



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



AFRY
AF PÖYRY

D0 518,519 RUZYNĚ-BŘEZINĚVES

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

Příloha dokumentace B.15

Objednatel:	
Ředitelství silnic a dálnic ČR Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4	
Zhotovitel dokumentace:	
PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4 AFRY CZ s.r.o., Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4	
Zpracovatel přílohy:	
Ing. Ilona Plevová PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4	
Datum: 05/2023	Zakázkové číslo: 17-324-4

D0 518, 519 RUZYNĚ - BŘEZINĚVES

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

V následující tabulce jsou shrnuty vyjádření, která obdržel příslušný úřad (MŽP) v rámci zjišťovacích řízení samostatně vedených v roce 2019 pro záměry „SOKP 518 Ruzyně – Suchdol“ a „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“. 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.

Vyjádření, která jsou shodná pro D0 518 i D0 519, jsou okomentována společně. Vyjádření, která byla doručena pouze k jedné stavbě, jsou komentována samostatně.

Jako vzorová vyjádření, na které je vícekrát odkazováno, lze označit vyjádření [obce Horoměřice pro stavbu D0 518 \(vyjádření č.7\)](#), [vyjádření obce Dolních Chabry \(vyjádření č.8\)](#), [MČ Praha – Suchdol \(vyjádření č. 12\)](#).

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

- 1 Hlavní město Praha
- 2 Středočeský kraj
- 3 MČ Praha 6 – Rada MČ
- 4 MČ Praha 6 – vyjádření MČ Praha 6
- 5 MČ Praha 8
- 6 Obec Zdiby
- 7 Obec Horoměřice
- 8 MČ Praha – Dolní Chabry
- 9 MČ Praha – Březiněves
- 10 MČ Praha – Ďáblice
- 11 MČ Praha – Čakovice
- 12 MČ Praha – Suchdol
- 13 MČ Praha – Nebušice
- 14 MČ Praha – Lysolaje
- 15 MČ Praha – Satalice
- 16 MČ Praha – Přední Kopanina
- 17 Vyjádření představ. dotč. obcí Horoměřic, Statenice, Velké Přílepy a Turska
- 18 Obec Veleň
- 19 MHMP, odbor ochrany prostředí
- 20 KÚ SK, odbor životního prostředí a zemědělství
- 21 Městský úřad Černošice, OŽP (úřad ORP)
- 22 MÚ Brandýs nad L. – Stará Boleslav, odbor ŽP (úřad ORP)
- 23 Hygienická stanice hlavního města Prahy
- 24 Krajská hygien. stanice Středoč. kraje se sídlem v Praze. *Pro SOKP 519 po termínu.*
- 25 Ministerstvo zdravotnictví
- 26 Česká inspekce životního prostředí oblastní inspekt. Praha
- 27 Povodí Vltavy, státní podnik
- 28 Lesy ČR, s.p. Správa toků – OPV
- 29 Povodí Labe, státní podnik
- 30 Vyjádření v rámci MŽP
- 31 Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu z.s.
- 32 ZA LEPŠÍ CHABRY, z.s.
- 33 Nad Drahaňským údolím, z.s.
- 34 SPOLEK PRO ĎÁBLICE
- 35 Auto* Mat, z.s.
- 36 Zdravé životní prostředí, z.s.
- 37 Spolek Zdravé Letňany, z.s.
- 38 Shodná vyjádření vzor A SOKP 518 (147 ks z řad veřejnosti)
- 39 Shodná vyjádření vzor A SOKP 519 (49 ks z řad veřejnosti)
- 40 Shodná vyjádření vzor B SOKP 519 (23 ks z řad veřejnosti)
- 41 Shodná vyjádření vzor C SOKP 519 (77 ks z řad veřejnosti)
- 42 Petra Ježková, Martin Ježek (2 prakticky shodná vyjádření)
- 43 Ing. Jaroslav Kytka
- 44 MDDr. Jan Patočka
- 45 MDDr. Dagmar Bahylová
- 46 PhDr. Pavl. Honsová, Ph.D., Martin Honsa
- 47 Roman Karásek
- 48 Společenství vlastníků Holubí 1238/7
- 49 Ing. Martina Vaňková
- 50 Ing. Pavel Hesterini
- 51 Ing. arch Kateřina Barozzi Postupová
- 52 Ing. Irena Havlová
- 53 Ing. Bc. Pavel Divíšek, M.B.A. Pro SOKP 518 po termínu.
- 54 Ing. Petr Vozanka
- 55 Amálie Kiššová
- 56 Ing. Josef Maun
- 57 Ing. Vladimír Hynek, CSc.
- 58 Jan Šrajcr
- 59 Ing. Josef Tomeš
- 60 Jaroslav Procházka
- 61 Stanislav Vyšín
- 62 Milada Vorlová

SEZNAM NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH ZKRATEK

DIP	Dopravně inženýrská prognóza	PÚR	Politika územního rozvoje ČR
HGP	Hydrogeologický průzkum	RS	Rozptylová studie
HMP	Hlavní město Praha	SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
HS	Hluková studie (=Akustické posouzení)	TES	Technická studie
H67	Hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v pl. znění	TT	Tramvajová trať
IGP	Inženýrsko-geologický průzkum	Zákon EIA	Zákon č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů
KUAS	Krajinářsko-urbanistická a architektonická studie	ÚPD	Územně plánovací dokumentace
MKA	Multikriteriální analýza	ZZŘ / ZŘ	Závěry zjišťovací řízení / Zjišťovací řízení
PD	Projektová dokumentace	ZÚR	Zásady územního rozvoje
PHO	Protihluková opatření	ŽP	Životní prostředí
PHV/PHS	Protihlukový val/stěna		

SEZNAM PODKLADŮ, NA KTERÉ JE V RÁMCI VYPOŘÁDÁNÍ ODKAZOVÁNO

- [1] PRAGOPROJEKT, a.s.: D0 Ruzyně – Suchdol, TES Konsolidovaného řešení, 05/2022
- [2] AFRY CZ s.r.o.: D0 519 Suchdol – Březiněves, konsolidovaná TES vč. koordinace se stavbou D0 518, 04/2022
- [3] PRAGOPROJEKT, a.s.: D0 518 SOKP 518+519, Technicko-ekonomická studie Tunel Kamýcká, 11/2020
- [4] AFRY s.r.o.: D0 519 TES Variantního prověření v koridoru ZÚR, 09/2020
- [5] PUDIS a.s.: D0 519 TES variantního řešení trasy, 11/2019
- [6] PUDIS a.s.: D0 519 Suchdol – Březiněves, varianta "MHMP/IPR", technická studie 11/2021
- [7] PRAGOPROJEKT, a.s.: Konsolidovaný souhrn a multikriteriální analýza, 05/2022
- [8] PRAGOPROJEKT, a.s.: Dálnice D0 519 Suchdol-Březiněves a 518 Ruzyně-Suchdol, doplňující podklady pro proces EIA v rozsahu návrhu ZOV, 05/2022
- [9] PUDIS, a.s.: Koordinační vodohospodářská studie, severní segment SOKP, 05/2022
- [10] JK Architekti s.r.o.: Krajinářsko-urbanistická a architektonická studie Pražský okruh 518, 06/2022
- [11] JK Architekti s.r.o.: Krajinářsko-urbanistická a architektonická studie Pražský okruh 519, 06/2022
- [12] AQH s.r.o.: Dálnice D0 stavba 519 Suchdol-Březiněves, posouzení dostatečnosti podkladů pro vyhodnocení vlivů realizace záměru na podzemní a povrchové vody procesem EIA, 03/2022

TABULKA VYPOŘÁDÁNÍ A KOMENTÁŘ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
DOTČENÉ ÚZEMEMNĚ SAMOSPRÁVNÉ CELKY				
1.	Hlavní město Praha	<p>A. OBECNÉ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hledat přijatelnější podobu vlastní stavby s cílem zajistit lepší průchodnost a projednatelnost záměru. 2. Vyjádření podpory realizaci tzv. Aglomeračního okruhu. 3. Uvést konkrétní prognózované počty obyvatel v dotčeném území. 4. Doplnit DIP o odhady podílu tranzitní, zdrojové a cílové (vnější) a vnitřní dopravy 5. V RS a HS doplnit hodnocení podle návrhové kapacity záměru <p>6/519 Konstatováno, že nepřímo, ale nezpochybnitelně dotčené území zahrnuje mj. i obce Veleň a Sluhy.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Na základě relevantních vyjádření byla po ZŘ technickými studii prověřena úseková variantní optimalizace trasy D0 518 a 519. Prověřené varianty byly podrobeny multikriteriální analýze, na jejímž základě oznamovatel vybral variantu, kterou bude dále v přípravě sledovat a tuto předkládá do posouzení EIA. 2. Přeložka sil. II/240 je zahrnuta ve výhledových stavech v dopravní prognóze. 3. Pro potřeby dokumentace EIA byla zpracována Demografická analýza (IPR Praha, 08/2022), jejíž výsledky jsou převzaty do kap. C.2.1. a jsou podkladem pro posouzení vlivů na obyvatelstvo. 4. V rámci DIP jsou zpracovány podíly jízd dle typu vztahu. 5. Posouzení vlivů, včetně HS a RS, je provedeno v souladu s platnými metodickými postupy. Požadavek na posuzování vlivů (exhalace, hluk) vyplývající z maximální kapacity komunikací dle jejich zatřídění 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. <p>6/519 V relevantních aspektech jsou vlivy záměru na tato území posouzeny. Podle zákona EIA je dotčeným územím území, jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno provedením záměru nebo koncepce (viz §3 odst. d). Z hlediska možného ovlivnění ŽP a obyvatelstva zde závěry posuzování nepotvrdily významné vlivy.</p>
		<p>B. VEDENÍ TRASY – prověřit varianty:</p> <p>6i/518 Prověřit náhradu hlubokého zářezu v úseku mezi MUK Horoměřice a MUK Suchdol tunelem či zakrytím.</p> <p>6ii/518 Prověřit alternativní způsob napojení dopravy z Kamýcké ulice na SOKP. Např. řešení s podpovrchovým</p>	<p>8/519 Požadavek na zhodnocení vlivů varianty tunelového řešení pod Čimickým údolím (včetně problematiky odvodnění) a včetně případné korekce průběhu okruhu kolem Dolních Chaber s</p>	<p>6i/518 Součástí záměru je tunel Horoměřice.</p> <p>6ii/518 Prověřeno TES 2020 [3]. Tvar MÚK Suchdol byl dále optimalizován technickou studií, která je podkladem pro Dokumentaci EIA V této podobě je MÚK Suchdol předložena jako součást záměru. Podpovrchový přivaděč pod Suchdolem</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
1.	Hlavní město Praha	<p>přivaděčem pod Suchdolem zaústěným do MUK Suchdol za západním okrajem Suchdola (za plánovaným terminálem tram a P+R) bez MÚK Rybářka a přivaděče Rybářka. Prověřit posunutí polohy MUK Suchdol dále od obytné zástavby.</p> <p>6iii/518 Prověřit celkové snížení nivelety tunelu Suchdol - ražené tunely.</p>	<p>cílem oddálení od zástavby a s prověřením tunelového vedení úseku mezi MÚK Čimice a MÚK Ústecká.</p> <p>9/519 Požadavek na zprovoznění MÚK Čimice s podmínkou omezení sjezdu tranzitních nákladních a s podmínkou napojení čimického přivaděče na navazující komunikace mezi Čimicemi a Dolními Chabry v úseku mezi ul. Spořická a Dopraváků. Omezení sjezdu tranzitních nákladních vozidel se týká také MÚK Ústecká.</p>	<p>(tzv. přivaděč Kamýcká) není oznamovatelem na podkladě výsledků MKA pro další přípravu sledován a není přeložen k posouzení. Viz kap. B.I.5 dokumentace.</p> <p>6iii/518 Prověřeno TES 2020 [3][1]. Ražený tunel Suchdol není oznamovatelem na podkladě výsledků MKA pro další přípravu sledován. Viz kap. B.I.5 dokumentace.</p> <p>8/519 Technické řešení D0 519 v úseku mezi Vltavou a MÚK Ústeckou bylo prověřeno několika TES [4][5][6] [2], které mj. zahrnovaly dlouhé tunelové úseky včetně úsekového odklonění trasy z dlouhodobě stabilizované stopy D0. U těchto variant však negativa spojená s jejich návrhem významně převažovala nad potenciálními pozitivy. To bylo potvrzené také MKA, na jejímž podkladě se oznamovatel rozhodl pro další přípravu sledovat řešení dle TES [1] [2], která v dlouhodobě stabilizované stopě navrhuje začlenění 3 tunelových úseků. Podrobněji viz kap. B.I.5. dokumentace.</p> <p>9/519 Pro omezení průjezdu tranzitních nákladních vozidel je v DIP (příl. B.1 dokumentace) zahrnut zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 3,5 t, mimo zásobování, v ul. Čimické mezi ul. K Ládví a Čimickým přivaděčem. Tento zákaz je zařazen také do návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace. V současnosti je takový zákaz uplatněn v ul. Spořické v Dolních Chabrech a tím je znemožněn tranzit nákladních vozidel i přes Čimice. Po zprovoznění Čimického přivaděče (úsek MÚK Čimice – Spořická) by vznikla nová možnost průjezdu nákladních vozidel přes Čimice. Případná neexistence Čimického sběrače byla prověřena posouzením scénáře E.3.1. Na Čimickém přivaděči a sběrači se omezení nákladní dopravy nenavrhuje, aby MÚK Čimice mohla zajišťovat dopravní obsluhu přilehlých oblastí i pro nákladní dopravu (např. včetně oblasti technického vybavení a služeb kolem ul. Dopraváků a K Ládví). Jiné významnější potenciální tranzitní trasy pro nákladní dopravu nebyly identifikovány.</p>
		<p>C. INTEGRACE STAVBY DO KRAJINY, PROSTUPNOST</p> <p>7/518 a 11/519 Zachování prostupnosti územím napříč a vytváření nových propojení i podél stavby (podchody, mosty, aj.), citlivá a přirozená modelace terénu. Požadavek na detailní rozpracování těchto aspektů.</p>		<p>7/518 a 11/519 Zohledněno v technickém řešení stavby. V rámci přípravy záměru byla zpracována KUAS [10][11], jejíž relevantní podněty jsou zapracovány do návrhu opatření, viz kap. D.IV dokumentace.</p>

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
1.	Hlavní město Praha	<p>8/518 a 12/519 Ekodukty kombinovat s podélnou prostupností podél stavby. Koordinovat vegetační úpravy s cílem podpory biodiverzity. Požadavek na zpracování migrační studie.</p> <p>9/518 a 13/519 Jako přílohu dokumentace EIA zpracovat Studii multifunkční a propojené zelené infrastruktury - komplexní řešení začlenění záměru do příměstské a městské krajiny.</p>		<p>8/518 a 12/519 Ad předchozí bod. Migrační studie je přílohou B.8 dokumentace.</p> <p>9/518 a 13/519 Návrh vegetačních úprav je zpracován v TES [1][2]. V rámci přípravy záměru byla zpracována KUAS [10][11]. Její relevantní podněty jsou zohledněny v návrhu opatření. V kap. D.IV. je zpracován návrh opatření pro řešení vegetačních a krajinářských úprav záměru pro navazující přípravu.</p>
		<p>D. KOORDINACE</p> <p>10/518 V oblasti Suchdol-Výhledy koordinovat se záměrem terminálu veřejné dopravy u budoucí tramvajové smyčky ukončující TT z Podbaby do Suchdola.</p> <p>11/518 Požadavek na vypuštění obr. 4 v OZN na str. 33 se schematickým zákresem most přes Vltavu mezi Sedleci a Bohnicemi.</p>	<p>14/519 V oblasti MÚK Ústecká zajistit koordinaci se záměrem tramvajové trati Kobylisy - Zdiiby.</p> <p>15/519 Požadavky na citlivé architektonické a technické řešení mostu přes Vltavu.</p> <p>16/519 Požadavky na parametry ekoduktu mezi MÚK Ústecká a MÚK Březiněves - propojení Ďáblický háj – Bořanovický háj</p> <p>17/519 MÚK Březiněves – požadavek na přírodě blízké řešení DUN a RN Březiněves.</p>	<p>10/518 Technické řešení záměru je a dále bude s plánovanou TT koordinováno. Její existence je zohledněna v DIP.</p> <p>11/518 Obrázek není do dokumentace zařazen.</p> <p>14/519 Technické řešení záměru je a dále bude s plánovanou TT koordinováno. Její existence je zohledněna v DIP.</p> <p>15/519 Předložené technické řešení mostu vzešlo z minulosti proběhlé architektonické soutěže. V návrhu opatření v kap. D.IV je zahrnut požadavek pro navazující PD na vhodné architektonické řešení mostů přes Vltavu, Čimické a Dražanské údolí.</p> <p>16/519 Sdružený objekt v km 43,690 byl posouzen z hlediska migrační prostupnosti živočichů a z hlediska křížení prvků ÚSES. Parametry objektu jsou vyhovující.</p> <p>17/519 – DUN a RN řešeny v koncepční shodě s komplexním vodohospodářským řešením záměru. Přírodně blízké řešení retenčních nádrží je zahrnuto v návrhu opatření v kap. D.IV.</p>
		<p>E. NAKLÁDÁNÍ S VODAMI</p> <p>12/518 Požadavek na řešení hospodaření s dešťovými vodami jako součást tzv. modro-zelené infrastruktury, navrhnout způsob zadržení srážkové vody přímo v místě stavby přírodě blízkými způsoby, využití přírodě blízkých forem čištění potenciálně znečištěné vody se zadržováním a zasakováním podle principů udržitelného hospodaření s dešťovými vodami.</p> <p>18/519 Ad 12/518 + požadavek na komplexní řešení nejen území hl.m. Prahy, ale i dalších dotčených obcí (zejména Veleň a Sluhy) – Mratínský, Třeboradický potok.</p>		<p>12/518 a 18/519 Vodohospodářské řešení záměru rozpracované v TES [1][2] vzešlo z Koordinační vodohospodářské studie [9]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí. 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>F. GEOLOGIE</p> <p>13/518 a 19/519 V dokumentaci EIA doplnit podrobný inženýrskogeologický průzkum a hydrogeologický průzkum. Ověřit případné negativní ovlivnění hydrogeologických poměrů zejména v oblastech, kde jsou v současnosti využívány domovní studny.</p>		<p>13/518 a 19/519 Požadavek na podrobný IGP a HGP není relevantní pro stávající stupeň přípravy záměru. V rámci Hydrogeologické rešerše, která je součástí Technické studie stavby DO 518 [1] a v rámci posouzení pro stavbu DO 519 [12]</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
1.	Hlavní město Praha			bylo konstatováno, že dosavadní inženýrskogeologické a hydrogeologické průzkumy jsou dostatečné pro posouzení vlivů záměru na povrchové a podzemní vody. Na základě těchto průzkumů je zpracováno Hydrogeologické posouzení doložené v příloze B.14 dokumentace.
		G. ODPADY 14/518 a 20/519 Přebytek výkopových zemin, nikoliv hlusiny z výstavby tunelu, by měl být použit v rámci stavby, případně nabídnout k využití v okolí SOKP		14/518 a 20/519 Na stavbě budou ponechány zeminy vhodné do konstrukcí komunikací, zásypů, násypů, zemních valů. Pro snížení přebytků budou v navazující PD prověřeny další terénní úpravy (modelace terénu, tvar zemních valů). Viz kap. D.IV.
		H. OCHRANA PŘED HLUKEM 15/518 a 21/519 V dokumentaci EIA doplnit detailní akustické vyhodnocení. 16/518 a 22/519 Požadavek na kumulativní vyhodnocení zdrojů hluku s letištěm se stávajícími drahami a ve variantě se dvěma paralelními drahami.		15/518, 21/519, 16/518, 22/519 Detailní akustické posouzení včetně návrhů PHO a vyhodnocení jejich účinnosti bylo vypracováno a je přílohou B.2. dokumentace, které zahrnuje také vyhodnocení kumulativních vlivů s leteckým provozem. Byla provedena analýza již v minulosti zpracovaných a dostupných materiálů a variant provozu na stávajícím dráhovém systému letiště a bylo zvoleno vyhodnocení kumulativních účinků s provozem na dvou paralelních drahách, což je hlukově ve vztahu ke kumulaci se záměrem D0 518,519 významnější varianta a tím pádem na straně bezpečnosti výpočtu. To je v souladu s požadavky obcí v okolí letiště a stavby D0 518 a D0 519. Dle informací Letiště VH Praha je zprovoznění paralelní dráhy uvažováno v roce 2031 a tedy ve srovnatelném časovém horizontu s plánovaným uvedením D0 518,519 do provozu.
		I. OCHRANA OVZDUŠÍ 17/518 a 23/519 Podrobnější posouzení vlivů záměru na ovzduší v období výstavby i v období provozu. 18/518 a 24/519 Doplnit všechny plánované výduchy z tunelů o účinnou filtraci prachových částic.		17/518 a 23/519 – Rozptylová studie je příl. B.3 dokumentace a zahrnuje období provozu i výstavby. 18/518 a 24/519 Možnost řešení odvětrání portálem či výdechy byla prověřena v RS v příl. B.3. V případě, že budou výdechy zřízeny, bude filtrace prachových částí prověřena v DÚR – viz návrh opatření v kap. D.IV.
		J. OCHRANA KLIMATU 19/518 a 25/519 V dokumentaci zohlednit dle metodického výkladu ze dne 20.10.2017 č.j. MZP/2017/710/1985, zpracovat skutečné a konkrétní zhodnocení vlivů, jejich kvantifikaci (v mezích možností) a návrhy vhodných mitigačních a adaptačních opatření.		19/518 a 25/519 – Studie vlivů na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám je příl. B.12 dokumentace. Je zpracována v souladu s platnými metodickými pokyny, vyhodnocuje soulad s uvedenou koncepcí a obsahuje návrh příslušných mitigačních a

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
1.	Hlavní město Praha			adaptačních opatření.
		K. PŘÍLOHA B.6 – PŘÍRODOVĚDNÉ PRŮZKUMY, H67 20/518 a 26/519 Požadavek na detailnější (adresnější) rozpracování studie. Zpracovat migrační studii.		20/518 a 26/519 Hodnocení H67 (příl. B.6 dokumentace) bylo pro potřeby dokumentace zaktualizováno, hodnocení vlivů bylo provedeno adresně pro jednotlivé potenciálně dotčené druhy. Migrační studie je příl. B.8 dokumentace.
		L. PŘÍLOHA B.7 – DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM 21/518 a 27/519 Požadavek na podrobný dendrologický průzkum, upřesnit množství dřevin určených k odstranění.		21/518 a 27/519 Dendrologický průzkum (příl. B.9 dokumentace) byl aktualizován a zpracován na podrobnější úrovni, s kvantifikací očekávaného zásahu.
		M. PŘÍLOHA B.10 – VYHODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA SOUSTAVU NATURA 2000 22/518 a 28/519 Příloha nereflektuje dostatečně všechny relevantní skutečnosti (doprava jako významný producent oxidů dusíku, ukládání dusíkatých látek do půdy, změny druhové zastoupení ve společenstvech ve prospěch nitrofilní vegetace). Použit imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace. Požadavky na doplnění: model předpokládaného ukládání dusíkatých látek v půdě, rešerše citlivosti předmětů ochrany ke zvyšování koncentrace živin, návrh na omezení vlivů eutrofizace a nevhodné zarůstání EVL dřevinami, vlivy imisí oxidu dusíku. 23/518 a 29/519 Požadavek na lepší vyhodnocení a kvantifikaci vlivu zastínění, stanovit místně diferencovaná kompenzační opatření ve zlepšení řízení péče.		22/518 a 28/519, 23/518 a 29/519 Posouzení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v pl. znění bylo při zohlednění uvedených připomínek aktualizováno a je doloženo jako příloha B.7 dokumentace.
	O. (519) OCHRANA KULTURNÍCH HODNOT V ÚZEMÍ 30/519 Požadavek na doplnění posouzení vlivu záměru na archeologické naleziště na Hradišti Zámky (v rozsahu nového geofyzikálního měření – většího rozsah hradiště).		30/519 Posouzení vlivů je v kap. D.I.9 provedeno na podkladě Archeologické rešerše, doložené v příl. B.10 dokumentace.	
2.	Středočeský kraj	Souhlasí za dodržení navržených opatření k prevenci, vyloučení a snížení očekávaných nepříznivých vlivů záměru.		Navržená opatření s Oznámení jsou v dokumentaci v kap. D.IV. dále precizována.
3.	MČ Praha 6 – Rada MČ	I. Bere na vědomí vyjádření MČ Praha 6 (viz vyjádření č. 4). II. Souhlasí s vyjádřením MČ Praha 6 (viz vyjádření č. 4). III. Požaduje urychlenou přípravu a výstavbu SOKP v SZ kvadrantu HMP dle platných ZÚR za podmínky minimalizace negativních dopadů do ŽP a provozu dopravy na MČ Praha 6. IV. Nesouhlasí s dalšími úpravami dokumentace, které prodlouží přípravu stavby a jsou v rozporu s pl. dokumenty ZÚR a ÚP HMP.	<i>Pro tento záměr bez vyjádření.</i>	Záměr jsou v souladu s platnými dokumenty ZÚR.
4.	MČ Praha 6 – vyjádření MČ Praha 6	Bod 1. MČ Praha 6 deklaruje podporu stávající platné stopě D0 a nesouhlasí s dalšími úpravami dokumentace, které by vyvolaly potřebu aktualizace, tzn. změny ZUR (výrazné prodloužení přípravy)		Záměr jsou v souladu s platnými dokumenty ZÚR.
		Požadavky a připomínky pro záměr D0 518 (pro záměr D0 519 bez konkrétních požadavků a připomínek):		2.1 Minimalizace vlivů na přírodní prvky je zohledněna v samotném technickém návrhu stavby. Dle posouzení vlivů jsou případná další opatření zahrnuta v kap. D. IV.

