

Praha dne 18. prosince 2019
Č. j.: MZP/2019/710/10216
Vyřizuje: Ing. Šebková Horynová
Tel.: 267 122 385
E-mail: petra.sebkova@mzp.cz

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

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

Identifikační údaje:

Název:

SOKP 519 Suchdol – Březiněves (dále také jen „SOKP 519“)

Charakter záměru:

Předmětem záměru je výstavba Silničního okruhu kolem Prahy, stavby 519, která je navržena jako šestipruhová, směrově dělená komunikace se středním dělícím pásem. Začátek stavby je v km 38,250 v místě mostu přes Vltavu, kde navazuje na stavbu SOKP 518 Ruzyně – Suchdol (dále jen „SOKP 518“). Konec stavby je situován v místě mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) Březiněves v km 46,400, kde SOKP 519 pokračuje stavbou SOKP 520 Březiněves – Satalice (dále také jen „SOKP 520“). SOKP 518 a SOKP 520 představují samostatné stavby, nejsou tedy součástí předkládaného záměru.

Kapacita (rozsah):

Stavba SOKP 519 je navržena v kategorii D34/100 o celkové délce 8,15 km. Na hlavní trase jsou navrženy 3 MÚK (Čimice, Ústecká a Březiněves). Celkem je navrženo 18 mostních objektů (např. most na SOKP přes Vltavu, most na SOKP přes Čimické údolí, most v MÚK Čimice, most na SOKP přes Dražanské údolí, most v MÚK Ústecká, atd.). Součástí záměru jsou i další doprovodné stavby, např. nadjezdy, lávky, produktovody, vodohospodářské objekty a přeložky stávající dopravní a technické infrastruktury. Většina trasy záměru je vedena v zářezu.

Umístění:

kraj: hlavní město Praha
Obec: MČ Praha – Suchdol, MČ Praha 8, MČ Praha – Dolní Chabry, MČ Praha – Březiněves, MČ Praha – Dáblice

k.ú.: Suchdol, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry,
Březiněves, Ďáblice
kraj: Středočeský
obec: Zdiby
k.ú.: Zdiby

Zahájení: 2024

Ukončení: 2028 (uvedení stavby do provozu)

Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 56
140 00 Praha

Zpracovatel oznámení: Ing. Zuzana Toniková (držitelka autorizace podle § 19 zákona)

Záměr „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“ naplňuje dikci bodu č. 47 (Dálnice I. a II. třídy) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu, a to ve smyslu § 4 odst. 1 písm. a) zákona. Jedná se o záměr v kategorii povinně posuzované v celém procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále jen „proces EIA“).

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

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

- 1. Záměry „SOKP 518 Ruzyně – Suchdol“ a „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“ sloučit do jednoho záměru a k tomuto sloučenému záměru předložit jednu společnou dokumentaci EIA. Všechny následující požadavky budou tedy splněny nejen pro SOKP 519, ale přiměřeně i pro SOKP 518.**
- 2. Zpracovat hlukovou a rozptylovou studii se zohledněním relevantních požadavků v obdržených vyjádřeních.**
- 3. V rámci rozptylové a hlukové studie navrhnout technická a kompenzační opatření k zamezení zhoršení imisní a hlukové zátěže v území.**
- 4. Zpracovat posouzení vlivů na veřejné zdraví se zohledněním závěrů hlukové a rozptylové studie.**

5. Zpracovat dopravně inženýrské podklady se zohledněním relevantních požadavků v obdržení vyjádření.
6. Opakovaně zpracovat a přiložit k dokumentaci EIA vyhodnocení vlivu předmětného záměru na soustavu Natura 2000 se zohledněním relevantních požadavků v obdržení vyjádření.
7. Zpracovat migrační studii dotčeného území a posouzení dostatečnosti migrační prostupnosti navrhované liniové stavby.
8. Aktualizovat a přiložit k dokumentaci EIA hodnocení podle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1192 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů bezprostředně dotčeného území, včetně návrhu záchranných či kompenzačních opatření se zohledněním relevantních požadavků v obdržení vyjádření.
9. Doplnit a ověřit informace v přílohách B.6, B.7 a B.10, které jsou součástí oznámení záměru dle požadavků v obdržení vyjádření.
10. Aktualizovat posouzení vlivu záměru na zemědělský půdní fond, zejména uvést bonitované půdní ekologické jednotky, skřívky kulturních vrstev půdy a hlouběji uložených zúrodnění schopných horizontů a informaci, jakým způsobem budou rekultivovány dočasně odňaté pozemky včetně zařízení stavenišť, a s hledem na tyto skutečnosti vyhodnotit vliv záměru na půdy.
11. Zpracovat studii vyhodnocení vlivu záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost předmětného záměru vůči klimatickým změnám, která bude obsahovat skutečné a konkrétní zhodnocení vlivů, jejich kvantifikaci a návrhy vhodných mitigačních a adaptačních opatření.
12. Zpracovat návrh opatření pro ochranu povrchových a podzemních vod se zohledněním relevantních požadavků v obdržení vyjádření.
13. Zpracovat inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum včetně předběžného hodnocení vlivu záměru na dotčené vodní útvary se zaměřením na:
 - a) způsob zadržení srážkové vody v místě předmětného záměru přírodně blízkými způsoby podle principů udržitelného hospodaření s dešťovými vodami,
 - b) lokalizaci míst možného ovlivnění režimu podzemních vod,
 - c) monitoring režimu spodní vody a posouzení vlivu stavby (především zářezů a tunelů) na vodní režim v území včetně vyhodnocení, zda nebude vodní režim ovlivněn, popř. do jaké míry.
14. V relevantních kapitolách dokumentace EIA podrobně popsat možné kumulativní a synergické vlivy předmětného záměru. V rámci posouzení vlivu na veřejné zdraví, které je přílohou dokumentace EIA, pak podrobně vyhodnotit tyto možné

kumulativní a synergické vlivy předmětného záměru zejména se silniční a leteckou dopravou v dotčeném území dle relevantních požadavků obdržených ve vyjádřeních.

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

Odůvodnění:

Příslušný úřad obdržel podle § 6 odst. 4 zákona dne 16. 9. 2019 oznámení záměru „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“ zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu, a to v jedné variantě vedení trasy i technického řešení záměru. Dne 25. 9. 2019 bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům (dále jen „DÚSC“) a dotčeným orgánům (dále jen „DO“) dopisem pod č.j. MZP/2019/710/8208. Dne 1. 10. 2019 byla informace o oznámení záměru zveřejněna na úřední desce posledního z dotčených krajů. Veřejnost, dotčená veřejnost, DO a DÚSC se mohly k oznámení záměru vyjádřit ve lhůtě do 31. 10. 2019. K oznámení záměru se ve lhůtě vyjádřilo celkem 10 subjektů ze strany DÚSC, 5 subjektů ze strany DO, 169 zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti a 11 zástupců ostatních subjektů. Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel celkem 4 vyjádření – Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ze dne 21. 10. 2019 (odesláno 1. 11. 2019), Ministerstvo zdravotnictví ČR ze dne 31. 10. 2019 (odesláno 6. 11. 2019), 1 ks vyjádření veřejnosti Milady Vorlové (odesláno 1. 11. 2019) a 1 ks vyjádření veřejnosti vzor C ze dne 30. 10. 2019 (odesláno 1. 11. 2019). Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ve svém vyjádření ze dne 21. 10. 2019 konstatuje, že vzhledem k tomu, že ve výpočtech dochází k překročení hygienických limitů hluku v noční době u některých chráněných objektů v k.ú. Zdiby a k.ú. Brnky, je nutné v přípravě záměru posoudit akustickou situaci z dopravy na pozemních komunikacích v místech u chráněné zástavby, včetně konkrétní specifikace případných PHO tak, aby nedocházelo u žádného chráněného objektu k překročení hygienického limitu hluku. Na základě výsledků tohoto akustického posouzení se doporučuje zpracovat podrobnou analýzu vlivu hluku na veřejné zdraví. Případnými PHO je nutné zajistit, aby u obyvatel stávající zástavby předmětného k.ú. nedocházelo k významnému navýšení míry nepříznivých účinků hluku. Dále uvádí, že podrobná analýza vlivu hluku na veřejné zdraví a posouzení míry těchto účinků z hlediska ovlivnění zdraví exponovaných obyvatel a posouzení akceptovatelnosti těchto změn z hlediska vlivu na veřejné zdraví budou možné až na základě akustické studie (dále jen „AS“) a vyhodnocení v imisních místech, tedy v chráněném venkovním prostoru staveb v dotčeném území. Pro hodnocení k.ú. Zdiby a k.ú. Brnky se doporučuje v navazující přípravě záměru detailně prověřit akustickou situaci a návrh PHO na základě podrobného vyhodnocení v imisních místech a na základě těchto podkladů zpracovat podrobnou analýzu vlivu hluku na veřejné zdraví. Ministerstvo zdravotnictví ČR ve svém vyjádření ze dne 31. 10. 2019 uvádí, že vzhledem k hlukovým poměrům v řešené oblasti a z důvodu opakovaných

podnětů občanů na hluk z leteckého provozu a přípravy stavby „Paralelní RWY 06R/24L o délce 3100 m, letiště Praha / Ruzyně“ v oblasti MČ Praha 6 – Suchbátka a dále opakovaných podnětů občanů na hluk z drážní dopravy v oblasti MČ Praha 6 – Sedlec, uplatňuje následující připomínky a požadavky. Požaduje AS pro období zprovoznění SOKP 519, která 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. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „zákon č. 258/2000 Sb.“), v zájmovém území, případně i mimo hodnocené území, kde lze očekávat významnější změnu akustické situace vlivem provozu silniční dopravy v souvislosti s realizací SOKP 519. V případě potřeby navrhnout účinná PHO v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., a nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení vlády č. 272/2011 Sb.“). Dále požaduje zpracovat AS 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 PHO v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., a nařízením vlády č. 272/2011 Sb. Dále uvádí požadavek na vyhodnocení vlivu zdrojů ovlivňujících veřejné zdraví, zejména hluku, prašnosti a chemických škodlivin z provozu silniční, drážní a letecké dopravy v zájmovém území. V rámci vyjádření paní Milady Vorlové jsou uplatněny připomínky k vedení trasy předmětného záměru. K vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad podle § 6 odst. 8 zákona nepřihlíží. Budou však spolu s vyjádřeními zaslanými ve lhůtě poskytnuta oznamovateli k využití při zpracování dokumentace EIA.

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

Předmětem záměru je stavba SOKP 519. Předmětný záměr je navržen v délce 8,15 km. Začátek stavby je v km 38,250 v místě mostu přes Vltavu, kde navazuje na stavbu SOKP 518. Konec stavby je situován v místě MÚK Březiněves v km 46,400, kde na SOKP 519 naváže stavba SOKP 520. SOKP 518 a SOKP 520 představují samostatnou stavbu, nejsou tedy součástí předkládaného záměru. Záměr je navržen v šířkovém uspořádání jako šestipruhová, směrově dělená komunikace se středním dělicím pásem v kategorii D34/100. Výškové řešení trasy je navrženo s největším podélným sklonem o hodnotě 3,6 %, minimální hodnota podélného sklonu je 0,5 %. Přemostění Vltavy je navrženo v podélném sklonu -1,60 %. V přemostění Čimického potoka následuje údolnicový oblouk o poloměru 6 000 m a následuje podélný sklon 2,70 %. Před MÚK Čimice je navržen vrcholový oblouk o poloměru 12 000 m a následuje podélný sklon - 0,50 %. Na začátku Dražanského mostu dochází ke změně výškového vedení s údolnicovým obloukem s poloměrem 6 000 m a následujícím podélným sklonem 0,50 %. Následuje vrcholový oblouk o poloměru 15 000 m a podélný sklon 0,50 %. Další vrcholový oblouk má stejnou hodnotu poloměru, tedy 15 000 m. Následuje podélný sklon -0,88 % a další údolnicový oblouk 10 000 m a podélný sklon -0,50 %. Další je vrcholový oblouk s poloměrem 12 000 m a podélný sklon -3,60 %. Poslední výškový oblouk na trase je údolnicový s poloměrem 9 000 m a následuje

podélný sklon – 0,50 % v návaznosti na stavbu SOKP 520. Na hlavní trase jsou navrženy celkem 3 MÚK. MÚK Čimice je situována cca v km 40,500 mezi mosty přes Čimické a Dražanské údolí. Je navržena jako MÚK trubková. Připojení na síť místních komunikací je provedeno pomocí Čimického přivaděče, který je napojen na místní komunikace v křižovatce stávajících ulic Čimická a Spořická. Délka Čimického přivaděče je od odpojení ramp A+B MÚK Čimice cca 754 m. Samostatné větve MÚK jsou jednopruhé jednosměrné. MÚK Ústecká je umístěna cca v km 43,000 v místě křížení trasy SOKP 519 se silnicí II/608. Je navržena jako MÚK deltovitá, větve MÚK jsou navrženy jednopruhé jednosměrné s napojením na II/608 ve dvou stykových křižovatkách, které budou řízeny světelným signalizačním opatřením. MÚK Březiněves je umístěna cca v km 45,000 a je navržena jako útlarová křižovatka s jednou vratnou větví. Tvar MÚK je dán jednak ostrým úhlem křížení paprsků, jednak polohou mezi zástavbou MČ Praha – Březiněves a tělesem skládky komunálního odpadu v Ďáblicích. Veškeré větve jsou navrženy jako dvoupruhy jednosměrné, v místě napojení větve na jinou větev je navržen připojovací nebo odbočovací pruh. Dále je součástí záměru 18 mostních objektů: most na SOKP přes Vltavu v km 38,259 – 38,865, most na SOKP přes Čimické údolí v km 39,406 – 39,549, most v MÚK Čimice v km 40,634, most na SOKP přes Dražanské údolí v km 40,933 – 41,609, most v MÚK Ústecká v km 4,090, lávka za účelem převedení trasy pro cyklisty a chodce přes SOKP 519 v km 40,349, most za účelem převedení polní cesty v km 42,580 a v km 43,810, D8 – nadjezd obchvatu Březiněvsi, D8 – nadjezd SOKP a větve D, D8 – nadjezd větve E, D8 – nadjezd větve A, nadjezd SOKP, nadjezd větve E, nadjezd SOKP 519, nadjezd SOKP 519 a větve E, obchvat Březiněvsi – nadjezd SOKP, most pro účelovou komunikaci a biokoridor. Z hlediska vodohospodářských objektů jsou v rámci záměru navrženy vsakovací příkopy vybavené sběrným drenážním potrubím, které budou současně plnit funkci dešťové kanalizace z hlediska dopravy vody. Dále jsou navrženy dešťové usazovací nádrže (dále jen „DUN“) a retenční nádrže (dále jen „RN“): DUN Čimice – západ, DUN Čimice – východ, retenční nádrž a DUN Ďáblice. Předmětným záměrem jsou vyvolány přeložky stávající dopravní a technické infrastruktury: II/242 (ulice Roztocká), ulice V Zámčích a cyklostezka A2, ulice Čimická a Spořická, silnice II/608 (ulice Ústecká), silnice I/8 (ulice Cínovecká), ulice Ďáblická a silnice II/243, polních cest, plynovodů, energetiky a vodohospodářských objektů. Přes SOKP 519 jsou v km 39,638, km 42,553 a km 43,800 navrženy 3 produktovody.

