a chemických škodlivin z provozu silniční, drážní a letecké dopravy v zájmovém, případně blízkém okolí,
- vyhodnotit potencionální vliv vibrací během výstavby ve vztahu k nejbližším chráněným prostorům definovaných zákonem č. 258/2000 Sb.,

Výše uvedené požaduje především z důvodu opakovaných podnětů občanů na hluk z leteckého provozu a připravování stavby „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3100 m, letiště Praha/Ruzyně“ v oblasti MČ Praha 6 – Suchdol a opakovaných podnětů občanů na hluk z drážní dopravy v oblasti MČ Praha – Sedlec a předložené oznámení tyto vlivy nezohledňuje.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ze dne 3. 10. 2019

Konstatuje, že z provedených posouzení, které jsou součástí oznámení záměru, vyplývá, že provoz záměru nebude znamenat ovlivnění nad rámec limitů danými zákonnými normami.

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha ze dne 1. 10. 2019

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., zákona č. 185/2001 Sb., zákona č. 114/1992 Sb. a zákona č. 289/1995 Sb., nemá připomínky. Z hlediska ochrany vod uvádí, že z pohledu hodnocení ovlivnění podzemních vod je obdržené oznámení záměru zpracováno nedostatečně ve vztahu k požadavkům zákona č. 254/2001 Sb. a uplatňují následující zásadní připomínky:

- nelze akceptovat základní princip pro odvodnění komunikace, tj. veškerou vodu z povrchu komunikací podchytit a odvést do Vltavy – s výjimkou nspecifikovaného množství svedeného do poldru, který není předmětem oznámení. Uvedený princip je v přímém rozporu s § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., a § 20 odst. 5 písm. c) vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, a to zejména ve vztahu k přednostnímu zasakování srážkových vod. V předloženém oznámení záměru tento aspekt není vůbec hodnocen,
- v kontextu předchozího odstavce nelze akceptovat tvrzení zpracovatele oznámení záměru, že „Dobrý kvantitativní stav útvaru podzemních vod ID 62500 jako celku zůstane zachován“, když dle předloženého oznámení záměru dojde v lokalitě k ročnímu úbytku zasakovaných vod v množství 89 300 m³/r – v horizontu 11 let se tedy jedná o cca 1 milion m³ vody, o kterou bude v lokalitě ochuzen horizont podzemních vod. Pro představu – za 1 rok se jedná o množství vody potřebné pro cca 3 000 obyvatel,
- k zjevnému rozporu k tvrzení zpracovatele oznámení, že kvantitativní stav podzemních vod zůstane zachován a „provoz záměru nezpůsobí zhoršení stavu dotčených vodních útvarů“, došel i sám zpracovatel, když v návrhu opatření ke snížení vlivu navrhl cit. „Na základě aktualizovaných podkladů stanovit míru ovlivnění režimu podzemních vod a jímacích objektů a stanovit rozsah opatření (např. nutnost vybudování náhradního zásobování vody novými vodovodními přípojkami)“. Z uvedeného je zřejmé, že zpracovatel oznámení záměru předpokládá, že dojde k nežádoucí změně vodních útvarů,
- dále nelze v této fázi zpracování oznámení záměru souhlasit s návrhem opatření cit. „Dle výsledků Inženýrskogeologického průzkumu prověřit možnost zasakování srážkových vod ze zářezových svahů.“ a to z důvodu, že tato skutečnost má být prověřena právě při posuzování vlivů na životní prostředí, aby bylo možné pro zasakování připravit příslušné řešení a zejména plochy, kde bude zasakováno. Tyto plochy pak musí být součástí územního rozhodnutí.
- V rámci dokumentace EIA požadují návrh řešení pro zasakování srážkových vod.

