

# D0, STAVBA 520 BŘEZINĚVES - SATALICE

Vypořádání požadavků a připomínek  
z vyjádření doručených příslušnému úřadu  
v rámci zjišťovacího řízení

## Příloha dokumentace B.15

<b>Objednatel:</b>	
Ředitelství silnic a dálnic ČR Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4	
<b>Zhotovitel dokumentace:</b>	
PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4	
<b>Zpracovatel přílohy:</b>	
Ing. Ilona Plevová PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4	
<b>Datum: 06/2023</b>	<b>Zakázkové číslo: 19-101-4</b>

## **D0, STAVBA 520 BŘEZINĚVES - SATALICE**

### **Vypořádání požadavků a připomínek z vyjádření doručených příslušnému úřadu v rámci zjišťovacího řízení**

V následující tabulce jsou shrnuty vyjádření, která obdržel příslušný úřad (MŽP) v rámci zjišťovacího řízení pro záměr „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“. Jsou vypořádány připomínky a vyjádření relevantní k posuzování vlivů předmětného záměru. Obecná konstatování faktů, legislativních ustanovení apod. nejsou komentována, nemají vlivy na posuzování vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Jako vzorové vyjádření lze označit vyjádření Městské části Praha Ďáblice (č.5), obce Jenštejn (č.13) či Sdružení pro Místní Záležitosti, z.s. (č. 31). Na vypořádání těchto vyjádření je tak čteně v komentáři zpracovatele dokumentace odkazováno.

**SEZNAM DORUČENÝCH VYJÁDŘENÍ DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, DOTČENÝCH ORGÁNŮ, VEŘEJNOSTI, DOTČENÉ VEŘEJNOSTI:**

- 1 Hlavní město Praha
- 2 Středočeský kraj
- 3 MČ Praha - Březiněves
- 4 MČ Praha - Čakovice
- 5 MČ Praha - Ďáblice
- 6 MČ Praha – Dolní Chabry
- 7 MČ Praha – Satalice
- 8 MČ Praha – Vinoř
- 9 MČ Praha 18
- 10 MČ Praha 19
- 11 MČ Praha 20
- 12 Obec Brázdim
- 13 Obec Jenštejn
- 14 Obec Podolanka
- 15 Obec Přezletice
- 16 Obec Radonice
- 17 Obec Veleň
- 18 Obec Sluhy
- 19 MHMP, odbor ochrany prostředí
- 20 KÚ SK, odbor životního prostředí a zemědělství
- 21 MÚ Brandýs nad L. – Stará Boleslav, odbor ŽP (úřad ORP)
- 22 Hygienická stanice hlavního města Prahy
- 23 Krajská hygien. stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze
- 24 Česká inspekce životního prostředí oblastní inspektorát Praha
- 25 Ministerstvo kultury
- 26 Povodí Vltavy, státní podnik
- 27 Povodí Labe, státní podnik
- 28 MŽP, odbor ochrany ovzduší
- 29 MŽP, odbor výkonu státní správy I – Praha (*vyjádření doručené po lhůtě pro uplatnění připomínek k oznámení záměru*)
- 30 Ministerstvo zdravotnictví (*vyjádření doručené po lhůtě ad č. 29*)
- 31 Sdružení pro Místní Záležitosti, z.s.
- 32 Spolek Občané Satalic za udržení ŽP
- 33 Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s.
- 34 Zdravé životní prostředí, z.s.
- 35 Za Lepší Chabry, z.s.
- 36 Spolek pro Ďáblice
- 37 Spolek Chvalská
- 38 Reality District 9, s.r.o.
- 39 Shodná vyjádření vzor A (99 ks z řad veřejnosti)
- 40 Shodná vyjádření vzor B (57 ks z řad veřejnosti, u některých vícero podpisů)
- 41 Společná vyjádření 21 obyvatel Satalic
- 42 Hoftovi
- 43 Josef Hampl
- 44 Ing. Lenka Stroblová
- 45 Prof. Michal Vojtíšek, M.S., Ph.D. (*vyjádření doručené po lhůtě ad č. 29*)

**SEZNAM NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH ZKRATEK**

DIP	Dopravně inženýrská prognóza	PHV	Protihlukový val
HGP	Hydrogeologický průzkum	PÚR	Politika územního rozvoje ČR
HMP	Hlavní město Praha	RS	Rozptylová studie
HS	Hluková studie (=Akustické posouzení)	SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
H67	Hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v pl. znění	TES	Technická studie
GTP	Geotechnický průzkum	TT	Tramvajová trať
KUAS	Krajinářsko-urbanistická a architektonická studie	Zákon EIA	Zákon č. 100/2001 Sb. v pl. znění
MČP	Městská část Praha	ZCHD	Zvláště chráněné druhy
PD	Projektová dokumentace	ZZŘ / ZŘ	Závěry zjišťovací řízení / Zjišťovací řízení
PHO	Protihluková opatření	ZÚR	Zásady územního rozvoje

**SEZNAM PODKLADŮ, NA KTERÉ JE V RÁMCI VYPOŘÁDÁNÍ ODKAZOVÁNO**

- [1] PRAGOPROJEKT, a.s.: D0 520 Březiněves – Satalice – optimalizované varianty dle ZŘ, Technická studie, 04/2022
- [2] PUDIS, a.s.: Koordinační vodohospodářská studie, severní segment SOKP, 05/2022
- [3] JK Architekti s.r.o.: Krajinářsko-urbanistická a architektonická studie Pražský okruh 520, 01/2023
- [4] DPP Žilina, s.r.o.: D0 520 Březiněves – Satalice, Doplnující geotechnický průzkum, 02/2023

## TABULKA VYPOŘÁDÁNÍ A KOMENTÁŘ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
1.	<b>Hlavní město Praha</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Podpora výstavby Pražského okruhu za předpokladu návrhu optimální podoby záměru a minimalizace vlivů na okolí v reálně dotčeném území.</li> <li>2. Podpora výstavby Aglomeračního okruhu jako nedílné součásti systému komunikací Pražské metropolitní oblasti.</li> <li>3. D0 520 spolu s 511 vytvoří souvislý východní objezd, který odlehčí od zbytné dopravy přednostně pro vztahy uvnitř města.</li> <li>4. Požadavek na koordinaci s přípravou přeložek silnic II. třídy – jmenovitě Přezletická spojka II/244.</li> <li>5. Do dokumentace EIA doporučeno rozpracovat především variantu 3 tunelovou s případnou modifikací s ohledem např. na hydrogeologická rizika, případně varianta 2 zahloubená. Varianta č. 1 je nepřijatelná. Popsat nakládání s přebytky zemin.</li> <li>6. D0 520 vyhodnotit se zatěžovacími stavby D0 518+519.</li> <li>7. Vlivy na ekosystémové služby.</li> <li>8. Doplnit hodnocení vlivů na veřejné zdraví – držitelem osvědčení odborné způsobilosti.</li> <li>9. Doplnit Hydrogeologický posudek dle HG průzkumu, Hlukovou studii pro výstavbu, pedologický průzkum, migrační studii, vizualizaci a další viz jiné body tohoto vyjádření.</li> <li>10. Obyvatelstvo – zpřesnění vstupních informací.</li> <li>11. V dokumentaci doplnit odůvodnění a kvantifikace pozitivních vlivů ze str. 135 Oznámení, návrh sledování a vyhodnocování po zprovoznění.</li> <li>12. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, doplnění výčtu záměrů.</li> <li>13. Aktualizovat opatření k prevenci, vyloučení, snížení vlivů, kompenzační opatření.</li> <li>14. Vlivy etapizace výstavby.</li> <li>15. Vyhodnotit návaznost úseků 519 a 520.</li> <li>16. Doplnit kap. B.I.6.</li> <li>17. Řešení pro integraci stavby do krajiny, prostupnost územím. Požadavek na zpracování studie komplexního řešení</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Optimalizace technického řešení proběhla v aktualizované TES [1]. Další minimalizace vlivů bude dosaženo na základě návrhu opatření v kap. D.IV, které vyplývají z předloženého posouzení.</li> <li>2. Přeložka sil. II/240 je zahrnuta ve výhledových stavech v dopravní prognóze.</li> <li>3. Dopad záměru na dopravní zátěže je doložen Dopravními prognózami v příl. B.1 Dokumentace.</li> <li>4. Záměr je ve své přípravě koordinován s přípravou přeložek silnic II. třídy, které se na D0 520 napojují. Přeložky sil. II/244, a také plánovaná přel. silnice II/610 jsou prověřeny ve scénářích DIP. Požadavek na koordinaci je zanesen v kap. D.IV. Dokumentace.</li> <li>5. Varianta č.1 z Oznámení není dále sledována. K posouzení je předložena varianta tunelová (var. 3 dle Oznámení) a varianta zahloubená (var. 2 dle Oznámení) v aktualizované podobě dle TES [1]. Nakládání s přebytky zemin je pojednáno v kap D.I.6 dle podrobnosti technického řešení v TES [1]. V návrhu opatření v kap. D.IV Dokumentace je pro navazující PD mj. navrženo rozpracování modelace terénu dle podnětů KUAS [3] či zpracování samostatné koncepční studie nakládání s přebytečnou zeminou.</li> <li>6. Posuzované scénáře zahrnují stav s i bez záměru D0 518,519 Suchdol – Březiněves.</li> <li>7. Posouzení vlivů na ekosystémové služby je předmětem příslušných částí kap. D.I. a také přílohy B.6 – H67.</li> <li>8. Hodnocení vlivů na veřejné zdraví zpracované příslušnými držiteli osvědčení je doloženo v příloze B.4 a B.5.</li> <li>9. Hydrogeologický posudek zpracovaný na základě doplňkového GTP [4] je doložen v příloze B.10. V příloze B.2 je doložena Hluková studie, která pojednává také období výstavby. Pedologický průzkum je součástí TES [1]. Migrační studie je přílohou B.7. Vizualizace záměru příloha B.14 dokumentace</li> <li>10. Pro potřeby dokumentace EIA byla zpracována Demografická analýza (IPR Praha, 02/2023), jejíž výsledky jsou převzaty do kap. C.2.1. a jsou podkladem pro posouzení vlivů na obyvatelstvo.</li> <li>11. V Oznámení jsou pojednány pozitivní vlivy záměru na řidiče. Tyto vlivy jsou doloženy / kvantifikovány výstupy a závěry Dopravní prognózy v příl. B.1. Pro fungování celoměstského dopravního radiálně-okružního systému je důležité,</li> </ol>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
1.	Hlavní město Praha	<p>prostřednictvím multifunkční a propojené zelené infrastruktury.</p> <p><b>18.</b> Požadavek na změnu a doplnění koncepce hospodaření s vodou – maximalizovat efektivní využití srážkové vody (zadržet, využít přírodě blízkým způsobem v okolí stavby), využití přírodě blízkých forem čištění potenciálně znečištěné vody, prověřit nebezpečí ovlivnění hladiny podzemní vody, stabilních průtoků v potocích. Důraz na minimalizaci vlivů varianty 3 na režim podzemních vod.</p> <p><b>19.</b> Požadavek na dostatečnou síť přemostění pro chodce a cyklisty. Cyklotrasy křížící okruh v km 48,5 a 52,2. Zohlednit Generel cyklistické dopravy.</p> <p><b>20.</b> Koordinace s připravovaným projektem VRT.</p> <p><b>21.</b> Doplnit koncept vegetačních úprav.</p> <p><b>22.</b> Požadavek na aktualizaci biologických průzkumů a posouzení biologické rozmanitosti. Do kap. D.I.9 doplnit ovlivnění památkově chráněného území Vinořské obory a Satalická bažantnice (doklad komponované barokní krajiny).</p> <p><b>23.</b> Krajinný ráz – konstatování, že vliv portálů je u tunelové varianty kompenzován obnovením původní modelace terénu.</p> <p><b>24.</b> Ve vizualizaci trasy požadavek na detailnější prezentování krajinářsky nejcitlivějších míst.</p> <p><b>25.</b> Požadavek na zahrnutí MÚK Březiněves do obou záměrů (519 a 520).</p> <p><b>26.</b> Křížení s Třeboradickým potokem požadavek na možnost revitalizace potoka, na pěší prostupnost podél mezi Březiněvsí a Třeboradicemi.</p> <p><b>27.</b> Požadavek na přemostění teplovodu s využitím pro pěší.</p> <p><b>28.</b> MÚK Třeboradice – požadavek na pěší a cyklistické propojení mezi Třeboradicemi a Hovorčovicemi. Obnova historické polní cesty, kaplička na vhodném místě. Provéřit lávku nad severním dálničním nadjezdem. Přírodní řešení přeložky potoka.</p> <p><b>29.</b> Křížení Třeboradického potoka v km 50,6 - požadavek na prostupnost v podélném směru pro lidi i zvířata.</p> <p><b>30.</b> Křížení Mratinského potoka v km 51,6 – důraz na řešení mostu.</p> <p><b>31.</b> MÚK Přezletice – koordinace s navazujícími plánovanými stavbami.</p> <p><b>32.</b> Oblast Přezletic, MÚK Vinoř, Vinořského potoka – začlenění větvi křížovatky do svahu (opěrné zdi), ekodukt v km 54,8.</p>	<p>aby dopravní okruhy byly ucelené (propojené kolem dokola), aby nebyly rozdělené na nesouvislé fragmenty. Zprovoznění záměru D0 520 k tomuto cíli nepochybně přispěje, ať už bude zprovozněn jako poslední a dojde tím k uzavření Pražského okruhu, nebo např. bude zprovoznění D0 520 předcházet zprovoznění úseků D0 518 a 519, i tak půjde o krok přiblížení k cílovému stavu propojení okruhu. Zvýšení bezpečnosti provozu je pojednáno v kap. D.I.1.3. Po zprovoznění záměru bude převedení tranzitní dálkové dopravy sledováno v každoročním sčítání dopravy, které pro HMP zajišťuje TSK hl. m. Prahy a výsledky zveřejňuje na svých webových stránkách.</p> <p><b>12.</b> V kap. B.I.4 jsou uvedeny záměry, které mohou přinést potenciální kumulativní vlivy. Kumulativní, případně synergické vlivy jsou posouzeny v příslušných částech kap. D.I. a dále v relevantních přílohách (včetně přímo jmenované hlukové a rozptylové studii, které jsou přílohou B.2 a B.3 dokumentace).</p> <p><b>13.</b> Splněno v kap. D.IV Dokumentace.</p> <p><b>14.</b> Vlivy výstavby záměru jsou posouzeny adekvátně znalostem a podrobností rozpracování záměru, tj. technická studie. Posouzení pro období výstavby bylo provedeno na podkladě předběžného projektu Zásady organizace výstavby zpracovaného pro potřeby EIA, který je součástí TES [1] (příloha C.6 Předběžný harmonogram a POV).</p> <p><b>15.</b> Zprovoznění jednotlivých plánovaných úseků D0 je zohledněno v posuzovaných scénářích. Viz kap. B.I.5 Dokumentace a dopravní prognózy v příloze B.1 Dokumentace.</p> <p><b>16.</b> Zpracováno v kap. B.I.6 dle rozsahu podkladového materiálu - TES [1].</p> <p><b>17.</b> V rámci komplexní přípravy záměru byla zpracována Krajinářsko-urbanistická a architektonická studie [3]. Její relevantní podněty ve vztahu k posouzení vlivů jsou zohledněny v návrhu opatření, viz kap. D.IV Dokumentace.</p> <p><b>18.</b> Vodohospodářské řešení záměru rozpracované v TES [1] vzešlo z Koordinační vodohospodářské studie [2]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí a kumulativních vlivů navazujících staveb. Pro potřeby posouzení vlivů byl dále proveden doplňkový GTP [4] včetně vsakovacích zkoušek. Výsledky průzkumu včetně návrhu opatření k minimalizaci vlivů na režim podzemních vod jsou uvedeny v Hydrogeologickém posouzení v příl. B.10 Dokumentace. Popis odvodnění záměru je uveden v kap. B.I.6, posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody v kap. D.I.4., příslušný návrh opatření pro další PD v kap. D.IV dokumentace.</p> <p><b>19.</b> Převedení cyklotras a tras pro pěší bylo řešeno v TES [1]. Posouzení prostupnosti</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
1.	Hlavní město Praha	<p><b>33.</b> MÚK Satalice – podchod mezi H. Počernicemi a Vinořským parkem. Vybudování zemního valu podél větví MÚK Satalice k zástavbě Satalic včetně prodloužení podél Vysočanské radiály k nadjezdu železniční trati.</p> <p><b>34.</b> Přírodovědný průzkum a H67 – srovnání variant.</p> <p><b>35.</b> Požadavek na Migrační studii.</p> <p><b>36.</b> Požadavek na kombinaci ekoduktů s podélnou prostupností.</p> <p><b>37.</b> ZCHD nedostatečný výčet, pouze bezobratlí.</p> <p><b>38.</b> Požadavek na osetí svahů a náspů květnatou směsí s cílem zvýšení biodiverzity.</p> <p><b>39.</b> Doporučení na vegetační úpravy zlepšující podmínky pro křečka polního.</p> <p><b>40.</b> Upřesnění dendrologického průzkumu pro jednotlivé posuzované varianty.</p> <p><b>41.</b> Studie vlivů na krajinný ráz – požadavek na podmínky pro integraci stavby do krajiny.</p> <p><b>42.</b> Požadavek podrobné vyhodnocení akustické situace s návrhem příslušných protihlukových opatření a podrobné analýzy vlivu hluku na veřejné zdraví.</p> <p><b>43.</b> Požadavek na monitoring současného hlukového zatížení.</p> <p><b>44.</b> Požadavek na specifikaci objízdných tras.</p> <p><b>45.</b> Upozornění na nízký podíl nákladní dopravy v noční době v DIP.</p> <p><b>46.</b> Upozornění na kumulaci hluku z D8 a Cínovecké.</p> <p><b>47.</b> Požadavek na specifikaci a vyhodnocení vlivů vibrací při výstavbě.</p> <p><b>48.</b> Požadavek na aktualizace Rozptylové studie (RS) a zpracování RS pro období výstavby.</p> <p><b>49.</b> Požadavek na popis celkové imisní situace v současné době.</p> <p><b>50.</b> Požadavek na doplnění vlivu na klima dle metodického výkladu.</p> <p><b>51.</b> Požadavek na prověření hodnot benzo/a/pyrenu.</p> <p><b>52.</b> Uvést zdroj citace: <i>produkce NO<sub>2</sub> představuje 3-10 % NO<sub>x</sub></i></p> <p><b>53.</b> Popis a posouzení dočasného záboru ZPF.</p> <p><b>54.</b> Požadavek na navrácení záborů nad tunely do ZPF.</p> <p><b>55.</b> Zpracovat koncepci osvětlení celého záměru.</p>	<p>územím je předmětem kap. D.I.1 a také D.I.5, příslušný návrh opatření v kap. D.IV dokumentace (v uvedených profilech je navržena optimalizace řešení).</p> <p><b>20.</b> Záměr je (viz TES [1]) a i nadále bude ve své přípravě koordinován se záměrem VRT. Požadavek na koordinaci je zanesen také v návrhu opatření v kap. D.IV Dokumentace.</p> <p><b>21.</b> Návrh vegetačních úprav je součástí TES [1]. V návrhu opatření v kap. D.IV jsou pro vegetační úpravy zařazeny požadavky pro navazující PD tak, aby vegetační úpravy byly navrženy s důrazem na multifunkční provedení se zohledněním relevantních podnětů KUAS [3].</p> <p><b>22.</b> V příloze B.6 jsou doloženy aktualizované biologické průzkumy a hodnocení H67. Na jejich podkladě je v Dokumentaci zpracováno posouzení vlivů na biodiverzitu a jednotlivé složky přírody a krajiny. Posouzení vlivů na barokní krajinu Vinořské obory je součástí kap. D.I.8 Dokumentace.</p> <p><b>23.</b> Posouzení vlivů na krajinný ráz vychází zejména z odborné přílohy B.11 Vlivy na krajinný ráz. Tato studie je zpracována široce a mezioborově uznávaným odborníkem na tuto problematiku, s vysokou mírou erudice, dle schválených metodických postupů.</p> <p><b>24.</b> Vizualizace záměru jsou doloženy v příloze B.14 Dokumentace.</p> <p><b>25.</b> MÚK Březiněves je součástí záměru i stavby 519 v takové podobě, která zajistí samostatnou provozuschopnost té které stavby.</p> <p><b>26., 27.</b> Záměrem nedochází ke znemožnění revitalizace toku. Prostupnost této lokality je posouzena v kap. D.I.1, D.I.5, z hlediska živočichů také v kap. D.I.7. K tomu je vztážen příslušný návrh opatření v kap. D.IV, kdy je navrženo zařazení min. 1 průchozího profilu v prostoru MÚK Březiněves a MÚK Třeboradice.</p> <p><b>28., 29., 30</b> Prostupnost územím viz vypořádání bod 19. Dotčení památkové chráněné kapličky je posouzeno v kap. D.I.9 Dokumentace. Požadavky na přeložky potoků a řešení mostů viz kap. D.I.7 a přílohy B.6 a B.7 dokumentace.</p> <p><b>31.</b> Řešení MÚK Přezletice bylo v rámci TES koordinováno s přílohou II/244 a II/610. Požadavek na koordinaci těchto staveb je zanesen i v návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace.</p> <p><b>32.</b> Detailní technické řešení záměru bude rozvedeno v navazující projektové přípravě. V návrhu opatření je dle výsledků migrační studie zařazen návrh rozšíření mostu v km 54,8 na min. 12 m. Zároveň je zde dle výsledků Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší navrženo prodloužení tunelu Vinoř, které v tomto úseku zajistí prostupnost pro obyvatelstvo i živočichy. Tunelové vedení je v tomto prostoru navrženo i v případě zahloubené varianty.</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
1.	Hlavní město Praha		<p><b>33.</b> Zemní valy podél tělesa nové dálnice jsou zařazeny. Stávající směry propojení Horní Počernice – Vinořský jsou zachovány.</p> <p><b>34.</b> Hodnocení H67 doložené v příloze B.6 Dokumentace bylo pro potřeby dokumentace EIA aktualizováno a obsahuje porovnání variant.</p> <p><b>35.</b> Migrační studie je doložena jako přílohy B.7 Dokumentace.</p> <p><b>36.</b> Migrační prostupnost území včetně návrhu opatření je předmětem migrační studie v příl. B.7 Dokumentace. Opatření jsou převzata do návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace.</p> <p><b>37.</b> Pro potřeby Dokumentace byl proveden aktualizovaný biologický průzkum, který je přílohou B.6 Dokumentace.</p> <p><b>38.</b> Začleněno do návrhu opatření v kap. D.IV.</p> <p><b>39.</b> Návrh minimalizačních a kompenzačních opatření ve vztahu k potenciálně dotčeným ZCHD živočichů vychází z hodnocení H67, které je zpracováno příslušnou autorizovanou osobou.</p> <p><b>40.</b> Dendrologický průzkum byl aktualizován a je přílohou B.8 Dokumentace.</p> <p><b>41.</b> Návrhy pro integraci stavby do krajiny jsou zahrnuty v návrhu opatření v kap. D.IV Dokumentace.</p> <p><b>42.</b> Hluková studie s návrhem protihlukových opatření je doložena v příl. B.2. Studie vlivů na veřejné zdraví z hluku je zpracována autorizovanou osobou a je doložena jako příl. B.4 Dokumentace.</p> <p><b>43.</b> Pro potřeby předkládané dokumentace byla akreditovanou laboratoří provedena měření akustické situace. Bylo provedeno deset kontrolních 24hodinových měření hluku M1-M10. Na dvou místech měření S1–S2 dále probíhalo kontinuální měření hluku ze silniční dopravy po dobu 1 hodiny. Viz příl. B.2 dokumentace.</p> <p><b>44.</b> Objízdne trasy v době mimořádných událostí jsou pojednány v kap. B.II.6 Dokumentace. V návrhu opatření je zařazen požadavek pro navazující PD na zpracování Komplexní rešeršní studie stávajících komunikací, které lze uvažovat jako objízdne trasy.</p> <p><b>45.</b> Pražský okruh je zatříděn jako dálnice II. třídy. TP 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí (02/2019) uvádí na dálnicích II. třídy základní procentní podíl intenzity dopravy v noční době z celodenní intenzity dopravy ve výši 16,2 % pro nákladní vozidla celkem. Podíl nákladní dopravy na úsecích D0 520 je predikován ve výši cca 20 až 22 %. Podílu 20 % dle TP odpovídá korekce <math>-6,9 + 0,5 \cdot 20 = +3,1\%</math>, po připočtení této korekce tedy vychází podíl noční doby 19,3 %, při podílu 22 % korekce <math>-6,9 + 0,5 \cdot 22 = +4,1\%</math>, podíl noční doby 20,3 %. Takto stanovený podíl je určen pro dálnice II. třídy obecně</p>



Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
1.	Hlavní město Praha		<p>v ČR.</p> <p>V DIP pro EIA bylo doloženo podílů nočního období pro komunikace na území Prahy vycházející z podkladů TSK hl.m. Prahy, které jsou založeny na 24h sčítáních dopravy přímo na úsecích na tomto území, v případě dálnice D0 tedy konkrétně na úsecích Pražského okruhu. Jak v DIP pro oznámení, tak v DIP pro předkládanou dokumentaci jsou exponované úseky D0 Pražského okruhu zařazeny do kategorie s podílem nákladní dopravy v noční době 19 %. Zatímco na dálnicích obecně v ČR převažuje dálková nákladní doprava, na Pražském okruhu se mísí tato, často tranzitní, dálková doprava i s nákladní dopravou regionálního charakteru, lze tedy očekávat podíl noční dopravy nepatrně nižší.</p> <p><b>46.</b> Posouzení akustické situace včetně kumulativních vlivů je předmětem Hlukové studie v příl. B.2 i příslušné části kap. D.I.3 Dokumentace.</p> <p><b>47.</b> Vlivy vibrací jsou posouzeny v kap. D.I.3 ve vztahu k podrobnosti řešení záměru, rozpracovaného na úrovni Technické studie. Návrh opatření v kap. D.IV dokumentace.</p> <p><b>48., 49.</b> Splněno v příl. B.3 Dokumentace.</p> <p><b>50.</b> Splněno v příl. B.12 Dokumentace doložena studie „Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám“.</p> <p><b>51.</b> Aktualizovaná Rozptylová studie je doložena v příl. B.3 Dokumentace. Její součástí je Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, která formou modelové studie rozpracovává kompenzační opatření, a to ve vazbě na primární návrh efektivních opatření přímo na samotném záměru.</p> <p><b>52.</b> Uvedený podíl NO<sub>2</sub> vůči NO<sub>x</sub> vychází z analýzy výsledků emisního výpočtu programem MEFA. V Rozptylové studii pro dokumentaci je hodnota upravena dle aktuálních dat na 7-15 %.</p> <p><b>53., 54.</b> Splněno v kap. B.II.1 a D.I.5 Dokumentace.</p> <p><b>55.</b> Návrh osvětlení záměrů je součástí TES [1]. Posouzení vlivů záměru je předmětem kap. D.I.3, návrh opatření je uveden v kap. D.IV Dokumentace.</p>
2.	Středočeský kraj	Souhlasí se záměrem a doporučuje k dalšímu rozpracování variantu 2, případně v kombinaci s variantou 3 (u níž doporučuje prověřit rozsah tunelových úseků a jejich technické řešení z hlediska jejich účelnosti).	K posouzení je předložena varianta zahlobená a tunelová dle aktualizované TES [1].
3.	MČP – Březiněves	Souhlasí se záměrem za podmínek: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Realizace PH valů (min. 10 m)</li> <li>2. Na koruně valů PHS (min. 3 m)</li> <li>3. Za PHS vegetační výsadby (biofiltr)</li> </ol>	Rozsah protihlukových opatření je navržen na základě výsledků hlukové studie v příl. B.2 Dokumentace. Vegetační úpravy jsou navrhovány pro začlenění stavby do území. Pro navazující přípravu je v návrhu opatření v kap. D.IV doporučeno zohlednit relevantní podněty

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
3.	MČP - Březiněves	4. Výměna oken (objekty ve vzdálenosti 280 m) 5. Dobudování přeložky II/243 <b>obchvat Březiněvsi</b> . 6. Realizace zelených biokoridorů	z krajinářsko-architektonické studie [3]. DIP zohledňují obchvat Březiněvsi již v horizontu 2030 jako připravovanou stavbu hl. m. Prahy. Z doložených rozdílových kartogramů vyplývá, že zprovoznění úseku D0 520 má na celkovou intenzitu dopravy v Březiněvsi (v součtu za průjezd a obchvat) jen malý, spíše pozitivní vliv (rozdíl stavů E2 – D) a v případě zprovoznění celého okruhu D0 518, 519 + D0 520 nepatrný spíše pozitivní vliv (rozdíl stavů E3-D). Podél nové komunikace i zkapacitňovaného úseku Prosecké radiály jsou navrženy ozeleněné valy. V návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace je zařazen požadavek na zpracování Projektu vegetačních úprav v multifunkčním pojetí, včetně hlediska biofiltrů.
4.	MČP – Čakovice	Požaduje vedení záměru ve variantě 3 (tunelová) a upozorňuje na kapacitu Mratínského p. s ohledem na odvodnění D0 519 a D0 520.	Tunelová varianta je předložena do posouzení EIA. Posouzení vlivů na vody je provedeno i se zohledněním kumulativních vlivů stavby D0 519, viz kap. D.I.4 Dokumentace.
5.	MČP – Ďáblice	Vyjádření + 2 přílohy: <b>Příloha 1)</b> Odborné vyjádření znalce k navrženému vodohospodářskému řešení záměru - odborný popis stávajícího stavu. Připomínka, že do dokumentace EIA musí být vyhodnocena z vodohospodářského hlediska také MÚK Březiněves – dopad RN Ďáblice na recipient. Připomínka k okamžitému nárůstu. Parametry RN nutno přizpůsobit zvýšené ochraně níže položeného území. Po HG průzkumu navrhnout RN nádrže jako vsakovací. Zohlednit odvodnění D8 a Cínovecké. Prověřit funkci multifunkčního objektu Cínovecká. Gravitační zásobování obcí zachovat. Připomínka k přeložce přivaděče Káraný. Vodovod Podolanka. ČOV Miškovice. IG a HG průzkum. <b>Příloha 2)</b> Technická zpráva k dokončení SOKP – regionální varianta <b>II.1</b> Nedostatečnost Oznámení. Požadavek na posouzení regionální varianty. Zpochybnění, že tři variantní řešení trasy v jedné stopě nejsou variantami. <b>II.2</b> Ohrazení proti načasování oznámení v době nouzového stavu. <b>II.3</b> Požadavek na sloučení procesu EIA 518+519. MÚK Březiněves jako součást D0 520. <b>II.4</b> Požadavek na posouzení variant – regionální varianta. Specifikovat a vyhodnotit míru deklarovaných funkcí záměru. Intramodální doprava	<b>1)</b> Vodohospodářské řešení záměru rozpracované v TES [1] vzešlo z Koordinační vodohospodářské studie [2]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí a kumulativních vlivů navazujících staveb. Pro potřeby posouzení vlivů byl dále proveden doplňkový GTP [4] včetně vsakovacích zkoušek. Výsledky průzkumu včetně návrhu opatření k minimalizaci vlivů na režim podzemních vod jsou uvedeny v Hydrogeologickém posouzení v příl. B.10 Dokumentace. Popis odvodnění záměru je uveden v kap. B.I.6 dokumentace. Posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody, včetně uvedených témat, je rozpracováno v kap. D.I.4., příslušný návrh opatření pro další PD v kap. D.IV dokumentace. Technické řešení neznemožňuje zachování gravitačního zásobování obcí, je zaneseno také do návrhu opatření pro navazující přípravu v kap. D.IV dokumentace. <b>2)</b> Viz II.4 vypořádání tohoto vyjádření. <b>II.1</b> Oznámení splnilo požadavky dané zákonem pro zjišťovací řízení. Regionální varianta viz bod II.4. <b>II.2</b> Oznámení bylo předloženo k zahájení zjišťovacího řízení v rámci dlouhodobé kontinuální přípravy záměru bez predikce aktuální společenské či politické situace. S ohledem na dobu trvání nouzového stavu, při zohlednění veškerých zajištěných funkcionalit státní správy a dostupnosti a rozvoji nástrojů digitální komunikace nebyl vliv načasování na průběh zjišťovacího řízení zjištěn.