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

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

- Hlavní město Praha
- Středočeský kraj
- Obec Zdiby
- MČ Praha 6
- MČ Praha 8
- MČ Praha – Dolní Chabry
- MČ Praha – Březiněves
- MČ Praha – Ďáblice
- MČ Praha – Čakovice
- MČ Praha – Suchdol
- MČ Praha – Nebušice
- MČ Praha – Lysolaje
- MČ Praha – Satalice
- Obec Veleň
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
- Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, odbor životního prostředí (úřad obce s rozšířenou působností)
- Krajská hygienická stanice hlavního města Prahy
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha
- Povodí Vltavy, státní podnik
- Lesy ČR, s.p., Správa toků – oblast povodí Vltavy
- Povodí Labe, státní podnik
- Vyjádření v rámci MŽP (odbor ochrany ovzduší; odbor ochrany vod; odbor odpadů, odbor druhé ochrany a implementace mezinárodních závazků)
- Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s.
- ZA LEPŠÍ CHABRY, z.s.
- Nad Drahaňským údolím, z.s.
- SPOLEK PRO ĎÁBLICE

- Auto*Mat, z.s.
- Zdravé životní prostředí, z.s.
- Spolek Zdravé Letňany, z.s.
- Shodná vyjádření vzor A (49 ks vyjádření z řad veřejnosti)
- Shodná vyjádření vzor B (23 ks vyjádření z řad veřejnosti)
- Shodná vyjádření vzor C (77 ks vyjádření z řad veřejnosti)
- Ing. Martina Vaňková
- Ing. Pavel Hesteriny
- Ing. arch Kateřina Barozzi Postupová
- Ing. Irena Havlová
- Ing. Bc. Pavel Divíšek, M.B.A.
- Ing. Petr Vozanka
- Amálie Kiššová
- Ing. Josef Maun
- Ing. Vladimír Hynek, CSc.
- Jan Šrajer
- Ing. Josef Tomeš
- Jaroslav Procházka
- Stanislav Vyšín

Stručné shrnutí vyjádření a připomínek ke zveřejněnému oznámení záměru:

Hlavní město Praha ze dne 31. 10. 2019

V rámci dokumentace EIA požaduje zohlednění níže uvedených požadavků a připomínek:

- považuje za potřebné hledat přijatelnější podobu vlastní stavby s cílem zajistit lepší průchodnost a projednatelnost záměru,
- vyjadřuje podporu realizace tzv. Aglomeračního okruhu jako nedílné součásti systému komunikací v Pražské metropolitní oblasti,
- v dokumentaci EIA srovnat a okomentovat různé prognózy počtu obyvatel v dotčeném území, resp. požaduje uvést konkrétní prognózované počty obyvatel v dotčeném území a vyhodnocení vlivů stáhnout k těmto počtům,
- doplnit dopravně inženýrské podklady (dále jen „DIP“) o odhady podílu tranzitní, zdrojové a cílové (vnější) a vnitřní dopravy (na nových i stávajících komunikacích),

- v rozptylové studii (dále jen „RS“) a AS doplnit hodnocení podle návrhové kapacity předmětného záměru,
- požaduje doplnit zhodnocení vlivů varianty tunelového řešení SOKP 519 pod Čimickým údolím (včetně problematiky odvodnění) a v této souvislosti případně i korigovat průběh SOKP kolem Dolních Chabry s cílem oddálení od zástavby a s prověřením tunelového vedení úseku mezi MÚK Čimice a MÚK Ústecká,
- za nezbytnou podmínku zprovoznění MÚK Čimice považuje omezení sjezdu tranzitních nákladních vozidel a dále existenci na Čimický přivaděč navazující komunikace mezi Čimicemi a Dolními Chabry v úseku mezi ul. Spořická a Dopraváků. Omezení sjezdu tranzitních nákladních vozidel se týká také MÚK Ústecká. V dokumentaci EIA žádá prověřit dopravní vztahy a vlivy na životní prostředí s touto podmíněností,
- z hlediska integrace stavby do krajiny a zachování prostupnosti území a vytváření nových propojení i podél stavby doplnit detailní zpracování těchto aspektů, případné navržené ekodukty kombinovat s podélnou prostupností podél stavby,
- doporučuje zpracovat komplexní řešení začlenění předmětného záměru do příměstské a městské krajiny prostřednictvím multifunkční a propojené zelené infrastruktury,
- uvádí, že v oblasti MÚK Ústecká bude třeba v rámci přípravy zajistit koordinaci stavby SOKP 519 se záměrem tramvajové trati (dále jen „TT“) Kobylisy – Zdiby,
- uvádí konkrétní připomínky k mostu přes řeku Vltavu, ekoduktu mezi MÚK Ústecká a MÚK Březiněves a MÚK Březiněves,
- z hlediska problematiky nakládání s vodami konstatuje, že řešení uvedené v oznámení záměru je z hlediska současného vývoje klimatu nepřijatelné a požaduje řešit hospodaření s dešťovými vodami jako součást tzv. modro – zelené infrastruktury – navrhnout způsob zadržení srážkové vody přímo v místě stavby přírodě blízkými způsoby, využít přírodě blízkých forem čištění potenciálně znečištěné vody se zadržováním a zasakováním podle principů udržitelného hospodaření s dešťovými vodami,
- z hlediska geologie doplnit podrobný inženýrskogeologický průzkum a hydrogeologický průzkum,
- z hlediska odpadového hospodářství upozorňuje, že přebytek výkopových zemin by měl být použit v rámci stavby, popř. by měl být využit v okolí předmětného záměru,
- z hlediska hluku doplnit detailní akustické vyhodnocení včetně návrhu protihlukových opatření (dále jen „PHO“). Dále požaduje kumulativní vyhodnocení zdrojů hluku v území se stávajícími vzletovými a přistávacími drahami Letiště Václav Havla v Praze a ve variantě se dvěma paralelními drahami po případné výstavbě paralelní dráhy RWY 06R/24L,
- z hlediska ochrany ovzduší doplnit podrobnější posouzení vlivů záměru na ovzduší v období výstavby i provozu a také doplnit všechny plánované výduchy z tunelů o účinnou filtraci prachových částic,
- z hlediska ochrany klimatu požaduje v dokumentaci EIA zohlednit zmírňování (mitigace) změny klimatu záměrem, vliv záměru na přizpůsobení se změně klimatu (adaptaci)

a zranitelnost záměru vůči dopadům změny klimatu. Dále upozorňuje na schválený klimatický závazek hlavního města Prahy (dále jen „HMP“),

- příloha B.6 – s předběžně formulovanými závěry souhlasí a požaduje detailnější a komplexní zpracování zohledňující funkčnost všech skladebných prvků územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“),
- příloha B.7 – požaduje, aby se již ve fázi dokumentace EIA průzkum konkrétně zabíral skupinami dřevin, popř. význačnými jedinci, kteří budou záměrem reálně ohroženi, a upřesnil množství dřevin, určených k odstranění.

Dále uvádí připomínky k příloze B.10 a uplatňuje následující požadavky:

- požaduje vyhodnocení vlivu stavby na soustavu Natura 2000 (dále jen „Naturové hodnocení“) společně se záměrem SOKP 518 (MZP486),
- výpočty, resp. modely předpokládaného ukládání dusíkatých látek v půdě v důsledku výstavby a provozu záměru na dotčenou EVL,
- odbornou rešerši citlivosti předmětů ochrany (pět biotopů, resp. typů stanovišť podle příslušné směrnice) ke zvyšování koncentrace živin,
- návrh, jakým způsobem by jako součást kompenzačních opatření v rámci předmětného záměru mohly být omezeny negativní vlivy eutrofizace a nevhodného zarůstání EVL dřevinami,
- skutečné a konkrétní zhodnocení předpokládaného vlivu imisí oxidů dusíku na předměty ochrany EVL,
- v rámci přílohy B.10 je vyhodnocen vliv zastínění na EVL Kaňon u Vltavy Sedlece, u kterého doporučuje podrobněji vyhodnotit nejistotu tohoto vyhodnocení, kvantifikovat a posléze stanovit místně diferencovaná kompenzační opatření,
- z hlediska ochrany kulturních hodnot v území požaduje v dokumentaci EIA posoudit vliv záměru na archeologické naleziště na hradišti Zámka (Zámky) i s ohledem na nové geofyzikální měření východního předpolí.

Středočeský kraj ze dne 21. 10. 2019

Sděluje, že souhlasí s realizací předmětného záměru.

Obec Zdiby ze dne 25. 10. 2019

Nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 519. Upozorňuje na nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN–T. Uvádí připomínky týkající se nevhodného umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje. Zmiňuje, že trasa SOKP jako součástí TEN–T s kamionovým provozem je vymezena v lokalitách, kde se očekává největší nárůst počtu obyvatel a návrh trasy dálnice přes sídelní útvary s tendencí dalšího růstu počtu obyvatel je tak v rozporu se zásadami TEN–T. Dále upozorňuje na zastaralou koncepci SOKP, která neodpovídá současné situaci a budoucímu vývoji. Konstatuje, že výstavba a provoz transevropské dálnice (SOKP 518 a SOKP 519) by představovala zásadní konflikt s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami. Rovněž upozorňuje na střety se životním prostředím – trasa SOKP vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a Naturu 2000. Upozorňuje na zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách, na jejichž území má vést trasa SOKP,

jsou již v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou, přičemž dochází k překračování hygienických limitů hluku a v případě realizace PD RWY by se situace nadále zhoršila. Dále uvádí připomínky k neudržitelné dopravní situaci, kdy několik úseků SOKP včetně radiál bude kapacitně nevyhovující a bude zde docházet k vážným dopravním komplikacím. Konstatuje, že SOKP je dle zásad územního rozvoje (dále jen „ZÚR“) v rozporu se strategickými cíli Plánu udržitelné mobility, jelikož realizací předmětného záměru dojde k výraznému zvýšení uhlíkové stopy, k vlivu na klimatické změny, snížení bezpečnosti a zvýšení nehodovosti, snížení finanční udržitelnosti, zhoršení zdraví a kvality života všech obyvatel Prahy a okolí. Dále uvádí, že předmětný záměr je v rozporu s Politikou územního rozvoje (dále jen „PÚR“). **(dále jen „úvodní část vyjádření“)**

Dále uplatňuje níže uvedené připomínky a požadavky:

- posouzení více variant vedení trasy SOKP v severozápadním segmentu včetně varianty vedení SOKP jako celkový zahloubený – ražený tunel umístěný pod rostlým terénem,
- vyhodnocení vlivu záměru na obec Zdiby z hlediska všech faktorů zmíněných na str. 102 oznámení záměru,
- vyhodnocení povrchové i tunelové varianty záměru z hlediska vlivu na krajinu (včetně vizualizací povrchové varianty záměru z pohledových bodů kolem Zdib),
- předložení vizualizací záměru z míst: pohled od Celního úřadu ve Zdibech směrem na MČ Praha – Březiněves, dále z lokality Zlatý kopec v obci Zdiby směrem na MČ Praha – Dolní Chabry (pohled na estakádu) a dále pohled ze shodné lokality na MČ Praha 8 – Čimice (MÚK Čimice),
- posouzení tunelové varianty záměru na kvalitu ovzduší včetně výdechů a portálů tunelů,
- považuje za podstatné, aby variantní řešení bylo řešeno nově s posouzením dopadů za současných podmínek dané lokality, stavu osídlení, stavu životního prostředí, s ohledem na lokality, kde již v této chvíli dochází i bez záměru k překračování limitů hlukových i imisních. Měla by být vyhodnocena variantnost jak z pohledu lokality vedení SOKP, tak z pohledu jeho možného umístění po celé délce (vyjma MÚK) zahloubením pod rostlý terén (tunel) tak, aby dopady na obyvatele žijící v této lokalitě byly co nejmenší a aby bylo zajištěno udržitelné využití SOKP po mnoho dalších generací,
- upozorňuje na porušení § 6 odst. 6 zákona z důvodu neposouzení variant řešení záměru,
- považuje Naturové hodnocení za nedostačující z hlediska § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992“) a požaduje opakování tohoto posouzení nebo jeho předělání,
- dále uplatňuje připomínky k DIP (pro akci D0, SOKP 518 a SOKP 519, MÚK Ruzyně (dálnice D7) – Suchdol – MÚK Březiněves (dálnice D8) – dlouhodobý výhled, připomínky k DIP SOKP 518 a SOKP 519 – úkol č. 18–5230 –H22/518, 519) a k intenzitám automobilové dopravy,
- uvedení a specifikaci dopravních průzkumů, které prokazují aktuálnost použitých hodnot dopravních intenzit v k.ú. obce Zdiby a přilehlého okolí. Pokud tyto průzkumy neexistují nebo jsou staršího data než CSD 2016 či rok realizace záměru Lidl Zdiby, pak požaduje provedení nových dopravních průzkumů v dané oblasti,

- zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast. U zátěžových kartogramů, které nejsou zveřejňovány pro celé území HMP a příslušné území pražské aglomerace, ale jen pro určitý výsek, se nedá ověřit jejich správnost,
- požaduje, aby podmínkou pro realizaci záměru byla realizace prokazatelně dostačujícího zkapacitnění MÚK Zdiby a Prosecké radiály se současným zkapacitněním komunikace II/608 od MÚK Zdiby směrem na Klíčany, a to v minimálním rozsahu až do křížení s komunikací III/0083, tj. jejich uvedení do provozu před zprovozněním vlastního SOKP 519,
- nežádoucí nárůst dopravy na Průběžné a změny směrové poptávky spojené s uvedením SOKP 519 do provozu požaduje kompenzovat vybudováním nového, nezávislého výjezdu z obce Zdiby směrem na HMP s prověřením možností propojení území HMP s obcí Zdiby, např. komunikací Chaberská,
- uvádí připomínky k AS a požaduje detailní zpracování záměru SOKP 519, a to pro celé k.ú. obce (k.ú. Zdiby, Brnky, Přemysleny), jelikož dojde k podstatné změně dopravních poměrů na stěžejních komunikacích obce. Součástí tohoto požadavku je i 24hod autorizované akustické měření minimálně ve dvou měřicích bodech provedené v pracovním dni, provedení výpočtů AS pro objekty nejbližší zástavby, dále požaduje vyhodnotit akustickou situaci (vč. výpočtů pro konkrétní nejbližší domy ve Zdibech, a to především pro všechny rodinné domy v ul. Nad Drahaň, Za Panskou zahradou, Obvodová, Dlouhá, Zdibská, Okružní, Topolová a Průběžná), dále požaduje provedení výpočtu v AS i pro fázi výstavby záměru,
- dále uvádí připomínky k AS a požaduje při zachování předkládané varianty SOKP 519, vedení hlavního tahu záměru v celé jeho délce (vyjma mostních konstrukcí) v tunelu pod úrovní rostlého terénu, čímž se minimalizují negativní hlukové emise z automobilové dopravy, minimalizuje se negativní vliv záměru na přírodní park Drahaň–Troja a Dolní Povltaví a zamezí se nepřírozenému oddělení obce Zdiby od severní části Prahy, které by mělo do budoucna negativní urbanistické důsledky,
- uvádí připomínky a požadavky k PHO – požaduje vybudování minimálně 7,5 m ozeleněného zemního valu mezi dálnicí D8 a obcí v rozsahu staničení v km 1,9 –2,3, tedy v úseku dálnice D8, jehož rekonstrukce je součástí záměru SOKP 519 tak, aby byla zajištěna dostatečná ochrana obce Zdiby před dalším zvýšením zátěže z dopravy. Tato ochranná opatření požaduje v dokumentaci EIA řádně vyhodnotit a nastavit jejich realizaci jako podmínku, která bude splněna v dostatečném časovém předstihu, aby v době případného uvedení záměru do provozu byla již funkční (viz výsadba parku Letňany – Kbely),
- v případě použití průhledného materiálu u protihlukových stěn (dále jen „PHS“) požaduje zařazení závazné podmínky jejich zabezpečení proti nárazům ptáků podle doporučení České společnosti ornitologické,
- požaduje při zachování této varianty záměru vedení SOKP 519 v tunelu, a to v celé délce záměru vyjma mostních konstrukcí. Dále vznáší požadavek na detailní rozpracování AS pro záměr SOKP 519 jako celek (včetně komunikací zasažených změnou dopravy), která vyhodnotí akustickou situaci a vlivy hluku na veřejné zdraví na celém území obce, a to včetně kumulativních vlivů,
- detailní vyhodnocení hlukových emisí záměru jako celku, a to ve všech variantních stavech,

- uplatňuje připomínky k vyhodnocení kumulativních vlivů a požaduje vyhodnocení kumulativních vlivů existujících i výhledových zdrojů hluku na celém území obce. V rámci vyhodnocení by mělo být obsaženo: SOKP 519, rozšíření Prosecké radiály a přestavba MÚK Zdiby, TT Kobylisy – Zdiby, existující a plánované přistávací/vzletový koridor RWY 06L/24R a RWY 06R–24L Letiště Praha a železniční koridor Praha – Ústí nad Labem – Drážďany,
- uvádí připomínky k RS a požaduje provedení RS pro fázi výstavby záměru a doplnění dalších organizačních a technických opatření na ochranu ovzduší v době stavebních prací,
- požaduje doplnění použité verze modelu ATEM,
- uplatňuje připomínky k nedostatečnému popisu řešeného území a požaduje zpracování popisu řešeného území, umístění záměru a výkresu s mapou dle MP RS,
- uplatňuje připomínky k nedostatečnému popisu liniových zdrojů a požaduje doplnění chybějících informací o liniových zdrojích,
- uplatňuje připomínky k chybějícím informacím o meteorologických podkladech a požaduje jejich doplnění,
- uplatňuje připomínky k neprovedení výpočtu pro specifické referenční body a požaduje doplnění referenčních bodů a informací o nich,
- v rámci RS požaduje doplnění informace o umístění úplných výsledků modelování v tabelární formě, doplnění diskuse všech významných omezení modelu a nejistot výsledků, a to i do příslušné kapitoly oznámení záměru,
- dále uvádí připomínky k hospodaření se srážkovými vodami a požaduje v dokumentaci EIA zpracování systému odvádění dešťových vod tak, aby byla přečištěná a umístěná v RN, byla z bezpečnostního přelivu retenčního zařízení odváděna do dalšího retenčního a vsakovacího zařízení a následně dále využívána pro zavlažování zeleného pásu kolem záměru,
- dále uplatňují připomínky ke změně klimatu a kompenzační zeleni – požaduje doplnění dokumentace EIA o zelený pás obsahující všechny patra zeleně včetně jejich zavlažování zachycenou a upravenou dešťovou vodou i případnými vodními prvky zásobenými touto vodou. Šířka pásu musí být určena výpočtem a doložena měřením na již zrealizovaných obdobných plochách na našem území nebo v zahraničí. Vybudování zeleného pásu považuje za nezbytnou podmínku realizace stavby. Požaduje formulaci podmínky na stanovení vhodné podoby (šířka pásu, druhé složení, vegetační stupně) ozelenění pomocí výpočtu Metodiky pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM/MŽP, 06/2016),
- požaduje zpracování vlivů záměru na klima dle Metodického výkladu k aplikaci vybraných nových pojmů a požadavků dle zákona,
- společnou dokumentaci EIA pro stavby SOKP 518 a SOKP 519 a posuzovat tyto stavby v rámci jednoho řízení,
- požaduje zařazení podmínky současného zprovoznění úseků SOKP 518 a SOKP 519,
- uplatňuje připomínky k problematice světelného znečištění a požaduje vyhodnocení vlivu světelného znečištění na faunu chráněných území v trase záměru v rámci dokumentace EIA, požaduje doplnění vysvětlení, podle jakých kritérií je hodnocená významnost vlivu světelného znečištění,

- v rámci dokumentace EIA požaduje vyčíslení rozsahu záborů zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) dle třídy ochrany,
- požaduje zařazení následujících podmínek: V případě instalace dočasné betonárny bude tato posuzována v rámci dokumentace záměru a nikoli příp. zvlášť v samostatném procesu EIA tak, aby nedošlo k rozdělení imisního a akustického příspěvku realizace záměru do dvou oddělených hodnocení. V případě, že v době zpracování dokumentace záměru nebude známo, zda bude dočasná betonárna realizována, je třeba její vliv zahrnout do akustické a rozptylové studie výstavby záměru tak, aby byl výpočet proveden na straně bezpečnosti; Zákaz spalování jakéhokoli (i suchého) dřeva a rostlinného materiálu v místě stavby i provozu záměru z důvodu znečištění ovzduší,
- v rámci zpracování dokumentace EIA požaduje aktualizaci informací o kvalitě povrchové a podzemní vody, a to také s ohledem na z hlediska provozu záměru kritický parametr obsahu solí. Tento parametr je třeba zahrnout i do plánu monitoringu,
- požaduje důsledné vyhodnocení vlivu záměru na životní prostředí, a to i ve variantním řešení
- součástí vyjádření je příloha – zhodnocení kartogramů.

MČ Praha 6 ze dne 29. 10. 2019

Podporuje stávající platnou stopu SOKP a nesouhlasí s dalšími úpravami dokumentace EIA, které by vedly k prodloužení přípravy stavby, a které by byly v rozporu s platnými dokumenty ZÚR. Požaduje urychlenou přípravu a výstavbu SOKP v severozápadním kvadrantu HMP dle platných ZÚR HMP, za podmínky minimalizace negativních dopadů na životní prostředí a provoz dopravy v MČ Praha 6. Upozorňuje na nutnost splnění všech podmínek uvedených v kapitole D IV. oznámení záměru.

MČ Praha 8 ze dne 16. 10. 2019

Souhlasí za podmínky, že Čimický přivaděč, jako přímá součást SOKP 519, bude přiveden ul. Dopraváků až na ul. Ústeckou.

MČ Praha – Dolní Chabry ze dne 31. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Zdiby. Předmětné vyjádření obsahuje dále v níže uvedené připomínky a požadavky:

- zpracování a posouzení variantního řešení předmětného záměru,
- posouzení řešení výstavby tunelů, zejména vedení trasy předmětného záměru v tunelu, a to v celém úseku do mostu přes Vltavu k MÚK Březiněves. Dále požaduje posouzení min. varianty vybudování raženého tunelu od mostu přes Vltavu k MÚK Ústecká,
- stavby SOKP 518 a SOKP 519 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto dvě stavby jako jeden záměr,
- důrazné posouzení kumulativních a synergických vlivů (např. paralelní dráha, Čimická radiála, TT Kobylisy – Zdiby, zkapacitnění dálnice D8, atd.)
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů silniční a letecké dopravy na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- aktualizace a doplnění DIP (a ti např. zveřejnit kartogramy DIP pro celou pražskou metropolitní oblast – do těchto kartogramů zahrnout požadované varianty předmětného

záměru, zpracování varianty s východním obchvatem MČ bez Čimického přivaděče, zahrnout i propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8 v alternativách TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nízký most) pro individuální automobilovou dopravu a městskou hromadnou dopravu),

- uplatňuje připomínky k návrhu Čimického přivaděče a MÚK Čimice, které jsou dle obdrženého vyjádření nefunkční a zbytečné, jelikož návrh přivaděče Čimice povede k nebezpečí vzniku dopravních nehod a snížení plynulosti provozu,
- upozorňuje na klimatický závazek HMP, zásadní narušení lokality UNESCO (zhoršení ovzduší v centru HMP za nepříznivých rozptylových podmínek) a neudržitelnost dopravní situace,
- zmiňuje zásadní nedostatky Naturového hodnocení v souvislosti s invariantním řešením trasy záměru,
- v závěru vyjádření konstatuje, že realizace předmětného záměru není v zájmu HMP a jeho občanů.

Součástí obdrženého vyjádření je předběžné multikriteriální hodnocení a námět stavby tunelový úsek SOKP – SO 519 Suchdol – Březiněves (NÝDRLE projektová kancelář – koncept 10/2019).

MČ Praha – Březiněves ze dne 23. 10. 2019

Souhlasí s předmětným záměrem za následujících podmínek:

- protihlukový val (dále jen „PHV“) bude navržen v min. výšce 10 m nad úrovní vozovky,
- na koruně PHV bude vybudována PHS o min. výšce 3 m,
- před a za PHS bude osazena stromová vegetace, která bude plnit funkci biofiltrů,
- u objektů ve vzdálenosti 280 m provést výměnu nevyhovujících oken před zahájením stavebních prací za zvukotěsná okna nejen se silnějšími skleněnými tabulemi, ale také se speciálními zvukotěsnými fóliemi, které jsou umístěny mezi skleněnými tabulemi,
- dobudování přeložky II/243 obchvat Březiněvsi – nepřekročitelná podmínka,
- zahájení procesu EIA pro stavbu SOKP 520, případně její realizaci s předstihem před stavbou SOKP 519 v tunelové variantě,
- protihluková opatření (dále jen „PHO“) kolem všech součástí stavby SOKP 519, včetně nadjezdových ramp, musí splňovat nejpřísnější kritéria, vybudování zelených pásů izolační zeleně v místě dotčeného výstavbou SOKP 519, tzn. v místě podél skládky, směrem k jižní, jihozápadní a jihovýchodní části k.ú. MČ Praha – Březiněves v maximální možné šířce dle norem a možností,
- výměna povrchu v ul. Cínovecká za speciální nízko-hlučný asfalt, tento povrch se musí shodovat s povrchem použitým při výstavbě SOKP 519,
- PHO se vztahují i na komunikaci Cínovecká v místech, kde dnes není žádná ochrana proti hluku a znečištění – výsadba stromové vegetace, která bude plnit funkci biofiltrů,
- zamítavé stanovisko ve věci Skládka odpadů Ďáblice, využití kapacity v prostoru 1. etapy skládky, stupeň posouzení EIA. Skládkování na Skládce Ďáblice již nebude obnoveno, životnost nebude prodlužována. Kapacity skládky byly vyčerpány. Původně vydané stavební povolení a kolaudační rozhodnutí týkající se rekultivace povrchů v částech skládky spadajících pod I. a II. etapu budou respektovány,

- dále upozorňuje na absenci v oznámení záměru v tom, že v oznámení záměru není uvedeno, jak bude MČ Praha – Březiněves ovlivněna hlukem a emisemi během výstavby. Dále zmiňuje nesouhlas k znovuootevření skládky Ďáblice za účelem dalšího využití prostoru 1. etapy skládky.