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
4.	MČ Praha 6 – vyjádření MČ Praha 6	<p>Bod 2. Biota, krajina</p> <p>2.1 Minimalizovat zásah do PP, přír. parku a jejich OP (Sedlecké skály, Šárka-Lysolaje);</p> <p>2.2 V dalším stupni PD vypracovat pro vedení trasy podrobný záborový elaborát pro vynětí půdy ze zemědělského půdního fondu podle bonit a kultur, včetně ploch zařízení stavenišť</p> <p>2.3 Zařízení stavenišť lokalizovat mimo přírodně hodnotné lokality (pozemky s výrazným podílem mimolesních porostů dřevin; v dostatečné vzdálenosti od břehové hrany toků)</p> <p>2.4 Kácení pouze v nezbytně nutném rozsahu, kompenzovat náhr. výsadbou dle schválené dokumentace sadových úprav (vegetační úpravy zemních valů, PHS)</p> <p>Bod 3. Hluk, prašnost</p> <p>3.1 Vypracovat detailní HS zahrnující individuální PHO</p> <p>3.2 Organizačně zabezpečit provádění trhacích prací a stavebních prací v obytné zástavbě, jen v denní době.</p> <p>3.3 Podmínky pro výstavbu (etapizace zemních prací, postupné uvádění do provozu, eliminace sekundární prašnosti)</p> <p>3.4 Konkretizovat rozsah demolic vč. trhacích prací.</p> <p>3.5 Předjednání přepravních tras (přebytečné vytěžené zeminy) – mimo směr centrum města, maximálně využít železniční a lodní dopravu.</p> <p>3.6 Po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku, ověřit účinnost provedených PHO.</p> <p>Bod 4. Odpady</p> <p>4.1 Materiál z demolic vozovky – potenciální kontaminace – požadavek na zneškodnění na základě konkrétních koncentrací látek v souladu s pl. předpisy.</p> <p>4.2 V dalších stupních PD specifikovat prostory pro shromažďování nebezp. odpadů a ostatních látek škodlivých vodám včetně průběžně skladovaných množství;</p> <p>4.3 Odpady vzniklé údržbou a provozem komunikace musí být dle povahy a množství shromažďovány nebo okamžitě odváženy na místo zneškodnění.</p> <p>Bod 5. Riziko porušení břehů vodních toků</p> <p>5.1 Vypracovat plán havarijních opatření pro stavbu.</p> <p>5.2 Na plochách zařízení stavenišť v zátopovém území neskladovat látky škodlivé vodám.</p> <p>5.3 Veškeré odplavitelné látky a stav. suť z ploch stavenišť v zátopovém území ihned odvážet.</p> <p>5.4 Na plochách zařízení stavenišť v zátopovém území budou stavební mechanismy odstaveny v minimálním počtu, vybaveny sanačními prostředky pro případnou likvidaci úniků ropných látek; pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány zachytné plechové nádoby.</p> <p>Bod 6. Požadavek na splnění podmínek v kap. D.4. Oznámení</p>		<p>2.2. Požadavek pro navazující PD (DÚR). Zahrnuto v návrhu opatření v kap. D. IV dokumentace.</p> <p>2.3., 2.4. V ZOV zpracovaných pro potřeby dokumentace EIA jsou zařízení stavenišť umístěna mimo přírodně hodnotné lokality. Tento požadavek je zařazen i pro další přípravu záměru do návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace.</p> <p>3.1 Hluková studie (příloha B.3 dokumentace) zahrnuje adekvátní návrh a vyhodnocení PHO.</p> <p>3.2., 3.3. Požadavek na další přípravu záměru. Zahrnuto v návrhu opatření v kap. D. IV dokumentace.</p> <p>3.4. Posouzení vlivů na hmotný majetek je uvedeno v kap. D.I.9 Dokumentace. Podrobněji bude řešeno v navazující PD, zařazeno do návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace.</p> <p>3.5. Fáze výstavby posouzena v dokumentaci EIA dle nyní zpracovaného ZOV [8]. Jako hlavní přepravní trasy jsou uvažovány dálnice D7 a D8 a lodní doprava. Projekt podrobných ZOV bude zpracován v DÚR.</p> <p>3.6 Zahrnuto v návrhu opatření v kap. D. IV dokumentace.</p> <p>4.1., 4.2., 4.3. Požadavek na navazující PD a období provozu. Zahrnuto v návrhu opatření v kap. D. IV. Nakládání s odpady se řídí legislativními ustanoveními.</p> <p>5.1., 5.2, 5.3., 5.4 Požadavky na období výstavby. Zahrnuto v návrhu opatření v kap. D. IV dokumentace.</p> <p>6. Návrh opatření uvedený v Oznámení je rozpracován v dokumentaci v kap. D.IV.</p>

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
5.	MČ Praha 8	<i>Pro tento záměr bez vyjádření.</i>	Souhlasí za podmínky, že Čimický přivaděč , jako přímá součást SOKP 519, bude přiveden ul. Dopraváků až na ul. Ústeckou.	Součástí záměru je Čimický přivaděč od MÚK Čimice po ul. Čimická/ Spořická. Dále do ul. Dopraváků se jedná o Čimický sběrač, který je městskou komunikací vymezenou územním plánem Prahy a není součástí záměru. Jedná se o komunikaci Hl. m. Prahy.
6.	Obec Zdíby	<p>1. NESOUHLAS SE ZÁMĚREM A ODŮVODNĚNÍ</p> <p>Tato část je shodná s s vyjádřením obce Horoměřice – viz vyjádření č. 7. Pouze formálně chybí bod 1.8.3 a 1.9, a je uveden bod 1.8.4 Vliv na klimatické změny</p> <p>2. POŽADAVKY PRO POSOUZENÍ ZÁMĚRU</p> <p>2.1 Posouzení variant SOKP v SZ segmentu pražské aglomerace – požadavek na více variant včetně varianty vedení SOKP jeho celkovým zahloubením – tunelem pod rostlý terén.</p> <p>2.2 Neposouzení variant = nesoulad s českou legislativou a legislativou EU</p> <p>- 2.2.1 Nedostatečné posouzení variant – uvádí, že oznamovatel nemůže v rámci nynějšího posouzení EIA odkázat na důvody pro odmítnutí variant uvedené v předchozím (nedostatečném) posouzení EIA. Citace ze str. 34 a str. 22 oznámení. Zpochybnění závěrů Vyhodnocení vlivů na Natura 2000.</p> <p>- 2.2.2 K vyhodnocení vlivu stavby na soustavu Natura 2000 – konstatování, že unijní úprava</p>	<p>1. NESOUHLAS SE ZÁMĚREM V PŘEDLOŽENÉ PODOBĚ A ODŮVODNĚNÍ</p> <p>1.1 Nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-T</p> <p>1.2 Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji</p> <p>1.3. Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a úz. rozvoje</p> <p>1.4 Rozpor s PÚR</p> <p>1.5 Narušení chráněných území</p> <p>1.6 Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách.</p> <p>1.7 Neudržitelná dopravní situace</p> <p>1.8 SOKP dle ZÚR je v rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility – 1.8.1 Snížení uhlíkové stopy / 1.8.2 Zlepšení lidského zdraví / 1.8.3 Vliv na klimatické změny</p> <p>2. POŽADAVKY PRO POSUZOVÁNÍ ZÁMĚRU</p> <p>2.1 Posouzení variant SOKP – požadavek na více variant v SZ segmentu včetně varianty s celkovým zahloubením – raženým tunelem pod rostlý terén.</p> <p>Požadavek na předložení vizualizací záměru z určených míst. Konkrétní požadavky na akustické hodnocení.</p> <p>2.2 Neposouzení variant = nesoulad s českou legislativou a legislativou EU</p> <p>- 2.2.1 Nedostatečné posouzení variant – uvádí, že oznamovatel nemůže v rámci nynějšího posouzení EIA odkázat na důvody pro odmítnutí variant uvedené v předchozím (nedostatečném) posouzení EIA. Zpochybnění závěrů Vyhodnocení vlivů na Natura 2000.</p> <p>- 2.2.2 K vyhodnocení vlivu stavby na soustavu Natura 2000 – konstatování, že unijní úprava použitou podkategorii „mírně negativní vliv“. Vyhodnocení je</p>	<p>DO 518</p> <p>Bod 1.1 – 1.8.4 viz vypořádání obce Horoměřice – č.7.</p> <p>2.1 Viz vypořádání bod 2.1 SOKP 519 zde níže.</p> <p>2.2.1 – 2.2.3 Viz vypořádání obce Horoměřice, vyjádření č. 7.</p> <p>2.3 Viz vypořádání obce Horoměřice, vyjádření č. 7.</p> <p>2.4 V rámci DIP (příl. B.1 Dokumentace) jsou v grafické části doloženy celoměstské výřezy.</p> <p>2.5 Stavby DO 518 a DO 519 jsou v souladu s podmínkou č. 1 ZZŘ posuzovány sloučeně jako jeden záměr</p> <p>2.6 Viz vypořádání obce Horoměřice, vyjádření č. 7.</p> <p>DO 519</p> <p>Bod 1.1 – 1.8.3 viz vypořádání obce Horoměřice – vyjádření č.7</p> <p>2.1 Technické řešení záměru vč. v úseku mezi Vltavou a MÚK Ústeckou bylo prověřeno několika TES [2][4][5][6]. U těchto variant však negativa spojená s jejich návrhem významně převažovala nad potenciálními pozitivy. To bylo potvrzené také MKA, na jejímž podkladě se oznamovatel rozhodl pro další přípravu sledovat řešení dle TES [2], která v dlouhodobě stabilizované stopě navrhuje začlenění 3 tunelových úseků. Podrobněji viz kap. B.I.5. dokumentace</p> <p>Vizualizace jsou doloženy v příloze B.16 dokumentace.</p> <p>2.2.1 – 2.2.3 Viz vypořádání obce Horoměřice, vyjádření č. 7.</p> <p>2.3.1 Aktualizované DIP doloženy v příl. B.1 Dokumentace. Model je vyhodnocen jako celek, není hodnocen jakkoli selektivně. Konstatování o prakticky marginálním vlivu na dělbu tramvajové trati není v rozporu s dokumentací k tramvajové trati, kde byl také konstatován přínos spíše z pohledu převedené dopravy v rámci hromadné dopravy, větších objemech kombinované dopravy a „jen“ částečném přínosu z AD, založeném i na částečném omezení jízdního</p>

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
6.	Obec Zdíby	<p>nezná žádnou ve vyhodnocení použitou podkategorii „mírně negativní vliv“. Vyhodnocení je označeno za nevyhovující, požadavek na jeho opakování a předělání.</p> <p>- 2.2.3 K právní nemožnosti záměr realizovat pomocí preventivních nebo zmírňujících opatření – ve vztahu k vyhodnocení Natura 2000.</p> <p>2.3 Posouzení vlivů výstavby na ŽP a veřejné zdraví</p> <p>2.4 Dopravně-inženýrské podklady – požadavek na zveřejnění kartogramů dopr. intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast.</p> <p>2.5 Sloučit do jednoho posouzení EIA stavby 518 a 519</p> <p>2.6 Posouzení kumulativních a synergických vlivů – silniční a letecké dopravy.</p>	<p>označeno za nevyhovující, požadavek na jeho opakování a předělání.</p> <p>- 2.2.3 K právní nemožnosti záměr realizovat pomocí preventivních nebo zmírňujících opatření – ve vztahu k vyhodnocení Natura 2000.</p> <p>2.3 Připomínky k DIP – dlouhodobý výhled (IPR Praha)</p> <p>- 2.3.1 Dopravní model – citace z kap. 3 DIP, požadavek na uvedení hodnoty nejistoty pro skutečný vývoj v blízkosti hranic Prahy. Zpochybnění tvrzení, že prodloužení tramvajové linky trati z Kobylis přes Zdíby bude „prakticky bez vlivu na dělbu přepravní práce“.</p> <p>- 2.3.2 Komunikační síť – zpochybnění zahrnutí zkapacitnění D8 ve výhledovém roce.</p> <p>2.4 Připomínky k DIP - TSK Praha</p> <p>- 2.4.1 Intenzity automobilové dopravy – požadavek na uvedení a specifikaci dopravních průzkumů, které prokazují aktuálnost použitých hodnot v katastru obce Zdíby a přilehlého okolí. Jsou-li staršího data než CSD 2016 či rok realizace záměru Lidl Zdíby, požadavek na nové průzkumy v dané oblasti. Požadavek na zveřejnění kartogramů dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast.</p> <p>- 2.4.2 Komunikační síť – nejasné zahrnutí záměru „D8 MÚK Zdíby a navazující úseky Prosecké radiály“. Požadavek na podmínku realizace prokazatelně dostačujícího zkapacitnění MÚK Zdíby a Prosecké radiály se současným zkapacitněním komunikace II/608 od MÚK Zdíby směrem na Klíčany, a to v min. rozsahu až do křížení s kom. III/0083, tj. jejich uvedením do provozu před zprovozněním vlastního SOKP 519.</p> <p>2.5 Vyhodnocení kartogramů TSK, IPR – požadavek na vybudování nového, nezávislého výjezdu z obce Zdíby jako kompenzace za nežádoucí nárůst dopravy na ul. Průběžná.</p> <p>2.6 Připomínky k akustické studii SOKP 519 – požadavek na detailní zpracování akustické studie pro celé katastrální území obce (Zdíby, Brnky, Přemyslení). Požadavek na 24 hod autorizované měření. Požadavek na provedení výpočtů akustické studie pro objekty nejbližší zástavby.</p> <p>- 2.6.1 Požadavek na detailní vyhodnocení akustické situace jako</p>	<p>profilu pro automobilovou dopravu.</p> <p>2.3.2 Zahrnutí jednotlivých plánovaných staveb do výhledových stavů je provedeno na základě jejich aktuálního harmonogramu. Pro dlouhodobý výhled jsou dále zahrnuty dopravní stavby dle územně plánovacích podkladů.</p> <p>2.4.1 Metodika tvorby dopravních modelů viz příl. B.1. dokumentace, kde jsou v grafické části doloženy celoměstské výřezy.</p> <p>2.4.2 V aktualizovaných DIP v příl. B.1 dokumentace je ve všech výhledových stavech zohledněna kompletní přestavba MÚK Zdíby, zkapacitnění Prosecké radiály (úsek Březiněves, včetně - Zdíby) a přestavba silnice I/9 MÚK Zdíby – Líbeznice na střídavý třípruh. Tyto DIP byly připravovány v koordinaci s DIP pro dokumentaci EIA „D8 MÚK Zdíby a navazující úseky Prosecké radiály“, kde je oblast MÚK Zdíby řešena podrobněji.</p> <p>2.5 S ohledem na prognózovaný nárůst na ul. Průběžná jsou Hlukovou studií navržena příslušná kompenzační opatření ve formě výměny povrchu stávající komunikace, který bude z hlediska akustického generovat nižší hlukové emise oproti stávajícím povrchům.</p> <p>2.6, 2.6.1 V rámci dokumentace bylo zpracováno detailní akustické posouzení, příloha B.2, která zahrnuje autorizované měření. Hluková studie byla zpracována v rozsahu odpovídajícím danému stupni přípravy záměru a požadavkům na posouzení vlivů záměru.</p> <p>2.6.2 Kumulace relevantních zdrojů hluku v řešeném území byla provedena v podrobném akustickém posouzení v příloze B.2 dokumentace, kde se kumulativní vliv vyhodnocoval se všemi relevantními zdroji hluku v území, tzn. záměr DO 518,519, rozšíření Prosecké radiály a přestavby MÚK Zdíby, záměr tramvajové tratě Kobylisy – Zdíby, plánovaný provoz na paralelním dráhovém systému Letiště Praha-Ruzyně, včetně i okrajového vlivu letiště Letňany a železničního koridoru Praha-Ústí nad Labem-Drážďany. Na základě provedených analýz dostupných materiálů zpracovaných v minulosti, které posuzovaly různé varianty provozu na stávajícím dráhovém</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
6.	Obec Zdíby		<p>celku, ve všech variantách, i na okolních ovlivněných komunikacích.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2.6.2 Vyhodnocení kumulativních vlivů. Zdůrazněn nejen koridor dráhy RWY 06L-24R Letiště Praha, ale také nově plánovaná paralelní letištní dráha RWY 06R-24L. Dále rozšíření Prosecké radiály a přestavba MÚK Zdíby, TT Kobylisy – Zdíby, železniční koridor Praha – Ústí n.L. – Drážďany. - 2.6.3 Neprovedení výpočtu pro období výstavby – požadavek na provedení výpočtu v akustické studii i pro fázi výstavby záměru. - 2.6.4 Protihluková opatření – požadavek na vedení hlavního tahu záměru SOKP 519 v celé jeho délce (vyjma mostních konstrukcí) v tunelu pod úrovní rostlého terénu. Požadavky na vybudování min. 7,5 m vysokého ozeleněného zemního valu mezi dálnicí D8 a obcí v rozsahu -1,9 km až -2,3 km, tedy v úseku dálnice D8, jehož rekonstrukce je součástí záměru SOKP 519 tak, aby byla zajištěna dostatečná ochrana obce Zdíby před dalším zvýšením zátěže z dopravy v této již nyní významně přetížené lokality. Ochranná opatření řádně vyhodnotit a nastavit jejich realizaci jako podmínku, která bude splněna v dostatečném časovém předstihu. U průhledných PHS zabezpečení proti narázům ptáků. <p>2.7 Připomínky k rozptylové studii SOKP 519</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2.7.1 Požadavek na provedení rozptylové studie pro fázi výstavby a doplnění dalších organizačních a technických opatření na ochranu ovzduší v době stavebních prací. - 2.7.2 Neuvedení verze použitého modelu – požadavek na její uvedení v souladu s MP RS. - 2.7.3 Nedostatečný popis řešeného území – požadavek na zpracování popisu řešeného území, umístění záměru a výkresu s mapou dle MP RS. - 2.7.4 Nedostatečný popis liniových zdrojů – požadavek na popis v souladu s MP RS. Popis zdrojů ve výhledových stavech. Hodnoty vstupních parametrů MEFA. Řešení výšky emisí nad terénem u MÚK a mostních objektů. Upřesnění zdrojů emisí ve výpočetní nulové variantě roku 2030. - 2.7.5 Chybějící informace o meteorologických podkladech – požadavek na doplnění (dle MP RS uvedení souřadnic větrné 	<p>systému, které zpracovatel akustické studie zpracovával pro letiště Praha- Ruzyně, bylo zvoleno vyhodnocení kumulativních účinků ve vztahu s provozem na dvou paralelních drahách, což je hlukově v rámci kumulativních účinků významnější varianta a tím pádem na straně bezpečnosti výpočtu.</p> <p>2.6.3 Vyhodnocení akustické situace v období výstavby je předmětem aktualizované HS v příl. B.2 a kap. D.I.3. dokumentace.</p> <p>2.6.4 Geneze technického řešení záměru je komentována v bodě 2.1. PHO jsou navržena dle výsledků HS v souladu s platnou legislativou. Parametry PHS budou podléhat návrhu opatření dle příl. B.6 (Hodnocení H67) pro ochranu ptáků a letounů a ke snížení rušivých vlivů (neprůhledné), viz návrh opatření v kap. D.IV. dokumentace.</p> <p>2.7.1 Vyhodnocení rozptylové situace v období výstavby je předmětem aktualizované RS v příl. B.3 a v kap. D.I.2 dokumentace. Návrh opatření viz kap. D.IV dokumentace.</p> <p>2.7.2 Verze použitého modelu je uvedena v RS v příl. B.3 dokumentace.</p> <p>2.7.3 Aktualizovaná RS (příloha B.3) je zpracována v souladu s citovaným metodickým pokynem.</p> <p>2.7.4, 2.7.5, 2.7.6, 2.7.7 Aktualizovaná rozptylová studie je doložena v příl. B.3 dokumentace.</p> <p>2.7.8 Pojednání nejistot a limitů použitého modelu je obsahem kap. RS (příloha B.3.) a kap D.VI. dokumentace.</p> <p>2.8.1 Vodohospodářské řešení záměru v technické studii vzešlo z Koordinační vodohospodářské studie [9]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí. Popis odvodnění záměru je uveden v kap. B.I.6, posouzení vlivů v kap. D.I.4. dokumentace. Viz návrh opatření D.IV. dokumentace, kde je také bod na rozvíjení modrozelené infrastruktury.</p> <p>2.8.2 Studie kompenzačních opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší je doložena v příl. B.2 dokumentace a vychází ze závěrů RS.</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
6.	Obec Zdíby	<p>růžice a způsobu jejího výpočtu).</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2.7.6 Neprovedení výpočtu pro specifické referenční body – v RS oznámení nejsou zvoleny specifické výpočtové body tak, aby byly vyhodnoceny největší dopady zdroje na citlivé skupiny obyvatel dle MP RS (vzdělávací a zdrav. zařízení, nejbližší či nejhustší zástavba apod.). Není ani uvedena zvolená výška výpočetních bodů nad terénem. Požadavek na doplnění. - 2.7.7 Nejasnosti v uložení úplných výsledků výpočtu – požadavek na uvedení úplných výsledků modelování v tabelární formě. - 2.7.8 Neuvedení nejistot a limitů použitého modelu – požadavek na doplnění diskuse všech významných omezení modelu a nejistot výsledků, a to i do příslušné kapitoly oznámení. <p>2.8 Další negativní dopady na obec Zdíby</p> <ul style="list-style-type: none"> -2.8.1 Hospodaření se srážkovými vodami – požadavek na zpracování systému odvádění dešťové vod tak, aby byla přečištěná a umístěná v retenčních nádržích, byla z bezpečnostního přelivu retenčních zařízení odváděna do dalšího retenčního a vsakovacího zařízení a následně dále využívána pro zavlažování zeleného pásu kolem záměru. - 2.8.2 Změna mikroklimatu, kompenzační zeleň – požadavek na zelený pás, jehož šířka bude určena výpočtem a doložena měřeními na již realizovaných plochách. Vybudování ochranného zeleného pásu jako podmínka realizace stavby. Nutné řešit v koordinaci s ostatními plánovanými stavbami v území. Požadavek na zařazení podmínky na stanovení vhodné podoby (šíře pásu, druhové složení, vegetační stupeň) ozelenění pomocí výpočtu Metodiky pro kvantifikaci efektu výsadby vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM/MŽP, červen 2016). <p>2.9 Připomínky – ostatní</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2.9.1 Vliv navrhovaného záměru na ELV CZ0110154 Kaňon Vltavy u Sedlece – požadavek společného řízení pro SOKP 518 a SOKP 519. Požadavek na spojení záměru s řešením aglomeračního okruhu. -2.9.2 Oddělené hodnocení vlivů SOKP 519 a SOKP 518 na ŽP – požadavek vysvětlení, proč není hodnocení vlivů na ŽP 		<p>2.9.1 Stavby D0 518 a D0 519 jsou v souladu s podmínkou č. 1 ZZŘ posuzovány sloučeně jako jeden záměr. Aglomerační okruh není součástí posuzovaného záměru, není předmětem posuzování EIA. Koncepční řešení dopravy je obecně součástí strategických či územně plánovacích dokumentací, které podléhají samostatnému vyhodnocení vlivů (SEA).</p> <p>2.9.2 Dokumentace EIA je zpracována pro obě stavby D0 518 a 519 společně, viz bod 2.9.1. Současného zprovoznění obou úseků SOKP není nutné podmínkovat, neboť jejich etapové zprovoznění není možné a není vůbec uvažováno.</p> <p>2.9.3 Kumulativní vlivy jsou posouzeny v relevantních částech dokumentace a v relevantních expertních studiích.</p> <p>2.9.4 Posouzení vlivu světelného znečištění je pojednáno v kap. D.I.3, D.I.7, příl. B.6 dokumentace.</p> <p>2.9.5 Vyčíslení záborů ZPF dle tříd ochrany viz kap. D.I.5 dokumentace.</p> <p>2.9.6 Stavební postupy a technologie jsou věcí zhotovitele stavby. Bude-li přistoupeno k využití mobilní betonárny, bude její povolení probíhat standardními postupy v souladu s legislativními ustanoveními. Její umístění bude hodnoceno se zohledněním kumulativních vlivů s předkládaným záměrem.</p> <p>2.9.7 Zařazeno jako návrh opatření pro období výstavby v kap. D.IV dokumentace.</p> <p>2.9.8 Studie vlivů na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám je přílohou B.12 Dokumentace a je zpracována v souladu s platnými metodickými postupy národní i evropské úrovně.</p> <p>2.9.9 Pro potřeby posouzení vlivů bylo v rámci Koordinační vodohospodářské studie [9] provedeno měření chloridů – viz kap. C.2.4. dokumentace. Návrh monitoringu je zařazen do návrhu opatření v kap. D.IV. dokumentace.</p> <p>2.9.10 Aktualizované hodnocení vlivů na veřejné zdraví z hlediska ovzduší je doloženo jako příloha B.5 dokumentace. Hodnocení je zpracováno autorizovanou osobou dle výsledků RS, na jejímž podkladě byl proveden rozsah hodnocení v území relevantním pro posuzovaný záměr. Širší území je hodnoceno</p>