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
5.	MČP – Ďáblice	<p>(záchytná parkoviště u MHD). Popis nulové varianty. Konstatování o invariantním posuzování.</p> <p><b>II.5</b> Požadavek na posouzení kumulativních a synergických vlivů, včetně vyjmenování konkrétních záměrů.</p> <p><b>II.6</b> Upozornění na nedostatečnost podkladů pro Oznámení.</p> <p><b>II.7</b> V rámci problematiky hlukového zatížení je upozorněno na příliš nízký podíl nákladní dopravy v noční době dle DIP. Připomínky k hlukové studii, požadavek na měření hluku, vyhodnocení období výstavby, posouzení staré hlukové zátěže.</p> <p><b>II.8</b> V rámci problematiky znečištění ovzduší požadavek na návrh kompenzačních opatření. Požadavek na vyhodnocení kumulativních vlivů se známými projekty v území, obzvláště skládky Ďáblice, elektrifikace a zdvoukolejnění železnice č. 070. Výčet připomínek RS. Požadavek na RS z výstavby.</p> <p><b>II.9</b> V rámci problematiky vlivů na veřejné zdraví – požadavek na systematické sledování kvality pitné vody ve zdrojích. Požadavek na stanovení počtu exponovaných obyvatel. Požadavek na soubor protiprašných, protihlukových a protiemisních opatření při výstavbě. Vyhodnotit a specifikovat aerosoli a doložit míru jejich vlivu na zdravotní rizika při výstavbě a provozu, Kompenzační opatření. Monitoring hluku, ovzduší, při výstavbě i po ukončení. Požadavky na hlukovou a rozptylovou studii. Požadavek na doložení počtu exponovaných obyvatel.</p> <p><b>II.10</b> Požadavek na posouzení řešení přebytků zeminy včetně návrhu opatření k minimalizaci. Požadavek na řešení zemních valů. Posouzení demolic, technologie výstavby, období výstavby.</p> <p><b>II.11</b> Požadavek na zpracování migrační studie, na zpracování dendrologického průzkumu pro varianty, na posouzení vlivů na památkově chráněné území Vinořské obory a Satalické bažantnice, na zpracování nového přírodovědného průzkumu a hodnocení H67, na posouzení vegetačních úprav.</p> <p><b>II.12</b> V dokumentaci EIA uvést zábory pro všechny posuzované varianty. Požadavek na doplnění a posouzení dočasného záboru, doplnění pedologické studie, aktualizaci posouzení vlivů na půdy.</p> <p><b>II.13</b> Požadavek na podrobné vyhodnocení vlivů povrchové a podzemní</p>	<p><b>II.3</b> Rozhodnutí o sloučení záměrů je v gesci příslušného úřadu EIA. V souladu se ZZŘ je stavba posuzována jako samostatný záměr. Ke sloučení došlo u záměru 518 a 519. V rámci dokumentace EIA jsou v souladu se ZZŘ posouzeny scénáře, které představují různé stavy ne/existence té které stavby. V rámci posouzení v kap. D.I i v rámci odborných příloh je provedeno pro relevantní aspekty vyhodnocení kumulativních vlivů s okolními záměry, tj. včetně navazujícího úseku D0 519. MÚK Březiněves je zařazena a posouzena jako součást záměru 520 v takovém rozsahu, který zajistí její samostatnou provozuschopnost.</p> <p><b>II.4</b> Připomínky směřují ke koncepčnímu řešení dopravní sítě, které je předmětem strategického posuzování (zejména na úrovni PÚR a ZÚR), nikoli předmětem posuzování vlivů záměru. Stavba je připravována v souladu s legislativními postupy s respektováním nadřazených procesů (PÚR, ZÚR, SEA).</p> <p>V oznámení záměru je zejména v Úvodu, dále také v kap. B.I.5, odkazováno na v minulosti provedená hodnocení a posuzování v rámci kontinuální dlouholeté přípravy záměru. Při výběru varianty pro další přípravu a tedy i posouzení EIA nevychází oznamovatel ze závěrů předchozího procesu EIA, nýbrž z komplexních dlouhodobých výsledků hledání optimální varianty, které proběhlo na strategické i projekční úrovni, podpořené meziresortními posuzováními i multikriteriálními hodnoceními. Jak je v oznámení záměru uvedeno, lze zmínit např. posudek z října 2016 zpracovaný ČVUT Fakultou dopravní „Komplexní posouzení alternativního návrhu silničního okruhu kolem Prahy“. V současné době byl zjišťovacím řízením v roce 2020 zahájen nový proces EIA. Variantnost není dána jen směrovou různorodostí, ale také jeho technickým řešením. Záměr je předložen ve dvou aktivních variantách.</p> <p>Výběr koridorů pro dopravní stavby je v rámci ČR upraven právními předpisy. V souladu s platným právním řádem ČR byla pořízena Aktualizace Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy včetně povinné součásti, kterou je vyhodnocení vlivů této aktualizace na udržitelný rozvoj území. V rámci této aktualizace byl opětovně jako nevhodnější potvrzen dlouhodobě stabilizovaný koridor pro silniční okruh kolem Prahy. Jedna z žalob směřujících proti vymezení koridoru v Zásadách územního rozvoje byla již zamítnuta, včetně zamítnutí navazující kasační stížnosti. Taktéž byla schválena aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje stabilizující trasu silničního okruhu kolem Prahy na území tohoto kraje v souladu s koridorem stabilizovaným na území hl. města Prahy.</p> <p>V této souvislosti je třeba uvést, že ani případná jiná varianta vedená po území Středočeského kraje nepovede neosídleným územím. Naopak, v posledních dvaceti</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
5.	MČP – Ďáblice	<p>vody.</p> <p><b>II.14</b> Požadavek na posouzení vlivů na klima, včetně návrhu relevantních opatření.</p> <p><b>II.15</b> Požadavek na posouzení vlivů na světelné znečištění, včetně návrhu relevantních opatření.</p> <p><b>II.16</b> Upozornění na rozpor se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí – snížení uhlíkové stopy, zvýšení bezpečnosti, finanční udržitelnosti.</p> <p><b>II.17</b> Požadavek na doložení rámcové spotřeby elektrické energie.</p> <p><b>II.18</b> Požadavek na popis a hodnocení objízdných tras, na zpracování dopravní studie s důrazem na plynulost dopravy na trase záměru, kapacitní posouzení, predikci frekvence výskytu mimořádných událostí.</p> <p><b>II.19</b> Požadavek na popis a posouzení vibrací, zejména ve fázi výstavby.</p> <p><b>II.20</b> Upozornění na nenormové vzdálenosti MÚK Přezletice a MÚK Vinoř .</p> <p><b>II.21</b> Konstatování nepřijatelnosti záměru z hlediska dopravního – tranzitní doprava vedená zastavěnými částmi města, efektivita dopravní obsluhy metropolitní oblasti, rozpor s TEN-T, změny od 60. let, oblasti s nárůstem obyvatel. Nesouhlas s MÚK Březiněves bez napojení II/243 na ul. Cínoveckou. Požadavek na kumulativní hodnocení vlivů provozu skládky/třídící stanice v areálu skládky (dopravy, hluk, emise/imise).</p>	<p>letech s ohledem na intenzivní urbanizaci pásu kolem Prahy a rozvoji obcí v něm, které nepočítaly s vedením kapacitní komunikace na svých územích, došlo k výraznému plošnému rozvoji, který ještě není zcela uzavřen. Z toho lze vyvodit jednak případný konflikt s rozvojem obcí v tomto pásu, vymezeným v jejich schválených ÚPD, jednak dramatickou změnu pro značnou část obyvatel, kteří do těchto obcí migrovali s určitou právní jistotou podpořenou dlouhodobou kontinuitou ÚPD. Zásadní změna trasování okruhu v ÚPD by tedy v takových územích znamenala nepředvídatelnou situaci, na rozdíl od území s dlouhodobě vymezenými a chráněnými koridory.</p> <p>Deklarované funkce záměru jsou dokladovány Dopravní prognózou v příl. B.1. V návrhu opatření je uvedena koordinace přípravy záměru a v blízkosti umístěných staveb plánovaných P+R. Rozvoj podél nových komunikací je stanoven regulativy územního plánování. Popis nulové varianty je zřejmý z dopravní prognózy v příloze B.1.</p> <p><b>II.5</b> Kumulativní a synergické vlivy jsou posouzeny v relevantních částech kap. D.I a v relevantních odborných přílohách. Posuzované scénáře jsou z hlediska zahrnutí dalších plánovaných dopravních staveb popsány v kap. B.I.4 a B.II.6 dokumentace na podkladě DIP v příl. B.1 Dokumentace.</p> <p><b>II.6</b> Podklady odpovídají potřebám Oznámení. Pro potřeby Dokumentace EIA jsou dopracovány, aktualizovány a precizovány nezbytné odborné průzkumy a studie a jsou doloženy jako samostatné přílohy v části B., případně je na ně odkazováno v seznamu zdrojů. Popis záměru v kap. B.I.6 odpovídá stávajícímu stupni rozpracování záměru, tj. technická studie [1]. Její součástí je také pedologický průzkum. Hluková studie pro období výstavby je součástí Hlukové studie doložené v příl. B.2, migrační studie v příl. B.7, vizualizace záměru v příl. B.14 dokumentace. Na podkladě doplňkového GTP [4] bylo zpracováno Hydrogeologické posouzení, které je doloženo jako příloha B.10 Dokumentace.</p> <p><b>II.7</b> Hluková studie, která je doložena v příl. B.2 dokumentace, je aktualizována, precizována a rozpracována v podrobnosti odpovídající posouzení EIA – příloha B.2 Dokumentace. Využívá 3D výpočtový model a zahrnuje posouzení celkové akustické situace z automobilové dopravy. Je zpracována na podkladě aktualizovaných DIP pro posuzované scénáře popsané jak v dopravní prognóze v příl. B.1 dokumentace, tak v kap. B.I.5 Dokumentace. HS se zabývá se starou hlukovou zátěží, zahrnuje také vyhodnocení pro období výstavby. Navrhuje příslušná protihluková opatření k zjištění plnění hygienických limitů hluku dle platné legislativy, a to pro všechny posuzované scénáře, tj. i pro dlouhodobý výhled roku 2050. Návrh opatření je</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
5.	MČP – Ďáblice		<p>zanesen do kap. D.IV Dokumentace. Součástí HS je i kapitola vyhodnocující Měření akustické situace. Viz vypořádání bod 43 vyjádření HMP. Podíl noční dopravy viz vypořádání bod 45 vyjádření HMP.</p> <p><b>II.8</b> Rozptylová studie je aktualizována, precizována a rozpracována v podrobnosti odpovídající posouzení EIA, dle legislativních a metodických požadavků na RS – příloha B.3 dokumentace. Je zpracována na podkladě aktualizovaných DIP, které v příslušných časových horizontech zohledňují rozvoj území dle známých harmonogramů připravovaných staveb a dle územních plánů (kap. B.I.4, B.II.6, příloha B.1 dokumentace). Klíčovou částí výhledových dopravních modelů jsou také demografické prognózy plynoucí z předpokládaného vývoje území. Stavby zahrnuté v DIP jsou tedy zahrnuty do modelových výpočtů RS. V rámci vyhodnocení kumulací byly do modelových výpočtů RS zahrnuty i emise z železniční a letecké dopravy, v imisním pozadí je zahrnuta i skládka Ďáblice. Jsou zahrnuty plánované stavby, pro které byla dostupná zdrojová data. Základním zdrojem dat pro výpočet celkové imisní situace v Praze jsou výstupy modelového hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy, které je zpracováváno v pravidelných dvouletých aktualizacích. Jedná se o výpočet koncentrací znečišťujících látek z více než 18 000 bodových, plošných a liniových zdrojů, včetně dálkového přenosu znečištění z mimopražských zdrojů. Podrobněji viz příl. B.3 dokumentace. RS zahrnuje posouzení období výstavby. Přílohou RS je Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, která formou modelové studie prověřuje možnosti kompenzačních opatření, a to ve vazbě na primární návrh efektivních opatření přímo na samotném záměru. Potenciální kumulace se skládkou Ďáblice jsou pojednány v příslušných kapitolách dokumentace (např. B.I.4., D.I.2, D.I.8).</p> <p><b>II.9</b> Vlivy na veřejné zdraví jsou zpracovány příslušnými autorizovanými osobami na podkladě aktualizovaných studií – Hluková a rozptylová a jsou doloženy jako příloha B.4 a B.5 dokumentace. Pro potřeby dokumentace EIA byla zpracována Demografická analýza (IPR Praha, 02/2023), jejíž výsledky jsou převzaty do kap. C.2.1. a jsou podkladem pro posouzení vlivů na obyvatelstvo. V kap. D.IV. dokumentace je podkapitola pojednávající návrh monitoringu, který mj. zahrnuje sledování vodních zdrojů, akustické situace a ovzduší. Opatření pro období výstavby jsou rozpracována v RS a HS a jsou zanesena v kap. D.IV dokumentace.</p> <p><b>II.10</b> Přebytky zeminy jsou primárně řešeny v rámci TES [1], která zahrnuje návrh zemních valů. Jejich podoba bude dále zpřesněna v navazující přípravě na základě požadavků na protihlukovou ochranu a začlenění stavby do území. Demolice jsou posouzeny v kap. D.I.9. Nakládání s přebytky zemin je pojednáno v kap. D.I.6 dle podrobnosti technického řešení v TES [1]. V návrhu opatření v kap. D.IV</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
5.	MČP – Ďáblice		<p>Dokumentace je pro navazující PD mj. navrženo rozpracování modelace terénu dle podnětů KUAS [3] či zpracování samostatné koncepční studie nakládání s přebytečnou zemínou. Posouzení pro období výstavby bylo provedeno na podkladě předběžného projektu Zásady organizace výstavby zpracovaného pro potřeby EIA, který je součástí TES [1].</p> <p><b>II.11</b> Migrační studie je doložena jako příloha B.7. Dendrologický průzkum v příl. B.8 je zpracován dle posuzovaných variant. Vlivy na území Vínofské obory a Satalické bažantnice jsou posouzeny v relevantních částech kap. D.I. V příl. B.6 dokumentace je doložen aktualizovaný biologický průzkum a hodnocení H67. Návrh vegetačních úprav je součástí TES [1]. V návrhu opatření v kap. D.IV jsou pro vegetační úpravy zařazeny požadavky pro navazující PD tak, aby vegetační úpravy byly navrženy s důrazem na multifunkční provedení se zohledněním relevantních podnětů KUAS [3].</p> <p><b>II.12</b> V rámci TES [1] byl zpracován pedologický průzkum a záborový elaborát zahrnující také dočasné zábory. Tyto podklady jsou hlavními vstupy pro posouzení vlivů na půdy – viz kap. B.II.1 a D.I.5 Dokumentace.</p> <p><b>II.13</b> Posouzení vlivů na vody je provedeno v relevantních částech kap. D.I. na podkladě hydrogeologického posouzení, které bylo zpracováno dle výsledků doplňkového GTP [4]. Návrh odvodnění byl podrobně rozpracován v TES [1] při zohlednění ochrany recipientních toků a v této podobě je posouzen i z hlediska kumulativních vlivů. Příprava suchých retenčních nádrží Mírovce a Třeboradice je v posouzení zohledněna. V příl. B.13 je doloženo Vyhodnocení ovlivnění dle článku 4.7 Rámcová směrnice o vodách.</p> <p><b>II.14</b> V příl. B.12 dokumentace je doložena studie „Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám“, obsahující relevantní návrh opatření, která jsou převzata do kap. D.IV dokumentace.</p> <p><b>II.15</b> Posouzení vlivů na světelné znečištění je uvedeno v kap.D.I.3. Návrh opatření v kap. D.IV dokumentace.</p> <p><b>II.16</b> Posouzení záměru z hlediska uhlíkové stopy je předmětem studie vlivů na klima v příl. B.12 dokumentace. Posouzení bezpečnosti provozu je předmětem kap. D.I.1. Finanční udržitelnost není předmětem EIA.</p> <p><b>II.17</b> Předpokládaná spotřeba elektrické energie je v kap. B.II.4 doložena v podrobnosti odpovídající podrobnosti rozpracování záměru, tj. Technická studie. Tato podrobnost je pro posouzení vlivů dostačující vstupní informací.</p> <p><b>II.18</b> Objízdné trasy v době mimořádných událostí jsou pojednány v kap. B.II.6 Dokumentace. V návrhu opatření je zařazen požadavek pro navazující PD na zpracování Komplexní rešeršní studie stávajících komunikací, které lze uvažovat jako</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
5.	MČP – Ďáblice		<p>objížděné trasy. Kapacitní posouzení bude předmětem navazující PD.</p> <p><b>II.19</b> Vlivy vibrací jsou posouzeny v kap. D.I.3 ve vztahu k podrobnosti řešení záměru, rozpracovaného na úrovni Technické studie. Návrh opatření v kap. D.IV dokumentace.</p> <p><b>II.20</b> Soulad technického řešení záměru s normovými požadavky je předmětem projektové dokumentace, ve které se v příslušných stupních případně žádá o souhlas s odchýlným řešením. Není předmětem EIA.</p> <p><b>II.21</b> Připomínky směřují ke koncepčnímu řešení dopravní sítě, které je předmětem strategického posuzování (zejména na úrovni PÚR a ZÚR), nikoli předmětem posuzování vlivů záměru. Stavba je připravována v souladu s legislativními postupy s respektováním nadřazených procesů (PÚR, ZÚR, SEA).</p> <p>Lze odkázat na text z Odůvodnění aktualizace č.1 ZÚR hl. m. Prahy. Citace: V PÚR 2008 jsou požadavky na síť TEN-T konkretizovány v článku 23: „Trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení“. Vzhledem k tomu, že okrajové městské části jsou ve vnějším okrajovém pásmu hlavního města a Pražský okruh D0 slouží k odvedení tranzitní dopravy z kompaktní intenzivně urbanizované části města s vysokou koncentrací obyvatel (tedy dále od hlavního centra osídlení), je tento požadavek naplněn i v kontextu Rozhodnutí 1692/96 a PÚR 2008. V rámci možnosti silně urbanizovaného území hl. m. Prahy, účelu a měřítka ZÚR je uvedený požadavek PÚR 2008 věcně respektován a ošetřen i technickým řešením (např. zahloubení nivelety, tunelové úseky a další stavebně technická opatření ke zmírňování dopadů dopravních staveb na okolí).</p> <p>Skutečnost, že je záměr ve sledované poloze připravován od 60. let, přináší svou dlouhodobou stabilizací území jistoty pro jeho další rozvoj či využití a přináší jasné informace pro všechny související rozhodovací procesy všech možných účastníků (rozhodování stavebních úřadů, investorů – velkých i drobných, zastupitelů jednotlivých místních samospráv, zpracovatelů strategických a dlouhodobých materiálů apod.). Především pak přináší jistoty pro uživatele – obyvatele, tedy pro celou společnost. A to jak jistoty existence, či naopak neexistence určité stavby v lokalitě.</p> <p>Napojení sil. II/243 na komunikaci Cínoveckou je do MÚK Březiněves zakomponováno. Podrobný popis viz kap. B.I.6 dokumentace. Rozvoj území je zohledněn v predikci dopravního zatížení – DIP, příloha B.1, která je podkladem pro zpracování HS a RS. Stávající skládka Ďáblice je zahrnuta v modelových posouzeních</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
			(RS, HS, DIP). Z hlediska uvažovaného využití volné kapacity v prostoru I. etapy skládky Ďáblice není dle dopravní studie pro skládku uvažováno žádné navýšení obslužné dopravy ve stavu se záměrem oproti stavu bez záměru (Mgr. Šulcová Kateřina: Skládka odpadů Ďáblice, využití volné kapacity v prostoru I. etapy skládky, dokumentace dle přílohy č. 4. z. 100/2001 Sb., 04/2019). Relevantní kumulativní vlivy jsou pojednány v příslušných částech kap. D.I. dokumentace.
6.	<b>MČP – Dolní Chabry</b>	<p>Vyjádření + 1 příloha: Technická zpráva k dokončení SOKP – regionální varianta. Vyjádření je formálně obdobné jako vyjádření MČP Ďáblice, věcně fakticky shodné.</p> <p><b>II.1</b> shodné s vyjádření <b>MČ Praha – Ďáblice, viz vyjádření č. 5.</b> + 2 odstavce o podhodnocených hodnotách podílu nákladní dopravy v noční době.</p> <p><b>II.2</b> sloučené body II.2 a II.3 z vyjádření <b>MČP Ďáblice, viz vyjádření č.5.</b></p> <p><b>II.3</b> Invariantnost - <i>fakticky shodné s bodem II.4 MČ Praha – Ďáblice, viz vyjádření č. 5.</i></p> <p><b>II.4</b> Kumulativní a synergické efekty – shodné s b.II.5 vyjádření <b>MČP-Ďáblice, č.5</b></p> <p><b>II.5</b> Ke kapitole B.1.6 – shodné s bodem II.6 vyjádření <b>MČ Praha- Ďáblice, č.5</b></p> <p><b>II.6</b> Hluková studie - shodné s bodem II.7 vyjádření <b>MČ Praha- Ďáblice, č.5</b></p> <p><b>II.7</b> Vlivy na znečištění ovzduší - shodné s b. II.8 vyjádření <b>MČ Praha- Ďáblice, č.5</b></p> <p><b>II.8</b> Vlivy na veřejné zdraví - shodné s b. II.9 vyjádření <b>MČ Praha- Ďáblice, č.5</b></p> <p><b>II.9</b> Zemní valy, demolice, zemní práce, staveništní doprava aj. - shodné s bodem II.10 vyjádření <b>MČ Praha- Ďáblice, č.5</b></p> <p><b>II.10</b> Příroda a krajina - shodné s bodem II.11 vyjádření <b>MČ Praha- Ďáblice, č.5</b></p> <p><b>II.11</b> Vlivy záměru na ZPF, invariantnost záměru - shodné s bodem II.12 vyjádření <b>MČ Praha- Ďáblice, č.5</b></p> <p><b>II.12</b> Vlivy na podzemní a povrchové vody - shodné s bodem II.13 / Vlivy na klima - shodné s bodem II.14 vyjádření <b>MČ Praha- Ďáblice, č.5 /</b></p>	<p><b>II.1</b> viz vypořádání bodu II.1 <b>vyjádření, MČP Ďáblice č. 5.</b> Podíl noční dopravy viz vypořádání bod 45 vyjádření HMP.</p> <p><b>II.2</b> viz vypořádání bodu II.2 a II.3 <b>vyjádření, MČP Ďáblice č. 5.</b></p> <p><b>II.3 až II. 19</b> – viz vypořádání příslušných bodů <b>vyjádření, MČP Ďáblice č. 5.</b></p> <p><b>III.</b> Stanovisko EIA bude vydáno příslušným úřadem na základě procesu posuzování vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí.</p>



Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
6.	MČP – Dolní Chabry	<p><b>II.13</b> Vlivy na světelné znečištění - shodné s bodem II.15 vyjádření <b>MČ Praha- Ďáblice, č.5</b></p> <p><b>II. 14</b> Rozpor se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí - shodné s bodem II.16 vyjádření <b>MČ Praha- Ďáblice, č.5</b></p> <p><b>II. 15</b> Ke kap. B.II.3 - shodné s bodem II.17 vyjádření <b>MČ P.- Ďáblice, č.5</b></p> <p><b>II. 16</b> Ke kap. B.II.5 - shodné s bodem II.18 vyjádření <b>MČ P.- Ďáblice, č.5</b></p> <p><b>II.17</b> Ke kap. B.III.4 - shodné s bodem II.19 vyjádření <b>MČ P.- Ďáblice, č.5</b></p> <p><b>II.18</b> vzdálenost křižovatek - shodné s b. II.20 vyjádření <b>MČ Praha- Ďáblice, č.5</b></p> <p><b>II.19</b> Nepřijatelnost záměru z hlediska dopravního - obdobná textace s bodem <b>II.21 vyjádření č. 5</b>, dále pojednání dopravní indukce na stávajících komunikacích. Nárůst obyvatel. MÚK Březiněves – propojení s II/243 ke komunikaci Cínovecká, obslužnost skládky Ďáblice.</p> <p><b>III.</b> Rozdílná textace závěru – doporučení nesouhlasného stanoviska.</p>	
7.	MČP – Satalice	<p><b>1)</b> K technickému řešení: a) Požadavek zemního valu od ul. K Cihelně po železnici za ul. Novopackou – 5 m nad niveletou všech vozovek</p> <p>b) požadavek nízkohlučných asfaltů na MÚK Satalice, větve, přilehlé úseky D0 520, D0 510, D10, Vysočanská radiála</p> <p>c) požadavek na změnu výškového řešení D0 520 od KÚ po křížení se sil. III/0103 a III/0104 – niveleta min. 5 m pod okolním terénem.</p> <p>d) km 59,0 – navrhovaný biokoridor převést ekoduktem</p> <p>e) ozelenění - Vegetační úpravy</p> <p><b>2)</b> Požadavek na zapracování chráněného koridoru pro páteřní cyklotrasu A50 – plánovaná mezi H. Počernicemi a Vinoří ve stopě historické cesty z Chval do Satalic a dále ve směru na Vinoř.</p> <p><b>3)</b> Cyklotrasa č. 241 mezi Satalicemi a Radonicemi – chráněný koridor (vyhrazený jízdní pruh, cyklostezka apod.)</p> <p><b>4)</b> Požadavek na max. rozšíření ochranného pásu zeleně ÚSES „U Satalic“ – od mostu k Cihelně až k III/103 přes D0 520 Veget.úpravy.</p> <p><b>5)</b> Ujištění, že služební sjezd u křížení III/0104 je skutečně jen služební - neveřejný.</p> <p><b>6)</b> Zemní val na satalicko-vinořské straně od přemostění III/0103 po III/0104.</p>	<p><b>1)</b> Požadavky na úpravu technického řešení byly projednány se zástupci této městské části 01/2021 a jsou zapracovány v TES [1], která definuje předmět posuzování. Nízkohlučné asfalty jsou protihlukovým opatřením, jejichž podobu a rozsah definuje Hluková studie - podrobně viz příl. B.2. Dokumentace.</p> <p><b>2), 3)</b> Převedení cyklotras a tras pro pěší bylo řešeno v TES [1]. Posouzení prostupnosti územím je předmětem kap. D.I.1 a také D.I.5, příslušný návrh opatření v kap. D.IV dokumentace. Pro navazující PD je navrženo prověření možnosti využití objektu v km 59,000.</p> <p><b>4)</b> Posouzení vlivů na ÚSES, včetně příslušného návrhu opatření, je předmětem kap. D.I.7 Dokumentace.</p> <p><b>5)</b> Řešeno v TES [1] jako služební sjezd.</p> <p><b>6)</b> Řešeno v TES [1] – zemní val je navržen.</p> <p><b>7)</b> Pro potřeby dokumentace byly DIP aktualizovány (příloha B.1), a to při zohlednění aktuálního stavu jiných plánovaných dopravních staveb. Metodika tvorby dopravních modelů viz příl. B.1. dokumentace, kde jsou v grafické části doloženy celoměstské výřezy. V rámci DIP jsou zpracovány podíly jízd dle typu vztahu. Modelové zpracování DIP zohledňuje indukci většího dopravního výkonu vlivem výrazného zlepšení dopravní nabídky a toto navýšení je kvantifikováno v textové části DIP.</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
7.	MČP – Satalice	<p>7) Požadavek na zohlednění kartogramů dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zohlednit dopravní indukce.</p> <p>8) Zpracování detailní HS pro východní oblast Satalic – kumulativní vlivy.</p> <p>9) Podrobné zhodnocení vlivu na ZCHÚ Satalická bažantnice.</p> <p>10) Posudek imisní zátěže na území MČP – Satalice + návrh kompenzačních opatření.</p> <p>11) Požadavek na terénní a vegetační úpravy pro JV část Satalic.</p> <p>12) Požadavek na HS a RS pro období výstavby + návrh opatření.</p> <p>13) Koncepce osvětlení MÚK Satalice a přilehlého úseku D0 520 s důrazem na minimalizaci vlivů na okolí.</p> <p>14) Požadavek na doplnění Hydrogeologického posudku.</p> <p>15) Lesopark Satalice – VKP – vyhodnotit v rámci Vlivy na krajinu – požadavek na snížení nivelety D0 pod úroveň terénu – krajinná vizualita lesoparku</p> <p>16) HS – nesouhlas s aplikací korekce pro starou hlukovou zátěž</p> <p>17) Požadavek na vizualizaci D0 520 na k.ú Satalice</p> <p>Upozornění na rozpor TEN-T.</p> <p>V příloze komentář z jednání 6.11.2017 – požadavky na technické řešení.</p>	<p>8) Hluková studie je doložena v příl. B.2, Vlivy na zdraví v příl. B.4 a B.5 Dokumentace. Ve studiích i posouzení jsou v relevantních částech posouzeny také kumulativní vlivy.</p> <p>9) Vlivy na ZCHU Satalická bažantnici jsou posouzeny v hodnocení H67 v příl. B.6 a v kap. D.I.7 Dokumentace.</p> <p>10) Imisní zátěž je posouzena Rozptylovou studií v příl. B.3 Dokumentace. Její součástí je Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, která formou modelové studie rozpracovává kompenzační opatření, a to ve vazbě na primární návrh efektivních opatření přímo na samotném záměru.</p> <p>11) Terénní úpravy včetně vegetačních úprav jsou součástí řešení záměru dle TES [1]. V navazující přípravě bude řešení dále optimalizováno s důrazem na začlenění stavby do území, např. při zohlednění relevantních podnětů KUAS [3].</p> <p>12) HS a RS v příl. B.2 a B.3 dokumentace zahrnují posouzení vlivů v období výstavby včetně návrhu příslušných opatření – viz kap. D.IV. dokumentace.</p> <p>13) Koncepce osvětlení je rozpracována v TES [1] <b>Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.</b>, posouzení vlivů je uvedeno v kap. D.I.3, návrh opatření v kap. D.IV.</p> <p>14) Na podkladě doplňkového GTP [4] bylo zpracováno Hydrogeologické posouzení, které je doloženo jako příloha B.10 Dokumentace. Jeho závěry jsou včetně návrhu opatření převzaty do kapitoly D.I.4 a D.IV dokumentace.</p> <p>15) Vlivy záměru na lesopark jsou posouzeny v příl. B.11 Posouzení vlivů na krajinný ráz a v kap. D.I.8 dokumentace. V TES [1] je snížení nivelety v dotčeném úseku trasy zapracováno.</p> <p>16) Hluková studie je zpracována dle aktuálně platných metodik a legislativních ustanovení.</p> <p>17) Vizualizace záměru jsou přílohou B.14 Dokumentace.</p> <p>Komentář k TEN-T – viz vypořádání k <a href="#">vyjádření MČP Ďáblice č. 5</a>.</p>
8.	MČP – Vinoř	<p>II.1 Preference varianty č.3 – tunelové. Připomínka, že realizace varianty by neměla zrušit či oddálit přípravu regionálního okruhu ve Středočeském kraji.</p> <p>II.2 Zohlednit kumulace s jinými záměry, konkrétně uvedena cyklotrasa A50 H. Počernice – Třeboradice a tramvajová trat Letňany – Kbely – Brandýs n. L.</p> <p>II.3 Posouzení hluku – vliv změn intenzit na sil. II/610. PHS oboustranně</p>	<p>II.1 Varianta tunelová je předložena k posouzení dle TES [1].</p> <p>II.2 Převedení cyklotras a tras pro pěší bylo řešeno v TES [1]. Posouzení prostupnosti územím je předmětem kap. D.I.1 a také D.I.5, příslušný návrh opatření v kap. D.IV dokumentace. Pro navazující PD je navrženo prověření možnosti využití objektu v km 59,000. Jak je uvedeno, je TT Letňany - Kbely – Brandýs n.L. rozpracována pouze na úrovni vyhledávací studie. TT zahrnuté v DIP Oznamení vycházely z Plánu udržitelné mobility, v DIP Dokumentace z materiálu ROPIS Rozvoj linek PID, který byl 06/2022 schválen Radou HMP.</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
8.	MČP – Vinoř	<p>pohltivé, nárůst dopravy do roku 2050.</p> <p><b>II.4</b> Požadavek na kompenzační opatření dle RS, posouzení vlivů na klima.</p> <p><b>II.5</b> Požadavek na řešení přebytků zeminy, přesuny, návrh opatření.</p> <p><b>II.6</b> Vlivy na přírodu a krajinu – ovlivnění památkově chráněného území Vinořské obory a Satalické bažantnice. Mostní objekty – migrace živočichů.</p> <p><b>III.</b> Požadavek na popis, posouzení a návrh konkrétních opatření k minimalizaci vlivů.</p>	<p><b>II.3</b> Hluková studie je doložena v příl. B.2 pro dvě výhledová období – 2030 a 2050. Kumulativní hodnocení je zohledněno u záměrů zahrnutých do dopravní prognózy. Je provedeno také kumulativní vyhodnocení zdrojů železniční a letecké dopravy. Parametry PHS viz HS v příl. B.2 a v kap. D.I.3 dokumentace.</p> <p><b>II.4</b> RS v příl. B.3 zahrnuje Studii opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, která formou modelové studie rozpracovává kompenzační opatření, a to ve vazbě na primární návrh efektivních opatření přímo na samotném záměru. V příl. B.12 Dokumentace je doložena studie „Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám“.</p> <p><b>II.5</b> Nakládání s přebytky zemin je pojednáno v kap D.I.6 dle podrobnosti technického řešení v TES [1]. V návrhu opatření v kap. D.IV Dokumentace je pro navazující PD mj. navrženo rozpracování modelace terénu dle podnětů KUAS [3] či zpracování samostatné koncepční studie nakládání s přebytečnou zeminou.</p> <p><b>II.6</b> Vlivy na chráněná území jsou pojednány v hodnocení H67 v příl. B.6, ve studii vlivů na krajinný ráz v příl. B.11. Migrační studie je doložena v příl. B.7. Závěry těchto studií jsou převzaty do posouzení příslušných částí kap. D.I Dokumentace.</p> <p><b>III.</b> Viz příslušné části Dokumentace EIA.</p>
9.	MČ Praha 18	<p><b>8.1</b> Vyjádření podpory záměru.</p> <p><b>8.2</b> Vyjádření podpory č. 3 – tunelová</p> <p><b>8.3</b> Požadavek na opatření pro zamezení tranzitní dopravy přes území Letňan.</p> <p><b>8.4</b> Zajistit průjezdní koridor kolejové dopravy ve směru na Brandýs n. Labem.</p> <p><b>8.5</b> Doporučení na zahájení na výkupu pozemků pro přípravu zeleného pásu podél stavby s využitím přebytků zeminy.</p>	<p><b>8.2</b> Varianta tunelová je předložena k posouzení dle TES [1].</p> <p><b>8.3</b> K požadavkům na dodatečná opatření k úpravě či omezení silničního provozu v MČ Praha Letňany lze přistoupit v navazující přípravě záměru po projednání s příslušnými úřady. Není předmětem EIA.</p> <p><b>8.4</b> Příprava záměru bude v navazující projektové přípravě koordinována se známými připravovanými stavbami v území.</p> <p><b>8.5</b> Bude předmětem další přípravy záměru, není předmětem EIA.</p>
10.	MČ Praha 19	<p><b>1)</b> Požadavek na opatření ke zvýšení efektivity stavby a snížení rizika dopravní indukce, tj. na omezení tranzitní dopravy přes území SV Prahy. Koordinace s kolejovým propojením ve směru na Brandýs n. Labem.</p> <p><b>2)</b> Upozornění na ignoraci chodníků a cyklostezek v příčných vazbách. Požadavek na doplnění lávky na A50 mezi komunikací K Cihelně a Stoliňská.</p> <p><b>3)</b> Při výstavbě využít železnici (např. železniční vlečka do komunikace Vlastibořská).</p> <p><b>4)</b> Požadavek na koordinaci s městskou koncepcí zeleně (kompenzační</p>	<p><b>1)</b> Požadavky na dodatečná opatření k úpravě či omezení silničního provozu v MČ Praha Kbely lze přistoupit v navazující přípravě záměru po projednání s příslušnými úřady. Není předmětem EIA. TT Letňany - Kbely – Brandýs n.L. je rozpracována pouze na úrovni vyhledávací studie. TT zahrnuté v DIP Oznámení vycházely z Plánu udržitelné mobility, v DIP Dokumentace z materiálu ROPIS Rozvoj linek PID, který byl 06/2022 schválen Radou HMP.</p> <p><b>2)</b> Převedení cyklotras a tras pro pěší bylo řešeno v TES [1]. Posouzení prostupnosti územím je předmětem kap. D.I.1 a také D.I.5, příslušný návrh opatření v kap. D.IV dokumentace. Pro navazující PD je navrženo prověření možnosti využití objektu v km</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
		opatření, přebytky zeminy (zelený pás).	59,000. 3) Zohledněno v předběžném projektu Zásady organizace výstavby zpracovaného pro potřeby EIA, který je součástí TES [1]. Důraz na využití železniční přepravy při výstavbě je zanesen v návrhu opatření v kap. D.IV. dokumentace. 4) Návrh vegetačních úprav je součástí TES [1]. V návrhu opatření v kap. D.IV jsou pro vegetační úpravy požadavky pro navazující PD tak, aby vegetační úpravy byly navrženy s důrazem na multifunkční provedení se zohledněním relevantních podnětů KUAS [3].
11.	MČ Praha 20	<p>3. Trvá na zahrnutí území Horních Počernic do RS a HS.</p> <p>4. Trvá na aktualizovaném DIP.</p> <p>5. Stanoví požadavky na HS.</p> <p>6. Požadavek na měření hluku v okolí D0 510.</p> <p>7. Požadavek kompenzačních opatření pro území H. Počernic (nad rámec opatření pro zkapacitnění D11, D0 510).</p> <p>8. Požadavek na prověření propojení ul. Bystrá na MÚK Satalice.</p> <p>9. Požadavek na umístění měřicí stanice na k.ú. H. Počernic – monitoring znečištění území z dopravy.</p>	<p>3. Území H. Počernic je zahrnuto do Hlukového posouzení i do posouzení rozptylové situace a dále do všech relevantních částí posouzení v dokumentaci EIA.</p> <p>4. Aktualizované DIP jsou doloženy v příl. B.1 Dokumentace.</p> <p>5. Relevantní požadavky jsou zohledněny v Hlukové studii, která je příl. B.2 Dokumentace.</p> <p>6. Pro potřeby předkládané dokumentace byla akreditovanou laboratoří provedena měření akustické situace, a to včetně okolí D0 510. Bylo provedeno deset kontrolních 24hodinových měření hluku M1-M10. Na dvou místech měření S1–S2 dále probíhalo kontinuální měření hluku ze silniční dopravy po dobu 1 hodiny. Viz příl. B.2 dokumentace.</p> <p>7. Návrh PHO vychází z výsledků HS v příl. B.2 Dokumentace.</p> <p>8. Možnost propojení ulice Bystrá byla prověřena studií ve variantě napojení na D10 či D0 (Technická studie „Napojení ulice Bystrá v Horních Počernicích na dálnici D10“, APIS s.r.o., 02/2023).</p> <p>9. Relevantní návrh monitoringu je zanesen v příslušné části kap. D.IV Dokumentace.</p>
12.	Obec Brázdim	<p>1) Požadavek na vybudování sil. II/244 a smysluplné napojení na obchvaty MČ Letňany, Kbely a Čakovice.</p> <p>2) Požadavek na realizaci PHS a valů podél D0 520 a celé trasy II/244.</p> <p>3) Kolize D0 520 s vodovodním řadem a vodojemem DSO Veleň, Brázdim, Sluhy, Polerady . Kolize D0 520 s přivaděčem pitné vody pro Prahu z Káranského. Požadavek na zachování gravitačního rozvodu vody.</p> <p>4) Požadavek na zrušení MÚK Vinoř.</p> <p>5) Požadavek na výsadbu zelených pásů podél sil. II/244 v celém</p>	<p>1) Záměr je ve své přípravě se stavbou přeložky II/244 koordinován, tato stavba je zohledněna v posuzovaných scénářích. Koncepční řešení dopravy v širším území a v širších vztazích na území HMP není předmětem EIA.</p> <p>2) Protihluková opatření vyplývající z realizace záměru jsou navrženy HS v souladu s legislativními požadavky. Podrobně viz příl. B.2 Dokumentace a kap. D.I.3 dokumentace.</p> <p>3) Kolize s vodní infrastrukturou je posouzena v kap. D.I.4. V návrhu opatření v kap. D.IV. je zanesen požadavek na zachování gravitačního rozvodu od vodojemu DSO (technické řešení záměru to umožňuje), nutnost náhradního zásobování v době výstavby záměru, realizace všech přeložek v rámci jedné výluky. To vše po projednání</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
		katastru obce Brázdím.	s příslušnými správci vodovodní infrastruktury. <b>4)</b> Vypuštění MÚK Vinoř není předmětem záměru. <b>5) Požadavek se týká</b> stavby přeložky sil. II/244, která není předmětem posuzování. Požadavek je relevantní pro přípravu této stavby.
13.	Obec Jenštejn	<p>II. Obecné výhrady k SOKP – zastaralá a nevhodná koncepce, nerespektuje rozvoj území. Prochází skrze obydlenou oblast sídliště Černý Most a Horní Počernice. Vedení v blízkosti zástavby, přírodních památek, prvků ÚSES, EVL, Natura 2000 (Bažantnice Satalice, Vinořský park, Xaverovský Háj, Chlumecký lom, Počernický rybník, Litožnice, a další).</p> <p>A. Rozpor s PÚR a ZÚR  B. Nefunkční dopravní řešení – dopravní indukce, predikce dopravy na Vítězném náměstí.  C. Rozpor s právem EU (TEN-T) – obcházení městských oblastí, oddělení městské a tranzitní dopravy, mísení tranzitní dopravy s městskou.  D. Plán udržitelné mobility a klimatický závazek hlavního města  E. Shrnutí – záměr přináší záporné zprávy zcela převyšující kladné stránky. Zdroj významných imisí hluku, vibrací, prašnosti, znečištění ovzduší. Nerespektuje rozvoj dotčených území.</p> <p>III. Hlavní nedostatky záměru</p> <p>A. Vlivy na lidské zdraví – zpochybnění závěrů HS. Záměr jako zdroj nadměrného hluku, emisí a světelného znečištění. Nadlimitní hodnoty karcinogenní látky benzo(a)pyrenu.  B. Dopravně inženýrské podklady – DIP – požadavek na uvedení a specifikaci dopravních průzkumů. Zavedení plánované tramvajové linky Podbaba – Bohnice – Kobylisy – modelované předpovědi mohou doznat zásadních změn.  C. Kolize s vodní infrastrukturou a vliv na vody – kolize s Vodovodním řadem a vodojemem DSO Veleň, Brázdím, Sluhy, Polerady a přivaděč pitné vody Káraný – omezení zásobování pitnou vodou.  D. Nedostatky spojené s přivaděčem II/244, jeho následné napojení na území HMP.  E. Shrnutí – záměr přináší nebezpečí pro lidské zdraví a ŽP.</p> <p>IV. Požadavky na dokumentaci EIA</p>	<p><b>II.A, B, C</b> Koncepční řešení dopravní sítě není předmětem posuzování EIA. Viz vypořádání bodu II.4 a II.21 <b>vyjádření, MČP Ďáblice č. 5.</b></p> <p><b>II.D</b> Vlivy výstavby na klima jsou vyhodnoceny v příl. B.12 a v kap. D.I.2., stejně jako je posouzena uhlíková stopa záměru. Vliv je vyhodnocen jako přijatelný s příslušným vysvětlením ohledně významu v celkové uhlíkové bilanci a ohledně plnění cílů klimatické neutrality u dopravy. Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám jsou vyhodnoceny v souladu s platnými a evropskými metodikami.</p> <p><b>II.E</b> Z hlediska rozvoje území lze konstatovat, že je záměr připravován v souladu se ZÚR. Vlivy záměru jsou předmětem posouzení v rámci předložené dokumentace EIA.</p> <p><b>III.A</b> V příloze B.4 a B.5 jsou doloženy studie vlivů na veřejné zdraví zpracované autorizovanými osobami. Byly vypracovány na podkladě aktualizované HS a RS, viz příl. B.2 a B.3.</p> <p><b>III.B</b> Aktualizované DIP jsou doloženy v příl. B.1 Dokumentace. Dle aktuálních plánů hl. m. Prahy je zohledněna TT Kobylisy – Bohnice (po jižním okraji sídliště ulic K Pazderkám) a lanovka Podbaba – ZOO – Bohnice.</p> <p><b>III.C</b> Kolize s vodní infrastrukturou je posouzena v kap. D.I.4. V návrhu opatření v kap. D.IV. je zanesen požadavek pro navazující PD na zachování gravitačního rozvodu od vodojemu DSO (technické řešení záměru to umožňuje), nutnost náhradního zásobování v době výstavby záměru, realizace všech přeložek v rámci jedné výluky. To vše po projednání s příslušnými správci vodovodní infrastruktury.</p> <p><b>III.D</b> Záměr je ve své přípravě se stavbou přeložky II/244 koordinován, tato stavba je zohledněna v posuzovaných scénářích. Stejně tak je prověřena přeložka sil. II/610. Koncepční řešení dopravy v širším území a v širších vztazích na území HMP (podoba územního plánu SÚ HMP) není předmětem EIA.</p> <p><b>III.E</b> Posouzení vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí je předmětem posouzení v předložené dokumentaci EIA a v příložených expertních studiích – HS (příl. B.2), RS</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
13.	Obec Jenštejn	<p>A. Zpracování a posouzení variant – požadavek na zohlednění v minulosti posuzovaných variant záměru. DIP – požadavek na uvedení složení dopravy podle zdroje a cíle.</p> <p>B. Sloučení SOKP 518, 519 a záměru do jedné EIA. Upozornění na salámovou metodu. Odvodnění – Mratínský potok.</p> <p>C. Důrazné posouzení kumulativních a synergických vlivů (D8, Cínovecká, D10, Novopacká, D0 510, místní komunikace II. třídy), letecká doprava (Letiště V. Havla, Kbely, Letňany). Vliv silnice II/244.</p> <p>D. Posouzení a vyhodnocení dalších vlivů – důkladné vyhodnocení hlukové zátěže, znečištění ovzduší. Požadavek měření současného stavu na území Podatele. Vlivy na krajinný ráz.</p> <p>E. Doplnění DIP – kartogramy pro celou pražskou metropolitní oblast. Zařadit ostatní varianty D0. Uvést podíl tranzitní, zdrojové, cílové dopravy. Zohlednit dopravní indukci. Zahrnutí alternativního propojení TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy.</p> <p>F. Nutnost vybudování suchých retenčních nádrží, komplexní řešení problematiky vod – RN Mírovce na Mratínském p. a RN Třeboradice na Třeboradickém potoce. Přístup k vodojemu DSO. Dostatečná retenční opatření dle ČSN 75 9010 – vsakování. Funkční odvodnění II/244. Hydrogeologický průzkum – vlivy na hydrologii, povrchové vody, pozemní vody, návrh opatření.</p> <p>G. Nutnost vybudování přivaděče II/244 - napojení na obchvaty MČ Letňany, Kbely a Čakovice.</p> <p>H. Nutnost vybudování protihlukových stěn, valů, zelených pásů - požadavek na výsadbu stromů a zelené podél D0 520. Ve zbylé trase výsadba oboustranných stromových alejí. Výsadba zelených pásů podél silnice II/244 v k.ú. Přezletice, Veleň. Kompletní rekonstrukce III/2444 a II/610 včetně vybudování zpomalovacích prvků a dalších opatření, zachování polních cest, zachování přístupu k vodojemu DSO.</p> <p>I. Požadavek na úpravu mostu v Mírovicích a na tunelové vedení v celém katastru obce Veleň.</p> <p>J. Alternativní umístění MÚK – jediná MÚK mezi Velení a Podolankou – vypuštění MÚK Vinoř, posun MÚK Přezletice.</p> <p>V. Závěrečné shrnutí - shrnutí požadavků výše.</p>	<p>(příl. B.3), Vlivy na veřejné zdraví (příl. B.4 a B.5) a další.</p> <p><b>IV.A</b> Oznamovatel sleduje záměr ve stabilizované stopě ZÚR. Respektuje tak provedené předchozí kroky v přípravě záměru, které jsou v souladu s legislativními postupy přípravy staveb. Požadavky na varianty v rozporu s koridorem ZÚR shledává oznamovatel za nerelevantní. Kontinuálně tak navazuje na dosavadní přípravu a proběhlé procesy pořizování územně plánovací dokumentace (ZÚR obou krajů v platném znění vč. provedeného VVURÚ-SEA) s respektováním jejich závěrů. Viz také vypořádání bodu II.4 <b>vyjádření, MČP Ďáblice č. 5.</b></p> <p>Variantnost záměru není podmíněna pouze směrovým řešením.</p> <p>V rámci DIP v příl. B.1 Dokumentace jsou zpracovány podíly jízd dle typu vztahu.</p> <p><b>IV.B</b> Rozhodnutí o sloučení záměrů je v gesci příslušného úřadu. V souladu se ZZŘ je stavba posuzována jako samostatný záměr. Ke sloučení došlo u záměru 518 a 519. V rámci dokumentace EIA jsou v souladu se ZZŘ posouzeny scénáře, které představují různé stavy ne/existence té které stavby. V rámci posouzení v kap. D.I i v rámci odborných příloh je provedeno pro relevantní aspekty vyhodnocení kumulativních vlivů s okolními záměry. Odvodnění záměru do Mratínského potoka je ve své přípravě koordinováno s přípravou navazujících staveb (D0 519, zkapacitnění Prosecké radiály), jejichž existence je ve vyhodnocení vlivů na vody v kap. D.I.4 posouzena.</p> <p><b>IV.C, D</b> Kumulativní, příp. synergické vlivy jsou v relevantních aspektech mezi relevantními stavbami posouzeny v jednotlivých částech kap. D.I a také v rámci expertních studií, které jsou přílohami dokumentace. Kumulativní vlivy železniční a letecké dopravy na akustickou situaci a ovzduší jsou posouzeny v rámci odborných příloh HS a RS. Měření akustické situace bylo provedeno v celkem 12 bodech a je doloženo jako součást hlukové studie v příl. B.2 dokumentace. Měřicí bod M7 je umístěn na území obce Jenštejn. Vlivy na krajinný ráz jsou vyhodnoceny samostatnou studií, která je přílohou B.11 dokumentace.</p> <p><b>IV.E</b> Aktualizované Dopravně inženýrské podklady jsou doloženy v příl. B.1 Dokumentace. Obsahují celoměstské výřezy. V rámci DIP jsou zpracovány podíly jízd dle typu vztahu. Modelové zpracování DIP zohledňuje indukci většího dopravního výkonu vlivem výrazného zlepšení dopravní nabídky a toto navýšení je kvantifikováno v textové části DIP. Dle aktuálních plánů hl. m. Prahy je zohledněna TT Kobylisy – Bohnice (po jižním okraji sídliště ulic K Pazderkám) a lanovka Podbaba – ZOO – Bohnice.</p> <p><b>IV.F.</b> Technický návrh záměru byl ve své přípravě TES [1] koordinován s přípravou suchých poldrů Třeboradice a Mírovce. Zároveň byla komplexně řešeno odvodnění</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
13.	Obec Jenštejn		<p>stavby. Vodohospodářské řešení záměru rozpracované v TES [1] vzešlo z Koordinační vodohospodářské studie [2]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí a kumulativních vlivů navazujících staveb. Pro potřeby posouzení vlivů byl dále proveden doplňkový GTP [4] včetně vsakovacích zkoušek. Výsledky průzkumu včetně vyhodnocení vlivů a návrhu opatření k minimalizaci vlivů na režim podzemních vod jsou uvedeny v Hydrogeologickém posouzení v příl. B.10 Dokumentace. Popis odvodnění záměru je uveden v kap. B.I.6. Posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody je rozpracováno v kap. D.I.4., příslušný návrh opatření pro další PD v kap. D.IV dokumentace. V návrhu opatření pro navazující PD je mj. zařazen i požadavek na zpracování Komplexní vodohospodářské studie povodí Mratínského potoka. Přístup k vodojemu DSO je řešen v kap. D.I.5 v rámci přístupnosti pozemků, návrh opatření v kap. D.IV dokumentace.</p> <p><b>IV.G</b> viz vypořádání bodu III.D tohoto vyjádření. Koordinace záměru s přel. II/244 je zanesena jako podmínka pro navazující přípravu v kap. D.IV dokumentace.</p> <p><b>IV.H</b> Rozsah protihlukových opatření je v souladu s legislativními požadavky navržen v Hlukové studii v příl. B.2 Dokumentace a kap. D.I.3 dokumentace. Návrh vegetačních úprav je součástí TES [1]. V návrhu opatření v kap. D.IV jsou pro vegetační úpravy zařazeny požadavky pro navazující PD tak, aby byly navrženy s důrazem na multifunkční provedení se zohledněním relevantních podnětů KUAS [3]. Zachování přístupu k vodojemu DSO je zanesen v návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace. Úpravy sil. II/244, sil. II/2444 a II/610 nejsou předmětem záměru.</p> <p><b>IV.I</b> Dům v areálu ČOV Miškovice, jehož poloha je situována fakticky pod mostem přes Mratínský potok, je určen k demolici. Rozsah PHO je navržen dle legislativních požadavků v HS (příl. B.2 dokumentace). Zakapotování mostu je navrženo technickou studií pro tunelovou variantu, v navazující PD bude jeho řešení upřesněno dle konkrétní technické specifikace.</p> <p><b>IV.J</b> Umístění MÚK je v záměru navrženo v souladu se ZÚR.</p>
14.	Obec Podolanka	<p>Vyjádření věcně fakticky shodné s vyjádřením <b>obce Jenštejn, č. 13.</b></p> <p><b>Bod II. – shodné s vyjádřením obce Jenštejn, č. 13.</b></p> <p><b>Bod III. – obdobné s vyjádřením obce Jenštejn, č. 13.</b></p> <p>U bodu III.A Vlivy na lidské zdraví - Podolanka leží v převládajícím směru větru – permanentní zatížení exhalacemi, hlukem.</p> <p>U Bodu III.B DIP – Podolanka je jediná obec s nejvýznamnějším</p>	<p><b>Vypořádání shodných částí viz vypořádání vyjádření č. 13.</b></p> <p><b>III.A.</b> Převládající směry větrů jsou v RS zohledněny dle větrné růžice, která je oficiálním podkladem od ČHMÚ. Z hlediska akustické situace byly akustické parametry provozu na silničních komunikacích generovány v souladu s českou výpočtovou metodikou. Směr větru je v průběhu roku proměnlivý. Výpočet akustické situace byl proveden za předpokladu stálých meteorologických podmínek,</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
14.	Obec Podolanka	<p>nárůstem dopravy (sil. II/610).</p> <p>Bod IV. – <b>obdobné s vyjádřením obce Jenštejn, č. 13.</b></p> <p>U Bodu IV.G Nutnost vybudování přivaděče II/244 a přelož. II/610, nutnost zklidnění na II/610 a zvýšení bezpečnosti. Výstavba paralelní komunikace propojující Brandýs n. L. s MÚK Přezletice, zvýšení bezpečnosti na stávající II/610.</p> <p>U Bodu IV.H – požaduje pouze var. 3 tunelovou.</p> <p>Bod V. – <b>shodné s vyjádřením obce Jenštejn, č. 13.</b></p>	<p>kteřé jsou příznivé pro šíření zvuku všemi směry od zdroje hluku. Ve výpočtech nebyl zohledněn převládající vektor rychlosti větru.</p> <p><b>III.B</b> Nárůst dopravy na sil. II/610 je potvrzen aktualizovanými DIP. Již dle závěrů hodnocení v Oznámení bylo proto započato s přípravou přeložky silnice II/610, která je zaústěna do MÚK Přezletice. Ve vybraných posuzovaných scénářích je existence této přeložky zahrnuta, stejně tak je posouzen stav bez této přeložky.</p> <p><b>IV.G</b> Přeložka sil. II/610 viz vypořádání bodu III.B tohoto vyjádření. Přeložka silnice II/244 - Záměr je ve své přípravě se stavbou přeložky II/244 koordinován, tato stavba je stejně jako přel. II/610 zohledněna v posuzovaných scénářích. Koncepční řešení dopravy v širším území a v širších vztazích na území HMP (podoba územního plánu SÚ HMP) není předmětem EIA.</p> <p><b>IV.H</b> Tunelová varianta je předložena k posouzení jako jedna z aktivních variant.</p>
15.	Obec Přezletice	Věcně shodné s vyjádřením obce Jenštejn, č. 13. Jen vypuštěn bod IV.C vyjádření Jenštejna.	Viz vypořádání obce Jenštejn, vyjádření č.13.
16.	Obec Radonice	Shodné s vyjádřením obce Jenštejn, č. 13	Viz vypořádání obce Jenštejn, vyjádření č.13.
17.	Obec Veleň	Shodné s vyjádřením obce Jenštejn, č. 13	Viz vypořádání obce Jenštejn, vyjádření č.13.
18.	Obec Sluhy	<p>Jako nejzásadnější připomínka uvedeno vybudování suchých poldrů na Mratínském a Třeboradickém potoce před realizací Pražského okruhu – podmínka pro realizaci záměru.</p> <p>Nutnost přivaděče dopravy II/244 (Kostelec n. L., Brandýs n. L., MČ Letňany, Kbely, Čakovice)</p> <p>Požadavek obcí Mratín, Sluhy, Veleň, Brázdim a Přezletice ohledně koncepčnosti a propojenosti jednotlivých úseků dopravní infrastruktury související s plánovaným vybudováním Pražského okruhu.</p> <p>Upozornění na kolizi D0 520 s vodovodním řadem a vodojemem DSO Veleň, Brázdim, Sluhy, Polerady. Kolize D0 520 s přivaděčem pitné vody pro Prahu z Káranského. Požadavek na zachování gravitačního rozvodu vody.</p>	<p>Technický návrh záměru byl ve své přípravě v TES [1] koordinován s přípravou suchých retenčních nádrží (poldrů) Třeboradice a Mírovce. Koordinace další přípravy těchto staveb je uvedena v návrhu opatření v kap. D.IV. Návrh odvodnění (viz kap. B.I.6 dokumentace) zohledňuje ochranu recipientů i z hlediska kumulativních vlivů navazujících staveb. Návrhové parametry dálničních retenčních nádrží jsou navrženy tak, aby odtok z nádrže nebyl být větší než odtok ze zastavěné plochy dálnicí před její výstavbou.</p> <p>Záměr je ve své přípravě se stavbou II/244 koordinován. Tato stavba je zohledněna ve vybraných posuzovaných scénářích. Koncepční řešení dopravy v širším území a v širších vztazích na území HMP (podoba územního plánu SÚ HMP) není předmětem EIA.</p> <p>Kolize s vodní infrastrukturou je posouzena v kap. D.I.4. V návrhu opatření v kap. D.IV. je zanesen požadavek na zachování gravitačního rozvodu od vodojemu DSO (technické řešení záměru to umožňuje), nutnost náhradního zásobování v době výstavby záměru, realizace všech přeložek v rámci jedné výluky. To vše po projednání s příslušnými správci vodovodní infrastruktury.</p>
19.	MHMP OOP	1. ZPF – dotčeny pozemky nad 10 ha – příslušným správním úřadem	1. Konstatování povinnosti oznamovatele, které vyplývají z platné legislativy.



Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
19.	MHMP OOP	<p>k vyjádření je MŽP</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Lesy a lesní hospodářství – požadavek na specifikaci dotčených lesních pozemků a vyčíslení trvalých a dočasných záborů, dořešit problematiku záborů nad tunely.</li> <li>3. Nakládá s odpady – upozornění na vyhlášku č. 130/2019 Sb. o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem.</li> <li>4. Ochrana ovzduší – <b>RS</b> – požadavek na dopracování v dokumentaci: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) prověřit možnost návrhu alternativního způsobu větrání tunelů s výduchy – doložit modelovými výpočty vliv na zástavbu.</li> <li>2) návrh opatření ke snížení negativních dopadů záměru na ovzduší v řešeném území – kompenzační opatření (např. vegetační pásy izolační zeleně, nad rámec zeleně určené ke kácení). Izolační zeleň graficky znázornit - přednost přímému odstínění vlivů na obytnou zástavbu – viz Program zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha CZ 01, opatření AB 17 – omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně.</li> <li>3) Období výstavby – kapacitní odhad objemu odváženého a přiváženého materiálu a zemin, včetně přepravních tras a nasazení stavebních mechanismů. Pro nejméně příznivou variantu provést vyhodnocení vlivu výstavby na okolí, výsledky zohlednit i v návrhu nejvýhodnějších příjezdových a odvozových tras.</li> <li>4) Soubor opatření k minimalizaci negativních dopadů na ovzduší dle metodického pokynu OOO MŽP (09/2019)</li> </ol> </li> </ol> <p><b>5. Ochrana přírody a krajiny</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I.1) dle HGP vyhodnotit vliv na VKP – vodní toky a prameny PR Vinořský park</li> <li>I.2) Přípomínky k Biolog. průzkumu – vlivy na faunu – viz další bod II</li> <li>II.1) H67 – vyhodnocení variant dle vyhlášky 142/2018 Sb.</li> <li>II.2) H67 – vyhodnocení vlivu zásahu na dřeviny rostoucí mimo les</li> <li>II.3) H67 – nedostatečné vyhodnocení vlivů na VKP.</li> <li>II.4) H67 Odkaz na NDOP AOPK ČR – nálezy nutno potvrdit, vyvrátit.</li> <li>II.5) H67 – vliv na zvláště chráněné živočichy – specifikovat</li> <li>II.6) H67 – vliv na jedince – ve variantách, pro jednotlivé fáze záměru</li> <li>II.7) H67 – ropucha obecná – upřesnit místo rozmnožování, výskyt, návrh zmírňujících opatření</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Rozsah záborů PUPFL je uveden v kap. B.II.1. Posouzení vlivů na půdy v kap. D.I.5 dokumentace. V prostoru tunelů je uvažován pouze zábor dočasný s tím, že po dokončení výstavby budou zábor navrácen k původnímu účelu.</li> <li>3. Konstatování povinnosti oznamovatele, které vyplývají z platné legislativy.</li> <li>4. Návrh odvětrání výduchy je prověřen v samostatné Studii opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, která je součástí přílohy B.3 dokumentace. Závěry této studie jsou převzaty do kap. D.I.2 Dokumentace.</li> </ol> <p>Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší také formou modelové studie prověřuje kompenzační opatření (výsadba zeleně) a to ve vazbě na primární návrh efektivních opatření přímo na samotném záměru (délka tunelu Vinoř, výduchy, vegetační bariéry).</p> <p>RS zahrnuje posouzení pro období výstavby, které bylo provedeno na podkladě předběžného projektu Zásady organizace výstavby zpracovaného pro potřeby EIA, který je součástí TES [1]. Uvedený metodický pokyn je ve výpočtech pro období výstavby zohledněn. V rozptylové studii jsou uvedena opatření pro snížení vlivu na kvalitu ovzduší, v seznamu literatury je uvedený metodický pokyn citován.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. I.1) Vliv je vyhodnocen v kap. D.I.7 Dokumentace a v hodnocení H67 (příl. B.6 dokumentace).</li> </ol> <p>Bod II. Pro potřeby dokumentace EIA byly zpracovány nové biologické průzkumy a nové hodnocení H67, které jsou doloženy jako příloha B.6 Dokumentace.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Posouzení vlivů na honitby (myslivost) je obsaženo v kap. D.I.1.</li> <li>7. Posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody je předmětem kap. D.I.4 na podkladě odborných studií. V příl. B.13 je doloženo Rámcového hodnocení vlivů na vody, v příl. B.10 dokumentace je doloženo Hydrogeologické posouzení dle výsledků doplňkového GTP [4]. Kolize s vodovodním přivaděčem Káraný a s ČOV Vinoř je řešena v rámci TES [1], je posouzena v kap. D.I.4, D.I.9 a příslušný návrh opatření je zanesen do kap. D.IV dokumentace.</li> </ol>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
19.	MHMP OOP	<p>II.8) H67 – slepýš křehký – chybí hodnocení dopadu            II.9) H67 – nesprávná tvrzení opatření            II.10) H67 – ÚSES – nedostatečné vyhodnocení vlivu            II.11) H67 – nesprávné závěry BH            II.12) H67 – vyhodnocení vlivů i nepřímých na ZCHÚ - vodní režim PR Vnořský park</p> <p>6. Myslivost – ovlivnění honitby „Satalice – Vnoř“ a „Letňany“ – z hlediska myslivosti se jeví jako nejvhodnější var. 3, žádná z variant však nemá podstatný vliv.</p> <p>7. Ochrana vod – v Dokumentaci EIA požadavek na dostatečnou pozornost pro posuzování vlivů na povrchové a podzemní vody. Požadavek na minimalizaci výpadků provozu vodovodního přivaděče z Káraného a ČOV Vnoř při výstavbě zajistit náhradní řešení. U Tunelové varianty – stabilizační posouzení na objekty ČOV, návrh opatření.</p>	
20.	KÚ SK OŽPZ	<p>- Z hlediska z. 114/1992 – požadavek na pečlivé vyhodnocení všech přímých i nepřímých vlivů na ZCHD živočichů – ve fázi výstavby i provozu, včetně druhů dle NDOP AOPK ČR. Podrobněji rozpracovat krajinářské a vegetační úpravy – jako zmírňující opatření.</p> <p>Přímé ohrožení živočichů při výstavbě v okolí vodních toků a lesních porostů (dočasné migrační zábrany, oplocení).</p> <p>Při provozu – průchodnost vodních toků a navazujících ploch v místech mostních objektů, řešení RN a dalších odvodňovacích prvků s ohledem na možné uvíznutí obojživelníků. Zohlednit ZCHD ptáků (PHS, výsadby navádějící ptáky nad vozidla apod.)</p> <p>Důraz na vytvoření vhodných podmínek pro osídlení nově upravených ploch (výsadby, úpravy vodních toků, zachovalé fragmenty přírodních biotopů – suché trávníky a mokřadní vegetace v oblasti MÚK Vnoř), ponechání neohumusovaných svahů a skalních výchozů apod.</p> <p>Přebytky zemin – vyhodnotit vlivy přemístění a uložení, vlivy provozu záměru.</p> <p>- Z hlediska ochrany ovzduší: Z hlediska Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02 se jedná o stavbu, která je v souladu s tímto programem- kód opatření ABI - Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu.</p>	<p>- Pro potřeby dokumentace EIA byly zpracovány nové biologické průzkumy a nové hodnocení H67, které jsou doloženy jako příloha B.6 Dokumentace. V návrhu opatření v kap. D.IV jsou pro vegetační úpravy zařazeny požadavky pro navazující PD tak, aby vegetační úpravy byly navrženy s důrazem na multifunkční provedení a to i se zapracováním požadavků na funkci krajinotvornou, estetickou, biologickou. Budou řešeny konkrétně pro tu kterou lokalitu (ÚSES, VKP, migrační průchodnost, zvýšení biodiverzity aj.).</p> <p>Uvedené požadavky jsou zapracovány v návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace. Nakládání s přebytky zemin je pojednáno v kap D.I.6 dle podrobnosti technického řešení v TES [1]. V návrhu opatření v kap. D.IV Dokumentace je pro navazující PD mj. navrženo rozpracování modelace terénu dle podnětů KUAS [3] či zpracování samostatné koncepční studie nakládání s přebytečnou zeminou.</p> <p>- RS v příloze B.3 dokumentace obsahuje také posouzení pro období výstavby, na jehož základě byly stanoveny podmínky pro období výstavby. Přílohou RS je Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, která formou modelové studie prověřuje kompenzační opatření (výsadba zeleně), a to ve vazbě na primární návrh efektivních opatření přímo na samotném záměru (délka tunelu Vnoř, výduchy, vegetační bariéry). Navržená opatření jsou zanesena v kap. D.IV dokumentace.</p> <p>- ZPF – konstatování z hlediska platné legislativy.</p> <p>- lesy - vlivy na lesy jsou posouzeny v relevantních variantách kap. D.I. dokumentace.</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
20.	KÚ SK OŽPZ	<p>Opatření pro eliminaci vlivů při výstavbě – viz Metodika pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM10 a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02 v opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti. Je uveden soupis nejefektivnějších opatření. Opatření pro eliminaci vlivů při provozu – výsadba liniové zeleně.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- z hlediska ZPF – příslušné je MŽP.</li> <li>- z hlediska lesů - bez připomínek, rovnocenné vlivy variant.</li> <li>- odpady – odkaz na legislativní ustanovení, bez připomínek.</li> </ul>	- odpady - konstatování povinností, které vyplývají z platné legislativy.
21.	MěÚ Brandýs n. Labem – Stará Boleslav Odbor životního prostředí	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vodoprávní úřad – upozornění na setrvalý nevhodný stav Třeboradického, Vinořského, Mratínského potoka. Nežádoucí je další odvedení povrchových vod do potoků bez realizace poldrů, RN.</li> <li>- Orgán ZPF a SSL – odkaz na legislativní ustanovení, bez připomínek.</li> <li>- Ochrana přírody a krajiny – v dokumentaci EIA se zaměřit na konkrétní řešení křížení záměru s prvky ÚSES (zachování funkčnosti), řešení vegetačních a terénních úprav k eliminaci vlivu na krajinný ráz.</li> <li>- Odpadové hospodářství – bez připomínek</li> </ul>	<p>Posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody je předmětem kap. D.I.4 na podkladě odborných studií. V příl. B.13 je doloženo Rámcového hodnocení vlivů na vody, v příl. B.10 je doloženo Hydrogeologické posouzení dle výsledků doplňkového GTP [4]. Setrvalému nevhodnému stavu recipientních vodotečí je v rámci posouzení věnována zvýšená pozornost i z hlediska kumulativního působení dalších navazujících staveb. Příslušný návrh opatření je zanesen do kap. D.IV dokumentace.</p> <p>Z hlediska požadavků OPK jsou požadavky zohledněny v rámci kap. D.I.7 a příslušný návrh opatření je zpracován do kap. D.IV Dokumentace.</p>
22.	Hygienická stanice HMP	Vyjádření preference varianty 3.	Varianta 3 dle oznámení je předložena k posouzení jako varianta tunelová.
23.	Krajská hygienická stanice SK	Požadavek na detailní zhodnocení vlivu hluku ze záměru na nejbližší chráněnou zástavbu včetně návrhu PHO, vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel – posouzení zdravotních rizik.	V příl. B.2 je doložena aktualizovaná Hluková studie, která dle modelových výpočtů navrhuje příslušná protihluková opatření. Rozptylová studie je přílohou B.3 dokumentace. V příl. B.4 a B.5 jsou doloženy příslušné studie vlivů na veřejné zdraví zpracované autorizovanými osobami.
24.	ČiŽP	Bez připomínek.	Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.
25.	Ministerstvo kultury	Posuzované území je nutno chápat též jako území s archeologickými nálezy. Se závěry kap. D.1.9 Oznámení souhlasí, upřednostňuje var. 2.	Posouzení vlivů na kulturní dědictví včetně archeologických aspektů je zpracováno v kap. D.I.9, k posouzení je přeložena varianta zahloubená (var.2 dle Oznámení) a varianta tunelová. V příl. B.9 dokumentace je doložena Archeologická rešerše.
26.	Povodí Vltavy, s.p.	Požadavek doplnit informace o vodním útvaru na území dílčího povodí Dolní Vltavy a jeho stavu (požadavky s Rámcové směrnice o vodách); doplnit podmínku „v rámci navazujících řízení budou navržena konkrétní opatření, která budou eliminovat vliv záměru na režim podzemních vod“.	<p>V příl. B.13 je doloženo Vyhodnocení ovlivnění dle článku 4.7 Rámcová směrnice o vodách, které zahrnuje popis a ovlivnění dotčených vodních útvarů.</p> <p>V příl. B.10 je doloženo Hydrogeologické posouzení dle výsledků doplňkového GTP [4]. Posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody je uvedeno v kap. D.I.4, návrh</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
			opatření v kap. D.IV dokumentace.
27.	Povodí Labe, s.p.	Požadavek na podmínění realizace záměru výstavbou připravovaných suchých retenčních nádrží Mírovice a Třeboradice, případně požadavek, aby se staly součástí záměru.	Technický návrh byl ve své přípravě TES [1] koordinován s přípravou suchých poldrů Třeboradice a Mírovice. Zároveň bylo komplexně řešeno odvodnění stavby. Posouzení vlivů na povrchové vody viz kap. D.I.4, koordinace záměru s připravovanými suchými poldry viz návrh opatření v kap. D.IV dokumentace.
28.	MŽP Odbor ochrany ovzduší	Požadavek na návrh opatření technické nebo netechnické povahy – aby v obytné zástavbě nedocházelo v výrazném, natož pak nadlimitnímu zhoršení imisní situace a další zhoršování u látek s již překročeným imisním limitem. Efekt opatření zohlednit ve výpočtovém modelu. Požadavky na mapové výstupy: 1) využít škálování koncentrací tak, aby bylo zřejmé, kde je překročen přírůstek 1 % imisního limitu. 2) zpracovat model pro širší okolí záměru tak, a aby bylo zřejmé kde všude a jak výrazný efekt bude mít dostavba této části okruh. Výstupy RS konzultovat s OOO.	V příloze B.3 dokumentace je doložena Rozptylová studie, jejíž přílohou je studie Opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší. Širší území je posouzeno z hlediska emisního hodnocení.
29.	MŽP – OVSS I * po termínu	Požadavek pro fázi odnětí ZPF – podrobný pedologický průzkum. Požadavek na řešení pro zamezení odtoku srážkové vody z krajiny z tělesa budoucí dálnice (prověřit možnost zasakování nekontaminovaných srážkových vod podél silnice).	Pedologický průzkum byl zpracován v rámci TES [1]a jeho výsledky jsou zohledněny v kap. D.I.5 dokumentace posouzení vlivů na půdy. Vodohospodářské řešení záměru rozpracované v TES [1] vzešlo z Koordinační vodohospodářské studie [2]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí a kumulativních vlivů navazujících staveb. Pro potřeby posouzení vlivů byl dále proveden doplňkový GTP [4] včetně vsakovacích zkoušek. Výsledky průzkumu včetně návrhu opatření k minimalizaci vlivů na režim podzemních vod jsou uvedeny v Hydrogeologickém posouzení v příl. B.10 Dokumentace. Popis odvodnění záměru je uveden v kap. B.I.6, posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody v kap. D.I.4., příslušný návrh opatření pro další PD v kap. D.IV dokumentace.
30.	Minist. Zdravotnictví * po termínu	Konstatují, že „Z hlediska možných zdravotních rizik obyvatel hlavního města Prahy a středočeského kraje lze konstatovat, že vlivem navrhovaného záměru nedojde ke zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví při provozu záměru. Preferovanou var. je varianta 3.“	Varianta 3 dle Oznámení je předložena k posouzení EIA jako varianta tunelová v rozpracovanosti dle TES [1] <b>Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.</b> Vlivy na veřejné zdraví jsou vyhodnoceny příslušnými autorizovanými osobami a tyto studie jsou doloženy v příl. B.4 a B.5 Dokumentace.
31.	Sdružení pro Místní Zásaditosti, z.s.	1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění 1.1 Nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-T 1.2 Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji	<b>1.1, 1.2, 1.3</b> Viz vypořádání bodu II.4 a II.21 <b>vyjádření MČP Ďáblice č. 5.</b> Připomínky směřují ke koncepčnímu řešení dopravní sítě, které je předmětem strategického posuzování (zejména na úrovni PÚR a ZÚR), nikoli předmětem posuzování vlivů záměru. Stavba je připravována v souladu s legislativními postupy s respektováním nadřazených procesů (PÚR, ZÚR, SEA).