MČ Praha – Ďáblice ze dne 31. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Zdiby. Předmětné vyjádření obsahuje dále v níže uvedené připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),
- posouzení variant SOKP v severní části aglomerace,
- posouzení vedení trasy varianty Ss,
- posouzení varianty SOKP s omezením tranzitní kamionové dopravy z části SOKP 518 a SOKP 519,
- stavby SOKP 518 a SOKP 519 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto dvě stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů (např. paralelní dráha, letiště Vodochody, sportovní letiště Letňany, vojenské letiště Kbely, vysokorychlostní trať Praha – Drážďany),
- přehodnocení časového plánu realizace SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 a zprovoznění úseku SOKP 518 a SOKP 519 až po zprovoznění úseku SOKP 520,
- doplnit DIP (a to např. kartogramy DIP pro celou pražskou metropolitní oblast, použít aktuální hodnoty provedeného sčítání dopravy, zahrnutí požadovaných variant SOKP do kartogramů intenzit dopravy, uvažování vstupů z kapacity navržených komunikací dle zatřídění do kategorie ČSN 7 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích, zohlednit plánované pokračování výstavby okruhu Vlasta, zahrnout do posouzení i propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8 v alternativách TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nizký most) pro IAD a městské hromadné dopravy (dále jen „MHD“) v oblasti Podbabý),
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- opakované posouzení vlivu stavby na soustavu Natura 2000 pro SOKP 518 a SOKP 519 dohromady, popř. přepracování závěrů tohoto posouzení,
- do dokumentace EIA doplnit informace o očekávaných vlivech na obyvatelstvo a veřejné zdraví z hlediska kvality ovzduší i na MČ Praha – Ďáblice v souvislosti s nárůstem dopravy na stávajících komunikaci Cínovecká,
- doplnit PHO i na komunikaci Cínovecká včetně MÚK Cínovecká – Kbelská,
- doplnit návrh opatření proti šíření hlukových emisí (např. 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 PHV o výšce min. 6 m, PHS podél komunikace Cínovecká, výměnu povrchu v ul. Cínovecká za nízko-hlučný asfalt, atd.)

- do předmětného záměru zahrnout i úpravu stávajícího multifunkčního objektu na Mratínském potoce pod Cínoveckou ulicí,
- vyčíslení rozsahu záborů ZPF dle třídy ochrany,
- doplnění prvků tvořících životní prostředí (např. navržení a provedení výsadby krajinné zeleně, doplnění tzv. ekoduktů pro přechod drobné zvěře, vyznačení možnosti průjezdu na kolech atd.),
- uplatňují nesouhlas s umístěním staveniště pro předmětný záměr na území MČ Praha – Ďáblice,
- uplatňuje podmínku zákazu spalování jakéhokoli (i suchého) dřeva a rostlinného materiálu v místě stavby i provozu záměru z důvodu znečištění ovzduší,
- upozorňuje na rozpor s klimatickým závazkem HMP,
- konstatuje, že celá trasa předmětného záměru má být osvětlena a bude tak představovat zdroj tzv. světelného znečištění především u okrajové části zástavby nejbližších sídel (Horoměřice, Suchdol, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves, Ďáblice), požaduje vyhodnocení vlivu světelného znečištění na faunu chráněných území,
- zmiňuje problematiku týkající se výstavby letiště Vodochody a provoz sportovního letiště Letňany a vojenského letiště Kbely.

MČ Praha – Čakovice ze dne 25. 10. 2019

Uvádí následující připomínky a požadavky:

- požaduje věnovat zvýšenou pozornost odvodu dešťové vody z RN a DUN do Mratínského potoka, jelikož již v současné době dochází k záplavám a zavodňování pozemků a nemovitostí v okolí Mratínského potoka. Důrazně proto nesouhlasí s tvrzením, že stávající koryto Mratínského potoka je dostatečně kapacitní,
- uvádí, že v blízké budoucnosti je plánována realizace revitalizace Mratínského potoka. Součástí jsou protipovodňová opatření a zmiňuje obavy týkající se narušení této stavby, kdy se zvýšeným průtokem není v projektu počítáno,
- požaduje zvážení otevřené dešťové kanalizace od DUN do potoka z důvodu lepšího vsaku a čištění vody. Trasa by mohla vést v pásu ZMK dle územně plánovací dokumentace, co je v souladu s Národním akčním plánem adaptace na změnu klimatu i Konceptí ochrany před následky sucha pro území ČR MŽP,
- navrhuje řešení ke snížení odtoku, a to vybudování suché nádrže v oblasti za RN, nebo jeho přesun a vyústění do Třeboradického potoka nad obcí Mírovce, kde z morfologického hlediska je možnost vybudování suchého poldru (což je podloženo průzkumem Povodí Labe),
- závěrem uvádí, že zásadním požadavkem je dostatečné prověření dopadu vypouštění množství dešťových vod, na jehož základě se případné řešení odvodu dešťové vody upraví tak, aby nedošlo ke výšení již tak vysokého rizika záplav a zavodnění v okolí Mratínského potoka.

MČ Praha – Suchdol ze dne 31. 10. 2019

O Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Zdiby. Předmětné vyjádření obsahuje dále v níže uvedené připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),
- posouzení více variant v severozápadním segmentu pražské aglomerace včetně varianty regionální (tzv. severní),
- 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 před Vltavu min. k MÚK Ústecká,
- výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic,
- posouzení východního obchvatu Dolních Chaběr v profilu 1 + 1 pruh,
- dále upozorňují na nedostatečné posouzení variant předmětného záměru,
- považují Naturové hodnocení za nedostatečné z hlediska § 45i) odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., a požadují opakování tohoto posouzení, popř. jeho přepracování – upravení závěrů předmětného hodnocení,
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů (např. paralelní dráha, Čimická radiála, vliv Dražanského údolí pro šíření hluku, atd.),
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- doplnit DIP (a to např. kartogramy DIP pro celou pražskou metropolitní oblast, použít aktuální hodnoty provedeního sčítání dopravy, zahrnutí požadovaných variant SOKP do kartogramů intenzit dopravy, uvažování vstupů z kapacity navržených komunikací dle zařazení do kategorie ČSN 7 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích, zohlednit plánované pokračování výstavby okruhu Vlasta, zahrnout do posouzení i propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8 v alternativách TT Podbába – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nízký most) pro IAD a MHD v oblasti Podbáby),
- posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 59 na klimatické změny, zmiňuje rozpor s klimatickým závazkem HMP
- rozpor s účelem a cílem příměstského parku Trojská kotlina, z.s.,
- konstatuje, že celá trasa předmětného záměru má být osvětlena a bude tak představovat zdroj tzv. světelného znečištění především u okrajové části zástavby nejbližších sídel (Horoměřice, Suchbát, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves).

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

MČ Praha – Nebušice ze dne 31. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Zdiby. Předmětné vyjádření obsahuje dále v níže uvedené připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),

- posouzení více variant v severozápadním segmentu pražské aglomerace včetně varianty regionální (tzv. severní),
- 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 před Vltavu min. k MÚK Ústecká,
- výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic,
- posouzení východního obchvatu Dolních Chaběr v profilu 1 + 1 pruh
- dále upozorňují na nedostatečné posouzení variant předmětného záměru,
- považují Naturové hodnocení za nedostatečné z hlediska § 45i) odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., a požadují opakování tohoto posouzení, popř. jeho přepracování – upravení závěrů předmětného hodnocení,
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů (např. paralelní dráha, Čimická radiála, vliv Dražanského údolí pro šíření hluku, atd.),
- doplnit DIP (a to např. kartogramy DIP pro celou pražskou metropolitní oblast, použít aktuální hodnoty provedení sčítání dopravy, zahrnutí požadovaných variant SOKP do kartogramů intenzit dopravy, uvažování vstupů z kapacity navržených komunikací dle zatřídění do kategorie ČSN 7 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích, zohlednit plánované pokračování výstavby okruhu Vlasta, zahrnout do posouzení i propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8 v alternativách TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nízký most) pro IAD a MHD v oblasti Podbabě),
- posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 59 na klimatické změny, zmiňuje rozpor s klimatickým závazkem HMP
- rozpor s účelem a cílem příměstského parku Trojská kotlina, z.s.

MČ Praha – Lysolaje ze dne 29. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Zdiby. Předmětné vyjádření obsahuje dále v níže uvedené připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),
- posouzení více variant v severozápadním segmentu pražské aglomerace včetně varianty regionální (tzv. severní),
- 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 před Vltavu min. k MÚK Ústecká,
- výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic,
- posouzení východního obchvatu Dolních Chaběr v profilu 1 + 1 pruh,
- dále upozorňují na nedostatečné posouzení variant předmětného záměru,

- považují Naturové hodnocení za nedostatečné z hlediska § 45i) odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., a požadují opakování tohoto posouzení, popř. jeho přepracování – upravení závěrů předmětného hodnocení,
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů (např. paralelní dráha, Čimická radiála, vliv Dražanského údol pro šíření hluku, atd.),
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- doplnit DIP (a to např. kartogramy DIP pro celou pražskou metropolitní oblast, použít aktuální hodnoty provedeního sčítání dopravy, zahrnutí požadovaných variant SOKP do kartogramů intenzit dopravy, uvažování vstupů z kapacity navržených komunikací dle zatřídění do kategorie ČSN 7 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích, zohlednit plánované pokračování výstavby okruhu Vlasta, zahrnout do posouzení i propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8 v alternativách TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nízký most) pro IAD a MHD v oblasti Podbaby),
- posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 519 na klimatické změny,
- zmiňuje rozpor s klimatickým závazkem HMP, s účelem a cílem příměstského parku Trojská kotlina, z.s.

Součástí obdrženého vyjádření je stručné stanovisko a předběžné multikriteriální hodnocení.

MČ Praha – Satalice ze dne 29. 10. 2019

Uplatňuje níže uvedené připomínky a požadavky:

- požaduje variantní posouzení předmětného záměru – posouzení variant včetně varianty regionální (tzv. severní, dříve označované Ss),
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- zveřejnění kartogramů dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast včetně staveb SOKP a zohlednění tzv. dopravní indukce na stávajících komunikacích navazujících na připravovaný SOKP, a to u staveb SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520,
- upozorňuje, že připravovaný SOKP je v rozporu s podmínkami sítě TEN-T,
- apeluje na řešení propojení tranzitní sítě po komunikacích vzdálených od městských aglomerací.

Obec Veleň ze dne 22. 10. 2019

Uplatňuje níže uvedené připomínky a požadavky:

- uvádí připomínky k navrženým RN a požadují, aby byly kapacitně přizpůsobeny min. na 100 letou vodu,
- nesouhlasí s odvodněním SOKP 519 do uvedených toků,

- nesouhlasí s kontaminací půdy z důvodu zasolení vodou z chemické rozmrazovací látky (dále jen „CHRL“) ze zimní údržby a v rámci dokumentace EIA požadují řešit problematiku zavodňování území vodami z CHRL,
- uvádí připomínky k RN a riziku zasolování pozemků,
- nesouhlasí s vyústěním přepadů z RN do Mratínského a Třeboradického potoka,
- zmiňují problematiku častých záplav a nesouhlasí s navrženým odvodněním,
- konstatují, že nelze posuzovat kapacitu koryta Mratínského potoka pouze v místě vyústění odtokové stoky dešťové vody SOKP 519, je nutné vzít v potaz kapacitu koryta v celé jeho délce, zejména v obcích Veleň a Sluhy,
- uvádí, že dokud nebude vyřešen stav koryta Mratínském potoka a jeho odtokových poměrů v celé jeho délce, nelze ho zatěžovat odvodem dešťových vod z dalších zpevněných ploch,
- požaduje posouzení odtokových poměrů Mratínského a Třeboradického potoka s ohledem na aktuální klimatické podmínky, zejména častý výskyt krátkodobých vydatných (přívalových) srážek,
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- k DIP (např. zveřejnit kartogramy dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast, tj. pro dotčené MČ i obce středočeského kraje. V případě zátěžových kartogramů (které nejsou zveřejňovány pro celé území HMP a příslušné území pražské aglomerace), ale jsou jen pro určitý úsek, se nedá ověřit jejich správnost, zahrnout do kartogramů intenzit požadované varianty SOKP (regionální) a přivaděčů, brát vstupní informace pro modelové výpočty exhalací a hluku z kapacity komunikací dle zatřídění do kategorie dle ČSN 73 6101, u všech variant uvést složení dopravy podle zdrojů a cíle, zohlednit dopravní indukci i na stávajících komunikacích).

Součástí obdrženého vyjádření je několik fotografií.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí ze dne 23. 10. 2019

Z hlediska ochrany ZPF uvádí, že příslušným správním úřadem k vyjádření se k oznámení záměru je Ministerstvo životního prostředí. Z hlediska lesů a lesního hospodářství uvádí následující:

- předmětný záměr vyvolá trvalé zábory pozemků určených k plnění funkce lesa (dále jen „PUPFL“) o rozsahu 4,4 ha. Dočasné zábory nejsou v oznámení záměru vyčísleny. K předmětnému záměru již bylo orgánem státní správy lesů vydáno závazné stanovisko pod SZn. S-MHMP-045715/2007/1/OOP/VI dne 19. 11. 2007. Nyní předložený záměr se od stavby, ke které bylo stanovisko vydáno, liší zejména změnou trasy, která zřejmě není z celkového pohledu zásadní, nicméně znamená vyšší trvalé zábory lesa, přičemž dočasné zábory nejsou specifikovány,
- v dokumentaci EIA požaduje detailnější zpracování problematiky dotčení lesních pozemků stavbou, vyčíslení trvalých i dočasných záborů jednotlivých PUPFL a zejména požaduje minimalizaci jejich záborů. Dále požaduje, aby na PUPFL nebyla umísťována zařízení staveníště ani deponie zeminy či stavebních materiálů,

- vzhledem k převažujícímu veřejnému zájmu na realizaci uvedené stavby k oznámení záměru nemá další připomínky.

Z hlediska nakládání s odpady upozorňují na následující:

- dle § 2 odst. 3 se zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů (dále jen „zákon č. 185/2001 Sb.“) nevztahuje na nakládání s nekontaminovanou zemínou 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 zákona č. 185/2001 Sb.