Povodí Vltavy, s.p. ze dne 11. 10. 2019

Požaduje, aby dokumentace EIA obsahovala následující:

- lokalizaci míst v zářezích, kde by mohlo docházet ke změně režimu podzemních vod, například k samovolnému odtoku podzemních vod z území, z krajiny, tedy k negativnímu ovlivňování hladiny podzemních vod,
- posouzení vlivu stavby tunelu na vodní režim Suchdolského potoka IDVT 10244456 a konstatování, zda bude nebo nebude výstavbou tunelu jeho vodní režim ovlivněn, případně do jaké míry,

- uvést opatření, která zajistí, že srážkové vody, které budou obsahovat látky ze zimní údržby vozovky, nebudou zasakovány do půdních vrstev/podzemních vod,
- doplnění informace, kam budou svedeny přepady z retenčních nádrží při větších než návrhových srážkách,
- předpokládané řešení výustního objektu do významného vodního toku Vltava (výškové umístění, souřadnice XY),
- vypracování havarijního plánu pro fázi výstavby,
- zpracování podrobného monitoringu režimu podzemní vody pro fázi přípravy zaměřeného na úseky, kde bude dálniční těleso hloubeno pod úroveň hladiny podzemních vod, tj. na zářezy, tunely, kde vlivem drenážního účinku může dojít k poklesu hladin podzemních vod a následně k negativnímu ovlivnění zdrojů podzemních vod v dosahu tohoto snížení se zaměřením na objekty, které jsou jediným zdrojem vody a také na úseky s více propustnými zeminami nebo tektonicky porušenými horninami, kde je předpoklad rychlého vsaku znečištěných vod,
- deponie stavebního materiálu nebudou umístěny v aktivní zóně záplavového území významného vodního toku Vltava,
- v textu dokumentace EIA požaduje neužívat v názvech stavebních objektů spojení „suchý poldr“, ale „suchá nádrž“ dle ČSN 73 6815.

Lesy ČR, s.p., Správa toků – oblast povodí Vltavy ze dne 11. 10. 2019

Uvádí, že nedojde k dotčení vodních toků, staveb ani pozemků v majetku Lesů ČR, s.p., které jsou ve Správě toků, oblasti povodí Vltavy.

Vyjádření v rámci MŽP:

odbor ochrany ovzduší ze dne 7. 10. 2019

Zmiňuje, že pro dotčené území byly vydány Programy zlepšování kvality ovzduší (pro aglomeraci Praha a pro zónu Stření Čechy), které stanovují emisní stropy pro silniční dopravu (emisní strop pro aglomeraci Prahu je stanoven na hodnotu 60%). V opatření AB1 výše uvedených programů zlepšování kvality ovzduší je SOKP identifikován jako klíčová stavba dopravní infrastruktury nadregionálního významu. Tato stavba je rovněž uvedena v Národním programu snižování emisí České republiky v článku 18 – konkrétní opatření z Programu zlepšování kvality ovzduší (dále jen "PZKO") s celonárodním dopadem. Dle přílohy č. 4 opatření obecné povahy, kterým byly výše zmíněné programy vydány, je nutné při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická a kompenzační opatření (např. izolační zeleň, PHS, apod.), která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem. S ohledem na skutečnost, že v zájmové lokalitě je překračován imisní limit pro roční koncentrace benzo(a)pyrenu (nejvyšší hodnoty ve výchozím stavu byly vypočteny na úrovni 1,5 ng/m³ (IL1 ng/m³)) a s ohledem na očekávané vysoké příspěvky záměru je v rámci dokumentace EIA nezbytné navrhnout taková opatření pro fázi provozu záměru, která výše uvedenou podmínku zohlední. Efekt těchto opatření doporučuje zohlednit v modelovém výpočtu snížení imisní i emisní zátěže. V rámci modelového výpočtu pro fázi dokumentace EIA požaduje doplnit rozdílovou mapu imisních příspěvků vypočtených v aktivní (realizace záměru) a nulové (bez realizace

záměru) variantě pro zvolený výhledový výpočtový rok (2030). Upozorňuje, že z mapy by měly být zřejmé poklesy imisních příspěvků z nižšího provozu na stávajících komunikacích v zájmovém území a zároveň nárůst koncentrací v bezprostřední blízkosti obou úseků SOKP 518 i SOKP 519. V dokumentaci EIA dále požaduje rozšířit výčet opatření ke snížení prašnosti v období výstavby uvedený v kapitole 5. o následující. K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, a nebo větrném počasí, průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly. Při rychlosti větru překračující 5 m/s zakrýt případně, je-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost. Při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby dodržovat zásadu minimalizace délky přepravních tras, tj. rozmístit materiál tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší.