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
6.	Obec Zdíby		<p>zpracováno zároveň pro úseky SOKP 519 a SOKP 518, jsou-li tak pojaty klíčové specializované studie a provoz jednoho úseku není možný bez provozu úseku druhého. Zároveň požaduje zařazení závazné podmínky současného zprovoznění obou úseků SOKP.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2.9.3 Požadavek na hodnocení kumulativních vlivů. - 2.9.4 Problematika světelného znečištění – požadavek na vyhodnocení vlivu světelného znečištění na faunu chráněných území v trase záměru. Uvedení kritérií k hodnocení významnosti vlivu světelného znečištění. - 2.9.5 Požadavek na vyčíslení záborů ZPF dle tříd ochrany. - 2.9.6 Dočasná betonárna – zahrnout vlivy výstavby. - 2.9.7 Likvidace dřevěného a biologicky rozložitelného odpadu - požadavek podmínky zákazu spalování jakéhokoli (i suchého) dřeva a rostlinného materiálu v místě stavby i provozu záměru z důvodu znečištění ovzduší. - 2.9.8 Posouzení vlivů záměru na klima – požadavek na zpracování také dle Metodického výkladu k aplikaci vybraných nových pojmů a požadavků zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a zejména ve znění zákona č. 326/2017 Sb. (MŽP, říjen 2017). - 2.9.9 Obsah chloridů v odpadních vodách – v dokumentaci EIA aktualizovat informaci o kvalitě povrchové a podzemní vody. Obsah solí zahrnout do plánu monitoringu. - 2.9.10 Požadavek na vyhodnocení zdravotních vlivů z hlediska ovzduší pro celá území jednotlivých obcí, tj. všechny obyvatele. Doplnit vysvětlení, podle jakých kritérií je hodnocená celková významnost vlivů, je-li nárůst zdravotního rizika z expozice benzo(a)pyrenem nad hranici přijatelného rizika hodnocen jako málo významný. 	<p>v rámci SEA územně plánovacích dokumentací. Metodika zpracování je uvedena v tomto hodnocení.</p>
7.	Obec Horoměřice	<p>1. NESOUHLAS SE ZÁMĚREM A ODŮVODNĚNÍ</p> <p>1.1 Nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-T.</p> <p>1.2 Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji.</p> <p>1.3. Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje.</p> <p>1.4 Rozpor s PÚR. Tranzitní silniční doprava je vedena intenzivně zastavěnými částmi města, přes přírodní park Drahaň-Troja, v oblasti se ZCHÚ, hradištěm Zámky, atd.</p> <p>1.5 Střety se ŽP – záměr vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES, EVL.</p>	<p><i>Pro záměr 519 bez vyjádření.</i></p>	<p>1.1, 1.2, 1.3 Připomínky směřují ke koncepčnímu řešení dopravní sítě, které je předmětem strategického posuzování (zejména na úrovni PÚR a ZÚR), nikoli předmětem posuzování vlivů záměru. Výběr koridorů pro dopravní stavby je v rámci ČR upraven právními předpisy. Stavba je připravována v souladu s legislativními postupy s respektováním nadřazených procesů (PÚR, ZÚR, SEA). Lze odkázat na text z Odůvodnění aktualizace č.1 ZÚR hl. m.</p>

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
7.	Obec Horoměřice	<p>1.6 Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách – zatížení území leteckou dopravou.</p> <p>1.7 Neudržitelná dopravní situace – nevyhovující kapacitní stav několika úseků D0 včetně radiál. Podcenění dopravní indukce.</p> <p>1.8 SOKP dle ZÚR je v rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility – 1.8.1 Snížení uhlíkové stopy / 1.8.2 Zvýšení bezpečnosti / 1.8.3 Zvýšení finanční udržitelnosti / 1.8.4 Zlepšení lidského zdraví.</p> <p>1.9 Rozpor s klimatickým závazkem Prahy.</p> <p style="text-align: center;">2. POŽADAVKY PRO POSOUZENÍ ZÁMĚRU</p> <p>2.1 Posouzení variant SOKP v SZ segmentu pražské aglomerace – požadavek na posouzení více variant včetně regionální (tzv. severní).</p> <p>K tomuto bodu je v příloze připojeno Stručné stanovisko ke studii ČVUT + předběžné multikriteriální hodnocení dokončení SOKP (Ing. M. Strnad 06/2017).</p> <p>2.2 Neposouzení variant – nesoulad s českou legislativou a legislativou EU.</p> <p>- 2.2.1 Nedostatečné posouzení variant – uvádí, že oznamovatel nemůže v rámci nynějšího posouzení EIA odkázat na důvody pro odmítnutí variant uvedené v předchozím (nedostatečném) posouzení EIA. Zpochybnění závěrů Vyhodnocení vlivů na Natura 2000.</p> <p>- 2.2.2 Neposouzení alternativního řešení Ss – porušení §6 odst. 6 zákona z důvodu nezabývání se realizací varianty Ss, která byla v předchozím posouzení EIA shledání MŽP za akceptovatelnou.</p> <p>- 2.2.3 K vyhodnocení vlivu stavby na soustavu Natura 2000 – konstatování, že unijní úprava nezná žádnou ve vyhodnocení použitou podkategorii „mírně negativní vliv“. Vyhodnocení je označeno za nevyhovující, požadavek na jeho opakování a předělání.</p> <p>2.3 Posouzení řešení přivaděčů na území KÚ Horoměřice – posouzení potřeby MÚK Horoměřice na 34,4 km s II/240 (křižovatka činí z Horoměřické ulice přivaděč dopravy do Prahy přes PR Divoká Šárka), posouzení posunutí MÚK Horoměřice z 34,4 km na 32,5 km včetně objízdné komunikace Horoměřic ze západní strany.</p> <p>2.4 Posouzení změny trasy – posunutí SOKP v okolí 35,2 km dále od obce vzhledem k vzdálenosti 140 m od nejbližší zástavby.</p> <p>2.5 Zachování stávajících cyklostezek a historických cest v KÚ Horoměřice – cyklostezka vedoucí paralelně s ulicí Revoluční do Lysolají po pravé straně, historická polní cesta Horoměřice do Nebušic a do Suchdola.</p> <p>2.6 Požadavky na technické řešení v oblasti Suchdola a Horoměřic – vedení trasy SOKP v tunelu v celém úseku KÚ Horoměřice, Lysolaje a Suchdol; posun MÚK Suchdol dál od obytné zástavby MČ Praha – Suchdol o min. 200 m, vybudovat PHV, zalesnit okolí</p>		<p>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 TEN-T a PÚR 2008. V rámci možností silně urbanizovaného území hl. m. Prahy, účelu a měřítka ZÚR je uvedený požadavek PÚR 2008 věcně respektován a ošetřen i technickým řešením (tedy tunelovými úseky a dalšími stavebně technickými opatřeními 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>Posouzení vlivů na obyvatelstvo je předmětem kap. D.I.1 dokumentace. Připomínka k územnímu plánu není relevantní k posuzování vlivů předmětného záměru.</p> <p>1.4 Koncepční řešení dopravní sítě není předmětem posuzování EIA. Viz také vypořádání bod 1.1. 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 dokumentace.</p> <p>1.5 Posouzení vlivů záměru na předměty ochrany přírody a návrh opatření viz kap. D.I.7, která je zpracována na podkladě expertních studií doložených v přílohové části B (Naturové hodnocení, Hodnocení H67 a další).</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
7.	Obec Horoměřice	<p>křižovatky; výduchy tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic.</p> <p>2.7 Posouzení vlivů výstavby na ŽP a veřejné zdraví</p> <p>2.8 Dopravně-inženýrské podklady – požadavek na zveřejnění kartogramů dopr. intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnout požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů (bez přivaděče Rybářka, s přivaděčem Kamýcká), vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zatřídění do kategorií dle ČSN 73 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci na nových i stávajících komunikacích. Zahrnout i realizaci plánované TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy.</p> <p>2.9 Sloučit do jednoho posouzení EIA stavby 518 a 519</p> <p>2.10 Posouzení kumulativních a synergických vlivů – silniční a letecké dopravy, zdůrazněn plánovaný projekt paralelní dráhy Letiště V. H.</p>		<p>1.6 V kap. D. jsou relevantní oblasti vyhodnoceny také z hlediska kumulativních vlivů, které zahrnují mj. zmiňovanou leteckou dopravu. Posouzení vlivů, včetně návrhu opatření a opatření k monitoringu je předmětem předložené dokumentace EIA v kap. D.I. a D.IV.</p> <p>1.7 Smyslem záměru je zlepšení dopravní situace v Praze – viz Dopravně-inženýrské podklady příloze B.1 dokumentace.</p> <p>1.8 Vlivy záměru na klima jsou vyhodnoceny v kap. D.I.2, která vychází ze samostatné studie v příl. B.12, která obsahuje posouzení uhlíkové stopy 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>1.9 Pro potřeby Dokumentace je zpracována samostatná Studie vlivů 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>2.1 Na základě požadavků a připomínek, které vyvstaly ze zjišťovacích řízení, nechal oznamovatel technickými studiemi prověřit variantní řešení záměru ve stabilizovaném koridoru ZÚR (s případným úsekovým vychýlením). Oznamovatel tak respektuje 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</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
7.	Obec Horoměřice			<p>plánovací dokumentace (ZÚR obou krajů v platném znění vč. provedeného VVURÚ-SEA) s respektováním jejich závěrů. 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 nejvhodnější 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 letech s ohledem na intenzivní urbanizaci pásu kolem Prahy a rozvoji obcí v něm došlo k výraznému plošnému rozvoji, který ještě není zcela uzavřen, a který probíhá dle vymezení a limitů 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>Technickými studii prověřené varianty technického řešení byly předloženy k MKA [7] a na jejím podkladě následně oznamovatel vybral variantu, kterou bude dále v přípravě sledovat a která je předložena k posouzení EIA jako předmětný záměr. Podrobněji viz kap. B.I.5 Dokumentace.</p> <p>2.2.1 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</p>

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
7.	Obec Horoměřice			<p>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 2019 zahájen nový proces EIA. V rámci stabilizované polohy koridoru DO dle ZÚR, případně ve vazbě na tento koridor, bylo na podkladě vyjádření a připomínek doručených ve zjišťovacích řízeních zadáno technickými studii prověřit variantní řešení záměru. Tato variantní řešení byla předložena do MKA [7]. Na jejím podkladě následně oznamovatel vybral variantu pro další přípravu a tuto předložil do posouzení EIA jako předmětný záměr.</p> <p>V souladu se zákonnými a metodickými požadavky bylo autorizovanou osobou zpracováno Posouzení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v pl. znění. Je doloženo jako příl. B.7 dokumentace.</p> <p>2.2.2 Pro posouzení vlivů se oznamovatel rozhodl sledovat řešení záměru viz bod 2.1.</p> <p>2.2.3 Pro potřeby dokumentace EIA bylo zpracováno nové (aktualizované) Posouzení vlivů na soustavu Natura 2000 – příloha B.7. dokumentace. Posouzení je zpracováno příslušnou autorizovanou osobou dle platných metodických postupů. Jak je v příloze B.7 dokumentace uvedeno, metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, je metodikou MŽP, odboru mezinárodní ochrany biodiverzity z roku 2007, uveřejněné ve věštníku MŽP 11/2007, ročník XVII, částka 11.</p> <p>2.3 S ohledem na výše popsany a vysvětlený postoj oznamovatele sledovat technické řešení v souladu se ZÚR, je požadavek posunutí MÚK Horoměřice do km 32,5 nerelevantní. Posouzení potřeby MÚK Horoměřice bylo provedeno ve studii [3][1], která byla představena zástupcům</p>

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
7.	Obec Horoměřice			<p>obce Horoměřice (03/2021). Řešení bez MÚK Horoměřice bylo také předloženo jako jedna z variant do MKA [7] a nebylo doporučeno pro další sledování.</p> <p>2.4 Posouzení posunutí trasy záměru bylo provedeno ve studii [3], která byla představena zástupcům obce Horoměřice (03/2021). Toto řešení bylo také předloženo jako jedna z variant do MKA [7] a nebylo doporučeno pro další sledování. Předložený záměr zachovává původní stopu dle ZÚR, v předmětném úseku v blízkosti zástavby je však nově navržen tunel Horoměřice.</p> <p>2.5 Ulice Revoluční je převedena nad tunelem Horoměřice. Cesta do Nebušic již v dnešní době neexistuje (pouze zorněná pole), záměrem tak nedojde k jejímu přerušení. Cesta na Suchdol – v návrhu opatření pro další přípravu záměru v kap. D.IV dokumentace je zařazen požadavek na propojení polních cest přes sjezd z MÚK Suchdol (např. lávkou).</p> <p>2.6 Vznesené připomínky byly prověřeny technickými studiemi a zakomponovány do řešení předloženého k posouzení EIA. Je navržen tunel Horoměřice a MÚK Suchdol je odsazena od zástavby Suchdola. V případě, že budou výdechy tunelů zřízeny, bude filtrace prachových částí prověřena v DÚR – viz návrh opatření v kap. D.IV.</p> <p>2.7 Posouzení vlivů výstavby je obsahem relevantních částí kap. D.I. a relevantních částí expertních studií v přílohouvé části B dokumentace.</p> <p>2.8 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. Požadavek na posuzování vlivů (exhalace, hluk) vyplývající z maximální kapacity komunikací dle jejich zatřídění 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</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
7.	Obec Horoměřice			<p>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 (pouze po jižním okraji sídliště ulic K Pazderkám) a lanovka Podbaba – ZOO – Bohnice.</p> <p>2.9 Záměr je v souladu s podm. č.1 ZZŘ posuzován sloučeně v jednom procesu posuzování pro stavbu D0 518 a D0 519.</p> <p>2.10 Posouzení kumulativních a synergických vlivů je součástí relevantních kapitol dokumentace a relevantních částí expertních studií. Detailní akustické posouzení je uvedeno v příloze B.2 dokumentace včetně vyhodnocení kumulativních vlivů silniční, železniční, tramvajové a letecké dopravy při provozu paralelního dráhového systému. Navíc počítá i s kumulativním vlivem letiště Letňany, které okrajově zasahuje do hodnoceného území.</p>
8.	MČ Praha – Dolní Chabry	<p>V úvodu požadavek na sloučení posouzení EIA staveb 518 + 519 do jednoho. Požadavek na posouzení kumulativních a synergických vlivů.</p> <p style="text-align: center;">1. NESOUHLAS SE ZÁMĚREM A ODŮVODNĚNÍ</p> <p>1.1 Nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-T</p> <p>1.2 Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji</p> <p>1.3. Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje</p> <p>1.4 Rozpor s PÚR</p> <p>1.5 Střety se ŽP</p> <p>1.6 Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách.</p> <p>1.7 Neudržitelná dopravní situace</p> <p>1.8 SOKP dle ZÚR je v rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility – 1.8.1 Snížení uhlíkové stopy / 1.8.2 Zvýšení bezpečnosti / 1.8.3 Zvýšení finanční udržitelnosti / 1.8.4 Zlepšení lidského zdraví</p> <p>1.9 Rozpor s klimatickým závazkem Prahy</p> <p style="text-align: center;">2. POŽADAVKY PRO POSOUZENÍ ZÁMĚRU</p> <p>2.1 Posouzení variant SOKP v SZ segmentu pražské aglomerace – požadavek na více variant včetně regionální (tzv. severní). K tomuto bodu je v příloze připojeno Stručné stanovisko ke studii ČVUT + předběžné multikriteriální hodnocení dokončení SOKP (Ing. M. Strnad 06/2017)</p>		<p style="text-align: center;">D0 518</p> <p>Záměr je v souladu s podmínkou č. 1 ZZŘ posuzován sloučeně v jednom procesu posuzování. Kumulativní a synergické vlivy - viz kap. B.I.4 a relevantní části kap. D.I.</p> <p>1.1 – 1.9 Viz vypořádání obec Horoměřice, vyjádření č.7.</p> <p>2.1 – 2.2.3 Viz vypořádání obec Horoměřice, vyjádření č.7.</p> <p>2.2.4 V souladu se zákonnými a metodickými požadavky bylo autorizovanou osobou zpracováno Posouzení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v pl. znění. Je doloženo jako příl. B.7 dokumentace.</p> <p>2.3 Viz vypořádání bodu 2.7 obec Horoměřice, vyjádření č.7.</p> <p>2.4 Viz vypořádání bodu 2.8 obec Horoměřice, vyjádření č.7. Propojení Prahy 8 a Prahy 6 je sledováno dle aktuálně platných podkladů.</p> <p>2.5, 2.6, 2.7 Technické řešení D0 518 bylo prověřeno TES [3] a rozpracovaná variantní řešení byla předložena k MKA [7]. Na jejím podkladě se oznamovatel rozhodl pro další přípravu sledovat řešení dle TES [1]. Podrobněji viz kap. B.I.5. dokumentace. Dále viz vypořádání bodu 2.6. obec</p>