Z hlediska ochrany ovzduší uvádí následující připomínky a požadavky:

- hodnoty příspěvků průměrných ročních koncentrací sledovaných škodlivin pokládá za vysoké, přičemž příspěvky B(a)P, NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5} vzhledem ke svým hodnotám vyžadují uplatnění kompenzačních opatření,
- ke zjištěným krátkodobým hodnotám je nutné připomenout, že se jedná o maximální možné imisní koncentrace, vypočtené při souběhu všech negativních meteorologických parametrů (stabilita ovzduší, směr větru a další) a které nemusí v reálném stavu vůbec nastat,
- v modelových výpočtech RS nebylo provedeno vyhodnocení vlivu stavebních prací na kvalitu ovzduší, pouze je zde uveden seznam doporučených opatření pro omezení vlivů stavební činnosti na kvalitu ovzduší,
- konstatuje, že intenzita pozemní komunikace naplňuje podmínku ke stanovení kompenzačních opatření, v lokalitě jsou překračovány imisní limity pro B(a)P a imisní příspěvky B(a)P z provozu komunikace jsou vyšší než 1 % IL. Obdobně vyšší než 1 % z imisního limitu jsou i imisní příspěvky u průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5},
- v dokumentaci EIA požaduje stanovit rozsah kompenzačních opatření pro eliminaci škodlivých emisí B(a)P, NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5} během provozu navrhovaného záměru. Jedná se o návrh vhodných opatření, která zajistí snížení stávající úrovně znečištění B(a)P v daném území či alespoň zachování ve stávající úrovni a eliminaci příspěvků všech výše uvedených látek, například formou zvýšené výsadby nových stromů ve vegetačních pásích izolační liniové zeleně podél komunikace. Pro určení rozsahu kompenzačních opatření je možné použít metodický návod vydaný Ředitelstvím silnic a dálnic ČR v listopadu 2012, popřípadě jiný aktuálně platný návod. Výsadbou dřevin v rámci kompenzačních opatření se rozumí výsadba dřevin stanovená nad rámec výsadby určené za případné kácení stávajících dřevin. Oblasti výsadby izolační liniové zeleně s uvedením počtu jednotlivých dřevin budou přehledně graficky znázorněny. Při umísťování izolační zeleně dáváme přednost přímému odstínění negativních vlivů komunikace na blízkou obytnou zástavbu, především v Březiněvsi, v Dolních Chabrech a Čimicích. Aplikace uvedeného opatření vyplývá z požadavku koncepčního dokumentu z hlediska ochrany ovzduší „Programu zlepšování kvality ovzduší – aglomerace Praha CZ 01“, opatření AB17 – Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně,

- v dokumentaci EIA bude rovněž nezbytné provést podrobný popis výstavby sledovaného úseku, jejich etap, nasazení stavebních mechanismů, objem odváženého a přiváženého materiálu, stanovení přepravních tras. Při odvozu stavebního materiálu, pro snížení pojezdu nákladních automobilů, doporučujeme, pokud to bude u některých úseků dané stavby vhodné, použít lodní dopravu. Modelovými výpočty rozptylové studie bude nezbytné vyhodnotit vliv výstavby na okolí a s ohledem na okolní zástavbu provést případnou úpravu odvozových tras. Během výstavby bude nezbytné aplikovat všechna dostupná opatření na minimalizaci prašnosti. Přijetí opatření na minimalizaci prašnosti vyplývá rovněž z Programu zlepšování kvality ovzduší – aglomerace Praha CZ 01“, opatření BD3 – Omezování prašnosti ze stavební činnosti,
- požaduje v dokumentaci EIA pro období provozu navrhovaného záměru podrobně vypracovat opatření ke zmírnění negativních vlivů na kvalitu ovzduší (především kompenzační opatření) a pro období výstavby vypracovat podrobný popis stavebních prací, odvážených objemů zeminy, odvozových tras, vyhodnocení vlivu stavebních prací na kvalitu ovzduší a stanovení opatření na minimalizaci prašnosti.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny sděluje následující připomínky a požadavky:

Připomínky a požadavky k Přírodovědnému průzkumu a hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny zpracované podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.:

- není odůvodněna plocha přírodovědného průzkumu. Není specifikováno, z jakých poznatků hodnotitel vycházel při stanovení 250 m šíře koridoru, coby zájmového území,
- vyhodnocení vlivu zásahu na zvláště chráněné živočichy (Kapitola 8) považujeme za nedostatečné. U všech přítomných zvláště chráněných druhů (dále jen „ZCHD“) bezobratlých, obojživelníků a plazů je závěrem konstatováno, že *„Vliv realizace silniční stavby na populace druhu v kontextu s nejbližším okolím bude z hlediska ochrany přírody zanedbatelný a případný náhodný úhyn několika jedinců při stavebních pracích nemůže populace v žádném případě ovlivnit...“* Z hodnocení však není zřejmé, jakou cestou k těmto zjištěním autorizovaná osoba dospěla a na základě jakých úvah (nelze dovodit velikost populace, v jaké míře dojde k záboru biotopu, jaké zákazy budou porušeny (rušení, zabíjení ...), u rodu *Bombus* spp. Není blíže popsáno, zda v místě stavby dochází k hnízdění daného druhu apod.). Z hodnocení musí být jasné, zda ZCHD bude ovlivněn a jakým způsobem, toto zhodnocení by mělo být provedeno pro jednotlivé fáze záměru,
- obdobně u všech přítomných ZCHD ptáků chybí jakékoliv zdůvodnění závěru (Kapitola 8). Hodnocení nemůže být pouhým tvrzením bez uvedení logické úvahy a faktů, na základě nichž zpracovatel k závěru došel,
- navrhovaný způsob ochrany ještěrky obecné v podobě transferů jednak není „managementovým zásahem“, nýbrž preventivním opatřením, ale zejména nejsou bližší podmínky tohoto transferu nijak popsány (způsob provedení, návrh cílového místa, náležitosti zprávy z transferu atd.), stejně jako upřesnění míst výskytu. Chybí údaje o odhadu početnosti, aby mohl být následný transfer posouzen z hlediska jeho efektivity. Co se týče transferů, tak ty by měly být realizovány za současného vybudování náhradních biotopů. Tato možnost zde není vůbec zohledněna,

- na str. 32 je konstatováno „*Populace všech zjištěných ZCHD obratlovců nebudou stavbou SOKP 519 ani jeho pozdějším provozem nikterak ohroženy ani omezeny a není třeba přijímat jakákoli opatření.*“ Dále je uvedeno, že výstavba ani provoz díla nepřinese újmu na jedincích ani na jejich populacích. To je v rozporu s předchozími tvrzeními na str. 31, kdy zpracovatel v souvislosti s hodnocením vlivu na ropuchu obecnou, ještěrku obecnou a slepýše křehkého takové ovlivnění jedinců připouští „... *případný náhodný úhyn několika jedinců při stavebních pracích nemůže populace v žádném případě ovlivnit*“. Újma na jedincích zvláště chráněných druhů tedy nejspíše vznikne. Krom toho zákon o ochraně přírody a krajiny řeší ochranu zvláště chráněných druhů již na úrovni jedinců, nikoli na úrovni populací,
- nálezy z nálezové databáze ochrany přírody nejsou dostatečně využity a zohledněny. Na str. 9 zpracovatel uvádí „*Údaje z Nálezové databáze ochrany přírody jsou vedeny v excelové tabulce v Příloze. Jedná se o širší okolí; nelze tedy spolehlivě určit, zda-li je výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů z Červených seznamů situován přímo do linie tělesa.*“ Toto tvrzení se nezakládá na pravdě, jelikož v místě stavby a v bezprostředním okolí se nachází řada bodových záznamů dalších ZCHD, v hodnocení neuváděných. Jde o například o silně ohroženého mloka skvrnitého (*Salamandra salamandra*) v řešeném území na počátku úseku v PP Sedlecké skály, dále křivatec český (*Gagea bohemica*) v téže PP, tařice skalní (*Aurinia saxatilis*) na skalních výchozech, dále užovky podplamaté (*Natrix tessellata*) na levém břehu Vltavy atd.
- vyhodnocení vlivu daného záměru na zvláště chráněná území (dále jen „ZCHÚ“) považuje za nedostatečné. Hodnocení se zabývá pouze přímým vlivem ve fázi výstavby. Nezohledňuje 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).
- vyhodnocení vlivu daného záměru na významné krajinné prvky (kap. 8.3) je omezeno na strohé konstatování, že záměrem budou dotčeny pouze lesní porosty a to v minimální míře. „...*Z pohledů lesů jelikož se bude jednat o minimální zásah, nedojde k narušení stability porostů. Vliv bude tedy nevýznamný až nulový.* Vliv na významné krajinné prvky požaduje lépe popsat a kvantifikovat. Není pravdou, že zásahem budou dotčeny pouze lesní porosty. Výstavbou pilířů bude bezesporu zasažena údolní niva řeky Vltavy.,
- na základě výše uvedeného požaduje v další fázi procesu EIA dopracování předmětného hodnocení.

Připomínky a požadavky k vyhodnocení vlivu na soustavu Natura 2000:

- jak je zmíněno v samotném vyhodnocení vlivu soustavy Natura 2000, pro stav biotopů je stěžejní zejména množství oxidů dusíku, které mohou při depozici v půdě nebo působením na vegetativní orgány měnit živinové poměry stanovišť, které se následně mohou projevit jeho eutrofizací a změnami ve vegetaci směrem k živinově náročnějším až ruderálním druhům. Ve vyhodnocení jsou porovnávány imise s imisními limity pro ochranu zdraví. Považujeme za vhodnější vycházet z limitů pro ochranu ekosystémů a vegetace (Příloha č. 1 k zákonu č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“)). Zmiňují, že z těchto limitů lze do jisté míry vycházet a dovozovat tak míru vlivu (limity jsou právně

závazné pro národní parky a chráněné krajinné oblasti). ČR také podepsala Úmluvu o dálkovém znečišťování ovzduší přesahující hranice států (CRLTAP). V jejím rámci se stanovily hodnoty max. množství dusíku pro jednotlivé biotopy (Internetové zdroje: CLRTAP, 2004. Manual on Methodologies and Criteria for Modelling and Mapping Critical Loads and Levels and Air Pollution Effects, Risks and Trends. Umweltbundesamt, Berlin: http://icpmapping.org/Latest_update_Mapping_Manual). Domníváme se, že i z tohoto dokumentu lze lépe kvantifikovat vliv na soustavu Natura 2000.

Z hlediska myslivosti konstatuje, že předmětný záměr se z naprosté většiny území nachází v honitbě Zdiby – Klecany (okrajově se dotýká honitby Bořanovice), je v této věci příslušným orgánem státní správy myslivosti Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav – odbor životního prostředí. Jinou honitbou záměr neprochází.

Z hlediska ochrany vod uvádí následující připomínky a požadavky:

- text oznámení záměru uvádí: „V dalším stupni projektové dokumentace bude prověřen dopad vypouštění množství dešťových vod, popřípadě navržena opatření přírodě blízkého charakteru. Současně budou stanoveny koncentrace rozpuštěných solí z posypů komunikací ve vypouštěné vodě. V případě nevyhovujícího stavu budou navržena příslušná opatření.“ k tomuto MHMP uvádí, že opatření k redukci odtoku a preference vsaku založené na přírodě blízkých principech by měly být upřednostněny. „Příslušná opatření“ pro případ nevyhovujících charakteristik látkového zatížení srážkových vod musí být specifikována. Protože je velká část trasy vedena v zářezích, je třeba navrhnout taková opatření, aby byl minimalizován vliv stavby na úroveň a režim proudění podzemní vody, takový požadavek postrádá ve výčtu opatření uvedených v kap. D.4.1. Dále upozorňuje, že při provádění stavby nesmí být, s ohledem na bezprostřední blízkost areálu pobočné ČOV Dolní Chabry, omezena funkce této čistírny. K oznámení záměru nemá žádné zásadní připomínky.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství ze dne 17. 10. 2019

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb. zmiňuje opatření za účelem snížení prašnosti při provádění stavebních prací. Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., nemá připomínky. Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 334/1992 Sb.“) upozorňuje, že před vydáním územního rozhodnutí je nutné požádat MŽP o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF. Dále uvádí následující upozornění:

- krajský úřad příslušný podle ustanovení § 17a písm. d) zákona č. 334/1992 Sb. k udělení vyjádření podle § 7 téhož předpisu k návrhu tras pozemních komunikací souhlasí s realizací záměru ve stanovené trase. Předmětná stavba je v souladu se ZÚR Středočeského kraje ve znění po 2. aktualizaci, účinném od 4. 9. 2018.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a změně a doplnění některých zákonů (dále jen „zákon č. 289/1995 Sb.“), uvádí, že nemá k záměru námitek, neboť trvalé odnětí PUPFL na území Středočeského kraje v k.ú. Zdiby se navrhuje ve výměře 191m² a dále budou dotčeny „jen“ zájmy chráněné zákonem o lesích na pozemcích do 50 m od okraje lesa v k. ú. Zdiby. K vydání územního rozhodnutí bude vydávat závazné stanovisko podle § 14 odst. 2 zákona

289/1995 Sb. orgán státní správy lesů obce s rozšířenou působností a rovněž bude následně vydávat rozhodnutí o trvalém odnětí PUPFL.

Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav ze dne 23. 10. 2019

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) (dále jen „zákon č. 254/2001 Sb.“) upozorňuje na nevyhovující odtokové podmínky a stav vodního toku – Mratínského potoka. Tento vodní tok je v případě srážek extrémně zatěžován, zejména odvodněním D8. Dochází k zaplavování nemovitostí v obci Veleň, Sluhy a Mírovce. Další svod povrchových vod do tohoto vodního toku není žádoucí. Svedením dešťových vod by došlo k dalšímu narušení odtokových poměrů v území a k dalšímu navýšení průtoků v recipientech. Doporučuje zvážení jiné možnosti odvodnění, případně požaduje další zhodnocení navržené kapacity retenčních nádrží a ovlivnění souvisejících vodních toků. Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., uvádí, že záměry ZPF budou řešeny v jednotlivých správních řízeních, tudíž nepožaduje další hodnocení. Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., uvádí, že umístění stavby na lesních pozemcích a v ochranném pásmu lesa bude vydáno samostatné závazné stanovisko a následně rozhodnutí o odnětí pozemků z PUFL, tudíž nepožaduje další hodnocení. Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. a zákona č. 185/2001 Sb., nemá připomínky.