odbor ochrany vod ze dne 10. 10. 2019

Uvádí, že celkový vliv na povrchové a podzemní vody je přijatelný a nemá žádné připomínky.

odbor odpadů ze dne 23. 9. 2019

Nemá žádné připomínky.

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s., Ing. Petr Kasa ze dne 15. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Horoměřice. Od úvodní části vyjádření se liší především v níže uvedených požadavcích.

V obdrženém vyjádření uplatňují níže uvedené připomínky a požadavky:

- posouzení řešení přivaděčů na území MČ Praha Suchdol bez přivaděče Rybářka a také s tunelovým přivaděčem Kamýcká napojeným do MÚK Suchdol, resp. II/241,
- posouzení řešení výstavby tunelů a to, ražený tunel Suchdol mezi MÚK Suchdol a mostem přes Vltavu (bez MÚK Rybářka a bez přivaděče Rybářka) a ražený tunel přivaděče Kamýcká,
- požadují vedení trasy SOKP v tunelu v celém úseku Horoměřice, Lysolaje a Suchdol, MÚK Suchdol posunout dál od obytné zástavby MČ Praha – Suchdol o min. 200 m, vybudovat PHV okolo ramp křižovatek, zalesnit okolí křižovatek a výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic,
- k DIP, a to např. zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů (bez přivaděče Rybářka, s přivaděčem Kamýcký), vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zatřídění do kategorií ČSN 73 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i stávajících komunikacích a zahrnout do DIP i realizaci plánované tramvajové trati Podbaba – Bohnice – Kobylisy,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů silniční a letecké dopravy,

- stavby SOKP 518 a 519 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto dvě stavby jako jeden záměr.

ZA LEPŠÍ CHABRY, z.s., Mgr. Kateřina Šilhová Šafránková ze dne 15. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Horoměřice. Od úvodní části vyjádření se liší především v níže uvedených požadavcích.

V obdrženém vyjádření uplatňují další níže uvedené připomínky a požadavky:

- posouzení řešení přivaděčů na území MČ Praha Suchdol bez přivaděče Rybářka a také s tunelovým přivaděčem Kamýcká napojeným do MÚK Suchdol, resp. II/241,
- posouzení řešení výstavby tunelů a to, ražený tunel Suchdol mezi MÚK Suchdol a mostem přes Vltavu (bez MÚK Rybářka a bez přivaděče Rybářka) a ražený tunel přivaděče Kamýcká,
- požadují vedení trasy SOKP v tunelu v celém úseku Horoměřice, Lysolaje a Suchdol, MÚK Suchdol posunout dál od obytné zástavby MČ Praha – Suchdol o min. 200 m, vybudovat PHV okolo ramp křižovatek, zalesnit okolí křižovatek a výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic,
- k DIP, a to např. zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů (bez přivaděče Rybářka, s přivaděčem Kamýcký), vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zařazení do kategorií ČSN 73 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i stávajících komunikacích a zahrnout do DIP i realizaci plánované tramvajové trati Podbaba – Bohnice – Kobylisy,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů silniční a letecké dopravy,
- stavby SOKP 518 a 519 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto dvě stavby jako jeden záměr.

Nad Drahaňským údolím, z.s., Hana Francová ze dne 15. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Horoměřice. Od úvodní části vyjádření se liší především v níže uvedených požadavcích.