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
8.	MČ Praha – Dolní Chabry	<p>2.2 Neposouzení variant – nesoulad s českou legislativou a legislativou EU</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2.2.1 Nedostatečné posouzení variant – uvádí, že oznamovatel nemůže v rámci nynějšího posouzení EIA odkázat na důvody pro odmítnutí variant uvedené v předchozím (nedostatečném) posouzení EIA. Citace ze str. 34 a str. 22 oznámení. Zpochybnění závěrů Vyhodnocení vlivů na Natura 2000. - 2.2.2 Neposouzení alternativních řešení dosud MŽP neposouzených – porušení §6 odst. 6 zákona z důvodu nezabývání se realizací varianty Ss, která byla v předchozím posouzení EIA shledána MŽP za akceptovatelnou. - 2.2.3 K vyhodnocení vlivu stavby na soustavu Natura 2000 – konstatování, že unijní úprava nezná žádnou ve vyhodnocení použitou podkategorii „mírně negativní vliv“. Vyhodnocení je označeno za nevyhovující, požadavek na jeho opakování a předělání. - 2.2.4 K právní nemožnosti záměr realizovat pomocí preventivních nebo zmírňujících opatření – ve vztahu k vyhodnocení Natura 2000. <p>2.3 Posouzení vlivů výstavby na ŽP a veřejné zdraví</p> <p>2.4 Dopravně-inženýrské podklady – požadavek na zveřejnění kartogramů dopr. intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnout požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů (bez přivaděče Rybářka, s přivaděčem Kamýcká), vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zatřídění do kategorií dle ČSN 73 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci na nových i stávajících komunikacích. Zahrnout propojení Prahy 8 a Prahy 6 (TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy, městská komunikace nízký most pro IAD a MHD).</p> <p>2.5 Posouzení řešení přivaděčů na území MČ Praha – Suchdol – bez přivaděče Rybářka s tunelovým přivaděčem Kamýcká napojeným do MÚK Suchdol, resp. II/241.</p> <p>2.6 Posouzení řešení výstavby tunelů – ražený tunel Suchdol mezi MÚK Suchdol a mostem přes Vltavu (bez MÚK Rybářka a bez přivaděče Rybářka), ražený tunel přivaděče Kamýcká.</p> <p>2.7 Požadavky na technické řešení v oblasti Suchdola a Horoměřic – vedení trasy SOKP v tunelu v celém úseku KÚ Horoměřice, Lysolaje a Suchdol, posun MÚK Suchdol dále od obytné zástavby MČ Praha – Suchdol o min. 200 m, vybudovat PHV, zalesnit okolí MÚK, výduchy tunelů opatřit účinnou filtrací prach. částic.</p>		Horoměřice, vyjádření č.7.
	<p style="text-align: center;">I. OBECNÉ VÝHRADY K SOKP</p> <p>Zastaralá koncepce záměru (Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje - nerespektování rozvoje dotčeného území, okolí lokalit s očekávaným nejvyšším nárůstem počtu obyvatel HMP, vytvoření hranice růstu HMP. Blízkost ZCHÚ, prvků ÚSES, Natura 2000, aj.</p> <p>I.1 Rozpor s PÚR, narušení ZCHÚ, přírodní park, archeologická naleziště.</p> <p>I.2. Rozpor s plánem udržitelné mobility Prahy a okolí, zvýšení uhlíkové stopy. Snížení</p>	<p style="text-align: center;">DO 519</p> <p>I. Připomínky směřují ke koncepčnímu řešení dopravní sítě, které je předmětem strategického posuzování (zejména na úrovni PÚR a ZÚR), nikoli předmětem posuzování vlivů záměru. Výběr koridorů pro dopravní stavby je v rámci ČR upraven právními předpisy. Stavba je připravována v souladu s legislativními postupy s respektováním nadřazených</p>		

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
8.	MČ Praha – Dolní Chabry	<p>finanční udržitelnosti. Zhoršení zdraví a kvality života.</p> <p>I.3. Rozpor s právem EU (TEN-T)</p> <p>I.4. Klimatický závazek hlavního města</p> <p>I.5. Zásadní narušení lokality UNESCO</p> <p>I.6. Neudržitelná dopravní situace</p> <p>I.7. Shrnutí</p> <p>II. HLAVNÍ NEDOSTATKY ZÁMĚRU</p> <p>II.1 Odmítnutí konkrétních aspektů záměru - připomínky k návrhu Čimického přivaděče a MÚK Čimice - dle obdrženého vyjádření povedou k enormnímu nárůstu dopravy a přímému negativnímu ovlivnění MČ, bez propojení na sever, jsou nefunkční. Umístění v blízkosti sídelních oblastí nerespektuje ochranu ŽP.</p> <p>II.2. Vliv na lidské zdraví – připomínky k akustické situaci (HS), světelnému znečištění, nadlimitně hlukově zatížené území (zmínka rozsudku Městského soudu v Praze de ne 12.5.2011, č.j. 10Ca62/2009-122). Návrh kompenzačních opatření (z hlediska zajištění imisních a hlukových limitů). Vliv Drahanského údolí na šíření hluku během různých atmosférických podmínek. Zhoršení nadlimitních hodnot benzo(a)pyrenu.</p> <p>II.3. Nesouhlas s tvrzením ze str. 152 OZN EIA, že „trasa vede silně antropogenně pozměněným územím“. Ochrana přírody a krajiny v lokalitě Trojské kotliny. Biodiverzita, ekosystémy, kulturně-historické dědictví území. Výstavba mostu přes Vltavu je v rozporu s ochranou ŽP. Požadavek na důkladné posouzení vlivů stavebních prací. Zpochybnění závěrů Studie hodnocení vlivů na soustavu Natura 2000.</p> <p>II.4. Podhodnocené dopravní intenzity a tranzitní doprava. Požadavek na uvedení metodik a specifikaci dopravních průzkumů. Absence vlivů dopravních nehod. Požadavek DIP pro varianty. Podcenění jevu dopravní indukce. Absence záměru plánované tramvajové linky Podbaba – Bohnice – Kobylisy.</p> <p>II.5. Nepříznivé povětrnostní podmínky – převažující SZ větry – vliv na Pražský hrad další části Prahy.</p> <p>II.6. Návrh alternativního řešení přiložen jako příloha vyjádření. Požadavek tunelového vedení trasy.</p> <p>II.7. Shrnutí</p> <p>III. POŽADAVKY NA DOKUMENTACI EIA</p> <p>III.1. Požadavek na variantní posuzování (regionální varianty a var. Ss).</p> <p>III.2. Požadavek na vedení trasy záměru v tunelu, a to v celém úseku od mostu přes Vltavu k MÚK Březiněves. Posouzení min. varianty vybudování raženého tunelu od mostu přes Vltavu k MÚK Ústecká. V příloze vyjádření uvádí vlastní tunelové řešení s přemostěním</p>		<p>procesů (PÚR, ZÚR, SEA). Posouzení vlivů na obyvatelstvo, biodiverzitu, kulturu aj. je předmětem kap. D.I dokumentace. Viz také vypořádání připomínek obec Horoměřice, vyjádření č.7.</p> <p>I.1 Stavba je připravována v souladu s platnými ZÚR. Vyhodnocení vlivů na přírodní, kulturní a krajinářské aspekty je předmětem kap. D.I.7, D.I.8 a D.I.9 dokumentace na podkladě expertních studií v přílohové části B dokumentace.</p> <p>I.2 Vlivy na ovzduší a klima jsou posouzeny v kap. D.I.2 a v příloze B.3 a B.12.. Vlivy na zdraví a obyvatelstvo v kap. D.I.1 a v příloze B.4 a B.5. Hodnocení ekonomických ukazatelů není předmětem EIA.</p> <p>I.3 Koncepční řešení dopravy není předmětem posouzení EIA. Viz také vypořádání připomínek obec Horoměřice, vyjádření č.7.</p> <p>I.4 Vyhodnocení vlivů na klimatický systém je předmětem přílohy B.12 a kap. D.I.2 dokumentace, kde je vyhodnocen vztah záměru k cílům a opatřením, obsažených v národních i regionálních strategických dokumentech.</p> <p>I.5 Vyhodnocení vlivů na kulturní památky je předmětem kap. D.I.9.</p> <p>I.6 Viz vypořádání bodu 1.7 obec Horoměřice, vyjádření č.7.</p> <p>I.7 Viz vypořádání bodů I.1 – I.6. Posouzení vlivů je předmětem procesu EIA, konkrétně viz expertní studie a příslušné části kapitoly D Dokumentace.</p> <p>II.1 Propojení D0 ve směru na sever je zajištěno MÚK Ústeckou s napojením na ul. Ústeckou. Počet a rozmístění MÚK je dáno koncepcí dopravního řešení stanovenou ZÚR. Posouzení vlivů záměru na ŽP viz příslušné části kap. D dokumentace.</p> <p>II.2 Posouzení vlivů na akustickou situaci je provedeno na podkladě aktualizované HS příl. B.2 v kap. D.I.3. Posouzení vlivů na rozptylovou situaci je provedeno na podkladě aktualizované RS příl. B.3 v kap. D.I.2. Posouzení vlivů na veřejné zdraví je provedeno na podkladě Studie vlivy na veřejné zdraví v příl. B.4 a B.5 v kap. D.I.1. Vlivy světelného znečištění jsou pojednány v kap. D.I.3 dokumentace. V akustickém posouzení v příl. B.2 dokumentace byl pro</p>

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
8.	MČ Praha – Dolní Chabry	<p>Drahaňského údolí.</p> <p>III.3 Požadavek na společnou dokumentaci EIA pro stavbu SOKP 518, 519 a 520.</p> <p>III.4. Požadavek na posouzení kumulativních a synergických vlivů s dalšími známými stavbami v území.</p> <p>III.5 Aktualizace a doplnění DIP. Požadavek na zveřejnění kartogramů pro celou pražskou metropolitní oblast. Zahrnout varianty. Vyhodnotit význam Čimického přivaděče. Zohlednit dopravní indukci. Zahrnout TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy, městská komunikace (nízký most) pro individuální automobilovou dopravu a MHD.</p> <p>IV. ZÁVĚREČNÉ SHRNU TÍ</p> <p>Součástí obdrženého vyjádření je předběžné multikriteriální hodnocení a námět stavby tunelový úsek SOKP – SO 519 Suchdol – Březiněves (NÝDRLE projektová kancelář – koncept 10/2019).</p>		<p>výpočet hluku sestaven 3D výpočtový model, který zohledňuje akustické šíření a odrazy akustické energie ve 3D modelovém území. V rámci výpočtu je výpočtový model nastaven na standardní meteorologické podmínky – správnost nastavení výpočtového modelu byla ověřována měřeními hluku v posuzovaných oblastech. Vliv posuzovaného záměru zde byl posouzen v kontrolních výpočtových bodech Brnky_66, Zdiby_318, Zdiby_399 a Cimice_815, tedy v chráněných venkovních prostorech nejexponovanějších staveb ve vztahu k posuzovanému záměru. Výpočtem bylo prokázáno dodržení hygienického limitu hluku 60/50 dB (den/noc) pro dálnice a silnice I. třídy.</p> <p>II.3 Posouzení vlivů na krajinu je předmětem kap. D.I.8 dokumentace. Posouzení vlivů na biodiverzitu je předmětem kap. D.I.6. Posouzení stavebních prací předmětem posouzení v jednotlivých kap. D.I a v příslušných expertních studiích. Pro potřeby dokumentace EIA bylo zpracováno nové (aktualizované) Posouzení vlivů na soustavu Natura 2000 – příloha B.7 dokumentace. Posouzení je zpracováno příslušnou autorizovanou osobou dle platných metodických postupů.</p> <p>II.4 Pro potřeby dokumentace byly DIP aktualizovány – příloha B.1. zahrnuje popis metodik a specifikaci průzkumů. Modelové zpracování DIP zohledňuje indukci většího dopravního výkonu vlivem výrazného zlepšení dopravní nabídky a toto navýšení je kvantifikováno v textové části. Dle aktuálních plánů hl. m. Prahy je zohledněna TT Kobylisy – Bohnice (pouze po jižním okraji sídliště ulic K Pazderkám) a lanovka Podbaba – ZOO – Bohnice. Potenciální vlivy dopravních nehod jsou popsány v relevantních částech kapitoly D. dokumentace.</p> <p>II.5 Vyhodnocení vlivů na ovzduší je předmětem RS v příl. B.3 a v kap. D.I.2 Dokumentace.</p> <p>II.6 Oznamovatel se požadavky ZZŘ zabýval, tunelové vedení trasy v různém rozsahu nechal prověřit technickými studiemi [4][5][6]. Námět stavby předložený MČ Dolní Chabry nebyl podrobněji rozpracován, neboť zasahuje na území</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
8.	MČ Praha – Dolní Chabry			<p>Středočeského kraje mimo koridor ZÚR. Středočeský kraj dlouhodobě a stabilně deklaruje vedení D0 pouze ve stabilizovaném koridoru dle ZÚR. Studiemi prověřená technická řešení byla předložena do MKA [7], na jejímž podkladě oznamovatel vybral řešení D0 pro další sledování a to předložil do posouzení EIA. Nově jsou na trase D0 519 navrženy 3 tunelové úseky v prostoru mezi mostem přes Vltavu a MÚK Ústeckou.</p> <p>II.7 Platí vypořádání pro body II.1 – II.6.</p> <p>III.1 Viz vypořádání bodu 2.2.1 a 2.2.2 obec Horoměřice, vyjádření č. 7.</p> <p>III.2 Viz vypořádání bod II.6.</p> <p>III.3. V souladu se závěry ZZŘ pro stavbu D0 518 a D0 519 jsou tyto stavby předloženy do posouzení EIA sloučeně jako jeden záměr. Stavba D0 520 je zohledněna u relevantních aspektů dokumentace v rámci kumulativních vlivů. (její ne/existence je zahrnuta ve výhledových posuzovaných stavech).</p> <p>III.4 Další připravované stavby v území jsou uvedeny v kap. B.1.4 dokumentace, v DIP v příl. B.1 dokumentace. Kumulativní a synergické vlivy jsou posouzeny pro relevantní aspekty v příslušných částech kapitoly D.I a v relevantních částech expertních studií v přílohové části B.</p> <p>III.5 Viz vypořádání bod 2.8/518 Dolní Chabry. Předmětem posouzení je i scénář E.3.1, který prognózuje stav bez Čimického sběrače.</p> <p>IV. Viz vypořádání bodů výše.</p>
9.	MČ Praha – Březiněves	<i>Pro záměr 518 bez vyjádření.</i>	<p>Souhlasí za následujících podmínek:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. protihlukový val (PHV) bude navržen v min. výšce 10 m nad úrovní vozovky, 2. na koruně PHV bude vybudována PHS o min. výšce 3 m, 3. před a za PHS bude osazena stromová vegetace (funkce biofiltrů), 4. Požadavky na výměnu oken u objektů ve vzdálenosti 280 m. 5. dobudování přeložky II/243 obchvat Březiněvsi – nepřekročitelná podmínka, 6. zahájení procesu EIA pro stavbu SOKP 520, případně její realizaci s předstihem před stavbou SOKP 519 v tunelové variantě, 7. protihluková opatření (PHO) kolem všech součástí SOKP 519, vč. nadjezdových ramp, musí 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rozsah PHO je navržen na základě závěrů HS v příl. B.2. 2. Ad bod 1. 3. V návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace je zařazen požadavek na zpracování Projektu vegetačních úprav v multifunkčním pojetí, včetně hlediska biofiltrů. Viz také studie Kompenzačních opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v příl. B. 3 dokumentace. 4. Ad bod 1. 5. DIP zohledňují obchvat Březiněvsi již v horizontu 2030 jako připravovanou stavbu hl. m. Prahy. Z doložených rozdílových

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
9.	MČ Praha - Březiněves	<p>splňovat nejpřísnější kritéria, vybudování zelených pásů izolační zeleně - v místě podél skládky, směrem k J, JZ a JV části k.ú. MČ PH–Březiněves v max. možné šířce (dle norem, možností).</p> <p>8. výměna povrchu v ul. Cínovecká za speciální nízko–hlučný asfalt, shoda s povrchem použitým při výstavbě SOKP 519,</p> <p>9. PHO se vztahují i na komunikaci Cínovecká v místech, kde dnes není žádná ochrana proti hluku a znečištění – výsadba stromové vegetace (fce biofiltrů)</p> <p>10. zamítavé stanovisko ve věci Skládky odpadů Dábllice, využití kapacity v prostoru 1. etapy skládky, stupeň posouzení EIA.</p> <p>11. požadavek na hodnocení vlivů hluku a emisí na Březiněves v období výstavby.</p>		<p>kartogramů vyplývá, že zprovoznění úseků D0 518 a 519 má na celkovou intenzitu dopravy v Březiněvsi (v součtu za průjezd a obchvat) jen malý vliv (rozdíl stavů E2 – D) a v případě zprovoznění celého okruhu D0 518 a 519 + D0 520 nepatrný spíše pozitivní vliv (rozdíl stavů E3 – D). Podmíněnost zprovoznění záměru obchvatem Březiněvsi tedy není v tuto chvíli průkazná.</p> <p>6. Příprava jiné stavby/záměru není předmětem posouzení EIA. Lze však uvést, že stavba D0 520 je oznamovatelem aktivně připravována stejně jako posuzovaný záměr. Ne/existence stavby D0 520 je zohledněna v jednotlivých výhledových scénářích. Předkládaný záměr a stavba D0 520 je ve své přípravě intenzivně koordinován.</p> <p>7. Ad bod 1 a bod 3.</p> <p>8, 9. Viz bod 1 a 3.</p> <p>10. Podmínky jiné nezávislé stavby (záměru) nelze začlenit do procesu EIA předkládaného záměru.</p> <p>11. Vlivy v období výstavby jsou vyhodnoceny v HS, RS a příslušných částech kap. D.I dokumentace.</p>
10.	MČ Praha – Dábllice	<p>První část vyjádření prakticky shodná pro D0 518 i D0 519</p> <p>V úvodu požadavek na sloučení posouzení EIA staveb 518 + 519 do jednoho. Požadavek na posouzení kumulativních a synergických vlivů.</p> <p>1. NESOUHLAS S UMÍSTENÍM ZÁMĚRU SOKP 518 A 519 A ODŮVODNĚNÍ</p> <p>1.1 Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji</p> <p>1.2 Nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-t</p> <p>1.3. Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje</p> <p>1.4 Rozpor s PÚR</p> <p>1.5 Střety se ŽP / resp. u 519 Narušení chráněných území + zmínka o světelném znečištění okolí nové komunikace. Nesouhlas s tvrzením ze str. 152 OZN EIA, že „trasa vede silně antropogenně pozměněným územím“.</p> <p>1.6 Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách. U SOKP 519 konkrétně zmíněna stávající silné zatížení území leteckou dopravou letiště Ruzyně, plánovaná paralelní dráha letiště V. H., výstavba letiště Vodochody.</p> <p>1.7 Neudržitelná dopravní situace</p> <p>1.8 SOKP dle ZÚR je v rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility – 1.8.1 Snížení uhlíkové</p>		<p>Záměr je v souladu s podmínkou č. 1 ZZŘ posuzován sloučeně v jednom procesu posuzování. Kumulativní a synergické vlivy jsou posouzeny v relevantních částech dokumentace.</p> <p>Bod 1.1 – 1.9 viz vypořádání bodů 1.1-1.9 obec Horoměřice, vyjádření č. 7. Bod 1.5/519 - vlivy světelného znečištění jsou posouzeny v kap. D.I.3 dokumentace.</p> <p>Bod 2.1.1 Viz vypořádání bod 2.1 obec Horoměřice, vyjádření č. 7.</p> <p>2.1.2 Omezení tranzitní kamionové dopravy na komunikaci kategorie dálnice není relevantním požadavkem. Posouzení vlivu záměru je provedeno dle DIP, tj. včetně tranzitní kamionové dopravy, na straně bezpečnosti.</p> <p>2.2 Záměr je v souladu s podmínkou č. 1 ZZŘ posuzován sloučeně v jednom procesu posuzování.</p> <p>2.3 Dokumentace obsahuje posouzení vlivů pro různé dopravní scénáře, tj. s i bez navazující stavby D0 520.</p> <p>2.4 Viz vypořádání bodu 2.7 obec Horoměřice, vyjádření č. 7.</p>

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
10.	MČ Praha – Ďáblice	<p>stopy / 1.8.2 Zvýšení bezpečnosti / 1.8.3 Zvýšení finanční udržitelnosti / 1.8.4 Zlepšení lidského zdraví</p> <p>1.9 Rozpor s klimatickým závazkem Prahy</p> <p style="text-align: center;">2. POŽADAVKY PRO POSUZOVÁNÍ ZÁMĚRU</p> <p>2.1 Posouzení variant SOKP v SZ segmentu pražské aglomerace – požadavek na posouzení více variant. Citace ustanovení §6 odst. 4 zákona o posuzování vlivů.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2.1.1 požadavek na posouzení trasy varianty Ss - 2.1.2 Posouzení varianty SOKP s omezením tranzitní kamionové dopravy z části SOKP 518 – SOKP 519 <p>2.2 Sloučení do jednoho posouzení EIA pro oba záměry SOKP 518 a SOKP 519</p> <p>2.3 Posouzení časového plánu realizací SOKP 518 – SOKP 519 a SOKP 520 – požadavek na posouzení dopadů variant realizace úseků SOKP 518 a 519 a zprovoznění úseku 520 z pohledu termínu zprovoznění – nárůsty dopravy na ul. Ďáblická a Cínovecká.</p> <p>2.4 (resp. bod 2.7 pro stavbu 519) Posouzení vlivů výstavby na ŽP a veř. zdraví</p> <p>2.5 (resp. bod 2.4 pro stavbu 519) DIP – požadavek na zveřejnění kartogramů dopr. intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnout požadované varianty SOKP (regionální, Ss, omezení tranzitní dopravy, varianta se zprovozněním úseku 520 před dokončením úseků SOKP 518 a 519), vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zařídění do kategorií dle ČSN 73 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci na nových i stávajících komunikacích. Pokračování dopravního okruhu Vlasta. Zahrnout propojení Prahy 8 a Prahy 6 (TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy, městská komunikace nízký most pro IAD a MHD).</p> <p>2.6 (resp. bod 2.5 pro stavbu 519) – posouzení kumulativních a synergických vlivů se známými připravovanými stavbami v území.</p>	<p>2.5 viz vypořádání bodu 2.8 obec Horoměřice, vyjádření č. 7. Vlivy stavby DO 520 budou posouzeny v rámci samostatného procesu EIA. V rámci předložené dokumentace jsou vlivy stavby DO 520 posouzeny v rámci kumulativních vlivů. Propojení Prahy 8 a Prahy 6 je sledováno dle aktuálně platných podkladů.</p> <p>2.6 Další připravované stavby v území jsou uvedeny v kap. B.1.4 dokumentace a v DIP v příl. B.1 dokumentace. Kumulativní a synergické vlivy jsou posouzeny pro relevantní aspekty v příslušných částech kapitoly D.I.</p>	<p>2.6 Viz vypořádání bodu 2.2.3 obec Horoměřice, vyjádření č.7.</p> <p>2.7.1 Vlivy na MČ Ďáblice jsou posouzeny v relevantních částech dokumentace a v relevantních expertních studiích, včetně HS a RS (včetně dalších zdrojů znečišťování ovzduší – viz příl. B.3 dokumentace).</p> <p>2.7.2 Návrh PHO je proveden dle výsledku akustického modelování v HS příl. B.2. dokumentace v souladu s legislativními požadavky. Záměr bude zprovozněn jako celek a tak je posouzen.</p> <p>2.7.3 Vodohospodářské řešení záměru rozpracované v technické studii [1][2] vzešlo z Koordinační vodohospodářské studie [9]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí a při zohlednění</p>
		<p>2.6 Vyhodnocení vlivu stavby na soustavu Natura 2000 – unijní úprava nezná žádnou ve vyhodnocení použitou podkategorii „mírně negativní vliv“. Vyhodnocení je označeno za nevyhovující, požadavek na jeho opakování a předělání pro oba úseky SOKP 518 a 519 najednou.</p> <p>2.7 Posouzení vlivů výstavby a provozu záměru na ŽP a veř. zdraví</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2.7.1 Vliv záměru na obyvatelstvo z hlediska kvality ovzduší – doplnit vlivy na MČ Ďáblice (zejména v důsledku nárůstu dopravy na ul. Cínovecká). Synergické vlivy ěáblické skládky na kvalitu ovzduší. - 2.7.2 Vliv záměru na obyvatelstvo z hlediska hluku – přímé dopady provozu na stávajících komunikacích, fázování výstavby. Požadavek PHO i na komunikacích Cínovecká, včetně MÚK Cínovecká – Kbelská. K úvaze vedení trasy SOKP 519 v zářezu nebo zakrytém hloubeném tunelu i v místě napojení na plánovanou trasu SOKP 520 (km 45,3 = km 45,8) s vybudovanými PHV výšky min. 6 m po obou stranách komunikace. Osázeny valů izolační zelení. Požadavek na návrh PHO všech součástí stavby, vč. nájezdových ramp, tak aby 		