Krajská hygienická stanice hlavního města Prahy ze dne 14. 10. 2019

Požaduje v rámci dokumentace EIA doplnit níže uvedené požadavky:

- zpracovat AS pro období zprovoznění SOKP 519, která vyhodnotí hluk z provozu silniční dopravy jak na SOKP 518, tak i na navazujících stávajících pozemních komunikacích ve všech chráněných prostorech definovaných zákonem č. 258/2000 Sb., 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.,
- zpracovat AS pro období výstavby, která se bude zabývat hlukem ze stavební činnosti a hlukem z dopravy na dopravních trasách souvisejících s daným záměrem (nákladní doprava), a dále i hluk z dopravy na případných objízdných trasách. V případě potřeby navrhnout protihluková opatření v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb. a nařízením vlády č. 272/2011 Sb.,
- vyhodnotit synergické a kumulativní vlivy zdrojů ovlivňujících veřejné zdraví, zejména hluku, prašnosti a chemických škodlivin z provozu silniční, drážní a letecké dopravy v zájmovém, případně blízkém okolí,

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

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

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb. a zákona č. 289/1995 Sb., nemá připomínky. Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., nemá zásadní připomínky, pouze upozorňuje, že na st. 44 oznámení

záměru je zmíněna vyhláška č. 334/1999 Sb., o nakládání s odpady, přičemž tato vyhláška již pozbyla platnosti. Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., uvádí následující připomínky a požadavky:

- na str. 164 (D.4.1 – Příroda) předloženého oznámení je uvedeno, že „z druhů dřevin určených k náhradním výsadbám budou vybrány druhy autochtonní, především bobuloviny vhodné do výsadeb v krajině“. Nejsou zde však uvedeny žádné konkrétní informace: není zde uveden výčet ani počet druhů dřevin (keřů), které budou k náhradní výsadbě použity. Nelze tak posoudit kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením stávajících dřevin,
- přílohu „Dendrologický průzkum“ lze považovat za neúplnou. Na str. 5 (Závěr) uvádí, že: „bude nutné smýtit přibližně 68 366 m² keřů a porostů mladých náletových dřevin a asi 80 kusů stromů o průměru kmene 30 cm“. Není zde uveden přesný výčet kácených dřevin ani jejich posouzení a nelze tak posoudit dopady na ochranu dřevin ve smyslu § 8 odst. 1 a odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb.

Z hlediska ochrany vod uvádí, že z pohledu hodnocení ovlivnění povrchových a podzemních vod je obdržené oznámení záměru zpracováno nedostatečně (což některých částech uvádí i zpracovatel oznámení záměru) a uplatňuje následující připomínky a požadavky:

- na str. 142 je uvedeno „Podrobné zhodnocení dopadu vlivu užívání solných roztoků resp. ověření splnění imisních parametrů v souvislosti se zaústěním dešťových vod do recipientů Čimického i Mratínského potoka bude provedeno v rámci dokumentace EIA“,
- na str. 144 uvedeno „Součástí dokumentace EIA bude v souladu s požadavky Směrnice 2000/60 ES týkající se komplexní ochrany kvality i kvantity povrchových i podzemních vod, prevence zhoršování a dosažení alespoň dobrého stavu vod (chemického i kvantitativního) zpracováno Vyhodnocení vlivu záměru na stav útvarů povrchových a podzemních vod z hlediska dosažení environmentálních cílů daných zmíněným závazným předpisem“,
- na str. 145 je opět uvedeno „Navržený systém bude z hlediska potencionálních kvalitativních dopadů posouzen v dokumentaci EIA“,
- na str. 165 „V další fázi projektových příprav proběhne prověření a posouzení dopadu vypouštěného množství dešťových vod na recipienty včetně stanovení koncentrací rozpouštěných solí z posypů komunikací ve vypouštěné vodě. V rámci zpracování projektové dokumentace pro UR bude navržené řešení odvodnění záměru SOKP 519 projednáno se správcí vodních toků“,
- str. 52 „V dalším stupni projektové dokumentace bude prověřen dopad vypouštěného množství dešťových vod, popřípadě navržena opatření přírodě blízkého charakteru.“ Z tohoto textu je patrné, že hodnocení vlivů není řádně provedeno, jakož i navržení přírodě blízkých opatření, které mají být součástí hodnocení vlivu na životní prostředí, pokud již nejsou součástí projektu,
- v kapitole D.4 jsou pro fázi provozu navržena opatření, která odkazují na zákonné povinnosti, které je nutné dodržovat i bez hodnocení vlivu EIA. Opatření navržená v rámci procesu EIA mají být konkrétní a směřovat k minimalizaci ovlivnění životní prostředí stavbou. Nelze tedy akceptovat hodnocení zpracovatele, že při dodržení navržených opatření nezpůsobí stavba zhoršení kvalitativního a chemického stavu vod,

- nelze akceptovat základní princip pro odvodnění komunikace tj. veškerou vodu z povrchu komunikací podchytit a odvést do vodotečí. Uvedený princip je v přímém rozporu s § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., a § 20 odst. 5 písm. c) vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, a to zejména ve vztahu k přednostnímu zasakování srážkových vod. V předloženém oznámení tento aspekt není vůbec hodnocen,
- z výše uvedeného je zřejmé, že zpracovatel oznámení neprovedl řádné zhodnocení vlivů stavby na povrchové a podzemní vody, neboť se odkazuje na hodnocení EIA a zpracování „Vyhodnocení vlivu stavby na stav povrchových a podzemních vod“, které bude následovat a které tedy není provedeno. Dále se odkazuje na následné zpracování projektu, které má posoudit vliv vypouštěných srážkových vod na recipienty v souladu s následným jednáním se správci toků.

Povodí Vltavy, státní podnik ze dne 23. 10. 2019

Požaduje, aby dokumentace EIA obsahovala následující:

- takové 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,
- posouzení vlivu zimní údržby vozovky na jakost povrchové vody v bezejmenném vodním toku IDVT 10269634 (Čimický potok),
- podmínku pro fázi přípravy, která bude vyžadovat, aby navrhovaný most SO 201 přes dopravně významnou vodní cestu Vltava 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 a to z následujících důvodů:
 - významný vodní tok Vltava je dopravně významnou vodní cestou a v daném místě je jeho koryto velmi zúžené;
 - opravy a údržba mostních pilířů by mohla znemožnit nebo omezit plavbu v daném území
- zpracování podrobného monitoringu režimu podzemních vod pro fázi přípravy zaměřeného na úseky, kde bude dálniční těleso hloubeno pod úroveň hladiny podzemních vod, 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,
- lokalizaci míst v zářezích, kde by mohlo docházet ke změně režimu podzemních vod, například k samovolnému odtoku podzemních vod z území, z krajiny, tedy negativnímu ovlivňování hladiny podzemních vod, posouzení ovlivnění odtokových poměrů bezejmenného vodního toku (Čimického potoka) IDVT 10269634 oproti původnímu stavu

- (posouzení N–letých průtoků), neboť jsou do něj převáděny i srážkové vody z komunikace umístované do povodí Dražanského potoka IDVT 10246662,
- podmínku pro fázi realizace: kanalizace odvádějící srážkové vody z vozovky a do vodního toku bude navržena jako vodotěsná (zamezení vniku látek ze zimní údržby a látek uniklých při havárii do vodních toků),
 - vypracování havarijního a povodňového plánu pro fázi výstavby,
 - deponie stavebního materiálu nebyly umístěny v aktivní zóně 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).

Lesy ČR, státní podnik ze dne 11. 10. 2019

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

Povodí Labe, státní podnik ze dne 25. 10. 2019

Uplatňují níže uvedené připomínky a požadavky:

- z formálního hlediska je na straně č. 88 oznámení záměru chybně uvedeno, že Mratínský potok (IDVT 10100496) je ve správě HMP zastoupené organizací Lesy hlavního města Prahy. Správcem vodního toku Mratínský potok je státní podnik Povodí Labe. Dále je na stejné straně uvedeno, že ekologický stav Mratínského potoka je dobrý. Vodní útvar, jehož je Mratínský potok páteřním tokem, je v Plánu dílčího povodí Horního a středního Labe vyhodnocen v ekologickém stavu středním,
- značně problematické vidí zhodnocení dostatečné kapacity Mratínského potoka pro odvádění dešťových odpadních vod v navržené výši 87 l/s. Kapacitu je nutné posoudit z hlediska celého odvodňovaného území,
- navržené odvodnění řešeného úseku SOKP 519 splňuje podmínky uplatňované pro realizaci staveb v oblastech s vysokou mírou ohrožení povodněmi, tj. v souladu s normou TNV 75 9011 „Hospodaření se srážkovými vodami“, tj. retenční objem bude dimenzován na pětiletý déšť o maximálním objemu (výpočet z dob trvání a intenzit návrhových dešťů) a odtokem v max. množství 3 l/(s.ha),
- upozorňuje, že navržený retenční objem je dimenzován na deště s pětiletou dobou opakování a vypadnutí víceleté srážky způsobí v kriticky ohroženém území podél Mratínského potoka další zhoršení protipovodňové ochrany, nehledě na to, že i u dalšího úseku SOKP 520 bude zřejmě nutné zaústit odvodnění do povodí Mratínského potoka,
- je nutné, aby výstavbě SOKP předcházela výstavba navrhovaných poldrů na Mratínském a Třeboradickém potoce a v případě, že poldry nebudou realizovány před stavbou obchvatu, aby se staly vyvolanou investicí SOKP,
- při návrhu dalšího úseku SOKP 520 je třeba, aby odvodnění bylo zaústěno nad nádrž na Třeboradickém potoce, který má větší objem a větší transformační možnosti než poldr na Mratínském potoce,
- v rámci obdržného vyjádření je mj. řešena problematika týkající se kapacit Mratínského potoka.

Vyjádření v rámci MŽP:**odbor ochrany ovzduší ze dne 11. 10. 2019**

Zmiňuje, že pro dotčené území byly vydány Programy zlepšování kvality ovzduší (pro aglomeraci Praha a pro zónu Stření Čechy), které stanovují emisní stropy pro silniční dopravu (emisní strop pro aglomeraci Prahu je stanoven na hodnotu 60%). V opatření AB1 výše uvedených programů zlepšování kvality ovzduší je SOKP identifikován jako klíčová stavba dopravní infrastruktury nadregionálního významu. Tato stavba je rovněž uvedena v Národním programu snižování emisí České republiky v článku 18 – konkrétní opatření z Programu zlepšování kvality ovzduší (dále jen "PZKO") s celonárodním dopadem. Dle přílohy č. 4 opatření obecné povahy, kterým byly výše zmíněné programy vydány, je nutné při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická a kompenzační opatření (např. izolační zeleň, PHS, apod.), která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem. S ohledem na skutečnost, že v zájmové lokalitě je překračován imisní limit pro roční koncentrace benzo(a)pyrenu (nejvyšší hodnoty ve výchozím stavu byly vypočteny na úrovni 1,5 ng/m³ (IL1 ng/m³)) a s ohledem na očekávané vysoké příspěvky záměru je v rámci dokumentace EIA nezbytné navrhnout taková opatření pro fázi provozu záměru, která výše uvedenou podmínku zohlední. Efekt těchto opatření doporučuje zohlednit v modelovém výpočtu snížení imisní i emisní zátěže. V rámci modelového výpočtu pro fázi dokumentace EIA požaduje doplnit rozdílovou mapu imisních příspěvků vypočtených v aktivní (realizace záměru) a nulové (bez realizace záměru) variantě pro zvolený výhledový výpočtový rok (2030). Upozorňuje, že z mapy by měly být zřejmé poklesy imisních příspěvků z nižšího provozu na stávajících komunikacích v zájmovém území a zároveň nárůst koncentrací v bezprostřední blízkosti obou úseků SOKP 518 i SOKP 519. V dokumentaci EIA dále požaduje rozšířit výčet opatření ke snížení prašnosti v období výstavby uvedený v kapitole D.4.2. o následující. K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, a nebo větrném počasí, průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly. Při rychlosti větru překračující 5 m/s zakrýt případně, je-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost. Při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby dodržovat zásadu minimalizace délky přepravních tras, tj. rozmístit materiál tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší.

odbor ochrany vod ze dne 22. 10. 2019

Uvádí, že realizace (za předpokladu dodržení všech navržených opatření a požadavků), nezpůsobí zhoršení kvalitativního a chemického stavu a nebude současně ni překážkou při dosažení dobrého kvalitativního a chemického stavu dotčených vodních toků. Nemá žádné připomínky.

odbor odpadů ze dne 8. 10. 2019

Nemá žádné připomínky.

odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků ze dne 27. 9. 2019

Nemá žádné připomínky.

**Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s., Ing. Gabriela Lněničková, M.B.A.
ze dne 29. 10. 2019**

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Zdiby. Předmětné vyjádření obsahuje dále v níže uvedené připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),
- posouzení více variant v severozápadním segmentu pražské aglomerace včetně varianty regionální (tzv. severní),
- 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 před Vltavu min. k MÚK Ústecká,
- výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic,
- posouzení východního obchvatu Dolních Chaběr v profilu 1 + 1 pruh
- dále upozorňují na nedostatečné posouzení variant předmětného záměru,
- považují Naturové hodnocení za nedostatečné z hlediska § 45i) odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., a požadují opakování tohoto posouzení, popř. jeho přepracování – upravení závěrů předmětného hodnocení,
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů (např. paralelní dráha, Čimická radiála, vliv Dražanského údolí pro šíření hluku, atd.),
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- doplnit DIP (a to např. kartogramy DIP pro celou pražskou metropolitní oblast, použít aktuální hodnoty provedení sčítání dopravy, zahrnutí požadovaných variant SOKP do kartogramů intenzit dopravy, uvažování vstupů z kapacity navržených komunikací dle zatřídění do kategorie ČSN 7 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích, zohlednit plánované pokračování výstavby okruhu Vlasta, zahrnout do posouzení i propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8 v alternativách TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nízký most) pro IAD a MHD v oblasti Podbaby),
- posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 59 na klimatické změny, zmiňuje rozpor s klimatickým závazkem HMP,
- rozpor s účelem a cílem příměstského parku Trojská kotlina, z.s.,

Součástí obdrženého vyjádření je stručné stanovisko a předběžné multikriteriální hodnocení.