V obdrženém vyjádření uplatňují níže uvedené připomínky a požadavky:

- posouzení řešení přivaděčů na území MČ Praha Suchdol bez přivaděče Rybářka a také s tunelovým přivaděčem Kamýcká napojeným do MÚK Suchdol, resp. II/241,
- posouzení řešení výstavby tunelů a to, ražený tunel Suchdol mezi MÚK Suchdol a mostem přes Vltavu (bez MÚK Rybářka a bez přivaděče Rybářka) a ražený tunel přivaděče Kamýcká,
- požadují vedení trasy SOKP v tunelu v celém úseku Horoměřice, Lysolaje a Suchdol, MÚK Suchdol posunout dál od obytné zástavby MČ Praha – Suchdol o min. 200 m, vybudovat PHV okolo ramp křižovatek, zalesnit okolí křižovatek a výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- k DIP, a to např. zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů

(bez přivaděče Rybářka, s přivaděčem Kamýcký), vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zatřídění do kategorií ČSN 73 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i stávajících komunikacích a zahrnout do DIP i realizaci plánované tramvajové trati Podbaba – Bohnice – Kobylisy,

- stavby SOKP 518 a 519 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto dvě stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů silniční a letecké dopravy.

SPOLEK PRO ĎÁBLICE, Věra Prokešová ze dne 16. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Horoměřice. Od úvodní části vyjádření se liší především v níže uvedených požadavcích.

V obdrženém vyjádření uplatňují další níže uvedené připomínky a požadavky:

- Dále uplatňuje požadavky k DIP, a to např. zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů (bez přivaděče Rybářka, s přivaděčem Kamýcký), vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i stávajících komunikacích a zahrnout do DIP i realizaci plánované tramvajové trati Podbaba – Bohnice – Kobylisy,
- Posouzení variant SOKP v severozápadním segmentu včetně varianty regionální (tzv. severní),
- požadují vedení trasy SOKP v tunelu v celém úseku Horoměřice, Lysolaje a Suchdol, MÚK Suchdol posunout dál od obytné zástavby MČ Praha – Suchdol o min. 200 m, vybudovat PHV okolo ramp křižovatek a zalesnit okolí křižovatek
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- důkladné posouzení kumulativních vlivů silniční a letecké dopravy,

stavby SOKP 518 a 519 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto dvě stavby jako jeden záměr.

Shodná vyjádření vzor A (148 ks vyjádření z řad veřejnosti)

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Horoměřice. Od úvodní části vyjádření se liší především v níže uvedených požadavcích.

V rámci vyjádření uplatňuje níže uvedené požadavky:

- ražený tunel Suchdol mezi MÚK Suchdol a mostem přes Vltavu bez MÚK Rybářka a bez přivaděče Rybářka,
- vedení trasy v tunelu v celém úseku k.ú. Horoměřice, Lysolaje a Suchdol,
- MÚK Suchdol posunout dál od obytné zástavby MČ Praha – Suchdol o min. 200 m, vybudovat PHV okolo ramp křižovatky a zalesnit okolí křižovatky,
- k DIP, a to např. zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů (bez přivaděče Rybářka, s přivaděčem Kamýcký), vstup pro modelové výpočty exhalací

a hluku brát z kapacity komunikací dle zatřídění do kategorií ČSN 73 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i stávajících komunikacích a zahrnout do DIP i realizaci plánované TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy,

- na posouzení více variant SOKP v severozápadním segmentu včetně varianty regionální (tvz. severní),
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů silniční a letecké dopravy

stavby SOKP 518 a 519 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto dvě stavby jako jeden záměr.

Petra Ježková ze dne 14. 10. 2019 a Martin Ježek ze dne 15. 10. 2019

Uvádí připomínky týkající se především trasy záměru. Dále zmiňuje problematiku hluku v MČ a obcích na severu Prahy, na jejichž území má být vedený SOKP, přičemž v současné době jsou tato území zatížena stále rostoucí leteckou dopravou.

Ing. Josef Maun ze dne 16. 10. 2019

Upozorňuje na absenci řešení problematiky městské hromadné dopravy v souvislosti s předmětným záměrem. Dále uvádí připomínku k dopravní studii, která nehodnotí vliv dopravních nehod na SOKP v kombinaci s uzavíráním provozu v tunelech.