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
10.	MČ Praha – Řáblice		<p>splňovala nejpřísnější kritéria na ochranu obyvatel proti hluku. Požadavek na doplnění PHS podél ul. Cínovecká po celé délce mezi MÚK Březiněves a MÚK Cínovecká Kbelská, vč. nájezdových ramp. Požadavek na využití území podél Cínovecké rezervované územním plánem na vysázení izolační zeleně. U všech obytných objektů, kde hladina hlukových emisí překračuje limitní hodnoty hluku šířícího se od provozu na ul. Cínovecké (v ul. Chřibská a Řepná) a Řáblická požadavek na výměnu nevyhovujících oken. Požadavek na výměnu povrchu v ulici Cínovecké za nízkohlučný asfalt. Požadavek na doplnění mostních objektů stávající MÚK Cínovecká – Kbelská PHS.</p> <p>- 2.7.3 Řešení odvodnění uvažovaného záměru – požadavek na posouzení rychlosti odtoku z DUN a RN do Mratínského potoka. Zvážit RN s postupným zasakováním. Do řešení zahrnou i úpravu stávajícího multifunkčního objektu na Mratínském potoce pod Cínoveckou ulicí.</p> <p>- 2.7.4 Světelné znečištění - Požadavek vyhodnocení vlivu světelného znečištění na faunu chráněných území v trase záměru + doplnění, podle jakých kritérií je hodnocena významnost vlivu světelného znečištění.</p> <p>- 2.7.5 Požadavek na vyčíslení rozsahu záborů ZPF dle třídy ochrany.</p> <p>- 2.7.6 Požadavek na doplnění prvků tvořících ŽP – navrzení a provedení výsadby krajinné zeleně dle plánovaného výhledu daným stávajícím ÚP, tj. jižně od trasy SOKP mezi SOKP a řáblickou skládkou (km 44,0 – 45,0), v okolí plánované DUN a RN a podél trasy odtoku z RN do Mratínského potoka, podél Třeboradického potoka. Doplnění tzv. ekoduktů pro přechod drobné zvěře. Přehledné vyznačení zmiňované možnosti průjezdu na kolech po obslužných komunikacích.</p> <p>- 2.7.7 Požadavky na umístění staveniště – pro umístění zařízení staveniště, technického zabezpečení výstavby požadavek na samostatné posouzení EIA. MČ Praha Řáblice nesouhlasí s umístěním zařízení staveniště pro plánovaný záměr na jejím území.</p> <p>- 2.7.8 Likvidace dřevěného a biologicky rozložitelného odpadu – požadavek na zařazení výslovné podmínky zákazu spalování jakéhokoliv (i suchého) dřeva a rostlinného materiálu v místě stavby i provozu záměru z důvodu znečištění ovzduší.</p>	<p>technického řešení dalších připravovaných staveb v území. Popis odvodnění záměru je uveden v kap. B.I.6, vyhodnocení vlivů v kap. D.I.4. dokumentace. V návrhu opatření pro navazující PD v kap. D.IV dokumentace zařazen požadavek na zpracování Komplexní vodohospodářské studie povodí Mratínského potoka.</p> <p>2.7.4 Viz vypořádání bodu 2.9.4 obec Zdiby, vyjádření č. 6.</p> <p>2.7.5 Vyčíslení záborů ZPF dle třídy ochrany je uvedeno v kap. v kap. D.I.5. dokumentace.</p> <p>2.7.6 V návrhu opatření pro další přípravu záměru v kap. D.IV dokumentace jsou zanesena opatření pro vegetační úpravy při zohlednění zpracované Krajinářsko-urbanistické a architektonické studie [11]. Posouzení vlivů na migrační průchodnost krajiny je předmětem příl. B.8 dokumentace a kap. D.I.7 dokumentace. Značení cest je předmětem dalších stupňů přípravy.</p> <p>2.7.7. Pro potřeby posouzení vlivů byla zpracována předběžná studie ZOV, která navrhla rozmístění zařízení staveniště, deponií a mezideponií s ohledem na velkých rozsah stavby a charakter území, zejména ve vztahu k velkým stavebním objektům. Plocha P34 je částečně situována v k.ú. Řáblice v prostoru MÚK Březiněves. Jedná se o plochu vzdálenou cca 1 km od zastavěného území, navíc od zástavby Řáblic odcloněnou tělesem rekultivované skládky odpadu, v bezprostřední blízkosti dálnice D8.</p> <p>2.7.8 Začleněno jako podmínka po období výstavby v návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace.</p>
11.	MČ Praha – Čakovice	<i>Pro záměr 518 bez vyjádření.</i>	Požadavek na prověření dopadu vypouštěného množství dešťových vod ze záměru, tak aby nedošlo ke zvýšení rizika záplav v okolí Mratínského potoka.	Vodohospodářské řešení záměru rozpracované v technické studii [1][2] vzešlo z Koordinační vodohospodářské studie [9]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí a při zohlednění technického řešení dalších připravovaných staveb v území. V odvodnění záměru jsou navrženy prvky na ochranu kvalitativních i kvantitativních parametrů recipientních vodotečí. Popis odvodnění je uveden v kap. B.I.6, vyhodnocení vlivů v kap. D.I.4. dokumentace

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
12.	MČ Praha – Suchdol	Formálně, věcně i obsahově je vyjádření shodné s vyjádřením MČ Praha – Dolní Chabry – viz vyjádření č. 8. Pouze některé body jsou uvedeny v jiném pořadí. Bod 2.8 a 2.9 je předmětem úvodu vyjádření č. 8. Nad rámec vyjádření č. 8 je pak uveden poslední bod 2.10 V rámci posuzování variant zahrnout i zprovozněnou stavbu SOKP č. 520, 510 a 511	<p style="text-align: center;">1. NESOUHLAS SE ZÁMĚREM A ODŮVODNĚNÍ</p> <p>První část je shodná s první částí vyjádření obce Horoměřice č. 7. Nad rámec této první části je uveden dále bod 1.10. V bodě 1.5 zmínka o světelném znečištění okolí nové komunikace. Nesouhlas s tvrzením ze str. 152 OZN EIA, že „trasa vede silně antropogenně pozměněným územím“.</p> <p>1.10 Rozpor s účelem a cílem Příměstského parku Trojská kotlina, z.s. – péče, rozvoj, ochrana přírody a krajiny v lokalitě Trojské kotliny v HMP a jejím blízkém okolí, které odpovídají rekreačnímu a přírodnímu významu a potenciálu lokality, včetně podpory biodiverzity aj.</p> <p style="text-align: center;">2. POŽADAVKY PRO POSUZOVÁNÍ ZÁMĚRU</p> <p>2.1 Posouzení variant SOKP v SZ segmentu pražské aglomerace – požadavek na více variant včetně regionální (tzv. severní). K tomuto bodu je v příloze připojeno Stručné stanovisko ke studii ČVUT + předběžné multikriteriální hodnocení dokončení SOKP (Ing. M. Strnad 06/2017)</p> <p>2.2 Neposouzení variant – nesoulad s českou a EU legislativou</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2.2.1 Nedostatečné posouzení variant – uvádí, že oznamovatel nemůže v rámci nynějšího posouzení EIA odkázat na důvody pro odmítnutí variant uvedené v předchozím (nedostatečném) posouzení EIA. Zpochybnění závěrů Vyhodnocení vlivů na Natura 2000. - 2.2.2 K vyhodnocení vlivu stavby na soustavu Natura 2000 – konstatování, že unijní úprava nezná žádnou ve vyhodnocení použitou podkategorii „mírně negativní vliv“. Vyhodnocení je označeno za nevyhovující, požadavek na jeho opakování a předělání. - 2.2.3 K právní nemožnosti záměr realizovat pomocí preventivních nebo zmírňujících opatření – ve vztahu k vyhodnocení Natura 2000. <p>2.3 Požadavky na technické řešení úseku SOKP 519 – vedení trasy SOKP 519 v tunelu v celém úseku od mostu přes Vltavu k MÚK Březiněves; zrušit MÚK Čimice a Čimický přivaděč; ražený tunel od mostu přes Vltavu minimálně k MÚK Ústecká; výduchy tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic; posouzení východního obchvatu Dolních Chaber v profilu 1+1 pruh.</p> <p>2.4 Posouzení vlivů výstavby na ŽP a veřejné zdraví</p> <p>2.5 Dopravně-inženýrské podklady – požadavek na zveřejnění kartogramů dopr. intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast; zahrnout požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů (bez Čimického</p>	<p style="text-align: center;">D0 518</p> <p>Viz vypořádání MČ Praha – Dolní Chabry, vyjádření č.8.</p> <p>2.10 Požadavek je zohledněn v rámci jednotlivých posuzovaných scénářů DIP.</p> <p style="text-align: center;">D0 519</p> <p>1.1 – 1.9 viz vypořádání obce Horoměřice, vyjádření č.7.</p> <p>1.5 Posouzení vlivu světelného znečištění viz kap. D.I.3 a D.I.7. Popis zájmového území je předmětem kap. C na podkladě terénních průzkumů a odborných průzkumných studií.</p> <p>1.10 Posouzení vlivů na jednotlivé uvedené cíle ochrany přírody a krajiny je předmětem kap. D.I.7 a D.I.8 Dokumentace.</p> <p>2.1 – 2.2.3 Viz vypořádání obce Horoměřice, vyjádření č. 7.</p> <p>2.3 Technické řešení D0 519 v úseku mezi Vltavou a MÚK Ústeckou bylo prověřeno několika TES [4][5][6] [2], které mj. zahrnovaly dlouhé tunelové úseky včetně úsekového odklonění trasy z dlouhodobě stabilizované stopy D0. U těchto variant však negativa spojená s jejich návrhem významně převažovala nad potenciálními pozitivy. To bylo potvrzené také MKA, na jejímž podkladě se oznamovatel rozhodl pro další přípravu sledovat řešení dle TES [2], která v dlouhodobě stabilizované stopě navrhuje začlenění 3 tunelových úseků. Podrobněji viz kap. B.I.5. dokumentace. Požadavek na posouzení obchvatu Dolních Chaber je vyhodnocen jako nerelevantní, neboť není zřejmé, o jaký obchvat se jedná a na základě čeho by měl být posuzován. V případě, že budou výdchy tunelů zřízeny, bude filtrace prachových částí prověřena v DÚR – viz návrh opatření v kap. D.IV.</p> <p>2.4. Viz vypořádání bodu 2.7 vyjádření obec Horoměřice, č. 7.</p> <p>2.5 Viz vypořádání bodu 2.8 vypořádání obec Horoměřice, vyjádření č. 7. Propojení Prahy 8 a Prahy 6 je sledováno dle aktuálně platných podkladů.</p> <p>2.6 Posuzování vlivů záměru je v souladu se závěry ZZŘ, které požadují dále posuzovat společně záměr SOKP 518 a 519. Stavba 520 je zohledněna v rámci kumulativních vlivů (je zahrnuta ve výhledových posuzovaných stavech).</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
12.	MČ Praha – Suchdol		<p>přivaděče, s východním obchvatem D. Chaber); vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zatřídění do kategorií dle ČSN 73 6101; u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle; zohlednit dopravní indukci na nových i stávajících komunikacích. Zahrnout propojení Prahy 8 a Prahy 6 (TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy, městská komunikace nízký most s napojením na ulici K Pazderkám pro IAD a MHD).</p> <p>2.6 Sloučit do jednoho posouzení EIA stavby 518, 519 a 520</p> <p>2.7 Posouzení kumulativních a synergických vlivů – zejména uvádí plánovanou paralelní dráhu Letiště V. H., Čimickou radiálu, vliv Dražanského údolí na šíření hluku</p> <p>2.8 Posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 59 na klimatické změny</p>	<p>2.7 Posouzení kumulativních a synergických vlivů je součástí relevantních kapitol dokumentace a relevantních částí expertních studií. Detailní akustické posouzení je uvedeno v příloze B.2 dokumentace včetně vyhodnocení kumulativních vlivů silniční, železniční, tramvajové a letecké dopravy při provozu paralelního dráhového systému. Navíc počítá i s kumulativním vlivem letiště Letňany, které okrajově zasahuje do hodnoceného území. V akustickém posouzení byl pro výpočet hluku sestaven 3D výpočtový model, který zohledňuje akustické šíření a odrazy akustické energie ve 3D modelovém území. V rámci výpočtu je výpočtový model nastaven na standardní meteorologické podmínky – správnost nastavení výpočtového modelu byla ověřována měřeními hluku v posuzovaných oblastech. V dokumentaci je posouzen scénář E.3.1 - stav bez Čimického sběrače.</p> <p>2.8 Studie vlivů na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám je příl. B.12 dokumentace. Je zpracována v souladu s platnými metodickými pokyny, zabývá se fází výstavby i provozu.</p>
13.	MČ Praha – Nebušice	<p>1. NESOUHLAS SE ZÁMĚREM A ODŮVODNĚNÍ</p> <p>První část je shodná s první částí vyjádření obce Horoměřice č. 7.</p> <p>2. POŽADAVKY PRO POSUZOVÁNÍ ZÁMĚRU</p> <p>Bod 2.1 až 2.2.4 shodné s body vyjádření MČ Praha – Dolní Chabry viz vyjádření č. 8.</p> <p>2.3 Posouzení nutnosti křižovatky MÚK Horoměřice (velký nárůst dopravy v ul. Horoměřická v úseku do Horoměřic v obou směrech)</p> <p>2.4 Požadavky na technické řešení v oblasti Nebušic a Horoměřic – vedení trasy SOKP v celém úseku KÚ Nebušice, Přední Kopanina, Horoměřice, Lysolaje a Suchdol; vybudování PHV okolo celé trasy SOKP, zalesnit min. 50 m úsek od lesa Hlásek až po Šárecké údolí; posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu</p> <p>2.5 – požadavky na DIP shodné s bodem 2.4 vyjádření MČ Praha – Dolní Chabry, viz vyjádření č. 8.</p> <p>2.8 Sloučit do jednoho posouzení EIA stavby 518 a 519</p> <p>2.9 Posouzení kumulativních a synergických vlivů –uvádí silniční a</p>	<p>Formálně, věcně i obsahově je vyjádření shodné s vyjádřením MČ Praha – Suchdol pro stavbu 519 – viz vyjádření č. 12. Pouze je v tomto vyjádření provedeno odlišné číslování jednotlivých bodů.</p>	<p>D0 518</p> <p>Vypořádání první části je shodné s vypořádáním obce Horoměřice, vyjádření č. 7.</p> <p>2.1 – 2.2.4 Vypořádání shodné s vypořádáním MČ Praha - Dolní Chabry, vyjádření č.8</p> <p>2.3 Zachování MÚK Horoměřice je v souladu se ZÚR. Viz vypořádání bod 2.1. Přesto bylo vypuštění MÚK Horoměřice prověřeno technickou studií [1], která prokázala, že negativa vypuštění MUK převažují nad pozitivy. Výsledek studie byl zástupcům obce Horoměřice představen 03/2021. Toto řešení bylo také předloženo jako jedna z variant do MKA [7] a nebylo doporučeno pro další sledování.</p> <p>2.4 Zemní valy jsou navrženy podél trasy nejen s ohledem na jejich protihlukovou funkci, ale také s ohledem na začlenění stavby do krajiny. V návrhu opatření pro další přípravu záměru v kap. D.IV dokumentace jsou zanesena opatření pro vegetační úpravy při zohlednění zpracované KUAS [11]. Vlivy výstavby jsou posouzeny v relevantních částech</p>

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
13.	MČ Praha – Nebušice	leteckou dopravu. Zmiňuje plánovanou paralelní dráhu Letiště V. H. <i>*2.8 a 2.9 nesousledné číslování uvedeno v samotném vyjádření</i>		dokumentace a expertních studiích doložených v přílohové části B. dokumentace. 2.5 Viz vypořádání MČ Praha - Dolní Chabry, vyjádření č.8 2.8 Záměr je v souladu s podmínkou č. 1 ZZŘ posuzován sloučeně v jednom procesu posuzování. 2.9 Kumulativní a synergické vlivy - viz kap. B.1.4, relevantní části D.I. a expertních studií v přílohové části B. dokumentace. Detailní akustické posouzení je uvedeno v příloze B.2 dokumentace včetně vyhodnocení kumulativních vlivů silniční, železniční a letecké dopravy při provozu paralelního dráhového systému. Navíc počítá i s kumulativním vlivem letiště Letňany, které okrajově zasahuje do hodnoceného území. DO 519 Viz vypořádání MČ Praha - Suchdol, č.12
14.	MČ Praha – Lysolaje	Formálně, věcně i obsahově je vyjádření shodné s vyjádřením MČ Praha - Suchdol pro stavbu 518 – viz vyjádření č. 12. Pouze chybí bod 2.10 vyj. č. 12.	Formálně, věcně i obsahově je vyjádření shodné s vyjádřením MČ Praha - Suchdol pro stavbu 519 – viz vyjádření č. 12.	Viz vypořádání MČ Praha – Suchdol, vyjádření č.12
15.	MČ Praha – Satalice	<i>Pro záměr 518 bez vyjádření.</i>	<ol style="list-style-type: none"> Požadavek na variantní posouzení předmětného záměru, včetně varianty regionální (tzv. severní, dříve označované Ss), Domněnka na společné posouzení v rámci EIA pro stavby 518, 519 a 520. Požadavek zveřejnění kartogramů dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, zohlednění dopravní indukce. Požadavek na důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veř. zdraví, přírodu a krajinu. Upozornění na skutečnost, že záměr je v rozporu s podmínkami sítě TEN-T. Apel na řešení propojení tranzitní sítě po komunikacích vzdálených od městských aglomerací (tzv. aglomerační okruhy). 	<ol style="list-style-type: none"> Viz vypořádání bodu 2.1 vyjádření obce Horoměřice, č. 7. Při posuzování vlivů je postupováno v souladu se závěry ZZŘ, které požadují dále posuzovat společně záměr DO 518 a DO 519. Stavba 520 je zohledněna v rámci kumulativních vlivů (je zahrnuta ve výhledových posuzovaných stavech). V rámci DIP (příl. B.1 Dokumentace) jsou v grafické části doloženy celoměstské výřezy. Modelové zpracování DIP zohledňuje indukci většího dopravního výkonu vlivem výrazného zlepšení dopravní nabídky a toto navýšení je kvantifikováno v textové části DIP Vlivy výstavby jsou posouzeny v příslušných částech kapitoly D.I. a v příslušných expertních studiích. Viz vypořádání bodu 1.1 vyjádření obce Horoměřice, č. 7. Záměr není v rozporu s případnou přípravou aglomeračních okruhů.
16.	MČ Praha – Přední Kopanina	Požadavek na řešení hluku a další dopady z provozu na MČ Přední Kopanina. Provedení příslušných akustických měření, zhotovení dostatečných hlukových bariér a výsadbu stromořadí.	<i>Pro záměr 519 bez vyjádření.</i>	Posouzení akustické situace včetně návrhu PHO je v dokumentaci v kap. D.I.3 podrobně řešeno na základě expertní Hlukové studie (příl. B.2). Pro potřeby HS byla