ZA LEPŠÍ CHABRY, z.s., Mgr. Kateřina Šilhová Šafránková ze dne 29. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Zdiby. Předmětné vyjádření obsahuje dále v níže uvedené připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),
- posouzení více variant v severozápadním segmentu pražské aglomerace včetně varianty regionální (tzv. severní),
- 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 před Vltavu min. k MÚK Ústecká,
- výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic,
- posouzení východního obchvatu Dolních Chaběr v profilu 1 + 1 pruh
- dále upozorňují na nedostatečné posouzení variant předmětného záměru,
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů (např. paralelní dráha, Čimická radiála, vliv Drahaňského údolí pro šíření hluku, atd.),
- považují Naturové hodnocení za nedostatečné z hlediska § 45i) odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., a požadují opakování tohoto posouzení, popř. jeho přepracování – upravení závěrů předmětného hodnocení,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- doplnit DIP (a to např. kartogramy DIP pro celou pražskou metropolitní oblast, použít aktuální hodnoty provedeního sčítání dopravy, zahrnutí požadovaných variant SOKP do kartogramů intenzit dopravy, uvažování vstupů z kapacity navržených komunikací dle zařazení do kategorie ČSN 7 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích, zohlednit plánované pokračování výstavby okruhu Vlasta, zahrnout do posouzení i propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8 v alternativách TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nízký most) pro IAD a MHD v oblasti Podbabě),
- posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 59 na klimatické změny, zmiňuje rozpor s klimatickým závazkem HMP,
- rozpor s účelem a cílem příměstského parku Trojská kotlina, z.s.,

Nad Drahaňským údolím, z.s., Hana Francová ze dne 29. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Zdiby. Předmětné vyjádření obsahuje dále v níže uvedené připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),
- posouzení více variant v severozápadním segmentu pražské aglomerace včetně varianty regionální (tzv. severní),
- 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 před Vltavu min. k MÚK Ústecká,

- výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic,
- posouzení východního obchvatu Dolních Chaběr v profilu 1 + 1 pruh
- dále upozorňují na nedostatečné posouzení variant předmětného záměru,
- považují Naturové hodnocení za nedostatečné z hlediska § 45i) odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., a požadují opakování tohoto posouzení, popř. jeho přepracování – upravení závěrů předmětného hodnocení,
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů (např. paralelní dráha, Čimická radiála, vliv Dražanského údolí pro šíření hluku, atd.),
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- doplnit DIP (a to např. kartogramy DIP pro celou pražskou metropolitní oblast, použít aktuální hodnoty provedení sčítání dopravy, zahrnutí požadovaných variant SOKP do kartogramů intenzit dopravy, uvažování vstupů z kapacity navržených komunikací dle zařazení do kategorie ČSN 7 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích, zohlednit plánované pokračování výstavby okruhu Vlasta, zahrnout do posouzení i propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8 v alternativách TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nizký most) pro IAD a MHD v oblasti Podbabě),
- posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 59 na klimatické změny, zmiňuje rozpor s klimatickým závazkem HMP,
- rozpor s účelem a cílem příměstského parku Trojská kotlina, z.s.,

SPOLEK PRO ĎÁBLICE, Věra Prokešová ze dne 30. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Zdiby. Předmětné vyjádření obsahuje dále v níže uvedené připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),
- posouzení více variant v severozápadním segmentu pražské aglomerace včetně varianty regionální (tzv. severní),
- dále upozorňují na nedostatečné posouzení variant předmětného záměru,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů,
- doplnit DIP (a to např. kartogramy DIP pro celou pražskou metropolitní oblast, zahrnou to kartogramy intenzit požadované varianty SOKP, vstup pro modelové výpočty exhalací a hluk brát z kapacity komunikací všech uvedených komunikací SOKP 519 včetně SOKP 520, D8, Cínovecká včetně MÚK Cínovecká – Kbelská, Ďáblická, uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci i na stávajících komunikacích, zahrnout do posouzení i propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8 v alternativách TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nizký most) pro IAD a MHD),
- požadavky na technické řešení v oblasti Ďáblic (např. vedení trasy SOKP v zapuštěné podobě, vybudování PHV okolo ramp MÚK Cínovecká–Březiněves, zalesnit okolí MÚK),

- požadavky na technické řešení v oblasti Cínovecké (např. realizovat oboustranné hlukové bariéry na Cínovecké, včetně zalesněného pásu, PHV okolo ramp křižovatky Cínovecká Kbelská),
- stavby SOKP 518, SOKP 519 včetně MÚK, SOKP 520, Cínovecká včetně MÚK Cínovecká, Kbelská, Ďáblická sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 59 na klimatické změny.

Auto*Mat, z.s., Mgr. Martin Šotola ze dne 25. 10. 2019

Uplatňuje níže uvedení připomínky a požadavky:

- žádá o přeložky nebo doplnění bezmotorových cest s cílem naplnění požadavků celoměstského systému cyklotras HMP tak, aby předmětný záměr vedl ke zlepšení podmínek nejen pro rekreaci, ale také pro cyklistickou dopravu a obecně ke zlepšení bezmotorové propustnosti krajiny,
- obecné připomínky k cyklistické dopravě (např. požaduje v dalších fázích přípravné dokumentace v záležitostech cyklodopravy odkazovat na celoměstský systém cyklotras HMP a na cyklogenerel Středočeského kraje + odůvodnění od jeho odchýlení, návrh bezmotorových komunikací podrobněji posoudit formou doprovodné studie, na komunikacích navazujících na SOKP v extravilánu řešit cyklistickou dopravu zásadně formou stavebně oddělených cyklostezek),
- dále uplatňuje několik připomínek, které se týkají řešení konkrétních lokalit v území.

Zdravé životní prostředí, z.s., Jan Buzek ze dne 31. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Zdiby. Předmětné vyjádření obsahuje dále v níže uvedené připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),
- posouzení více variant v severozápadním segmentu pražské aglomerace včetně varianty regionální (tzv. severní),
- dále upozorňují na nedostatečné posouzení variant předmětného záměru,
- považují Naturové hodnocení za nedostatečné z hlediska § 45i) odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., a požadují opakování tohoto posouzení, popř. jeho přepracování – upravení závěrů předmětného hodnocení,
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů (např. paralelní dráha, Čimická radiála, vliv Dražanského údolí pro šíření hluku, atd.),
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- doplnit DIP (a to např. kartogramy DIP pro celou pražskou metropolitní oblast, použít aktuální hodnoty provedení sčítání dopravy, zahrnutí požadovaných variant SOKP do kartogramů intenzit dopravy, uvažování vstupů z kapacity navržených komunikací dle zařazení do kategorie ČSN 7 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle

zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích, zohlednit plánované pokračování výstavby okruhu Vlasta, zahrnout do posouzení i propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8 v alternativách TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nízký most) pro IAD a MHD),

- posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 59 na klimatické změny, zmiňuje rozpor s klimatickým závazkem HMP,
- rozpor s účelem a cílem příměstského parku Trojská kotlina, z.s.

Spolek Zdravé Letňany, z.s., Olaf Deutsch ze dne 30. 10. 2019

Požaduje zaměřit se na následující vlivy záměru na životní prostředí:

- z DIP vyplývá, že předmětný záměr nezpůsobí pokles intenzit dopravy na navazující komunikačních sítí – k tomuto uvádí, že předmětný záměr způsobí další významný růst dopravy na severovýchodě Prahy, kde jsou již nyní komunikace přetížené. Konstatuje, že z tohoto důvodu není možné předmětný záměr zprovoznit bez navazujícího úseku SOKP 519,
- uvádí, že je nutné přijmout kompenzační opatření v podobě zařízení alternativní trasy MHD, kterou je zkapacitnění železniční trati Praha – Neratovice a výstavba TT z Letňan přes Kobylisy a Bohnice do Podbabu.

Shodná vyjádření vzor A (49 ks vyjádření z řad veřejnosti)

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Zdiby. Předmětná vyjádření obsahují dále v níže uvedené připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů (např. paralelní dráha, Čimická radiála, vliv Dražanského údol pro šíření hluku, atd.),
- posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 59 na klimatické změny, zmiňuje rozpor s klimatickým závazkem HMP,
- rozpor s účelem a cílem příměstského parku Trojská kotlina, z.s.

Shodná vyjádření vzor B (23 ks vyjádření z řad veřejnosti)

Obsah vyjádření je věcně stejný, jako výše uvedený vzor A. Vzorek A a vzorek B se navzájem liší pouze v uplatnění následujících požadavků:

- vedení trasy SOKP 519 v tunelu v celém seku od mostu přes Vltavu k MÚK Březiněves,
- zrušit MÚK Čimice a Čimický přivaděč,
- ražený tunel od mostu přes Vltavu minimálně k MÚK Ústecká,
- výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic.

Shodná vyjádření vzor C (75 ks vyjádření z řad veřejnosti)

Obsah vyjádření je věcně stejný, jako výše uvedený vzor A. Vzorek C se oproti vzoru A liší pouze v absenci dvou odstavců týkajících se podrobnosti zpracování oznámení záměru a využití přebytečných zemín.

Ing. Martina Vaňková

Uplatňuje připomínky k výstavbě dálnice přes území MČ Praha – Čimice. Nesouhlasí s vedením trasy přes HMP a navrhuje vést trasu pod kopcem mostem do Podbaby pro auta i MHD, jako městské spojení. Uvádí připomínky k vedení trasy záměru klidnou čtvrtí na okraji Prahy a v zeleni, Drahaní, Čimicemi atd. Preferují výstavbu a spojení mostem do Podbaby.

Ing. Pavel Hesteriny ze dne 29. 10. 2019

Nesouhlasí s předmětným záměrem, neboť se domnívá, že negativní vliv záměru by velmi silně ovlivnil místní podmínky nejen z pohledu životního prostředí, ale také z pohledu dopravního, investičního a rozvojového. Zmiňuje zastaralou koncepci ZÚR, rozpor s evropskou legislativou TEN – T, porušení principů územního rozvoje, nebere v úvahu další průmyslový rozvoj okolo stavby předmětného záměru, trasování záměru v blízkosti přírodních památek, EVL Natura 2000 i ÚSES, klimatický závazek, problematiku světelného znečištění, problematiku trasování předmětného záměru a ochranu území. Dále ve svém vyjádření zmiňuje regionální variantu záměr. Uvádí, že předložený záměr má velmi značné plánovací, technické morální a zákonné nedostatky a uplatňuje několik připomínek a požadavků:

- k návrhu variantního řešení záměru,
- absence studie průmyslového rozvoje severní části HMP,
- zpracovat studii, která by uvažovala neplynulost dopravy, a tím zvýšené exhalace automobilů v oblasti chráněných a silně obydlených území, zohlednění dopravních indukci na stávajících komunikacích a ne pouze na nových, zveřejnění kartogramů dopravních intenzit pro celou pražskou metropoli, zahrnutí do kartogramů dopravních intenzit další varianty dle zákona, 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,
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- zohlednit uvažované Čimické radiály, zrušit MÚK Čimice a Čimický přivaděč,
- vyhodnotit kumulativní vliv nové paralelní dráhy a předmětného záměru.

Ing. arch. Kateřina Barozzi Postupová ze dne 30. 10. 2019

Uplatňuje níže uvedení připomínky a požadavky:

- požaduje variantní posouzení předmětného záměru – posouzení variant včetně varianty regionální (tzv. severní, dříve označované Ss),
- rozpor s evropskou legislativou TEN – T,
- zastaralá koncepce,
- nevhodné umístění trasy předmětného záměru z hlediska územního rozvoje,
- střety se životním prostředím – trasa SOKP vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a Naturu 2000,
- zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách, na jejichž území má vést trasa SOKP, jsou již v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou,

- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů silniční a letecké dopravy (Čimická radiála, paralelní dráha),
- zrušit MÚK Čimice a Čimický přivaděč.

Ing. Irena Havlová ze dne 30. 10. 2019

Nesouhlasí s předmětným záměrem, neboť se domnívá, že negativní vliv záměru by velmi silně ovlivnil místní podmínky nejen z pohledu životního prostředí, ale také z pohledu dopravního, investičního a rozvojového. Zmiňuje zastaralou koncepci ZÚR, rozpor s evropskou legislativou TEN – T, porušení principů územního rozvoje, nebere v úvahu další průmyslový rozvoj okolo stavby předmětného záměru, trasování záměru v blízkosti přírodních památek, EVL Natura 2000 i ÚSES, klimatický závazek, problematiku světelného znečištění, problematiku trasování předmětného záměru a ochranu území. Dále ve svém vyjádření zmiňuje regionální variantu záměr. Uvádí, že předložený záměr má velmi značné plánovací, technické morální a zákonné nedostatky a uplatňuje několik připomínek a požadavků:

- k návrhu variantního řešení záměru,
- absence studie průmyslového rozvoje severní části HMP,
- zpracovat studii, která by uvažovala neplynulost dopravy, a tím zvýšené exhalace automobilů v oblasti chráněných a silně obydlených území, zohlednění dopravních indukcí na stávajících komunikacích a ne pouze na nových, zveřejnění kartogramů dopravních intenzit pro celou pražskou metropoli, zahrnutí do kartogramů dopravních intenzit další varianty dle zákona, 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,
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- vyhodnotit kumulativní vliv nové paralelní dráhy a předmětného záměru,
- zohlednit uvažované Čimické radiály, zrušit MÚK Čimice a Čimický přivaděč.

Ing. Bc. Pavel Divíšek, M.B.A. ze dne 16. 10. 2019

V obdrženém vyjádření upozorňuje na porušení § 45 i) zákona č. 114/1192 Sb. Dále zmiňuje, že předmětný záměr je řešen naprosto izolovaně bez zohlednění realizace dalších záměrů. Z tohoto důvodu uvádí, že je nutné posoudit kumulativní a synergické vlivy, přičemž tyto vlivy musí být posuzované s ohledem na budoucích min. 20 let, nikoliv pouze na současný stav. Zásadně odmítá řešení celé lokality tzv. „salámovou“ metodou a požaduje předmětný záměr posoudit s ostatními souvisejícími koncepcemi a záměry (např. SOKP 518). V rámci vyjádření uvádí a popisuje připravované velké záměry. Dále uvádí následující požadavky:

- současně projednat záměry SOKP 518 a SOKP 519 včetně dopravního generelu a rozpadu dopravy, a to v souladu s platnou legislativou,

- vyřešit dopravu ze Sedlce (navýšení o desítky tisíc bytů – území nových změn), Suchdola a přilehlých mnohatisícových satelitních města a z Roztok (rovněž jsou zde budovány obrovské nové developerské projekty),
- u ploch, které jsou vymezeny k bydlení změnami územního plánu Z3287/017 (P26/2018), Z3306/018 (P110/2018), Z3328/19 (P76/2018) a Z3000/09 zajistit protihluková a protiemisní opatření. Zatrubnění ul. Kamýcké, popř. by přímo u ul. Kamýcká neměla být bytová zástavba tak, jak je nově navržena změnami v ÚP HMP (Z3287/018, Z3306/018 a Z3000/09). V rámci tohoto požadavku je uveden požadavek na vyjádření se k těmto změnám,
- zatrubnění ul. Kamýcké podél celé lokality, rovněž zajistit vznik protihlukového a protiemisního opatření u ul. Kamýcká směrem ke stávající zástavbě,
- dořešit výjezdy z lokality Prahy 6 Sedlec, požadavek na realizaci paralelní komunikace s ul. V Sedlci,
- realizace podjezdu a podchodu železničního koridoru v ul. Přerušená, která bude pouze navazovat na nově vzniklou paralelní komunikaci,
- řešit vjezdy z lokality tzv. Nový Sedlec nad Kamýckou.