Ing. Jaroslav Kytka ze dne 1. 10. 2019

Jakožto obyvatel Přední Kopaniny, jehož dům je vzdálen cca 300 m od předmětného záměru vyjadřuje nesouhlas s plánovaným vedením trasy záměru v navržené variantě J a navrhuje změnu na variantu Ss (regionální variantu). Dále upozorňuje, že oznámení záměru neobsahuje dostatečnou analýzu kumulativních vlivů na životní prostředí a obyvatele Přední Kopaniny zejména s ohledem na emise, hluk a vibrace. Dále upozorňuje na kumulaci předmětného záměru se záměry Letiště Václava Havla, přeložkou silnice I/7 (ul. Lipská) s MÚK Přední Kopanina a přestavěnou MÚK Aviatickou. V rámci vyjádření uplatňuje následující požadavky:

- vést SOKP 518 v celém úseku v k.ú. Přední Kopaniny v co nejhlubším zářezu tak, aby úroveň vozovky byla v dostatečné hloubce pod úrovní stávajícího okolního terénu (nadmořská výška pozemků u obytné zástavby Přední Kopaniny okolo domu č.p. 170 na straně k plánované stavbě je z hlediska nadmořské výšky několik metrů nad úrovní nadmořské výšky pole, kde je plánována stavba SOKP 518, tzn. že zářez stavby v terénu, protihlukový val či stěna musí být vyšší, než kdyby pole na místě plánované stavby SOKP 518 a pozemky okolo obytné zástavby byly ve stejné nadmořské výšce, tzn. je nezbytné, aby akustický stín byl dostatečný pro celou výšku chráněných obytných domů),
- MÚK Přední Kopanina i přeložku silnice I/7, na kterou se tato MÚK křižovatka napojuje plně zapustit pod stávající úroveň terénu,
- navrhnout PHS dostatečně vysoké, nepropustné, a aby neodrážely nejen hluk, ale i světlo (za účelem zabránění světelnému znečištění obytných zón od reflektorů automobilů v nočních hodinách),

- v závěru přílohy B.4 uvést doporučení „Pro hodnocení k.ú. se doporučuje v navazující přípravě záměru detailně prověřit akustickou situaci a návrh protihlukových opatření na základě podrobného vyhodnocení v imisních místech a na základě těchto podkladů zpracovat podrobnou analýzu vlivu hluku na veřejné zdraví“.

MDDr. Jan Patočka, MDDr. Dagmar Bahylová, PhDr. Pavlína Honsová, Ph.D. a Martin Honsa ze dne 10. 10. 2019

Požadují do dokumentace EIA zahrnout variantu vedení trasy SOKP 518 jižně od obce Horoměřice v terénním zářezu. Dále požadují realizaci kompenzačních opatření spočívajících ve výsadbě vzrostlé zeleně v ploše dle ÚP obce Horoměřice v ploše Z73 a Z74 (jižně od rezidenční zástavby ul. Rambochova). Dále uvádí, že ve stávajícím stupni projektové přípravy není znám postup výstavby, tudíž do dokumentace EIA do kapitoly D. IV. požadují pro fázi výstavby zahrnout následující podmínky:

- zařízení staveniště umístit mimo obytnou zástavbu obce Horoměřice,
- staveništní dopravu vést mimo obytnou zástavbu,
- stanovit průběh stavebních prací pouze v denně době, mimo sobot, nedělí a mimo svátky,
- před výjezdem ze staveniště na veřejnou komunikační síť zřídit místo pro očištění techniky tak, aby nedocházelo ke znečišťování vozovek veřejných komunikací.

Roman Karásek ze dne 15. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Horoměřice. Od úvodní části vyjádření se liší především v níže uvedených požadavcích.