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
				provedena potřebná měření akustické situace. V návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace jsou zanesena opatření na zpracování Projektu vegetační úpravy v navazující PD. Je také zanesena podmínka monitorování akustické situace po uvedení stavby do provozu a ověření předpokládaná funkce protihlukových opatření.
17.	Vyjádření předst. dotč. obcí Horoměřic, Statenice, Velké Přílepy a Turska	<p>1) Žádost o vypuštění nájezdové křižovatky typu „diamant“ na 34,0 km (Horoměřická)</p> <p>2) Zapuštění trasy SOKP do tunelu od 34,5 km do 36,0 km, navazující na již plánovaný Suchdolský tunel</p> <p>Uvedené je požadováno z důvodu neúměrného zvýšení dopravy na trase Tursko, Velké Přílepy, Statenice, Horoměřice.</p>	<i>Pro záměr 519 bez vyjádření.</i>	<p>1) Viz vypořádání bodu 2.3. vyjádření MČ Praha Nebušice, č. 13.</p> <p>2) Dle výsledku prověřovaných variantních řešení trasy [1] je záměr předložen včetně nového tunelového úseku Horoměřice.</p>
18.	Obec Veleň	<p><i>Pro záměr 518 bez vyjádření</i></p> <p>S ohledem na zásadní vlivy žádají, aby byly Veleň a Sluhy zařazeny do dotčených objektů, vč. Povodí Labe a.s. Uvádí následující požadavky pro posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb.:</p> <p>Nesouhlas s navrženým řešením odvodnění</p> <p>a) Navržené RN kapacitně neodpovídají ploše odvodnění z SOKP 519 s odvodněním D8 a převedením vod do Březiněveského, Třeboradického a Mratínského potoka. Požadavek na kapacitu RN min. 100 letou vodu.</p> <p>b) Nesouhlas s odvodněním SOKP 519 do uvedených potoků, které jsou již nyní nekapacitní (zaplavování Veleně, Mirovic, Sluh). Nesouhlas s kontaminací půdy z důvodu zasolování. Požadavek na řešení zavodňování území vodami z CHRL.</p> <p>c) Nesouhlas s vyústěním přepadů RN do Mratínského a Třeboradického potoka.</p> <p>Návrh a požadavky Obce Veleň ve věci bezškodního odtoku</p> <p>1) Při návrhu uvažovat kapacitu koryta v celého jeho délce, zejména v obcích Veleň a Sluhy.</p> <p>2) Před vyřešením stavu koryta Mrat.potoka ho nelze zatěžovat dalšími vodami.</p> <p>3) Požadavek na posouzení odtokových poměrů Mratínského a Třeboradického potoka s ohledem na aktuální klimatické podmínky, zejména častý výskyt krátkodobých vydatných (přivalových) srážek. Požadavek na vybudování systému zasakovacích nádrží a suchých poldrů v oblasti Třeboradického a Mratínského potoka.</p> <p>Dopravně-inženýrské podklady – požadavek na zveřejnění kartogramů dopr. intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast; zahrnout požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů; vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zatřídění do kategorií dle ČSN 73 6101; u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle</p>		<p>Podle obecných zvyklostí jsou v kapitole "B.I.8 Výčet územních samosprávných celků" uváděny obce, jejichž území je fyzicky dotčeno. Vlivy na navazující území jsou posouzeny v příslušných kapitolách Dokumentace EIA. Podle zákona EIA je dotčeným územím území, jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno provedením záměru nebo koncepce (viz §3 odst. d). Záměr je navržen mimo katastr těchto obcí. Z hlediska možného ovlivnění životního prostředí a obyvatelstva závěry posuzování nepotvrdily významné vlivy. Vodohospodářské řešení záměru vzešlo z Koordinační vodohospodářské studie [9]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí a při zohlednění technického řešení dalších připravovaných staveb v území. Vodovodní záměru jsou navrženy prvky na ochranu kvalitativních i kvantitativních parametrů recipientních vodotečí. Popis odvodnění záměru je uveden v kap. B.I.6, vyhodnocení vlivů v kap. D.I.4. dokumentace. V návrhu opatření pro navazující přípravu je v kap. D.IV dokumentace zařazen požadavek na zpracování Komplexní vodohospodářské studie povodí Mratínského potoka.</p> <p>Posouzení vlivů na půdy je předmětem kap. D.I.5 Dokumentace.</p> <p>Vypořádání připomínek k DIP viz vypořádání bodu 2.8 obec</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
18.	Obec Veleň	zdroje a cíle; zohlednit dopravní indukci na nových i stávajících komunikacích. Požadavek na společnou dokumentaci EIA pro stavby SOKP 518, 519 a 520.		Horoměřice, vyjádření č. 7. Při posuzování vlivů je postupováno v souladu se závěry ZZŘ, které požadují dále posuzovat společně záměr D0 518 a 519. Stavba 520 je zohledněna v rámci kumulativních vlivů (je zahrnuta ve výhledových posuzovaných stavech).
DOTČENÉ ORGÁNY				
19.	MHMP, odbor ochrany prostředí	<p>Vyjádření se prakticky shodují pro stavbu 518 a 519 v bodech 1, 2, 3, 4 a 6:</p> <p>1. ZPF – odkazuje, že příslušným správním úřadem k vyjádření se k oznámení záměru je MŽP.</p> <p>2. Lesy a lesní hospodářství – v dokumentaci rozpracovat problematiku dotčení lesních pozemků. Pro stavbu 519 dále požadavek na vyčíslení trvalých i dočasných záborů. Na PUPFL nesmí být umístěna zařízení staveniště či deponie zemin a stavebních materiálů.</p> <p>3. Odpady – bez připomínek. U stavby 519 zmíněno ustanovení § 2 odst. 3: z. o odpadech se nevztahuje na nakládání s nekontaminovanou zeminou a jiným přírodním materiálem vytěženým během stavební činnosti pouze tehdy, pokud je zajištěno, že materiál bude použit ve svém přirozeném stavu pro účely stavby na místě, na kterém byl vytěžen. Pokud zemina a jiné přírodní materiály nebudou použity v místě stavby, je původce odpadu povinen je předat oprávněné osobě k jejich převzetí podle § 12 odst. 3 z. o odpadech.</p> <p>4. Ochrana ovzduší – požadavky na doplnění: Pouze pro stavbu 518 4.1. Doplnit údaje o vzduchotechnice (parametry, výduchy tunelů) – dle RS stanovit polohy a výšky výduchů. 4.2 Stanovit rozsah kompenzačních opatření (výsadby, izolační zeleň – přímému odstínění obytné zástavby) (Metodický návod ŘSD, 11/2012) 4.3 Provést popis výstavby – RS vyhodnotit vliv výstavby, provést návrh opatření</p> <p>6. Myslivost – odkazuje, že příslušným orgánem státní správy myslivosti je pro SOKP 518 MÚ Černošice, OŽP / pro SOKP 519 MÚ Brandýs n. L. – Stará Boleslav – OŽP.</p>	<p>1. Konstatování povinnosti oznamovatele, které vyplývají z platné legislativy.</p> <p>2. Rozsah trvalých záborů PUPFL je uveden v kap. B.II.1 dokumentace. Dočasné záборы PUPFL nejsou předpokládány. Posouzení vlivů na lesy viz kap. D.I.5 a D.I.7 dokumentace.</p> <p>3. Problematika odpadů je rozpracována v kap. B.III.3 dokumentace.</p> <p>4.1 RS prověřuje pro tunel Suchdol a tunel Rybářka možnosti odvětrání tunelů pomocí portálů či výdechů. Na jejím závěru je do návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace zařazena podmínka pro navazující přípravu.</p> <p>4.2 Dle závěrů RS je zpracována studie Kompenzačních opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, doložená v příl. B.3.</p> <p>4.3 Posouzení vlivů výstavby je součástí Rozptylové studie (příl. B.3) a kapitoly D.I.2 dokumentace, včetně příslušného návrhu opatření.</p> <p>6. Konstatování postupů vyplývajících z platné legislativy.</p>	
		<p>5. Ochrana přírody a krajiny – připomínky k hodnocení dle §67 a požadavky na doplnění: 5.1 Není odůvodněna plocha průzkumu 5.2 Konkretizovat vliv zásahu na ZCHD (jakým způsobem bude ovlivněn, v které fázi záměru). 5.3 Zdůvodnění závěrů pro ZCHD ptáků, s uvedením logické úvahy a faktů. 5.4 Nesouhlas s tvrzením ze str. 22</p>	<p>5. Ochrana přírody a krajiny – 5.1. připomínky k hodnocení dle §67 a požadavky na doplnění: - Není odůvodněna plocha průzkumu. - Nedostatečné vyhodnocení vlivu zásahu na ZCHD. Konkretizovat vliv zásahu na ZCHD (jakým způsobem bude ovlivněno, v které fázi záměru). - Zdůvodnění závěrů pro ZCHD ptáků, s uvedením logické úvahy a faktů. - Požadavek na upřesnění způsobu ochrany ještěrky</p>	<p style="text-align: center;">D0 518</p> <p>5. Uvedené připomínky jsou zapracovány v aktualizovaném hodnocení H67 (příl B.6 dokumentace). 7. Pro potřeby Dokumentace bylo zpracováno Hydrogeologické posouzení (příloha B.14), posouzení vlivů je zpracováno v kap. D.I.4 dokumentace, návrh opatření v kap. D.IV.</p> <p style="text-align: center;">D0 519</p> <p>5. Uvedené připomínky části I. jsou zapracovány v aktualizovaném hodnocení H67 (příl B.6 dokumentace). Posouzení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle</p>

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
19.	MHMP, odbor ochrany prostředí	<p>hodnocení – změna trvalá. Požadavek na návrh opatření ke zmírnění dopadů stavby.</p> <p>5.5 Nepravdivé tvrzení, že se stavba nedotýká VKP.</p> <p>5.6 Požadavek na upřesnění způsobu ochrany ještěrky obecné – bližší popis transferů, místa výskytu, odhad početnosti, náhradní biotopy.</p> <p>5.7 Citace protichůdných závěrů hodnocení o vlivech na ZCHD. Upozornění na skutečnost, že zákon řeší ochranu ZCHD na úrovni jedinců, nikoli populací.</p> <p>5.8 Nedostatečné využití a zohlednění nálezů z nálezové databáze.</p> <p>7. Ochrana vod – v další PD věnovat pozornost vlivu na podzemní vody (tunely, zářezy) a zohlednit výsledky detailních hydrogeologických průzkumů.</p>	<p>obecné – bližší popis transferů, místa výskytu, odhad početnosti, náhradní biotopy.</p> <p>- Citace protichůdných závěrů hodnocení o vlivech na ZCHD. Upozornění na skutečnost, že zákon řeší ochranu ZCHD na úrovni jedinců, nikoli populací.</p> <p>- Nedostatečné využití a zohlednění nálezů z nálezové databáze.</p> <p>- Nedostatečné vyhodnocení vlivu na ZCHÚ. Nejsou zohledněny nepřímé vlivy v období provozu a údržby stavby (jako vliv oxidů dusíku na předmět ochrany ZCHÚ, vliv zastínění mostní konstrukcí na PP Zámky a PP Sedlecké skály, vliv posypových látek).</p> <p>- Popsat a kvantifikovat vliv na VKP (lesní porosty, niva řeky Vltavy).</p> <p>5.II. připomínky k NATUROVÉMU hodnocení dle § 45h a požadavky na doplnění:</p> <p>- Vycházet z limitů pro ochranu ekosystémů a vegetace. Hodnoty pro jednotlivé biotopy.</p> <p>7. Ochrana vod – upřednostňuje opatření k redukci odtoku a preference vsaku založené na přírodě blízkých principech. Požadavek na specifikaci opatření pro případ nevyhovujících charakteristik látkového zatížení srážkových vod. Navrhnout opatření k minimalizaci vlivu stavby na úroveň a režim proudění podzemní vody. Zajištění funkce ČOV Dolní Chabry.</p>	<p>§ 45i zákona č. 114/1992 Sb., v pl. znění bylo aktualizováno a je doloženo jako příloha B.7 dokumentace. Posouzení je zpracováno příslušnou autorizovanou osobou dle platných metodických postupů.</p> <p>7. Vodohospodářské řešení záměru rozpracované v technické studii [1][2] vzešlo z Koordinační vodohospodářské studie [9]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí a při zohlednění technického řešení dalších připravovaných staveb v území. Popis odvodnění záměru je uveden v kap. B.I.6, posouzení vlivů na vody viz kap. D.I.4 dokumentace. Vlivy záměru na ČOV Dolní Chabry nebyly zjištěny.</p>
20.	KÚ SK, odbor životního prostředí a zeměděli.	<p>Vyjádření se prakticky pro stavbu 518 a 519 shodují.</p> <p>1. Ochrana ovzduší – požadavky na opatření k zamezení prašnosti při výstavbě.</p> <p>2. Ochrana přírody a krajiny – bez připomínek</p> <p>3. Odpady (pouze ve vyjádření SOKP 518) – upozornění, že odpad kat. č. 20 03 04 není možno skládkovat. Nutnost ohlašování přepravy nebezpečných odpadů v systému SEPNO, a vyhláška č. 130/2019 Sb. (asfaltové směsi).</p> <p>4. Ochrana ZPF – pro ÚR nutný souhlas MŽP k odnětí + specifikace legislativních postupů</p> <p>5. Lesy (pouze ve vyjádření SOKP 519) – bez námitek, popis legislativních postupů.</p>		<p>1. Opatření jsou zahrnuta v návrhu opatření v kap. D.IV. dokumentace a vzešla z posouzení z rozptylové studie.</p> <p>3. Kap. B.III.3. dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou.</p> <p>4. Konstatování povinností oznamovatele vyplývajících z platné legislativy.</p> <p>5. Konstatování povinností oznamovatele vyplývajících z platné legislativy.</p>
21.	Městský úřad	<p>1. Vodoprávní úřad – bez připomínek</p> <p>2. Orgán OP – bez připomínek</p>	Pro záměr 519 bez	Vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
	Černošice, OŽP (úřad ORP)	3. Orgán veř. správy v oblasti odpadového hosp. – bez připomínek 4. Orgán ochrany ovzduší – bez připomínek 5. Orgán ochrany ZPF – odkazuje na dotčený správní úřad MŽP 6. Orgán státní správy lesů – bez připomínek	<i>vyjádření.</i>	
22.	MÚ Brandýs nad L. – Stará Boleslav, odbor ŽP (úřad ORP)	<i>Pro záměr 518 bez vyjádření</i> 1. Vodoprávní úřad – Upozorňuje na nevyhovující odtokové podmínky a stav Mratínského potoka. Již dnes je extrémně zatěžován, zejména odvodněním D8 (zaplavování obcí Veleň, Sluhy, Mírovce). Doporučuje zvážit jiné možnosti odvodnění, případně zkapacitnění RN. 2. Orgán ochrany ZPF a SSL – zmiňuje postupy vyplývající z platné legislativy. 3. Orgán ochrany přírody a krajiny – bez připomínek 4. Orgán odpadového hospodářství – bez připomínek		1. Vodohospodářské řešení záměru rozpracované v technické studii [1][2] vzešlo z Koordinační vodohospodářské studie [9]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí a při zohlednění technického řešení dalších připravovaných staveb v území. Popis odvodnění záměru je uveden v kap. B.I.6, posouzení vlivů na vody viz kap. D.I.4 dokumentace.
23.	Hygienická stanice hlavního města Prahy	Vyjádření se prakticky pro stavbu 518 a 519 shodují. Požadavky pro navazující stupeň posuzování: 1. HS – vyhodnotí hluk z provozu silniční dopravy jak na SOKP 518, tak SOKP i na navazujících stávajících pozemních komunikacích, případně i mimo hodnocené území, kde lze očekávat významnější změnu akustické situace vlivem provozu po SOKP. V případě potřeby navrhnout účinná PHO. 2. Vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů zdrojů ovlivňujících veřejné zdraví, zejména hluku, prašnosti, chemických škodlivin z provozu silniční, drážní a letecké dopravy v zájmovém/blízkém okolí. V závěru vyjádření je zmíněna „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3100m, letiště Praha / Ruzyně“ v oblasti městské části Praha 6 – Suchdol, hluk z drážní dopravy v oblasti městské části Praha 6 – Sedlec. 3. HS pro období výstavby (hluk ze stavební činnosti, hluk na dopravních trasách). V případě potřeby navrhnout účinná PHO. 4. (Pouze vyjádření pro stavbu 518) vyhodnocení potenciálního vlivu vibrací během výstavby ve vztahu k nejbližším chráněným prostorům definovaným z.č. 258/2000 Sb.		1. Aktualizovaná hluková studie je přílohou B.2 dokumentace, a to včetně autorizovaných měření. Posouzení vlivů s příslušným návrhem PHO je pak předmětem kap. D.I.3. 2. Studie vlivů na veřejné zdraví z hluku (příloha B.4) a studie vlivů na veřejné zdraví ze zneč. ovzduší (příloha B.5) byly zpracovány na podkladě rozptylové studie (příl. B.3) a hlukové studie (příl. B.2). Tyto studie zohledňují kumulativní účinky hluku jak ze silniční, tak i drážní a letecké dopravy, a to především s ohledem na připravovanou stavbu paralelní RWY 06R/24L. Posouzení vlivů na veřejné zdraví je předmětem kap. D.I.1 3. HS v příl. B.2 dokumentace obsahuje také vyhodnocení vlivů z výstavby. Posouzení vlivů s příslušným návrhem opatření je pak předmětem kap. D.I.3, příp. D.IV. Dokumentace 4. Dle posouzení vlivů vibrací je proveden relevantní návrh opatření pro navazující přípravu viz kap. D.IV. dokumentace.
24.	Krajská hygienická stanice Středoč. kraje se sídlem v Praze <i>Pro SOKP</i>	Vyjádření pro stavbu 518 a 519 se shodují v následujícím požadavku: Pro celou stavbu bude zpracován k DSP koordinovaný projekt monitorování akustické situace v území. Měření hluku bude prováděno autorizovanou anebo akreditovanou osobou v délce 24 h. Prováděn bude 1x během roku před zahájením stavebních prací a 1x po zprovoznění záměru po ustálení dopravního proudu (ne dříve než půl roku po zprovoznění). S výsledky měření bude seznámen dotčený orgán ochrany veřejného zdraví. Účelem monitoringu bude prověření změny akustické situace vlivem výstavby SOKP 518 a 519 a zjištění plnění hygienických limitů po zprovoznění stavby Požadavek na Požadavek na posouzení akustické situací z dopravy na pozemních		Požadavek na monitoring je zařazen do návrhu opatření v kap. D.IV. dokumentace Hodnocení hlukové zátěže je zpracováno v HS (příl. B.2), která je podkladem pro Studii vlivů na veřejné zdraví (příl. B.4). Na jejich základě je provedeno posouzení vlivů v kap. D.I.1 a D.1.3 a navržen rozsah protihlukových opatření k zajištění hygienických limitů.

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
	519 po termínu.	podrobné hodnocení hlukové zátěže, zejména vzájemného ovlivnění obytné zástavby.	komunikacích v místech u chráněné zástavby, včetně konkrétní specifikace případných PHO tak, aby nedocházelo u žádného chráněného objektu k překročení hyg. limitu hluku. Na základě výsledků zpracovat podrobnou analýzu vlivu hluku na veřejné zdraví. Případnými PHO je nutné zajistit, aby u obyvatel stávající zástavby předmětného katastrálního území (jmenovitě jsou uvedeny k.ú. Zdiby a k.ú. Brnky) nedocházelo k významnému navýšení míry nepříznivých účinků hluku.	
25.	Ministerstvo zdravotnictví	Pro záměr 518 bez vyjádření	Požaduje: 1) HS vyhodnotí hluk z provozu silniční dopravy jak na SOKP 519, tak i na navazujících stávajících pozemních komunikacích ve všech chráněných prostorech definovaných zákonem č. 258/2000 Sb., v zájmovém území, případně i mimo hodnocené území, kde lze očekávat významnější změnu akustické situace vlivem provozu silniční dopravy v souvislosti s realizací SOKP 519. V případě potřeby navrhnout účinná protihluková opatření v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., a nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. 2) Vyhodnocení vlivů zdrojů ovlivňujících veřejné zdraví, zejména hluku, prašnosti a chemických škodlivin z provozu silniční, drážní a letecké dopravy v zájmovém území. 3) Zpracování hlukové studie pro období výstavby, která se bude zabývat hlukem ze stavební činnosti a hlukem z dopravy na dopravních trasách souvisejících s daným záměrem (nákladní doprava), a dále i hlukem z dopravy na případných objízdných trasách, spolu s eventuálním navržením protihlukových opatření v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., a nařízením vlády č. 272/2011 Sb.	Podrobné hodnocení hlukové zátěže, včetně období výstavby, je zpracováno v HS (příl. B.2). Na jejím podkladě je provedeno posouzení vlivů v kap. D.1.3 a jsou navržena příslušná PHO. Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je provedeno ve studii vlivy na zdraví z hluku (příl. B.4) a vlivy na zdraví ze znečištění ovzduší (příl. B.5).
26.	Česká inspekce životního prostředí oblastní inspekt. Praha	Vyjádření pro stavbu 518 a 519 se shodují v následujících bodech Odd. ochr. ovzduší – bez připomínek Odd. odpadového hospodářství – bez připomínek. U stavby 519 pouze upozornění na v Oznámení citaci již neplatné vyhlášky č. 334/1999 Sb. Odd. ochr. lesa - bez připomínek	Odd. ochr. vod – připomínky k oznámení z pohledu hodnocení ovlivnění podzemních vod: neakceptují princip odvodnění komunikace svedením veškerých vod do Vltavy. Jedná se o přímý rozpor s ust. § 5 odst. 3 z. č. 254/2001 Sb., o vodách, a § 20 odst. 5 písm. c) vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, a to zejména ve	Vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.
			Odd. ochr. vod – v oznámení není provedeno řádné zhodnocení vlivů. Konstatování, že není třeba odkazovat na zákonné povinnosti. Opatření navržená v rámci procesu EIA mají být konkrétní a směřovat k minimalizaci ovlivnění ŽP stavbou. Neakceptují princip odvodnění komunikace svedením veškerých vod do Vltavy. Jedná se o přímý rozpor s ust. § 5 odst. 3 z. č. 254/2001 Sb., o vodách, a § 20 odst. 5 písm. c) vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na	Vodohospodářské řešení záměru rozpracované v technické studii [1][2] vzešlo z Koordinační vodohospodářské studie [9]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí a při zohlednění technického řešení dalších připravovaných staveb v území. Popis odvodnění záměru je uveden v kap. B.I.6, posouzení vlivů na vody viz kap. D.I.4 dokumentace. Posouzení vlivů záměru na vodní útvary vychází z Vyhodnocení