Ing. Petr Vozanka ze dne 30. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Zdiby. Předmětné vyjádření obsahuje dále v níže uvedené připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),
- posouzení více variant v severozápadním segmentu pražské aglomerace včetně varianty regionální (tzv. severní),
- dále upozorňují na nedostatečné posouzení variant předmětného záměru,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů (např. paralelní dráha, Čimická radiála, vliv Dražanského údolí pro šíření hluku, atd.),
- doplnit DIP (a to např. kartogramy DIP pro celou pražskou metropolitní oblast, použít aktuální hodnoty provedení sčítání dopravy, zahrnutí požadovaných variant SOKP do kartogramů intenzit dopravy, uvažování vstupů z kapacity navržených komunikací dle zařazení do kategorie ČSN 7 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích, zohlednit plánované pokračování výstavby okruhu Vlasta, zahrnout do posouzení i propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8 v alternativách TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nízký most) pro IAD a MHD),
- konstatuje, že celá trasa předmětného záměru má být osvětlena a bude tak představovat zdroj tzv. světelného znečištění především u okrajové části zástavby nejbližších sídel (Horoměřice, Suchdol, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves, Ďáblice),
- zmiňuje problematiku zatěžování ovzduší v HMP (chronické dýchací potíže),

- posuzování musí probíhat s ohledem na faunu a flóru v chráněném území, ale také a zejména s ohledem na další rozvoj Prahy a cca min. obyvatele žijící na severním okraji Prahy,
- připomínky k trasování předmětného záměru,
- připomínky k posouzení vývoje dopravy,
- navrhuje SOKP řešit jako čtyřproudé komunikace v obou směrech,
- navrhuje nesouhlasné stanovisko k posuzované jižní variantě SOKP,
- posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 59 na klimatické změny, zmiňuje rozpor s klimatickým závazkem HMP,
- rozpor s účelem a cílem příměstského parku Trojská kotlina, z.s.

Amálie Kiššová ze dne 30. 10. 2019

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) a vedení trasy záměru. Dále je součástí obdrženého vyjádření vzorové vyjádření C.

Ing. Josef Maun ze dne 30. 10. 2019

Uplatňuje níže uvedení připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),
- nedostatečné porovnání variant záměru,
- oznámení záměru neobsahuje Čimickou radiálu,
- neúplnost dopravní studie,
- konflikt s územím Natura 2000,
- nesprávný popis hodnocení vlivu na krajinu,
- AS nezahrnuje vliv tvaru údolí pro šíření hluku a synergické jevy,
- požaduje zahrnutí MHD,
- požaduje zahrnutí podmínky skrápění dálniční vozovky během sucha, tak by se zmírnila prašnost v období sucha.

Ing. Vladimír Hynek, CSc., ze dne 29. 10. 2019

Uplatňuje níže uvedení připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),
- nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN – T,
- zastará koncepce,
- posouzení variantního řešení – posouzení více variant v severozápadním segmentu pražské aglomerace včetně varianty regionální (tzv. severní),
- střety se životním prostředím – trasa SOKP vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a Naturu 2000,
- zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách, na jejichž území má vést trasa SOKP, jsou již v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou, přičemž dochází

k překračování hygienických limitů hluku a v případě realizace paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila,

- neudržitelná dopravní situace, kdy několik úseků SOKP včetně radiál bude kapacitně nevyhovující a bude zde docházet k vážným dopravním komplikacím,
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů (např. paralelní dráha, Čimická radiála, vliv Dražanského údolí pro šíření hluku, atd.),
- posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 519 na klimatické změny, rozpor s klimatickým závazkem HMP,
- rozpor s účelem a cílem Příměstského parku Trojská kotlina, z.s.,
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- doplnit DIP (a to např. kartogramy DIP pro celou pražskou metropolitní oblast, použít aktuální hodnoty provedeního sčítání dopravy, zahrnutí požadovaných variant SOKP do kartogramů intenzit dopravy, uvažování vstupů z kapacity navržených komunikací dle zatřídění do kategorie ČSN 7 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích, zohlednit plánované pokračování výstavby okruhu Vlasta, zahrnout do posouzení i propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8 v alternativách TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nízký most) pro IAD a MHD),
- důkladné posouzení vlivů předmětného záměru z hlediska emisí skleníkových plynů, na povrchové a podzemní vody, půdu, lesy a biologickou rozmanitost.

Jan Šrajer ze dne 29. 10. 2019

Vyjádření je shodné se vzorovým vyjádřením C, přičemž závěrem doplňuje shrnutí, v rámci kterého uvádí výtku k předmětnému oznámení záměru – oznámení záměru se zabývá pouze tzv. jižní variantou, dále konstatuje, že nesouhlasí s protnutím města hustou dopravou, pozůstatkem zastaralých plánů z 60. let.

Ing. Josef Tomeš ze dne 29. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedená úvodní část vyjádření obce Zdíby. Předmětné vyjádření obsahuje dále v níže uvedené připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),
- posouzení více variant v severozápadním segmentu pražské aglomerace včetně varianty regionální (tzv. severní),
- 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 před Vltavu min. k MÚK Ústecká,
- výduchy z tunelů opatřit účinnou filtrací prachových částic,
- posouzení východního obchvatu Dolních Chabův v profilu 1 + 1 pruh
- dále upozorňují na nedostatečné posouzení variant předmětného záměru,

- považují Naturové hodnocení za nedostatečné z hlediska § 45i) odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., a požadují opakování tohoto posouzení, popř. jeho přepracování – upravení závěrů předmětného hodnocení,
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů (např. paralelní dráha, Čimická radiála, vliv Dražanského údol pro šíření hluku, atd.),
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- doplnit DIP (a to např. kartogramy DIP pro celou pražskou metropolitní oblast, použít aktuální hodnoty provedeního sčítání dopravy, zahrnutí požadovaných variant SOKP do kartogramů intenzit dopravy, uvažování vstupů z kapacity navržených komunikací dle zatřídění do kategorie ČSN 7 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích, zohlednit plánované pokračování výstavby okruhu Vlasta, zahrnout do posouzení i propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8 v alternativách TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nízký most) pro IAD a MHD v oblasti Podbaby),
- posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 59 na klimatické změny, zmiňuje rozpor s klimatickým závazkem HMP,
- rozpor s účelem a cílem příměstského parku Trojská kotlina, z.s.

Součástí obdrženého vyjádření je stručné stanovisko a předběžné multikriteriální hodnocení.

Jaroslav Procházka ze dne 30. 10. 2019

Obsah vyjádření je věcně převážně stejný jako výše uvedené vzorové vyjádření A. Předmětné vyjádření dále obsahuje doporučení na vydání nesouhlasného stanoviska EIA a posouzení více variant v severozápadním segmentu včetně varianty regionální podle zákona.

Stanislav Vyšín ze dne 30. 10. 2019

V obdrženém vyjádření doporučuje vydání nesouhlasného stanoviska EIA a dále uplatňuje následující připomínky a požadavky:

- nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP 518 a SOKP 519 a souvisejících staveb (MÚK a přivaděče),
- nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-T,
- transevropská dálnice v jižní variantě svou polohou a parametry neřeší efektivně městské tangenciální vazby,
- zastaralá koncepce,
- nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje,
- střety se životním prostředím (trasa vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a Naturu 2000),
- trasa záměru bude představovat zdroj tzv. světelného znečištění především u okrajových zástavby nejbližších sídel (Horoměřice, Suchdol, Dolní Chabry a Březiněves),

- zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách – v současné době jsou MČ a obce na severu Prahy silně zatíženy leteckou dopravou, přičemž dochází k překračování hygienických limitů hluku,
- neudržitelná dopravní situace – několik úseků SOKP včetně radiál bude kapacitně nevyhovujících a bude zde docházet k vážným dopravním nehodám,
- dále je výrazně podceněn jev dopravní indukce na stávajících komunikacích a dopravní studie nehodnotí vliv dopravních nehod,
- posouzení více variant v severozápadním segmentu pražské aglomerace včetně varianty regionální (tzv. severní),
- stavby SOKP 518, SOKP 519 a SOKP 520 sloučit do jednoho procesu EIA a posuzovat tak tyto stavby jako jeden záměr,
- důkladné posouzení kumulativních a synergických vlivů (např. paralelní dráha, Čimická radiála, vliv Dražanského údolí pro šíření hluku, atd.),
- důkladné posouzení vlivů stavebních prací na veřejné zdraví, přírodu a krajinu,
- doplnit DIP (a to např. kartogramy DIP pro celou pražskou metropolitní oblast, použít aktuální hodnoty provedení sčítání dopravy, zahrnutí požadovaných variant SOKP do kartogramů intenzit dopravy, uvažování vstupů z kapacity navržených komunikací dle zatřídění do kategorie ČSN 7 6101, u všech stavů a variant uvést složení dopravy podle zdroje a cíle, zohlednit dopravní indukci nejen na nových, ale i na stávajících komunikacích, zohlednit plánované pokračování výstavby okruhu Vlasta, zahrnout do posouzení i propojení MČ Prahy 6 a MČ Prahy 8 v alternativách TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy a městská komunikace (nízký most) pro IAD a MHD v oblasti Podbaby),
- posouzení vlivů výstavby a provozu SOKP 518 a SOKP 59 na klimatické změny, zmiňuje rozpor s klimatickým závazkem HMP.

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

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

Mgr. Evžen DOLEŽAL v. r.

ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

(otisk kulatého razítka se státním znakem)

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

Do závěru zjišťovacího řízení lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>) pod kódem záměru MZP488.

Rozdělovník k č.j. MZP/2019/710/10216:

Dotčené územní samosprávné celky:

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

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

Obec Zdiby, starostka
Průběžná 11, 250 66 Zdiby

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

Městská část Praha 8, starosta
Zenklova 1/35, 180 00 Praha 8 – Libeň

Městská část Praha – Dolní Chabry, starostka
Hrušovanské nám. 253/5, 184 00 Praha 8

Městská část Praha – Březiněves, starostka
U Parku 140/3, 182 00 Praha 8 – Březiněves

Městská část Praha – Ďáblice, starosta
Osinalická 1104/13, 182 02 Praha 8

Městská část Praha – Čakovice, starosta
nám. 25. března 121, 196 00 Praha 9 – Čakovice

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

Dotčené orgány:

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

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

Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav
(úřad obce s rozšířenou působností)
Masarykovo náměstí 1, 2, 250 01 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

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

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze

Dittrichova 329/17, 110 00 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí

Oblastní inspektorát Praha

Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6

Ministerstvo zdravotnictví

sekce ochrany a podpory veřejného zdraví

Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského

Kozí 4, P.O. BOX 31, 110 01 Praha 1

Ministerstvo zemědělství

Odbor hospodářské úpravy a správy lesů

Těšnov 17, 117 05 Praha 1

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

Regionální pracoviště Střední Čechy

Podbabská 2582/30, 160 00 Praha 6 – Podbaba

Rozdělovník (bez příloh)

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Ing. Tomáš Gross, Ph.D.

Na Pankráci 546/56

140 00 Praha 4

Příloha: obdržená vyjádření na CD

Zpracovatelka oznámení:

AF – CITYPLAN s.r.o.

Ing. Zuzana Toniková

Magistrů 1275/13

140 00 Praha 4

Na vědomí

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí

Mariánské nám. 2/2, 110 00 Praha 1

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Městská část Praha 7

nábřeží Kapitána Jaroše 1000/7, 170 00 Praha 7

Městská část Praha 9

Sokolovská 14/324, 180 49 Praha 9

Městská část Praha 18

Bechyňská 639, 199 00 Praha 9

Městská část Praha – Přední Kopanina

Hokešovo náměstí 193, 164 00 Praha – Přední Kopanina

Městská část Praha – Nebušice

Nebužická 128, 164 00 Praha 6

Městská část Praha – Troja

Trojská 230/96, 171 00 Praha 7 – Troja

Městská část Praha – Lysolaje

Kovárenská 8/5, 165 00 Praha – Lysolaje

Městský úřad Černošice

(úřad obce s rozšířenou působností)

Riegrova 1209, 252 28 Černošice

Obec Horoměřice

Velvarská 100, 252 62 Horoměřice

Město Roztoky

nám. 5. května 2, 252 63 Roztoky

Obec Bořanovice

Ke Kampeličce 67, 250 65 Líbeznice

Obec Veleň

Hlavní 7, 250 63 Veleň

Povodí Vltavy, s.p.

Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5 – Smíchov

Povodí Labe, s.p.

Víta Nejedlého 951/8, Slezské Předměstí, 500 03 Hradec Králové

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

Tyršova 1902, 256 01 Benešov

Česká inspekce životního prostředí

Na Břehu 267, 190 00 Praha 9

Český báňský úřad

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

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

(+420) 26712-1111

posta@mzp.cz

ISDS: 9gsaax4

www.mzp.cz

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11 – Chodov

Národní památkový ústav, ústřední pracoviště

Valdštejnské náměstí 162/3, 118 01 Praha 1

Odbory MŽP (odesláno VS pod čj. ENV/2019/VS/15088):

odbor ochrany ovzduší

odbor ochrany vod

odbor odpadů

odbor obecné ochrany přírody a krajiny

odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků

odbor výkonu státní správy I – Praha