V rámci vyjádření uplatňuje níže uvedené požadavky:

- vedení trasy předmětného záměru v zářezu od křižovatky Lipská podél Nebušic až po zaústění do tunelu,
- výstavbu PHS (valů) v úsek SOKP mezi Nebušicemi, Přední Kopaninou a Horoměřicemi,
- výsadbou zeleného pásu podél SOKP v úseku mezi Nebušicemi, Přední Kopaninou a Horoměřicemi,
- vedení trasy SOKP v tunelu v celém k.ú. Horoměřice, Lysolaje a Suchdol
- ražený tunel Suchdol mezi MÚK Suchdol a mostem přes Vltavu bez MÚK Rybářka a bez přivaděče Rybářka,
- vedení trasy v tunelu v celém úseku k.ú. Horoměřice, Lysolaje a Suchdol,
- MÚK Suchdol posunout dále od obytné zástavby MČ Praha – Suchdol o min. 200 m, vybudovat PHV okolo ramp křižovatky a zalesnit okolí křižovatky,
- k DIP, a to např. zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů (bez přivaděče Rybářka, s přivaděčem Kamýcký), vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zatížení do kategorií ČSN 73 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i stávajících komunikacích a zahrnout do DIP i realizaci plánované TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy,

- na posouzení více variant SOKP v severozápadním segmentu včetně varianty regionální (tzv. severní),
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů silniční a letecké dopravy

stavby SOKP 518 a 519 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto dvě stavby jako jeden záměr.

Společenství vlastníků Holubí 1238/7, Praha – Suchdol (Ing. Marie Novotná a Mgr. Dušan Zach) ze dne 10. 10. 2019

Požaduje minimalizaci negativních dopadů na dotčené území, v němž je umístěn bytový dům. Dále uplatňuje připomínky k navržené MÚK SOKP 518 a ulici Kamýcká (silnice II. třídy č. 241). Do dokumentace EIA požaduje zahrnout variantu zatunelování SOKP 518 min. 300 m západně od křížení s ulicí Kamýcká a tunelové řešení této křižovatky. V rámci tohoto řešení požadují snížení nivelety vozovky 518 v řešeném úseku, prohloubení terénního zářezu a nivelety tunelu. Současně požaduje vytvoření min. 20 m širokého pásu izolační zeleně směrem k obytné zástavbě s max. uplatněním vzrostlé zeleně. Vzhledem k tomu, že ve stávajícím stupni projektové přípravy není znám postup výstavby, a proto není zhodnocen vliv výstavby na životní prostředí a obyvatelstvo, požaduje do dokumentace EIA do kapitoly „D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci,...“ pro fázi výstavby zahrnout následující podmínky:

- zařízení staveniště nebude v kontaktu ani v blízkosti rezidenční zástavby MČ Praha – Suchdol,
- staveništní doprava bude vedena mimo obytnou zástavbu,
- nebude umožněn vjezd a výjezd ze staveniště na místní komunikace v lokalitě Výhledy (např. ulice k Horoměřicům, Holubí a Kosova),
- stavební práce budou probíhat pouze v denní době, mimo sobot, nedělí a mimo svátky,
- před výjezdem ze staveniště na veřejnou komunikační síť bude zřízeno místo pro očištění techniky tak, aby nedocházelo ke znečišťování vozovek veřejných komunikací.

S ohledem na počet dotčených orgánů a dotčených územních samosprávných celků je (po splnění požadavku č. 1 tohoto závěru zjišťovacího řízení) nutné předložit dokumentaci EIA v tištěné podobě v počtu 27 ks paré (2 ks kompletní výtisky včetně CD u obou paré + 25 ks tištěné dokumentace EIA včetně grafických příloh, přičemž samostatné odborné přílohy mohou být doloženy v digitální podobě pouze na přiloženém CD u každého výtisku).

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani příslušná rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů. Závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Mgr. Evžen DOLEŽAL v. r.

ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

(otisk kulatého razítka se státním znakem)

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní informaci o závěru zjišťovacího řízení a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet na úředních deskách. Doba zveřejnění této informace je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (petra.sebkova@mzp.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o závěru zjišťovacího řízení na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

Do závěru zjišťovacího řízení lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>) pod kódem záměru MZP486.