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
31.	Sdružení pro Místní Zásaditosti, z.s.	<p><b>1.3</b> Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje</p> <p><b>1.4</b> Střety se životním prostředím – SOKP dle ZÚR vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES, EVL Natura 2000 (Housle, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon Vltavy u Sedlce, Zámky, Drahaň-Troja, Bažantnice v Satalicích, Vinořský park, atd.).</p> <p><b>1.5</b> Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách – komunikace (např. D8, Cínovecká, Novopacká, D10, SOKP 510, komunikace II. třídy), letecká doprava (Letiště V.Havla + paralelní dráha, Letňany, Kbely).</p> <p><b>1.6</b> Výrazný nárůst automobilové dopravy v pražské aglomeraci – několik úseků SOKP včetně radiál bude kapacitně nevyhovujících – dopravní komplikace. Podceněn jev dopravní indukce.</p> <p><b>1.7</b> Rozpor s klimatickým závazkem Prahy</p> <p style="padding-left: 20px;">2. Požadavky na posuzování záměru</p> <p><b>2.1</b> Posouzení variant trasování Pražského okruhu a řešení tranzitní dopravy – požadavek na posouzení více variant včetně varianty regionální a řešení tranzitní dopravy v metropolitní oblasti (aglomerační okruh, další propojky dálnic, např. I/16, přesun části nákladní dopravy na železnici).</p> <p><b>2.2</b> Požadavky na technické řešení úseku SOKP 520</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vybudovat přivaděč II/244 (z Kostelce n. L., Brandýsa n.L., s napojením na D0 směr Čakovice, Letňany, Kbely)</li> <li>- vybudovat suché poldy v k.ú Veleň před realizací Pražského okruhu za účelem ochrany obcí Veleň, Mratín, Sluhy před záplavami</li> <li>- funkční odvodnění SOKP 520 i II/244 – aby nedocházelo k dalšímu navyšování odvodu dešťových vod do Mratínského potoka</li> <li>- PHS a valy podél SOKP 520 a celé trasy II/244</li> <li>- zakrytí dálničního mostu v Mírovicích do protihlukového tubusu</li> <li>- tunel od mostu v Mírovicích k MÚK Přezletice</li> <li>- varianta jedné MÚK mezi obcemi Veleň, Podolanka, včetně komunikace II/244 a napojení na obchvat Brandýsa n. L.</li> </ul> <p><b>2.3</b> Posouzení vlivů výstavby na ŽP a veřejné zdraví – důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu, krajinu</p>	<p><b>1.4</b> Posouzení vlivů záměru na vyjmenované předměty ochrany a návrh opatření jsou předmětem kap. D.I, která je zpracována na podkladě expertních studií doložených v přílohové části Dokumentace (Přírodovědné průzkumy, Hodnocení H67).</p> <p><b>1.5</b> V kap. D. jsou relevantní oblasti vyhodnoceny také z hlediska kumulativních vlivů, které zahrnují mj. zmiňovanou leteckou dopravu a zatížení stávajících komunikací silniční dopravou. Posouzení vlivů, včetně návrhu opatření a opatření k monitoringu je předmětem předložené dokumentace EIA.</p> <p><b>1.6</b> Záměr přispívá k celkovému zlepšení dopravní situace v Praze – viz Dopravně-inženýrské podklady příloze B.1. Modelové zpracování DIP zohledňuje indukci většího dopravního výkonu vlivem výrazného zlepšení dopravní nabídky a toto navýšení je kvantifikováno v textové části DIP. Jednotlivé posuzované scénáře zahrnují různé stupně připravovaného zkapacitňování jednotlivých, již existujících staveb Pražského okruhu.</p> <p><b>1.7</b> Pro potřeby Dokumentace je zpracována samostatná Studie „Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám“ (příl. B.12 Dokumentace), jejíž závěry jsou převzaty do kap. D.I.2 dokumentace. Je vyhodnocen vztah záměru k cílům a opatřením, obsažených v národních i regionálních strategických dokumentech.</p> <p><b>2.1</b> Oznamovatel sleduje záměr ve stabilizované stopě ZÚR. Respektuje tak provedené předchozí kroky v přípravě záměru, které jsou v souladu s legislativními postupy přípravy staveb. Požadavky na varianty v rozporu s koridorem ZÚR shledává oznamovatel za nerelevantní. Kontinuálně tak navazuje na dosavadní přípravu a proběhlé procesy pořizování územně plánovací dokumentace (ZÚR obou krajů v platném znění vč. provedeného VVURÚ-SEA) s respektováním jejich závěrů. Viz také vypořádání bodu 1.1. a 1.2 tohoto vyjádření.</p> <p><b>2.2</b> Přivaděč II/244 není předmětem záměru. Je však zahrnut do vybraných posuzovaných scénářů a příprava záměru je s ním dlouhodobě koordinována. Tato koordinace je zahrnuta do návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace.</p> <p>Suché poldry nejsou předmětem záměru, záměr je s nimi však koordinován a technické řešení záměru jejich přípravu zohledňuje. Parametry dálničních retenčních nádrží jsou navrženy tak, aby byl zaručen odtok dešťových vod ze záměru bez škodlivého vlivu na recipient. Odtok z retenčních nádrží je navržen tak, aby nedošlo při kritickém dešti ke zhoršení průtokových poměrů oproti současnému stavu (nulové variantě). Posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody viz kap. D.I.4 dokumentace.</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
31.	Sdružení pro Místní Záležitosti, z.s.	<p><b>2.4</b> DIP – požadavek na zveřejnění kartogramů dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast; do kartogramů zahrnout i alternativy SOKP (regionální varianta, aglomerační okruh, propojky dálnic v krajích) a přivaděčů (II/244 z Kostelce a Brandýsa n. L. směr Letňany, Čakovice, Kbely; dále varianty bez Čimického přivaděče, bez přivaděče Rybářka). Vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací. Uvést složení dopravy podle zdroje a cíle (podíl tranzitní, zdrojové, cílové (tj. vnější) a vnitřní dopravy). Zohlednit dopravní indukci – na nových i stávajících komunikacích. Zahrnout propojení Prahy 6 – Prahy 8 – alternativa 1) TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy s cyklostezkou alternativa 2) městská komunikace (nízký most) pro MHD, auta, cyklisty, chodce.</p> <p><b>2.5</b> Posouzení kumulativních a synergických vlivů (letecká doprava – LVH, Kbely, Letňany; stávající komunikace (D8, Cínovecká, D10, Novopacká, SOKP 510, sil. II. tříd) Paralelní dráha LVH.</p> <p><b>2.6</b> Posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 520 na klimatické změny – posouzení vlivů z hlediska emisí skleníkových plynů, povrchové a podzemní vody, lesy, biologickou rozmanitost</p>	<p>Realizace protihlukových opatření sil. II/244 není předmětem záměru. Protihluková opatření pro záměr jsou navržena na podkladě Hlukové studie v příl. B.2 Dokumentace.</p> <p>Zakrytí mostu v Mírovicích je začleněno do základního technického řešení záměru dle TES [1] ve variantě tunelové a v navazující přípravě může být sledováno i pro zahluobenou variantu dle zpřesněného technického řešení pro navazující PD.</p> <p>Tunel Veleň byl oproti Oznámení prodloužen o 530 m na celkovou délku 1 000 m. Umístění MÚK je v záměru navrženo v souladu se ZÚR.</p> <p><b>2.3</b> Posouzení pro období výstavby je předmětem relevantních částí kap. D.I. dokumentace a bylo provedeno na podkladě předběžného projektu Zásady organizace výstavby zpracovaného pro potřeby EIA, který je součástí TES [1].</p> <p><b>2.4</b> Pro potřeby dokumentace byly DIP aktualizovány (příloha B.1), a to při zohlednění aktuálního stavu jiných plánovaných dopravních staveb. Obsahují celoměstské výřezy. DIP je zpracována pro posuzované řešení. Vedení Pražského okruhu v tzv. „regionální stopě“ není předmětem předkládaného řešení, jedná se o koncepčně jiné pojetí stavby - není předmětem EIA – viz vypořádání připomínek výše. V DIP byly prověřeny také scénáře s přel. II/240 a II/610. Požadavek na posuzování vlivů (exhalace, hluk) vyplývající z maximální kapacity komunikací dle jejich zařazení do kategorií dle ČSN 73 6101 je pro posouzení vlivů nerelevantní. Je postupováno v souladu s TP 219, které definují dopravně inženýrské údaje vstupující do výpočtů vlivů automobilové dopravy na životní prostředí, v souladu s platnými metodickými postupy pro hodnocení akustické a rozptylové situace. V rámci DIP jsou zpracovány podíly jízd dle typu vztahu. Modelové zpracování DIP zohledňuje indukci většího dopravního výkonu vlivem výrazného zlepšení dopravní nabídky a toto navýšení je kvantifikováno v textové části DIP. Dle aktuálních plánů hl. m. Prahy je zohledněna TT Kobylisy – Bohnice (po jižním okraji sídliště ulic K Pazderkám) a lanovka Podbaba – ZOO – Bohnice.</p> <p><b>2.5</b> Kumulativní vlivy jsou rozpracovány v expertních studiích (HS, RS, vlivy na zdraví) a dále v jednotlivých částech posouzení v kap. D.I.</p> <p><b>2.6</b> Pro potřeby Dokumentace je zpracována samostatná Studie „Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám“ (příl. B.12), jejíž závěry jsou převzaty do kap. D.I.2. Vlivy na vodu jsou posouzeny v kap. D.I.4 a příslušných odborných přílohách, vlivy na biologickou rozmanitost v kap. D.I.7 a v příslušných odborných přílohách</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
32.	Spolek Občané Satalic za udržení ŽP	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Zpracování variant v úseku km 57,5-59,2 – varianta výškového vedení v zářezu tak, aby trasa nevystoupila na terén ani na umělý násyp. Vlivy na krajinný ráz – lesopark Satalice.</li> <li>2) Požadavek na posouzení vlivů na lesopark Satalice – součást tzv. Zeleného pásu kolem Prahy. Požadavek na ochranu lesoparku Satalice.</li> <li>3) Vlivy na krajinný ráz – požadavek na vedení km 57,5 – 59,2 v zářezu a stavba ekoduktu délky až 250 m v úrovni lesoparku Satalice.</li> <li>4) Ochrana proti hluku – požadavek na řešení, které zajistí, že záměr nebude přidávat vůbec žádnou další hlukovou zátěž pro nejbližší chráněné stavby a prostoru – vedení trasy v zářezu, široký ekodukt, odstínění MÚK Satalice. PHO v podobě zářezu a ekoduktů, nikoliv stěny.</li> <li>5) Konstatování negativního vlivu v důsledku trvalého záboru ZPF.</li> <li>6) Migrační objekt pro živočichy – nahrazení propustku v km 59 ekoduktem.</li> <li>7) Vliv provozu záměru na kvalitu ovzduší – vyčíslit předpokládané celkové koncentrace jednotlivých znečišťujících látek v obydlené části v textové části záměru. Data podložená měřením v dané lokalitě. Návrh opatření a kompenzace.</li> <li>8) Posouzení kumulativních a synergických vlivů – silniční, železniční doprava, stacionární zdroje (např. spalovna Malešice). Letiště 3x, plánovaná paralelní dráha.</li> <li>9) Požadavek na neohrožení koridoru pro navrženou páteřní cyklotrasu A50 (ve stopě historické cesty z H. Počernic do Satalic)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) V rámci TES [1] bylo zpracováno snížení nivelety v koncovém úseku záměru pro obě posuzované varianty zahlobenou a tunelovou (o cca 6,5 – 14,4 m dle varianty, trasa záměru je vedena v zářezu. Vlivy na krajinný ráz jsou posouzeny v aktualizované studii v příl. B.11, jejíž závěry jsou převzaty do kap. D.I.8 dokumentace.</li> <li>2) Lesopark Satalice je zohledněn v rámci posouzení vlivů na krajinný ráz. Ochrana lesoparku je dána zejména úpravou (zahlobením) nivelety a zemními valy v rámci posuzovaných variant dle TES [1].</li> <li>3) Viz vypořádání bodu 1). Parametry navrženého sdruženého objektu v km 59,00 jsou navrženy k prověření v navazující PD vzhledem k funkcím tohoto objektu. Viz kap. D.IV dokumentace.</li> <li>4) Protihluková ochrana je navržena v rámci Hlukové studie v příl. B.2 při zohlednění legislativních požadavků pro zajištění hygienických limitů.</li> <li>5) Vlivy na půdu jsou posouzeny v kap. D.I.5 dokumentace.</li> <li>6) V km 59,00 je navržen sdružený objekt (nadjezd přes D0 520). Jeho migrační funkce pro živočichy nebyla potvrzena. V navazující PD se doporučuje prověření jeho parametrů s ohledem na prostupnost krajinou, vedení pěších a cyklo tras a snížení bariérového efektu nové dálnice.</li> <li>7) V příl. B.3 dokumentace je doložena aktualizovaná Rozptylová studie, jejíž přílohou je studie Opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší. Viz kap. D.I. 2 dokumentace, navržená opatření jsou zanesena v kap. D.IV dokumentace.</li> <li>8) Kumulativní a synergické vlivy jsou pro relevantní aspekty posouzeny v rámci jednotlivých částí kap. D.I a v rámci relevantních expertních studií.  V rámci RS pro vyhodnocení kumulací byly do modelových výpočtů zahrnuty i emise z železniční a letecké dopravy. Základním zdrojem dat pro výpočet celkové imisní situace v Praze jsou výstupy modelového hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy, které je zpracováváno v pravidelných dvouletých aktualizacích. Jedná se o výpočet koncentrací znečišťujících látek z více než 18 000 bodových, plošných a liniových zdrojů, včetně dálkového přenosu znečištění z mimopražských zdrojů. Podrobněji viz příl. B.3 dokumentace. Hluková studie je doložena v příl. B.2. Kumulativní hodnocení je zohledněno u záměrů zahrnutých do dopravní prognózy. Je provedeno také kumulativní vyhodnocení zdrojů železniční a letecké dopravy.</li> <li>9) Převedení cyklotras a tras pro pěší bylo řešeno v TES [1]. Posouzení prostupnosti územím je předmětem kap. D.I.1 a také D.I.5, příslušný návrh opatření v kap. D.IV dokumentace. Pro navazující PD je navrženo prověření možnosti využití objektu</li> </ol>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
			v km 59,00.
33.	<b>Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s.</b>	<p>Příloha: - Stručné stanovisko k dokumentaci „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP“, ČVUT, 12/2016; Posouzení alternativ dokončení SOKP Předběžné Multikriteriální hodnocení tabulka A+B</p> <p>Doporučení na vydání nesouhlasného stanoviska.</p> <p>1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění</p> <p><b>1.1</b> Nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evrop. legislativou TENT-T</p> <p><b>1.2</b> Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji</p> <p><b>1.3</b> Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje</p> <p><b>1.4</b> Rozpor s Politikou územního rozvoje (PÚR) – tranzitní doprava je vedena intenzivně zastavěnými částmi města, nezajistí efektivní dopravní obsluhu metropolitní oblasti, ani hl. m. Prahy.</p> <p><b>1.5</b> Střety se životním prostředím – SOKP dle ZÚR vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES, EVL Natura 2000 (Housle, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon Vltavy u Sedlce, Zámky, Drahaň-Troja, Bažantnice v Satalicích, Vinořský park, atd.). Osvětlení celé trasy.</p> <p><b>1.6</b> Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách – silniční doprava, letecká doprava. Nadlimitní imisní i hluková zátěž.</p> <p><b>1.7</b> Nárůst automobilové dopravy dle oficiálních podkladů – několik úseků SOKP včetně radiál bude kapacitně nevyhovujících a bude zde docházet k vážným dopravním komplikacím. Realizace SOKP 520 a navazujících dálničních úseků povede k významnému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci.</p> <p><b>1.8</b> Dopravní indukce vyvolaná kompletní dostavbou Pražského okruhu - je podceněn jev dopravní indukce zejména na stávajících komunikacích.</p> <p><b>1.9</b> Rozpor s cíli Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – výrazný nárůst dopravy v pražské aglomeraci – zhoršení kvality ovzduší a rozpor s cíli pro dosažení ročního imisního limitu pro BaP.</p> <p><b>1.10</b> Rozpor s národním programem snižování emisí 2019</p> <p><b>1.11</b> SOKP dle ZÚR je v rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné</p>	<p>Vydání stanoviska přísluší příslušnému úřadu, které jeho znění definuje na základě procesu EIA.</p> <p><b>1.1-1.3</b> viz vypořádání vyjádření č. 31.</p> <p><b>1.4</b> Viz vypořádání bodu II.4 a II.21 <b>vyjádření MČP Ďáblice č. 5.</b> Koncepční řešení dopravní sítě není předmětem posuzování EIA. Posouzení vlivů na obyvatelstvo je předmětem kap. D.I.1, na přírodní park v kap. D.I.8., vlivy na přírodu, ZCHÚ, Natura 2000 kapitoly D.I.7, vlivy na archeologická naleziště v kap. D.I.9.</p> <p><b>1.5</b> viz vypořádání bodu 1.4 <b>vyjádření č. 31.</b> Vliv osvětlení trasy je posouzen v kap. D.I.3 dokumentace.</p> <p><b>1.6</b> viz vypořádání bodu 1.5 <b>vyjádření č. 31.</b></p> <p><b>1.7, 1.8</b> viz vypořádání bodu 1.6 a 2.4 <b>vyjádření č. 31.</b></p> <p><b>1.9</b> Záměr je navržen v souladu s principy definovanými Programem zlepšování kvality ovzduší 2020+ Aglomerace Praha-CZ01 (MŽP, 2020). Tento program stanovuje záměr, resp. dokončení Pražského okruhu, pro aglomeraci CZ01 mezi klíčová opatření.</p> <p><b>1.10, 1.12</b> Pro potřeby Dokumentace je zpracována samostatná Studie „Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám“ (příl. B.12 Dokumentace), jejíž závěry jsou převzaty do kap. D.I.2 dokumentace. Je vyhodnocen vztah záměru k cílům a opatřením, obsažených v národních i regionálních strategických dokumentech.</p> <p><b>1.11</b> Vlivy výstavby na klima jsou vyhodnoceny v příl. B.12 a v kap. D.I.2., stejně jako je posouzena uhlíková stopa záměru. Vliv je vyhodnocen jako přijatelný s příslušným vysvětlením ohledně významu v celkové uhlíkové bilanci a ohledně plnění cílů klimatické neutrality u dopravy. Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám jsou vyhodnoceny v souladu s platnými a evropskými metodikami. Záměr svým charakterem přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nehodovosti – viz kap. D.I.1 Dokumentace. Finanční udržitelnost není předmětem posouzení EIA. Posouzení vlivů na veřejné zdraví je předmětem kap. D.I.1 na podkladě studií Vlivů veřejného zdraví, které jsou zpracovány příslušnými autorizovanými osobami – příl. B.4 a B.5 Dokumentace.</p> <p><b>2.1</b> viz vypořádání bodu 2.1 <b>vyjádření č. 31.</b></p> <p><b>2.2.</b> V oznámení záměru je zejména v Úvodu, dále také v kap. B.I.5, odkazováno na v minulosti provedená hodnocení a posuzování v rámci kontinuální dlouholeté přípravy záměru. Při výběru varianty pro další přípravu a tedy i posouzení EIA</p>



Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
33.	Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s.	<p>mobility Prahy a okolí – snížení uhlíkové stopy, zvýšení bezpečnosti, zvýšení finanční udržitelnosti, zlepšení lidského zdraví</p> <p><b>1.12</b> Rozpor s klimatickým závazkem Prahy</p> <p>2. Požadavky na posuzování záměru</p> <p><b>2.1</b> Posouzení variant trasování Pražského okruhu a řešení tranzitní dopravy – více variant včetně regionální a řešení dopravy v metropolitní oblasti (aglomerační okruh, další propojky dálnic, např. I/16, přesun části nákladní dopravy na železnici). Posoudit variantu nula (bez 518+519+520), která by zahrnovala aglomerační okruh, stavby pro veřejnou hromadnou dopravu (železnice na letiště, TT Zdiby – Kobylisy, TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy, atd.) a omezení IAD (mýto, omezení parkovacích míst v širším centru, vyhrazené pruhy MHD a cyklisty atd.). Požadavek na posouzení aglomeračního okruhu</p> <p><b>2.2</b> Neposouzení variant = nesoulad s českou legislativou a legislativou EU – regionální varianta, varianty řešené v procesu EIA z roku 2001</p> <p><b>2.3</b> Požadavky na technické řešení úseku SOKP 520</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vybudovat přivaděč II/244 (z Kostelce n. L., Brandýsa n.L., s napojením na D0 směr Čakovice, Letňany, Kbely)</li> <li>- vybudovat suché poldy v k.ú Veleň před realizací Pražského okruhu za účelem ochrany obcí Veleň, Mratín, Sluhy před záplavami</li> <li>- funkční odvodnění SOKP 520 i II/244 – aby nedocházelo k dalšímu navyšování odvodu dešťových vod do Mratínského potoka</li> <li>- PHS a valy podél SOKP 520 a celé trasy II/244</li> <li>- zakrytí dálničního mostu v Mírovicích do protihlukového tubusu</li> <li>- tunel od mostu v Mírovicích k MÚK Přezletice</li> <li>- varianta jedné MÚK mezi obcemi Veleň, Podolanka, včetně komunikace II/244 a napojení na obchvat Brandýsa n. L.</li> </ul> <p><b>2.4</b> Posouzení vlivů výstavby na ŽP a veřejné zdraví</p> <p><b>2.5</b> DIP - požadavek na zveřejnění kartogramů dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast; do kartogramů zahrnout i alternativy SOKP a řešení tranzitní dopravy (regionální varianta, aglomerační okruh, propojky dálnic v krajích např. I/16, přesun části nákladní dopravy na železnici) a přivaděčů (II/244 z Kostelce a Brandýsa</p>	<p>nevychází oznamovatel ze závěrů předchozího procesu EIA, nýbrž z komplexních dlouhodobých výsledků hledání optimální varianty, které proběhlo na strategické i projekční úrovni, podpořené meziresortními posuzováními i multikriteriálními hodnoceními. Jak je v oznámení záměru uvedeno, lze zmínit např. posudek z října 2016 zpracovaný ČVUT Fakultou dopravní „Komplexní posouzení alternativního návrhu silničního okruhu kolem Prahy“. V současné době byl zjišťovacím řízením v roce 2020 zahájen nový proces EIA. Variantnost není dána jen směrovou různorodostí, ale také jeho technickým řešením. Záměr je předložen ve dvou aktivních variantách. Viz také vypořádání výše.</p> <p><b>2.3</b> viz vypořádání bodu 2.2 <b>vyjádření č. 31.</b></p> <p><b>2.4</b> viz vypořádání bodu 2.3 <b>vyjádření č. 31.</b></p> <p><b>2.5</b> viz vypořádání bodu 2.4 <b>vyjádření č. 31.</b></p> <p><b>2.6</b> viz vypořádání bodu 2.5 <b>vyjádření č. 31.</b></p> <p><b>2.7</b> viz vypořádání bodu 2.6 <b>vyjádření č. 31.</b></p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
33.	Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s.	<p>n. L. směr Letňany, Čakovice, Kbely; dále varianty bez Čimického přivaděče, bez přivaděče Rybářka). Vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací. Uvést složení dopravy podle zdroje a cíle (podíl tranzitní, zdrojové, cílové (tj. vnější) a vnitřní dopravy). Zohlednit dopravní indukci – na nových i stávajících komunikacích. Zahrnout propojení Prahy 6 – Prahy 8 – alternativa 1) TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy s cyklostezkou alternativa 2) městská komunikace (nízký most) pro MHD, auta, cyklisty, chodce.</p> <p><b>2.6</b> Posouzení kumulativních a synergických vlivů (letecká doprava – LVH, Kbely, Letňany; stávající komunikace (D8, Cínovecká, D10, Novopacká, SOKP 510, sil. II. tříd) Paralelní dráha LVH.</p> <p><b>2.7</b> Posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 520 na klimatické změny – posouzení vlivů z hlediska emisí skleníkových plynů, povrchové a podzemní vody, lesy, biologickou rozmanitost.</p>	
34.	Zdravé životní prostředí, z.s.	Věcně shodné s vyjádřením Platformy za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s. Pouze stručnější bod 1.7 (koncový odstavec)	Viz vypořádání vyjádření č. 33.
35.	Za Lepší Chabry, z.s.	<p>Věcně shodné s vyjádřením Platformy za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s.</p> <p>- V úvodu bodu požadavek na co nejdetailnější a komplexní posouzení vlivů záměru na ŽP. - Stručnější bod 1.7 (koncový odstavec). - Mírně rozdílná textace bodu 1.9. - V kap. 2.2 požadavek na posouzení více variant v SZ segmentu včetně varianty regionální</p>	Viz vypořádání vyjádření č. 33.
36.	Spolek pro Ďáblice	<p>1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění – nesouhlas s vymezením koridoru pro SOKP v trase Březiněves – Satalice (520) a souvisejících staveb. Hluk, emise, dopravní kolapsy v kombinaci se skládkou a leteckým koridorem patří k největším problémům Ďáblic. Odkaz na přílohu 1, která je totožná s první částí vyjádření.</p> <p><b>1.1</b> Nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-T</p> <p><b>1.2</b> Zastaralá koncepce neodpovídající situaci a budoucímu vývoji</p> <p><b>1.3</b> Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje</p> <p><b>1.4</b> Střety se ŽP</p> <p><b>1.5</b> Zhoršení ŽP v již zatížených lokalitách</p> <p><b>1.6</b> Neudržitelná dopravní situace – pro Ďáblice je převažujícím</p>	<p><b>1.1-1.7</b> Viz vypořádání <b>vyjádření č. 31.</b></p> <p><b>1.6</b> Vlivy záměry jsou v předložené dokumentaci posouzeny u relevantních aspektů, včetně akustické situace, i z hlediska kumulativních vlivů.</p> <p><b>2.</b> Oznamovatel předložil k posouzení dvě varianty, které jsou vedeny ve stejné stopě, avšak s odlišným technickým řešením dle zahloubení nivelety. Požadavek na posouzení severní varianty je oznamovatelem shledán jako nerelevantní, viz vypořádání bodu 2.1 vyjádření č. 31.</p> <p><b>2.1</b> Záměr je posouzen v souladu se ZZŘ v několika scénářích, které zohledňují existenci té které stavby.</p> <p><b>2.2</b> V TES [1] je navrženo propojení II/243 na ul. Cínoveckou. Projektované řešení bylo projednáno s dotčenými municipalitami.</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
36.	Spolek pro Ďáblice	<p>problémem kombinace plánovaného okruhu s Cínoveckou. Do vyřešení protihlukových opatření kolem Cínovecké radiály nelze umístit do tohoto katastrálního území další zdroj hluku v podobě SOKP 520.</p> <p><b>1.7</b> Rozpor s klimatickým závazkem Prahy</p> <p><b>2.</b> Požadavky pro posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.</p> <p>Posoudit varianty – ne jen výškové úrovně, ale i severní varianta.</p> <p><b>2.1</b> nesouhlas se scénářem 518+519 bez 520 – neúměrné zatížení Cínovecké</p> <p><b>2.2</b> nesouhlas s připojením II/243 na Cínoveckou radiálu až za MÚK Kostelecká</p> <p><b>2.3</b> kumulativní vlivy se skládkou odpadů Ďáblice, letecký hluk</p> <p><b>2.4</b> přebytky zeminy využít na zemní valy</p> <p><b>2.5</b> výpočet DUN a UN u MUK Březiněves na Q100, zasakování hlubšími vrty skrze spraše, zálivka zelených pásů, omezit odvod do Mratínského potoka.</p> <p><b>2.6</b> zelené pásy za protihlukovými valy – prostor okolo SOKP a Cínovecké ozelenit vzrostlými stromy – minimálně z důvodu kompenzace BaP</p> <p><b>2.7</b> stavební doprava nesmí být vedena Ďáblickou ulicí</p> <p><b>2.8</b> nesouhlas, že RBK R4/34 je nefunkční.</p> <p><b>2.9</b> nesouhlas bagatelizováním vlivu na obyvatelstvo</p> <p><b>2.10</b> přehlížení a neřešení již dnes nevyhovujícího BaP</p> <p><b>2.11</b> Hluk z dopravy – požadavek na min 10 m vysoký protihlukový val nad úrovní vozovky + 3 m PHS na koruně valu. Před i za PHS osázet stromovou vegetací – funkce biofiltru – kolem všech součástí 519+520 včetně nadjezdových ramp. PHO také podél celé Cínovecké v k.ú. Ďáblice včetně nadjezdových ramp MÚK Cínovecká – Kbelská.</p> <p><b>2.12</b> Odvodnění – požadavek na RN u MÚK Březiněves na návalovou stoletou srážku. RN dle Generelu odvodnění Prahy sever. Realizovat další PPO v k.ú Ďáblice na Q100. Upravit Bypass Blata, zajistit jeho pravidelnou údržbu.</p> <p><b>2.13</b> Skládkování – vyloučit skládkování na skládce Ďáblice, neprodlužovat platnost.</p> <p><b>2.14</b> připomínky, které byly adresovány sice na SOKP 519, které platí i pro SOKP 520:</p> <p><b>2.14.1</b> Posouzení variant SOKP v SZ segmentu pražské aglomerace –</p>	<p><b>2.3</b> Skládky Ďáblice není z kumulativních vlivů vyloučena., v relevantních aspektech je posouzena. Letecká doprava je v relevantních aspektech v kap. D.I, stejně jako v relevantních odborných studiích dokumentace, posouzena.</p> <p><b>2.4</b> V TES [1] jsou navrženy v příslušných úsecích doprovodné zemní valy, které využívají přebytky zeminy ze stavby.</p> <p><b>2.5</b> Vodohospodářské řešení záměru rozpracované v TES [1][2] vzešlo z Koordinační vodohospodářské studie [2]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí a kumulativních vlivů navazujících staveb. Pro potřeby posouzení vlivů byl dále proveden doplňkový GTP [4] včetně vsakovacích zkoušek. Výsledky průzkumu včetně návrhu opatření k minimalizaci vlivů na režim podzemních vod jsou uvedeny v Hydrogeologickém posouzení v příl. B.10 Dokumentace. Popis odvodnění záměru je uveden v kap. B.I.6, posouzení vlivů na povrchové a podzemní vody v kap. D.I.4., příslušný návrh opatření pro další PD v kap. D.IV dokumentace.</p> <p><b>2.6</b> Součástí RS v příloze B.3 dokumentace je Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, která formou modelové studie prověřuje kompenzační opatření (výsadba zeleně) a to ve vazbě na primární návrh efektivních opatření přímo na samotném záměru (délka tunelu Vnoř, výduchy, vegetační bariéry).</p> <p><b>2.7</b> Stavební doprava je vedena v trase záměru s napojením na hlavní dopravní tepny (D8 a D10).</p> <p><b>2.8.</b> Funkčnost prvků ÚSES je popsána v souladu s platným ÚPD hl. m. Prahy.</p> <p><b>2.9.</b> Vlivy na obyvatelstvo jsou posouzeny v kap. D.I.1. Vlivy na veřejné zdraví jsou zpracovány příslušnými autorizovanými osobami a tyto studie jsou doloženy v příloze B.4 a B.5 dokumentace.</p> <p><b>2.10</b> Viz bod 2.6.</p> <p><b>2.11</b> Protihluková opatření jsou navržena dle návrhu Hlukové studie v příl. B.2 Dokumentace. Návrh vegetačních úprav je součástí TES [1]. V návrhu opatření pro navazující přípravu jsou v kap. D.IV pro vegetační úpravy zařazeny požadavky pro navazující PD tak, aby vegetační úpravy byly navrženy s důrazem na multifunkční provedení se zohledněním relevantních podnětů KUAS [3].</p> <p><b>2.12</b> Viz vypořádání bodu 2.5. V návrhu opatření pro navazující PD je mj. zařazen i požadavek na zpracování Komplexní vodohospodářské studie povodí Mratínského potoka.</p> <p><b>2.13</b> Není předmětem posouzení vlivu záměru. Nerelevantní požadavek.</p> <p><b>2.14.1</b> Viz vypořádání bodu 2 výše.</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
36.	Spolek pro Ďáblice	<p>posouzení více variant včetně regionální</p> <p><b>2.14.2</b> Požadavky na technické řešení v oblasti Ďáblic – v zapuštěné podobě</p> <p><b>2.14.3</b> DIP – Požadavek na zveřejnění kartogramů dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast. • Zahrnout do kartogramů intenzit i alternativy SOKP (regionální varianta, aglomerační okruh, propojky dálnic v krajích) a přivaděčů (II/244 z Kostelce a Brandýsa n.L. směr Letňany, Čakovice, Kbely; dále varianty bez Čimického přivaděče, bez přivaděče Rybářka). • Vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací. • U všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle: tj. podíl tranzitní, zdrojové a cílové (vnější) a vnitřní dopravy. • Zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích. • Zahrnout do dopravně-inženýrských podkladů i propojení Prahy 6 a Prahy 8 v těchto alternativách: 1) TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy s cyklostezkou 2) městská komunikace (nízký most) pro MHD, auta, cyklisty a chodce.</p> <p><b>2.14.4</b> Sloučit posouzení EIA 518+519 včetně MÚK, SOKP 520</p> <p><b>2.14.5</b> Posouzení kumulativních a synergických vlivů – stávající komunikace (D8 Cínovecká, MUK Cínovecká Kbelská), plánovaná paralelní dráha Letiště Praha</p> <p><b>2.14.6</b> Posouzení vlivů na klimatické změny</p>	<p><b>2.14.2</b> Požadavek vztažený k předchozímu úseku D0 519. Řešení v oblasti Ďáblic je dáno řešením MÚK Březiněves a napojením na stávající dálnici D8 (ul. Cínovecká).</p> <p><b>2.14.3</b> viz vypořádání bodu 2.4 vyjádření č. 31.</p> <p><b>2.14.4</b> Rozhodnutí o sloučení záměrů je v gesci příslušného úřadu. V souladu se ZZŘ je stavba posuzována jako samostatný záměr. Ke sloučení došlo u záměru 518 a 519. V rámci dokumentace EIA jsou v souladu se ZZŘ posouzeny scénáře, které představují různé stavy ne/existence té které stavby. MÚK Březiněves je zařazena jako součást záměru 520 tak, aby zajistila její samostatnou provozuschopnost. V rámci posouzení v kap. D.I i v rámci odborných příloh je provedeno pro relevantní aspekty vyhodnocení kumulativních vlivů s okolními záměry.</p> <p><b>2.14.5</b> viz vypořádání bodu 2.5 vyjádření č. 31.</p> <p><b>2.14.6</b> viz vypořádání bodu 2.6 vyjádření č. 31.</p>
37.	Spolek Chvalská	Věcně shodné s vyjádřením spolku Sdružení pro Místní Záležitosti, z.s. bodě 1.6 + jeden odstavec.	Viz vypořádání vyjádření č. 31.
38.	Reality	1. Požadavek na posouzení dopadů zvýšené imisní zátěže v okolí	1. Součástí RS v příloze B.3 dokumentace je Studie opatření ke snížení vlivů záměru na