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
		vztahu k přednostnímu zasakování srážkových vod. Nesouhlas s hodnocením vlivů na vodní útvary. Prověření možnosti zasakování musí být již součástí posuzování vlivů na ŽP. Odd. ochr. přírody – bez připomínek	využívání území, a to zejména ve vztahu k přednostnímu zasakování srážkových vod. Odd. ochr. přírody – v oznámení postrádá konkrétní informace o náhradních výsadbách a přesný výčet kácených dřevin včetně jejich posouzení.	ovlivnění dle článku 4.7. Rámcová směrnice o vodách, které je doloženo jako příloha B.13. dokumentace. Z hlediska ochrany přírody – posouzení vlivu záměru na biodiverzitu je obsaženo v příl. D.I.7 včetně kvantifikace zásahu do dřevin, včetně návrhu opatření.
27.	Povodí Vltavy, s.p.	<p>Vyjádření pro stavbu 518 a 519 se shodují v následujících požadavcích na doplnění do dokumentace:</p> <p>Bod 1. (518) = bod 5. (519) Lokalizace míst v zářezech, kde by mohlo docházet ke změně režimu podzemních vod, např. k samovolnému odtoku podzemních vod z území, z krajiny, tedy k negativnímu ovlivňování hladiny podzemních vod</p> <p>Bod 7. (518) = bod 4. (519) zpracování podrobného monitoringu režimu podzemních vod pro fázi přípravy zaměřeného na úseky, kde bude dálniční těleso hloubeno pod úroveň HPV, tj. na zářezy, kde vlivem drenážního účinku může dojít k poklesu hladin podzemních vod a následně k negativnímu ovlivnění zdrojů podzemních vod v dosahu tohoto snížení se zaměřením na objekty, které jsou jediným zdrojem vody a také na úseky s více propustnými zeminami nebo tektonicky porušenými horninami, kde je předpoklad zrychleného vsaku znečištěných vod.</p> <p>2. posouzení vlivu stavby tunelu na vodní režim Suchdolského potoka</p> <p>3. uvést opatření - srážkové vody, které budou obsahovat látky ze zimní údržby vozovky, nebudou zasakovány do půdních vrstev/podzemních vod,</p> <p>4. doplnit informaci, kam budou svedeny přepady z retenčních nádrží při větších než návrhových srážkách,</p> <p>5. předpokládané řešení výustního objektu do významného vodního toku Vltava (výškové umístění, souřadnice XY),</p> <p>6. vypracování havarijního plánu pro fázi výstavby,</p> <p>8. deponie stavebního materiálu mimo aktivní zónu záplavového území významného vodního toku Vltava,</p>	<p>1. řešení hospodaření se srážkovými vodami, které bude zaručovat, že vody, které mohou obsahovat látky ze zimní údržby vozovky, nebudou zneškodňovány zasakováním, ale vždy odváděny přes retenční prostory v regulovaném množství do vodních toků a naopak srážkové vody z přilehlých povodí, které nebudou obsahovat látky ze zimní údržby vozovky, budou v co nejvyšší míře zasakovány v místě spadu, pouze v nezbytném případě budou svedeny do vodního toku,</p> <p>2. posouzení vlivu zimní údržby vozovky na jakost povrch. vody v bezejmenném vodním toku IDVT 10269634 (Čimický potok),</p> <p>3. podmínku pro fázi přípravy - most přes Vltavu byl navržen v kontextu celé Trojské kotliny, tj. s ohledem na předpokládanou výstavbu protipovodňových opatření v dotčeném a navazujícím území, a tak, aby pilíře mostu nezasahovaly do koryta</p> <p>6. posouzení ovlivnění odtokových poměrů Čimického potoka oproti původnímu stavu (posouzení N–letých průtoků), neboť jsou do něj převáděny i srážkové vody z komunikace umístované do povodí Dražanského potoka</p> <p>7. podmínku pro fázi realizace: kanalizace odvádějící srážkové vody z vozovky a do vodního toku bude navržena jako</p>	<p>Posouzení vlivů na podzemní vody je zpracováno v kap. D.I.4 na podkladě Hydrogeologického posouzení, které je doloženo jako příl. B.14 dokumentace. V této příloze je proveden návrh monitoringu, který je v kap. D.IV. navržen k dalšímu rozpracování v rámci navazující přípravy záměru.</p> <p>Vodohospodářské řešení záměru rozpracované v technické studii [1][2] vzešlo z Koordináční vodohospodářské studie [9]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí a při zohlednění technického řešení dalších připravovaných staveb v území. Popis odvodnění záměru je uveden v kap. B.I.6, posouzení vlivů na vody viz kap. D.I.4 dokumentace (včetně Čimického potoka).</p> <p>Na stavbě D0 518 je pro svod vody z komunikací navržena kanalizace. Na stavbě D0 519 je navržena středová gravitační kanalizací v kombinaci s podélnými silničními příkopy se šterkovou rýhou. V rámci DÚR bude způsob odvodnění sjednocen dle požadavků jednotlivých správců recipientních vodotečí a dle výsledků zasakovacích zkoušek – viz posouzení vlivů v kap. D.I.4 a návrh opatření v kap. D.IV dokumentace. Odvodnění záměru je a i nadále bude navrženo v souladu s normativními a legislativními požadavky.</p> <p>Zpracování havarijního a povodňového plánu pro fázi výstavby je zařazeno jako opatření v kap. D.IV. dokumentace.</p> <p>Deponie jsou v rámci projektu ZOV umístěny mimo záplavová území toků. Tento požadavek je zanesen také do návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace, stejně jako požadavek na zajištění rozplavování zemin z výstavby do okolního území a vodotečí, a požadavek na zpracování projektu Systém komplexního vodního hospodářství v období výstavby.</p> <p>Návrh mostu přes Vltavu splňuje podmínky vyvstálé</p>

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
27.	Povodí Vltavy, s.p.	9. v textu dokumentace neužívat v názvech stavebních objektů spojení „suchý poldr“, ale „suchá nádrž“ dle ČSN 73 6815.	<p>vodotěsná (zamezení vniku látek ze zimní údržby a látek uniklých při havárii do vodních toků),</p> <p>8. vypracování havarijního a povod. plánu pro fázi výstavby,</p> <p>9. deponie stavebního materiálu mimo aktivní zónu záplavového území významného vodního toku Vltava a výkopový i stavební materiál byl uložen tak, aby nedocházelo k jeho splavování do vodních toků (pro fázi výstavby).</p>	z dlouhodobé přípravy záměru, viz kap. D.I.4. dokumentace. Čimický ani Dražanský potok nejsou recipientními vodotečmi. Výústní objekty do Vltavy jsou popsány dle technické studie v kap. B.I.6 dokumentace.
28.	Lesy ČR, s.p. Správa toků – OPV	Nedojde k dotčení vodních toků, staveb ani pozemků v majetku Lesů ČR s.p., které jsou ve správě Správy toků, oblasti povodí Vltavy.		Vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.
29.	Povodí Labe, státní podnik	<p><i>Pro záměr 518 bez vyjádření</i></p> <p>1. na str. 88 oznámení chybně uveden správce Mratínského p. – správcem je Povodí Labe s.p. Dále chybně uveden ekologický stav Mratínského p. jako dobrý. Vodní útvar, jehož je Mratínský potok páteřním tokem, je v Plánu dílčího povodí Horního a středního Labe vyhodnocen v ekologickém stavu středním,</p> <p>2. Nesouhlas se zhodnocením dostatečné kapacity Mratínského potoka pro odvádění dešťových odpadních vod v navržené výši 87 l/s. Kapacitu je nutné posoudit z hlediska celého odvodňovaného území.</p> <p>3. Uveden popis historické přípravy kompenzačních opatření na kapacitu Mratínského p. Z aktuálních studií (r. 2009) jsou vybrány k přípravě nádrží Mírovce na Mratínského p. a nádrž Třeboradice na Třeboradickém potoce. Požadavek, aby výstavba těchto poldrů předcházela realizaci SOKP, případně aby se staly vyvolanou investicí SOKP.</p>	<p>1. V příloze B.13 dokumentace doloženo Vyhodnocení ovlivnění dle článku 4.7 Rámcová směrnice o vodách.</p> <p>2. Vodohospodářské řešení záměru rozpracované v technické studii [1][2] vzešlo z Koordinační vodohospodářské studie [9]. Ta se zabývá problematikou zasakování, retence, ochrany recipientních vodotečí aj., při zohlednění požadavků správců povodí a při zohlednění technického řešení dalších připravovaných staveb v území. Popis odvodnění záměru je uveden v kap. B.I.6, posouzení vlivů na vody viz kap. D.I.4 dokumentace. V návrhu opatření pro navazující PD v kap. D.IV dokumentace je zařazen požadavek na zpracování Komplexní vodohospodářské studie povodí Mratínského potoka, která rozpracuje potenciální další koordinaci záměru s připravovanými retenčními poldry (tj. suchými nádržemi dle ČSN 73 6815) Mírovce a Třeboradice.</p>	
30.	Vyjádření v rámci MŽP	<p>Vyjádření pro stavbu 518 a 519 se shodují v následujících požadavcích na doplnění do dokumentace:</p> <p>Odbor ochrany ovzduší</p> <ul style="list-style-type: none"> - V rámci modelového výpočtu doplnit rozdílovou mapu imisních příspěvků vypočtených v aktivní a nulové variantě pro zvolený výhledový výpočtový rok (2030). Z mapy by měly být zřejmé poklesy imisních příspěvků z nižšího provozu na stávajících komunikacích v zájmovém území a zároveň nárůst koncentrací v bezprostřední blízkosti obou úseků SOKP (518, 519). - Rozšířit výčet opatření ke snížení prašnosti v období výstavby: K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém a nebo větrném počasí, průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním 		<p>Rozdílová mapa je součástí RS v příl. B.3 dokumentace.</p> <p>Návrh opatření ke snížení prašnosti v období výstavby je zapracován do návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace.</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
		<p>deníku pro potřebu zpětné kontroly. / Při rychlosti větru překračující 5 m/s zakrýt případně, je-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. / Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost. / Při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby dodržovat zásadu minimalizace délky přepravních tras.</p> <p>- Odkazuje na Přehled opatření stanovených k požadovanému zlepšení kvality ovzduší uvedený v Programech zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01 a zóna Střední Čechy - CZ02</p> <p>Odbor ochrany vod – bez připomínek Odbor odpadů – bez připomínek Odbor druhové ochrany (vyjádření pouze pro 519) – bez připomínek</p>		
VEŘEJNOST, DOTČENÁ VEŘEJNOST, JINÉ SUBJEKTY				
31.	Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu z.s.	Vyjádření je shodné s vyjádřením MČ Praha - Suchdol pro stavbu 518, viz vyjádření č. 12. Pouze neobsahuje poslední bod 2.10.	Vyjádření je shodné s vyjádřením MČ Praha - Suchdol pro stavbu 519, viz vyjádření č. 12.	Viz vypořádání MČ Praha – Suchdol, vyjádření č.12.
32.	ZA LEPŠÍ CHABRY, z.s.	Vyjádření je shodné s vyjádřením MČ Praha - Suchdol pro stavbu 518, viz vyjádření č. 12. Pouze neobsahuje poslední bod 2.10.	Vyjádření je shodné s vyjádřením MČ Praha - Suchdol pro stavbu 519, viz vyjádření č. 12.	Viz vypořádání MČ Praha – Suchdol, vyjádření č.12.
33.	Nad Drahaňským údolím, z.s.	Vyjádření je shodné s vyjádřením MČ Praha -Suchdol pro stavbu 518, viz vyjádření č. 12. Pouze neobsahuje poslední bod 2.10.	Vyjádření je shodné s vyjádřením MČ Praha - Suchdol pro stavbu 519 – viz vyjádření č. 12.	Viz vypořádání MČ Praha – Suchdol, vyjádření č.12.
34.	SPOLEK PRO ĎÁBLICE	Jedná se o zestručnělou podobu vyjádření Obce Horoměřice, viz vyjádření č. 7. Oproti vyjádření č. 7 zde není bod 1.4, 1.8 a body 2.2 až 2.5	<p>1. NESOUHLAS SE ZÁMĚREM A ODŮVODNĚNÍ</p> <p>První část je shodná s první částí vyjádření obce Horoměřice č. 7. Oproti vyjádření č. 7 zde není bod 1.4, 1.8</p> <p>2. POŽADAVKY PRO POSUZOVÁNÍ ZÁMĚRU</p> <p>Bod 2.1 formálně i věcně shodný s 2.1 vyjádření obce Horoměřice č. 7.</p> <p>2.2 Požadavky na technické řešení v oblasti Ďáblic – vedení trasy SOKP v zapuštěné podobě; vybudovat PHV okolo ramp MÚK Cínovecká – Březiněves, zalesnit okolí křižovatky.</p> <p>2.3 Požadavky na technické řešení v oblasti Cínovecké – realizovat oboustranné</p>	<p>Viz vypořádání Obec Horoměřice, vyjádření č.7.</p> <p>2.2 Výškové řešení nivelety stavby D0 519 bylo prověřeno technickými studii [4][5] a vyhodnoceno MKA [7]. Takové optimalizované technické řešení záměru je předloženo k posouzení. Rozsah PHO je navržen dle výsledků akustického posouzení v hlukové studii v příl. B.2 dokumentace.</p> <p>2.3 PHO viz předchozí bod. Požadavky na Projekt vegetačních úprav v navazující PD jsou zaneseny do návrhu opatření v kap. D.IV dokumentace.</p> <p>2.4 Viz vypořádání bodu 2.5 obec Horoměřice, vyjádření č. 7.</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
			<p>hlukové bariéry na Cínovecké, včetně zalesněného pásu; vybudovat PHV okolo ramp křižovatky Cínovecká Kbelská a PHS na jejím přemostění, zalesnit okolí křižovatky.</p> <p>2.4 Posouzení vlivů výstavby na ŽP a veřejné zdraví</p> <p>2.5 DIP – požadavek na zveřejnění kartogramů dopr. intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast; zahrnout požadované varianty SOKP (regionální); vstup pro modelové výpočty exhalací a hluku brát z kapacity komunikací dle zatřídění do kategorií dle ČSN 73 6101; u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle; zohlednit dopravní indukci na nových i stávajících komunikacích. Zahrnout propojení Prahy 8 a Prahy 6 (TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy, městská komunikace nízký most pro IAD a MHD).</p> <p>2.6 Doporučení na sloučení do jednoho posouzení EIA stavby 518 a 519 včetně MÚK, SOKP 520, Cínovecká včetně MÚK Cínovecká Kbelská, Ďáblická.</p> <p>2.7 Posouzení kumulativních a synergických vlivů – zejména uvádí silniční a leteckou dopravu. Je zmíněna D8 Cínovecká, MÚK Cínovecká Kbelská, paralelní dráha Letiště V. H.</p> <p>2.8 Posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 59 na klimatické změny</p>	<p>2.5 Viz vypořádání bodu 2.4 vypořádání MČ Praha Dolní Chabry vyjádření č. 8.</p> <p>2.6 Při posuzování vlivů je postupováno v souladu se závěry ZZŘ, které požadují dále posuzovat společně záměr D0 518 a 519. Stavba 520 je zohledněna v rámci kumulativních vlivů (je zahrnuta ve výhledových posuzovaných stavech).</p> <p>2.7 Další připravované stavby v území jsou uvedeny v kap. B.I.4 dokumentace a v DIP v příl. B.1 dokumentace. Kumulativní a synergické vlivy jsou posouzeny pro relevantní aspekty v příslušných částech kapitoly D.I a v relevantních částech expertních studií přílohové části B dokumentace.</p> <p>2.8 Studie vlivů na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám je příl. B.12 dokumentace. Je zpracována v souladu s platnými metodickými pokyny a zahrnuje také posouzení období výstavby. Na jejím podkladě je zpracováno posouzení vlivů záměru na klima v kap. D.I.2 dokumentace.</p>
35.	Auto* Mat, z.s.	Pro záměr 518 bez vyjádření	<p>Požadavek na přeložky nebo doplnění bezmotorových cest.</p> <p>0 Obecné připomínky k cyklistické dopravě</p> <p>0.1 V navazujících PD cyklo dopravu řešit v souladu s celoměstským systémem cyklotras HMP a cyklogenerelu SČK.</p> <p>0.2 Požadavek na doprovodnou studii pro návrh bezmotorových komunikací</p> <p>0.3 Požadavek na stavebně oddělené cyklostezky na komunikacích navazujících na SOKP v extravilánu.</p> <p>V bodě 1-12 připomínky ke konkrétním lokalitám.</p>	<p>0.1 Bude řešeno v navazujících PD, a to v měřítku konkrétních lokalit a dotčených tras – zařazeno do návrhu opatření v Kap. D.IV. dokumentace.</p> <p>0.2 Posouzení vlivu na průchodnost krajiny a dělicí účinky je předmětem kap. D.I.1. a D.I.5 dokumentace. Samostatná studie řešící problematiku bezmotorových studií může být součástí navazující PD a to dle projednání s příslušnými úřady. Záměr je a i nadále bude připravován v souladu s platnými strategickými plány (včetně cyklogenerelů HMP a SČK), což je také zaneseno jako podmínka v kap. D.IV. dokumentace viz předchozí bod.</p> <p>0.3 Detailní řešení uspořádání navazujících komunikací bude předmětem navazující PD.</p> <p>Připomínky ke konkrétním lokalitám viz vypořádání bod 0.1.</p>
36.	Zdravé životní prostředí, z.s.	Pro záměr 518 bez vyjádření	<p>Vyjádření je shodné s vyjádřením MČ Praha-Suchdol pro stavbu 519, viz vyjádření č. 12. Pouze neobsahuje bod 2.3 vyjádření č. 12 (Požadavky na technické řešení SOKP 519).</p>	<p>Viz vypořádání MČ Praha-Suchdol, vyjádření č.12.</p>
37.	Spolek Zdravé	Pro záměr	<p>Na základě rozboru DIP konstatují, že realizace záměru způsobí nárůst dopravy na SV Prahy. Z toho důvodu považují za nemožné její zprovoznění bez zprovoznění navazujícího úseku</p>	<p>Předložená dokumentace zahrnuje posouzení vlivů záměru ve scénáři s i bez navazující stavby D0 520.</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 518		ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
	Letňany, z.s.	518 bez vyjádření	SOKP 520. Požadují přijmout kompenzační opatření v podobě zřízení alternativní trasy MHD, kterou je zkapacitnění železniční trati Praha – Neratovice a výstavba TT z Letňan přes Kobylisy a Bohnice do Podbaby.		Detailní akustické posouzení je uvedeno v příloze B.2 dokumentace včetně vyhodnocení kumulativních vlivů silniční, železniční, tramvajové a letecké dopravy při provozu paralelního dráhového systému. Navíc počítá i s kumulativním vlivem letiště Letňany, které okrajově zasahuje do hodnoceného území. Zkapacitnění železniční trati není předmětem záměru. Je připravováno Správou železnic nezávisle na posuzovaném záměru. Propojení Prahy 8 a Prahy 6 je v DIP sledováno dle aktuálně platných podkladů.
38.	Shodná vyjádření vzor A SOKP 518 (147 ks z řad veřejnosti)	Vyjádření je shodné s vyjádřením Spolek pro Ďáblice pro stavbu 518, viz vyjádření č. 34.		Pro záměr 519 bez vyjádření	Viz vypořádání k vyjádření č. 34.
39.	Shodná vyjádření vzor A SOKP 519 (49 ks z řad veřejnosti)	Pro záměr 518 bez vyjádření	Jedná se prakticky (formálně, věcně, obsahově) o zestručnělou podobu vyjádření MČ Praha-Suchdol pro stavbu 519, viz vyjádření č. 12. Oproti vyjádření č. 12 zde není bod 1.4, 1.8 a body 2.2 a 2.3. Bod 2.2 zde navíc nad rámec vyjádření č. 12 obsahuje také zmínku o chybějícím údaji, jakým způsobem se bude přebytečná zemina ze stavby k Vltavě (lodní doprava) převážet.		Viz vypořádání MČ Praha-Suchdol pro stavbu 519, vyjádření č. 12. Přeprava zeminy k Vltavě je popsána již v oznámení např. v kap. B.I.6. Stejně tak je popsána v Dokumentaci v kap.B.I.6.
40.	Shodná vyjádření vzor B SOKP 519 (23 ks z řad veřejnosti)	Pro záměr 518 bez vyjádření	Vyjádření je prakticky shodné s vyjádřením MČ Praha-Suchdol pro stavbu 519, viz vyjádření č. 12. Oproti vyjádření č. 12 neobsahuje bod 1.4, 1.8 a 2.2.		Viz vypořádání MČ Praha-Suchdol pro stavbu 519, vyjádření č. 12.
41.	Shodná vyjádření vzor C SOKP 519 (77 ks z řad veřejnosti)	Pro záměr 518 bez vyjádření	Jedná se prakticky (formálně, věcně, obsahově) o zestručnělou podobu vyjádření MČ Praha-Suchdol pro stavbu 519, viz vyjádření č. 12. Oproti vyjádření č. 12 zde není bod 1.4, 1.8 a body 2.2 a 2.3.		Viz vypořádání MČ Praha-Suchdol pro stavbu 519, vyjádření č. 12.
42.	Petra	Vyjadřují nesouhlas s vymezením SOKP v trase Ruzyně-Suchdol (518) a Suchdol-		Pro záměr	Připomínky směřují ke koncepčnímu řešení dopravní sítě, které

Č.	KDO	ZŘ DO 518	ZŘ DO 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
	Ježková, Martin Ježek (2 prakticky shodná vyjádření)	Březiněves (519) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče). Doporučení k řešení alternativu na území SČK. Konstatuje, že není žádoucí přivádět do již silně zatížených oblastí další dopravní zátěž. Upozorňují mj. na oddělení místní základní školy, v jejímž těsném sousedství má SOKP vést, od bydliště naprosté většiny jejich žáků.	<i>519 bez vyjádření</i>	je předmětem strategického posuzování (zejména na úrovni PÚR a ZÚR), nikoli předmětem posuzování vlivů záměru. Výběr koridorů pro dopravní stavby je v rámci ČR upraven právními předpisy. Stavba je připravována v souladu s legislativními postupy s respektováním nadřazených procesů (PÚR, ZÚR, SEA). V prostoru Suchdola je trasa záměru vedena v tunelu, nebude tedy vytvářet fyzickou bariéru. Pro období výstavby jsou přijata účinná opatření k eliminaci vlivů, zejména metoda výstavby tunelu pod stropní deskou.
43.	Ing. Jaroslav Kytka	Vyjádření nesouhlasu s plánovaným vedením SOKP 518 v navržené variantě. Navrhuje změnit na var. Ss resp. regionální. Upozorňuje na v oznámení nedostatečnou analýzu kumulativních vlivů na ŽP a na obyvatele Přední Kopaniny zejména z hlediska dopadů emisí a imisí zejména hluku, světelného znečištění, vibrací a znečištění ovzduší – stávající Letiště V.H. a provoz budoucí paralelní dráhy 06R/24L, přeložka sil. I/7 s MÚK Přední Kopanina, přestavěná MÚK Aviatická. Pokud nedojde k přeložení SOKP mimo katastr Přední Kopaniny, požaduje: 1) vedení trasy v co nejhlubším zářezu. Vytvoření dostatečného akustického stínu. 2) zapuštění MÚK Přední Kopanina a přeložky sil. I/7 v zemi, tj. pod stávající úroveň terénu. 3) požadavek na PHS, které budou dostatečně vysoké a nebudou propouštět světlo – pro zabránění světelného znečištění. Očekává detailní prověření akustické situace a příslušný návrh PHO.	<i>Pro záměr 519 bez vyjádření</i>	Koncepčnímu řešení dopravní sítě je předmětem strategického posuzování (zejména na úrovni PÚR a ZÚR), nikoli předmětem posuzování vlivů záměru. Výběr koridorů pro dopravní stavby je v rámci ČR upraven právními předpisy. Stavba je připravována v souladu s legislativními postupy s respektováním nadřazených procesů (PÚR, ZÚR, SEA). Posouzení vlivů včetně kumulativních viz kap. D.I. dokumentace a příslušné expertní studie. Uvedené stavby jsou do posouzení kumulativních vlivů zahrnuty. 1) Trasa záměru je vedena v zářezu se souběžnými zemními valy. Případná PHO opatření jsou navržena dle výsledků HS v příl. B.2 dokumentace. 2) Přeložka sil. I/7 není předmětem záměru. Záměr v těchto místech respektuje stávající uspořádání území, stávajících a připravovaných staveb. 3) Detailní prověření akustické situace, včetně vyhodnocení kumulativních vlivů, je provedeno v příloze HS příl. B.2. a v kap. D.I.3 dokumentace. Jsou navržena příslušná PHO pro zajištění hygienických limitů. Posouzení vlivů světelného znečištění viz kap. D.I.3 dokumentace.
44.	MDDr. Jan Patočka	Požadují do dokumentace 1. zahrnout variantu SOKP 518 jižně od Horoměřic v terénním zářezu. Tedy ne jen s PHS. 2. realizovat kompenzační opatření (výsadba vzrostlé zeleně v ploše dle ÚP Horoměřice Z73 a Z74). 3. Do návrhu opatření v kap. D.IV zahrnou podmínky pro výstavbu: Zařízení stavenišť bude mimo obytnou zástavbu Horoměřic. / Staveništní doprava bude vedena mimo	<i>Pro záměr 519 bez vyjádření</i>	1) Na základě optimalizace technického řešení je oproti návrhu předloženého do Oznámení u Horoměřic navržen nový tunel Horoměřice s cílem minimalizovat potenciální vlivy záměru na nejbližší zástavbu Horoměřic. 2) Rozsah kompenzačních opatření je stanoven na základě Studie kompenzačních opatření ke snížení vlivů záměru na
45.	MDDr. Dagmar Bahylová			
46.	PhDr.			