Rozdělovník k č.j. MZP/2019/710/9626:

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha, primátor
Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1

Středočeský kraj, hejtmanka
Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

Obec Horoměřice, starosta
Velvarská 100, 252 62 Horoměřice

Městská část Praha 6, starosta
Čs. armády 23, 160 52 Praha 6

Městská část Praha – Přední Kopanina, starosta
Hokešovo náměstí 193, 164 00 Přední Kopanina – Praha 6

Městská část Praha - Nebušice, starosta
Nebošická 128, 164 00 Praha 6

Městská část Praha - Lysolaje, starosta
Kovárenská 8/5, 165 00 Praha - Lysolaje

Městská část Praha – Suchdol, starosta
Suchdolské náměstí 734/3, 165 00 Praha - Suchdol

Dotčené orgány:

Magistrát hlavního města Prahy, ředitel
Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1

Krajský úřad Středočeského kraje, ředitel
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Městský úřad Černošice
(úřad obce s rozšířenou působností)
Riegrova 1209, 252 28 Černošice

Hygienická stanice hlavního města Prahy
Rytířská 404/12, p.s. 203, 110 00 Praha

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze
Dittrichova 329/17, 110 00 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí
Oblastní inspektorát Praha
Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6

Ministerstvo zdravotnictví

sekce ochrany a podpory veřejného zdraví
Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského

Kozí 4, P.O. BOX 31,
110 01 Praha 1

Ministerstvo zemědělství

Odbor hospodářské úpravy a správy lesů
Těšnov 17, 117 05 Praha 1

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

Regionální pracoviště Střední Čechy
Podbabská 2582/30, 160 00 Praha 6 – Podbaba

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Ing. Tomáš Gross, Ph.D.

Na Pankráci 546/56
140 00 Praha 4

Příloha: obdržená vyjádření na CD

Zpracovatelka oznámení :

PRAGOPROJEKT, a.s.

Ing. Ilona Plevová

K Ryšánce 1668/16
147 54 Praha

Na vědomí:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí

Mariánské nám. 2/2, 110 00 Praha 1

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

(úřad obce s rozšířenou působností)

Masarykovo nám. 1, 2, 250 01 Brandýs nad Labem - Stará Boleslav

Městská část Praha 8

Zenklova 1/35, 180 00 Praha 8 – Libeň

Městská část Praha – Dolní Chabry

Hrušovanské nám. 253/5, 184 00 Praha 8

Městská část Praha – Březiněves

U Parku 140/3, 182 00 Praha

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111

posta@mzp.cz

ISDS: 9gsaax4

www.mzp.cz

Městská část Praha – Ďáblice

Osinalická 1104/13, 182 02 Praha 8

Město Roztoky

nám. 5. května 2, 252 63 Roztoky

Obec Únětice

Náves 17/4, 252 62 Horoměřice

Obec Statenice

Statenická 23, 252 62 Horoměřice

Obec Tuchoměřice

V Kněživce 212, 252 67 Tuchoměřice

Obec Zdiby

Průběžná 11, 250 66 Zdiby

Povodí Vltavy, s.p.

Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5 – Smíchov

Lesy ČR, s.p., Správa toků – oblast povodí Vltavy, Benešov

Tyršova 1902, 256 01 Benešov

Česká inspekce životního prostředí

Na Břehu 267, 190 00 Praha 9

Český báňský úřad

Kozí 4, P.O.BOX 31, 110 01 Praha 1 – Staré Město

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11 – Chodov

Národní památkový ústav, ústřední pracoviště

Valdštejnské náměstí 162/3, 118 01 Praha 1

Odbory MŽP (odesláno VS pod čj. ENV/2019/VS/14769):

odbor ochrany ovzduší

odbor ochrany vod

odbor odpadů

odbor obecné ochrany přírody a krajiny

odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků

odbor výkonu státní správy I – Praha

Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111

posta@mzp.cz

ISDS: 9gsaax4

www.mzp.cz