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
	<b>District 9, s.r.o.</b>	<p>portálu tunelu (var. 3) Podolanka směrem na Přezletice – dopady imisí na přilehlou ul. U Vrbeč, Přezletice.</p> <p>2. Námitka na hlukovou studii v oznámení – nepřesné, neobjektivní, zavádějící výpočty. Posoudit intenzitu dopravy a akustické emise v ul. U Vrbeč.</p> <p>3. Námitka proti zásahu do krajinného rázu – požadavek na rozpracování tunelu kolem SV konce obce Přezletice</p>	<p>kvalitu ovzduší, která se konkrétně mj. zabývá i prostorem MÚK Vinoř a vyústěním portálu tunelu Vinoř ve směru na Přezletice a navrhuje příslušná opatření (mj. prodloužení tunelu Vinoř ve směru k MÚK Přezletice).</p> <p><b>2.</b> Hluková studie je příl. B.2 Dokumentace, na jejím podkladě je zpracováno posouzení vlivů na akustickou situaci v kap. D.I.3 dokumentace.</p> <p><b>3.</b> V dané lokalitě je trasa záměru od Přezletic odcloněna souběžnými zemními valy, což je zřejmé z vizualizací doložených v příl. B.14 Dokumentace.</p>
39.	<b>Shodná vyjádření vzor A (100 vyjádření z řad veřejnosti)</b>	Věcně shodné s vyjádřením spolku Sdružení pro Místní Záležitosti, z.s.	Viz vypořádání vyjádření č. 33.
40.	<b>Shodná vyjádření vzor B (56 vyjádření z řad veřejnosti, u některých doplněno i více podpisy)</b>	<p>I. Hluk z dopravy</p> <p><b>I.1</b> Hluk z dopravy - požadavek na protihlukový val vysoký min. 10 na úrovni vozovky + PHS 3 metry na koruně valů + stromová vegetace před a za PHS (biofiltry) – kolem všech součástí stavby SOKP 520 a 519 včetně nadjezdových ramp MÚK Březiněves na území k.ú. Ďáblice.</p> <p><b>I.2</b> Doplnit PHO kolem Cínovecké radiály podél celé této komunikace v k.ú. Ďáblice včetně nadjezdových ramp MÚK Cínovecká-Kbelská.</p> <p>II. Odvodnění</p> <p><b>II.1</b> Dimenzovat RN u MÚK Březiněves na návalovou srážku Q100</p> <p><b>II.2</b> RN dle Generelu odvodnění Prahy sever. Realizovat další PPO v k.ú. Ďáblice na Q100. <b>II.3</b> Upravit Bypass Blata. <b>II.4</b> zajistit jeho pravidelnou údržbu.</p> <p>III. Skládkování - vyloučit skládkování na skládce Ďáblice, neprodlužovat platnost.</p>	<p><b>I.1</b> Viz vypořádání bodu 2.11 vyjádření č. 36.</p> <p><b>I.2</b> Rozsah protihlukových opatření je navržen dle Hlukové studie (příl. B.2 dokumentace) v souladu s legislativními požadavky.</p> <p><b>II.1-II.4</b> Viz vypořádání bodu 2.12 vyjádření č. 36.</p> <p><b>III.</b> Není předmětem posuzovaného záměru, nerelevantní požadavek.</p>
41.	<b>Společné vyjádření 21 obyvatel Satalic</b>	<p>1. Nesouhlas se všemi třemi variantami</p> <p>2. Stávající hlukové zatížení je především z ul. Novopacká a D10.</p> <p>3. Požadavek na upřesnění opatření k ochraně obyvatelstva – protihlukové, emise – upřesnit celkovou koncentraci</p> <p>Požadavek na řešení, které nepřekračuje povolené emisní a hlukové limity – posun okruhu dál, nebo posun MÚK Satalice nebo tunel.</p>	Posouzení vlivů na obyvatelstvo je předmětem kap. D.I.1. Posouzení vlivu na akustickou situaci v kap. D.I.3, na ovzduší v kap. D.I.2 Dokumentace. Příslušný návrh opatření v kap. D.IV Dokumentace.
42.	<b>Hořtovi</b>	Připomínky k situaci v oblasti Ďáblic, zejména ke stávajícímu zatížení	Posouzení vlivů záměru je předmětem předložené dokumentace EIA, a to včetně

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
		lokality provozem na Cínovecké. Obavy před vlivy ze záměru.	kumulativních, příp. synergických vlivů.
43.	Josef Hampl	<p>Nesouhlas s předloženým záměrem a zdůvodnění – realizace D0 520 povede k překročení kapacity SOKP 510 (po plánovaném zkapacitnění) s negativními dopady na dopravy a ŽP.</p> <p>Požadavek na doplnění záměru o opatření na rozšíření kapacity SOKP 510 včetně kompenzačních opatření, aby byla kapacita SOKP 510 a kompenzační opatření dostatečná pro zátěž vyvolanou realizací SOKP 520. Případně upravit trasu SOKP 520 či přijmout další opatření tak, aby nedošlo k překročení kapacity úseku SOKP 510 po jeho zkapacitnění po realizaci SOKP 520.</p> <p>Do HS a RS doložit dopady zvýšení dopravy na úseku D0 510 – posouzení dopadů zvýšené dopravy na tomto úseku v důsledku D0 520</p>	<p>Dopravní prognóza (příl. B.1 dokumentace) zahrnuje scénáře s připravovaným zkapacitněním úseku D0 510.</p> <p>Bezpečnostní analýzou zpracovanou pro stavbu D0 510 (NDCon s.r.o. 10/2022) je konstatováno, že dle kapacitního výpočtu provedeného pro hodnoty dopravních zátěží k roku 2050 vyplývá, že úsek D0 510 bude kapacitně vyhovující a nebude kapacitním hrdlem. Tato bezpečnostní analýza vychází ze stejných dopravních podkladů, jako jsou podklady pro předkládanou dokumentaci EIA (IPR, 2022, doloženo jako příloha B.1 dokumentace).</p> <p>Úsek D0 510 navazující z jihu na MÚK Satalice je zahrnut do hodnoceného území v hlukové a rozptylové studii, které jsou podkladem pro předkládané posouzení.</p>
44.	Ing. Lenka Stroblová	<ol style="list-style-type: none"> <li>Požadavek na řádné vypořádání negativních jevů – nárůst hluku, světelného znečištění, exhalací motorových spalín a prachu, znečištění povrchových vod, bariéra pro stávající polní cesty, bariéra pro zvěř, narušení krajinného rázu SV části Prahy. Realizace záměru musí být podmíněna realizací kompenzačních opatření.</li> <li>Řádné vypořádání kumulativních jevů – kumulace dálkové silniční dopravy (Prosecká radiála, D8); skládkování (Ďáblice – realizace nové sekce); příletový koridor Letiště Praha (hluk, spad toxických látek ze spalín leteckého benzínu).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Předložená dokumentace EIA zahrnuje posouzení vlivů na uvedené oblasti a dle závěrů posouzení definuje nutná opatření – podrobněji viz kap. D.I. a D.IV dokumentace.</li> <li>Předložená dokumentace EIA zahrnuje posouzení kumulativních vlivů s relevantními stavbami. Viz jednotlivé dílčí části kapitoly D.I a jednotlivé expertní studie.</li> </ol>
45.	Prof. Michal Vojtíšek, M.S., Ph.D.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Požadavek na společné posuzování úseků D0 518, 519 a 520.</li> <li>Zpochybnění dopravního přínosu záměru.</li> <li>, 4. Jako schůdná alternativa pro tranzitní dopravu je VRT. Pro dopravní situaci pak omezování zbytné silniční dopravy.</li> <li>, 6. S indukovanou dopravou bude spojen nárůst emisí CO<sub>2</sub>, zdravotních rizikových látek a hluku. Ovlivnění dopravy i na větší vzdálenosti.</li> <li>Emise CO<sub>2</sub> a rizikových látek není možné účinně kompenzovat.</li> <li>Neslučitelnost záměru s cíli Klimatického závazku hl. m. Prahy.</li> <li>Komentář k možnosti občanů vyjádřit se k dané stavbě.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Rozhodnutí o sloučení záměrů je v gesci příslušného úřadu EIA. V souladu se ZZŘ je stavba posuzována jako samostatný záměr. Ke sloučení došlo u záměru 518 a 519. V rámci dokumentace EIA jsou v souladu se ZZŘ posouzeny scénáře, které představují různé stavy ne/existence té které stavby. V rámci posouzení v kap. D.I i v rámci odborných příloh je provedeno pro relevantní aspekty vyhodnocení kumulativních vlivů s okolními záměry, tj. včetně navazujícího úseku D0 519.</li> <li>Dopravní přínos záměru je potvrzen výsledky dopravně-inženýrských prognóz, které jsou samostatnou přílohou B.1 dokumentace.</li> <li>, 4. Koncepte řešení dopravní sítě a dopravních vztahů města není předmětem EIA. První plánované úseky VRT jsou v rámci DIP zohledněny.</li> <li>, 6. Ovlivnění dopravních intenzit je prognózováno modelovými výpočty, viz DIP v příloze B.1. Ty jsou podkladem pro Hlukovou studii, Rozptylovou studii a studii</li> </ol>

Č.	KDO	ZŘ D0 520	KOMENTÁŘ/VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
			<p>vlivů na klima. Posouzení vlivů viz jednotlivé kapitoly části D.I.</p> <p>7. V Rozptylové studii v příl. B.3 je přiložena Studie opatření ke snížení vlivů záměru na ovzduší, která pojednává také možná kompenzační opatření a stanovuje jejich účinek.</p> <p>8. Vztahy záměru k cílům uvedených v relevantních klimatických strategiích jsou vyhodnoceny v samostatné studii „Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám“, která je přílohou B.12.</p> <p>9. V rámci procesní přípravy stavby je postupováno v souladu s legislativními ustanoveními, kdy právo vyjádřit se k záměru je pro ten který stupeň přípravy upraveno příslušnou právní normou. V rámci procesu EIA je postupováno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. ve zn. pozdějších předpisů.</p>