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
	Pavl. Honsová, Ph.D., M.Honsa	obytnou zástavbu. / Stavební práce budou probíhat pouze v denní době, mimo sobot a nedělí a mimo svátky. / Před výjezdem ze staveniště na veřejnou komunikační síť bude zřízeno místo pro očištění techniky tak, aby nedocházelo ke znečišťování vozovek veřejných komunikací.		kvalitu ovzduší, příl. B.2 dokumentace. 3) Relevantní podmínky jsou začleněny do návrhu opatření v kap. D.IV. dokumentace.
47.	Roman Karásek	Jedná se prakticky (formálně, věcně, obsahově) o zestručnělou podobu vyjádření MČ Praha - Suchdol pro stavbu 518, vyjádření č. 12. Oproti vyjádření č. 12 zde není bod 1.4, 1.8. a body 2.2, 2.3, 2.4 a 2.10. Nad rámec tohoto vyjádření je zde jako bod v první části uveden bod 1.8 Znečištění ovzduší v důsledku povětrnostní situace a zeměpisného umístění. Dále oproti vyjádření č. 12 je rozdílný bod s požadavky na technické řešení: Bod 2.2 Požadavky na technické řešení v oblasti Suchdola, Horoměřice a v okolí Nebušic. - vedení trasy SOKP v zářezu od křižovatky Lipská podél Nebušic až po zaústění do tunelu. - výstavba PHS (PHV) v úseku SOKP mezi Nebušicemi, Přední Kopaninou a Horoměřicemi - výsadba zeleného pásu podél SOKP v úseku mezi Nebušicemi, Přední Kopaninou a Horoměřicemi - vedení trasy SOKP v tunelu v celém úseku KÚ Horoměřice, Lysolaje a Suchdol - ražený tunel Suchdol mezi MÚK Suchdol a mostem přes Vltavu bez MÚK Rybářka a bez přivaděče Rybářka. - MÚK Suchdol posunout dále od obytné zástavby MČ Praha – Suchdol o min. 200 m, vybudovat PHV okolo ramp křižovatky, zalesnit okolí křižovatky.	<i>Pro záměr 519 bez vyjádření</i>	Viz vypořádání MČ Praha-Suchdol, vyjádření č.12. 2.2. Oproti technickému návrhu předloženému do Oznámení je nyní posuzované řešení záměru předloženo se sníženou niveletou, se souběžnými zemními valy a nově s tunelem Horoměřice. Návrh PHO (valy, stěna) vychází z HS (příl. B.2) na základě legislativních požadavků pro zajištění hygienických limitů, kde je také vyhodnocen vliv na akustickou situaci, viz také kap. D.I.3 dokumentace. V návrhu opatření pro další přípravu záměru v kap. D.IV dokumentace jsou zanesena opatření pro vegetační úpravy při zohlednění zpracované Krajinářsko-urbanistické a architektonické studie [11]. Variantní technické řešení stavby bylo prověřeno TES 2020 [3][1]. Tyto varianty byly následně předloženy k posouzení MKA [7], na jejímž podkladě se oznamovatel rozhodl pro další přípravu sledovat řešení dle TES [1] [2], které je předloženo do posouzení EIA. Podrobněji viz kap. B.I.5. dokumentace. Tvar a poloha křižovatky MÚK Suchdol byl optimalizován ve vztahu k zástavbě MČ Praha Suchdol.
48.	Společenství vlastníků Holubí 1238/7	Požadavek na minimalizaci negativních dopadů tak, jak to stávající technologie umožňují. 1. Zahrnout variantu zatunelování SOKP 518 min. 300 m západně od křížení s ul. Kamýcká a tunelové řešení této křižovatky. 2. Snížení nivelety SOKP 518. 3. Vytvoření minimálně 20 m širokého pásu izolační zeleně 4. Do návrhu opatření v kap. D.IV zahrnou podmínky pro výstavbu: Zařízení staveniště nebude v kontaktu ani v blízkosti residenční zástavby MČ Praha - Suchdol. / Staveništní doprava bude vedena mimo obytnou zástavbu. / Nebude umožněn vjezd a výjezd ze staveniště na místní komunikace v lokalitě Výhledy. / Stavební práce budou probíhat pouze v denní době, mimo sobot a nedělí a mimo svátky. / Před výjezdem ze staveniště na veřejnou komunikační síť bude zřízeno místo pro očištění techniky tak, aby nedocházelo ke znečišťování vozovek veřejných komunikací.	<i>Pro záměr 519 bez vyjádření</i>	1. a 2. Oproti návrhu předloženému do Oznámení bylo technické řešení optimalizováno – došlo k oddálení MÚK Suchdol od zástavby Suchdola a návrhu nového tunelu Horoměřice. 3. Podél trasy jsou navrženy souběžné zemní valy. V návrhu opatření pro další přípravu záměru v kap. D.IV dokumentace jsou zanesena opatření pro vegetační úpravy při zohlednění zpracované Krajinářsko-urbanistické a architektonické studie [11]. 4. V kap. D.IV je uveden rozsáhlý seznam opatření pro období výstavby tak, aby vlivy z realizace záměru byly eliminovány v maximální možné míře. Návrh opatření vychází z posouzení vlivů etapy výstavby v HS a RS (příl. B.2 a B.3 dokumentace).

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
49.	Ing. Martina Vaňková	<i>Pro záměr 518 bez vyjádření</i>	Jako správnou koncepci uvádí pod kopcem most do Podbaby pro auta i MHD jako městské spojení. Preferuje výstavbu a spojení mostem do Podbaby.	Připomínky směřují ke koncepčnímu řešení dopravní sítě, které je předmětem strategického posuzování (zejména na úrovni PÚR a ZÚR), nikoli předmětem posuzování vlivů záměru. Výběr koridorů pro dopravní stavby je v rámci ČR upraven právními předpisy. Stavba je připravována v souladu s legislativními postupy s respektováním nadřazených procesů (PÚR, ZÚR, SEA).
50.	Ing. Pavel Hestěrin	<i>Pro záměr 518 bez vyjádření</i>	<p>Vyslovení nesouhlasu se záměrem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zastaralá koncepce (nárůst dopravy, podmínky TEN-T, demografie HMP, porušení základních principů územního rozvoje, nezohlednění dalšího průmyslového rozvoje kolem této dopravní stavby, schopnost bezproblémově pojmout celou nákladní a tranzitní dopravu z devíti dálnic). 2. Konstatování blízkosti přírodních památek, EVL Natura 2000 a ÚSES. 3. Upozornění na negaci klimatického závazku HMP 4. Výrazný negativní vliv na světelné znečištění. 5. Upozornění na zavádějící až lživé formulace v oznámení, např. že trasa vede silně antropogenně pozměněným územím. Ve skutečnosti trasa vede přes přírodní lesnatá území a louky, chatařské oblasti a zahrady v blízkosti obytných budov. <p>Požadavek na posouzení záměru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) variantní posouzení. Nedodržení tohoto požadavku je považováno za rozporuplné se zákonem. 2) Požadavek na studii průmyslového rozvoje severní části HMP. Neřešit pouze aktuální stav dopravního toku. 3) Požadavek na studii uvažující neplynulost dopravy. 4) Požadavek na zohlednění dopravních indukcí na nových i stávajících komunikacích. / Zveřejnění kartogramů dopr. intenzit pro celou pražskou metropoli. / zahrnout do kartogramů dopravních intenzit další varianty dle z. č. 100/2001 Sb. / při modelových výpočtech exhalací a hluku používat vstupy z maximální kapacity jednotlivých komunikací. / složení dopravy dělit dle zdroje a cíle, rozdělit tranzitní, zdrojové, cílové a vnitřní dopravy, a zohlednit hospodářský vývoj všech zemí, které budou tuto dopravní páteř užívat. 5) Požadavek na společnou dokumentaci k EIA pro stavby SOKP 518,519 a 520. 6) Požadavek na zrušení MÚK Čimice a Čimického přivaděče. 7) Požadavek na vyhodnocení kumulativního vlivu s novou paralelní dráhou spol. Letiště Praha a.s. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Koncepční řešení dopravní sítě je předmětem strategického posuzování (zejména na úrovni PÚR a ZÚR), nikoli předmětem posuzování vlivů záměru. Výběr koridorů pro dopravní stavby je v rámci ČR upraven právními předpisy. Stavba je připravována v souladu s legislativními postupy s respektováním nadřazených procesů (PÚR, ZÚR, SEA). Průmyslový rozvoj kolem dopravní stavby je věcí regulativů stanovených ÚP. Viz také vypořádání připomínek obec Horoměřice, vyjádření č.7. 2. Posouzení vlivů na biodiverzitu, ZCHÚ, EVL, ÚSES je předmětem kap. D.I.7 dokumentace a expertních studií - Naturové hodnocení (příl. B.7) a Hodnocení dle §67 (příl. B.6). 3. Vyhodnocení vlivu záměru na klimatický systém je předmětem samostatné studie (příl. B.12) a příslušné části kap. D.I.2 Dokumentace. 4. Posouzení vlivu světelného znečištění je předmětem kap. D.I.3, návrh opatření kap. D.IV dokumentace. 5. Popis zájmového území je předmětem kap. C a je zaktualizován na podkladě terénních průzkumů a odborných průzkumných studií. <ol style="list-style-type: none"> 1) Viz vypořádání bodu 2.1. Obec Horoměřice, vyjádření č.7. 2) Rozvoj území je předmětem ÚP dotčených území. Dopravní tok je hodnocen ve střednědobém a dlouhodobém výhledu na základě platných metodik prognózování při zohlednění demografického a územního rozvoje. Viz příloha B.1 dokumentace. 3) Záměr je navržen dle platných legislativních a normových postupů. 4) Viz vypořádání bodu 2.8. Obec Horoměřice, vyjádření č.7.
50.	Ing. Pavel Hestěrin			

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
				<p>5) Při posuzování vlivů je postupováno v souladu se závěry ZZŘ, které požadují dále posuzovat společně záměr D0 518 a 519. Stavba 520 je zohledněna v rámci kumulativních vlivů (je zahrnuta ve výhledových posuzovaných stavech).</p> <p>6) Viz vypořádání bodu 2.3 MČ Praha-Suchdol, vyjádření č.12.</p> <p>7) Kumulativní vlivy s plánovanou paralelní dráhou Letiště V. Havla Praha jsou zahrnuty v relevantních expertních studiích včetně vyhodnocení vlivů na akustickou a rozptylovou situaci.</p>
51.	Ing. arch Kateřina Barozzi Postupová	<i>Pro záměr 518 bez vyjádření</i>	<p>Nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Záměr je v rozporu s evropskou legislativou TEN-T. 2. Zastaralá koncepce neodpovídající současné situaci a budoucímu vývoji. 3. Nevhodné umístění SOKP z hlediska územního rozvoje. 4. Negativní vliv na ŽP. 5. Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách. 6. Rozpor s klimatickým závazkem Prahy. <p>Požadavek na posouzení více variant SOKP v SZ segmentu vč. var. regionální (severní) a důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu.</p> <p>1) Posouzení kumulativních vlivů – zmíněna paralelní dráha, Čimická radiála.</p>	<p>Body 1.-6. Viz vypořádání 1. Části vyjádření obec Horoměřice, vyjádření č. 7.</p> <p>Dále viz vypořádání bodu č. 2.1 a 2.7 vyjádření obec Horoměřice, vyjádření č. 7.</p> <p>1) Viz vypořádání bodu č. 2.7 vyjádření MČ Praha-Suchdol, vyjádření č.12.</p>
52.	Ing. Irena Havlová	<i>Pro záměr 518 bez vyjádření</i>	<p>Vyjádření je prakticky shodné s vyjádřením č. 50, pouze v odůvodnění stanoviska je rozsáhleji popsán důvod nesouhlasu.</p>	<p>Viz vypořádání vyjádření č. 50.</p>
53.	Ing. Bc. Pavel Divíšek, M.B.A. <i>Pro SOKP 518 po termínu.</i>	<p>Vyjádření zaslané pro stavbu 518 je prakticky stejné jako vyjádření pro stavbu 519. Drobný rozdíl pouze v bodě 1).</p> <p>Upozorňuje na porušení § 45i z. č. 114/1992 Sb., ale i dalších obecně závazných předpisů, kde je „salámová“ metoda vyloučena. Vyjmenovává další připravované záměry výstavby bytových komplexů v lokalitě či blízkosti.</p> <p>Požadavek na posouzení kumulativních a synergických vlivů s ohledem na budoucích min. 20 let.</p> <p>Požadavky</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) současné projednání záměrů „SOKP 518 Ruzyně – Suchdol“ a „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“ a to včetně dopravního generelu a rozpadu dopravy v souladu s platnou legislativou (tato část bodu je obsažena pouze ve vyjádření pro SOKP 519). Vyřešení dopravy ze Sedlce, Suchdola a Roztok (s rozrůstající se bytovou zástavbou). Dopravní generel. 2) Požadavek na PHO u ploch vymezených k bydlení dle výše uvedených změn ÚP. Požadavek na zatrubnění Kamýcké podél celé lokality. 3) Nově řešit výjezdy z lokality Praha 6 Sedlec – požadavek na paralelní komunikaci s ulicí V Sedlci. 	<p>Koncepční řešení dopravy není předmětem záměru, nýbrž strategických dokumentů HMP, které záměr respektuje. Plánovaný rozvoj území a demografický rozvoj je zohledněn v DIP – viz příloha B.1 dokumentace. Posouzení kumulativních a synergických vlivů viz relevantní části dokumentace.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Záměr je v souladu s podmínkou č. 1 ZZŘ posuzován sloučeně v jednom procesu posuzování D0 518, 519, Ruzyně-Březiněves. Pro potřeby Dokumentace byla provedena aktualizace DIP pro střednědobý a dlouhodobý výhled (příl. B.1). Dopravní generel související s plánovanou bytovou zástavbou není předmětem záměru. 2) Návrh opatření v kap. D.IV vychází ze závěrů hlukové a rozptylové studie. 3) Koncepční řešení dopravního uspořádání v oblasti Prahy 6 – Sedlce, které souvisí s uvedenou plánovanou bytovou 	

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
		<p>4) požadavek na podjezd a podchod železničního koridoru v ul. Přerušená, která bude navazovat na nově vzniklou paralelní komunikaci.</p> <p>5) Řešit výjezd z lokality tzv. Nový Sedlec na Kamýckou.</p>		<p>výstavbou, není předmětem posuzovaného záměru.</p> <p>4) Není předmětem posuzovaného záměru. Záměr nepřinese přímé ani nepřímé ovlivnění prostupnosti této lokality.</p> <p>5) Není předmětem posuzovaného záměru. Koncepční řešení dopravního uspořádání městské části je v kompetenci příslušného územně-plánovacího orgánu města.</p>
54.	Ing. Petr Vozanka	<i>Pro záměr 518 bez vyjádření</i>	V úvodu vyjádření jsou uvedena obecně známá fakta a osobní stanovisko, z něhož vychází nesouhlasné stanovisko se záměrem. V druhé části je podáno nesouhlasné stanovisko s vymezením koridoru SOKP v trase Ruzyně – Suchdol (518) a Suchdol – Březiněves (519) a souvisejících staveb (MÚK, přivaděče). Tato část je shodná se vzorem A SOKP 519 (vyjádření č. 39).	Viz vypořádání vyjádření č. 39.
55.	Amálie Kiššová	<i>Pro záměr 518 bez vyjádření</i>	Jako majitelka části pozemku v ul. Za Sokolovnou, MČ Praha – Suchdol zasílá připomínky týkající se negativních dopadů na přírodu, dopadu na obydlené oblasti MČ Praha – Suchdol (hluk, emise, zhoršení kvality podzemních vod, kumulace vlivů z okruhu, druhé paralelní dráhy, tramvajové trati, točny a P+R parkoviště) a vedení trasy záměru. Dále vzorové vyjádření C SOKP 519.	Posouzení vlivů na jednotlivé uvedené aspekty je předmětem příslušných částí kap. D.I. dokumentace. Návrh opatření v kap. D.IV. Trasování záměru viz vypořádání bodu 2.1 obec Horoměřice, vyjádření č. 7. Dále viz vypořádání vyjádření č. 41.
56.	Ing. Josef Maun	<p>Požadavky pro posouzení záměru:</p> <p>a) Zahrnutí MHD – studie nezahrnuje MHD. Návrh na rozmístění zastávek, zařazení preferenčního pruhu pro autobusy apod.</p> <p>b) Není vyhodnocen vliv dopravních nehod v kombinaci s uzavíráním provozu v tunelech na okruhu i přivaděčích. Uvažovat variantní vedení Ss bez tunelů s plynulejším provozem.</p>	<p>1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění</p> <p>1.1. Nedostatečné porovnání variant – požadavek na dřívě doporučenou var. Ss (doplněnou o most v Podbabě) a provést vícekritériální analýzu variant.</p> <p>1.2. Čimická radiála – studie EIA by měla buď vyloučit zřízení nové radiály nebo plně zhodnotit její vliv na dopravu.</p> <p>1.3. Neúplná dopravní studie – není vyhodnocen vliv dopravních nehod v kombinaci s uzavíráním provozu v tunelech na okruhu i přivaděčích.</p> <p>1.4. Konflikt na území Natura 2000</p> <p>1.5. Hodnocení v části vlivu na krajinu je nesprávně popsáno – rozporují v oznámení uvedené „Trasa vede silně antropogenně pozměněným územím.“</p> <p>1.6. Akustická studie plně nezahrnuje vliv tvaru údolí pro šíření hluku a synergické jevy – vliv Drahaňského údolí během různých atmosférických podmínek.</p> <p>2. Požadavky pro posuzování záměru</p> <p>2.1. Zahrnutí MHD – studie nezahrnuje MHD. Návrh na rozmístění zastávek, zařazení preferenčního pruhu pro</p>	<p>D0 518</p> <p>a) ad bod 2.1 níže pro stavbu SOKP 519</p> <p>b) ad bod 1.3. a 1.1 níže pro stavbu SOKP 519</p> <p>D0 519</p> <p>1.1. Trasování záměru viz vypořádání bodu 2.1 obec Horoměřice, vyjádření č. 7.</p> <p>1.2. Případná neexistence Čimického sběrače je posouzena ve scénáři E.3.1</p> <p>1.3. Charakteristika rizik při nestandardních stavech je předmětem kap. D.II. Návrh opatření kap. D.IV dokumentace.</p> <p>1.4. Posouzení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v pl. znění je doloženo jako příloha B.7 dokumentace.</p> <p>1.5. Popis zájmového území je předmětem kap. C na podkladě aktualizovaných terénních průzkumů a expertních průzkumů.</p> <p>1.6. V akustickém posouzení v příl. B.2 dokumentace byl pro výpočet hluku sestaven 3D výpočtový model, který zohledňuje akustické šíření a odrazy akustické energie ve 3D modelovém území. V rámci výpočtu je výpočtový model</p>

Č.	KDO	ZŘ D0 518	ZŘ D0 519	KOMENTÁŘ / VYPOŘÁDÁNÍ ZPRACOVATELE DOKUMENTACE
56.	Ing. Josef Maun		autobusy apod. 2.2. Skrápění vozovky – požadavek na podmínku skrápění dálniční vozovky během sucha pro zmírnění prašnosti.	nastaven na standardní meteorologické podmínky – správnost nastavení výpočtového modelu byla ověřována měřeními hluku v posuzovaných oblastech. Vliv posuzovaného záměru zde byl posouzen v kontrolních výpočtových bodech Brnky_66, Zdiby_318, Zdiby_399 a Cimice_815, tedy v chráněných venkovních prostorech nejexponovanějších staveb ve vztahu k posuzovanému záměru. Výpočtem bylo prokázáno dodržení hygienického limitu hluku 60/50 dB (den/noc) pro dálnice a silnice I. třídy. Součástí akustického posouzení je i vyhodnocení kumulativních vlivů hluku z provozu silniční, železniční, tramvajové a letecké dopravy. 2.1. Koncepce MHD je bez dopadu na parametry předkládaného záměru. MHD bude řešeno v navazujících stupních PD v míře odpovídající jejich podrobnosti. 2.2. Ke zmírnění prašnosti výraznou měrou přispějí pásy zeleně podél trasy D0. Podmínka skrápění je zahrnuta v návrhu opatření v kap. D.IV. dokumentace
57.	Ing. Vladimír Hynek, CSc.	<i>Pro záměr 518 bez vyjádření</i>	Vyjádřením shodné s vyjádřením Vzor C SOKP 519 + požadavek na důkladné posouzení vlivů záměru z hlediska emisí skleníkových plynů, na povrchové a podzemní vody, půdu, lesy a biologickou rozmanitost.	Viz vypořádání vyjádření č. 41. Posouzení vlivů na jednotlivé aspekty je provedeno v příslušných částech kap. D.I, a to se zohledněním závěrů odborných podkladových studií doložených v přílohové části B dokumentace.
58.	Jan Šrajer	<i>Pro 518 bez vyjádření</i>	Vyjádřením shodné s vyjádřením Vzor C SOKP 519 +závěrečné shrnutí a doplnění (nesouhlas s invariantním posuzováním).	Viz vypořádání vyjádření č. 41. K posuzování variant viz vypořádání bodu 2.1 obec Horoměřice, vyjádření č. 7.
59.	Ing. Josef Tomeš	<i>Pro záměr 518 bez vyjádření</i>	Vyjádření je prakticky shodné s vyjádřením MČ Praha-Suchdol pro stavbu 519, viz vyjádření č. 12.	Viz vypořádání vyjádření č. 12 SOKP 519.
60.	Jaroslav Procházka	<i>Pro záměr 518 bez vyjádření</i>	Po krátkém úvodním odstavci následuje vyjádření shodné se vzorem A SOKP 519 (vyjádření č. 39).	Viz vypořádání vyjádření č. 39.
61.	Stanislav Vyšín	<i>Pro záměr 518 bez vyjádření</i>	Vyjádření shodné se vzorem A SOKP 519 (vyjádření č. 39). Pouze v některých bodech mírně rozdílné formulace, věcnost a obsahový význam zůstává zachován.	Viz vypořádání vyjádření č. 39.
62.	Milada Vorlová	<i>Pro 518 bez vyjádření</i>	Podnět k zamyšlení nad tvarem vnějšího okruhu Prahy v podobě pootevřených kleští.	Trasování záměru viz vypořádání bodu 1.1 obec Horoměřice, vyjádření č. 7.