

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/tel.:

Č. j.:

Ing. Tomáš Novotný

MHMP 1880139/2019

236 004 278

Sp. zn.:

Počet listů/příloh: **12/0**

S-MHMP 596798/2018 OCP

Datum:

13.09.2019

Zápis

z veřejného projednání záměru

Přeložka silnice II/240 (D7 – D8) – úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101

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

I. Základní údaje

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 49 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Tyto záměry podléhají posouzení vlivů na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. V daném případě nutnost posoudit záměr vyplývá ze závěru zjišťovacího řízení Krajského úřadu Středočeského kraje č. j. 008910/2016/KUSK ze dne 18. 1. 2016.

Dokumentace zpracovaná podle přílohy č. 4 k zákonu (PRAGOPROJEKT, a.s. – Ing. Jitka Krejčová; 31. 5. 2017) byla dne 11. 7. 2017 předložena Krajskému úřadu Středočeského kraje. Záměr totiž zasahuje do území Středočeského kraje a posuzování záměru zajišťuje ve smyslu § 22 písm. a) zákona příslušný krajský úřad.

Dokumentace byla rozeslána k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům dopisem Krajského úřadu Středočeského kraje č.j. 090578/2017/KUSK ze dne 17. 7. 2017. Současně byly dotčené územní samosprávné celky tímto dopisem požádány o vyvěšení informace o dokumentaci a o tom, kdy a kde je možné do ní nahlížet, na jejich úředních deskách. Dále Krajský úřad Středočeského kraje zveřejnil dokumentaci na internetu (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC1945). Informace o dokumentaci a o možnosti se k ní vyjádřit byla zveřejněna dne 20. 7. 2017 na úřední desce Středočeského kraje.

Zpracováním posudku byl Krajským úřadem Středočeského kraje pověřen RNDr. Tomáš Bajer, CSc., držitel platné autorizace v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí ve smyslu § 19 zákona.

Na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a na základě doporučení zpracovatele posudku Krajský úřad Středočeského kraje dopisem č.j. 134227/2017/KUSK ze dne 1. 11. 2017 podle § 8 odst. 5 zákona vrátil dokumentaci oznamovateli k doplnění.

Usnesením Ministerstva životního prostředí č. j. MZP/2017/500/703 ze dne 21. 12. 2017 byl projednáním a vydáním závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále též „stanovisko EIA“) pověřen odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“). Nadřízený správní orgán se totiž zabýval námitkou systémové podjatosti úředních osob Krajského úřadu Středočeského kraje. Ministerstvo životního prostředí došlo k závěru, že byla překročena tzv. kritická míra rizika systémové podjatosti, tj. že skutečnosti naznačují, že by mohlo existovat riziko vzniku systémové podjatosti, nikoliv však, že u Krajského úřadu Středočeského kraje se v konkrétní věci o podjatost skutečně jedná. Proto a z důvodu předběžné opatrnosti a procesní ekonomie pověřilo projednáním záměru Magistrát hlavního města Prahy, čímž bylo námitce podjatosti fakticky vyhověno.

Doplněná dokumentace (PRAGOPROJEKT, a.s. – Ing. Jitka Krejčová; 14. 3. 2018) byla doručena Magistrátu hlavního města Prahy dne 26. 4. 2018 (podání doplněno dne 15. 5. 2018).

Dokumentace byla rozeslána k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům dopisem Magistrátu hlavního města Prahy č.j. MHMP 749943/2018 ze dne 16. 5. 2018. Současně byly dotčené územní samosprávné celky tímto dopisem požádány o vyvěšení informace o dokumentaci a o tom, kdy a kde je možné do ní nahlížet, na jejich úředních deskách. Dále Magistrát hlavního města Prahy zveřejnil dokumentaci na internetu (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1073). Informace o dokumentaci a o možnosti se k ní vyjádřit byla zveřejněna dne 16. 5. 2018 na úřední desce hlavního města Prahy a dne 22. 5. 2018 na úřední desce Středočeského kraje.

Na základě obdržení vyjádření k dokumentaci a na základě doporučení zpracovatele posudku Magistrát hlavního města Prahy dopisem č.j. MHMP 1493024/2018 ze dne 19. 9. 2018 podle § 8 odst. 5 zákona vrátil dokumentaci oznamovateli k doplnění.

Doplněná dokumentace (PRAGOPROJEKT, a.s. – Ing. Jitka Krejčová; 29. 3. 2019) byla doručena Magistrátu hlavního města Prahy dne 16. 4. 2019.

Dokumentace byla rozeslána k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům dopisem Magistrátu hlavního města Prahy č.j. MHMP 820821/2019 ze dne 6. 5. 2019. Současně byly dotčené územní samosprávné celky tímto dopisem požádány o vyvěšení informace o dokumentaci a o tom, kdy a kde je možné do ní nahlížet, na jejich úředních deskách. Dále Magistrát hlavního města Prahy zveřejnil dokumentaci na internetu (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1073). Informace o dokumentaci a o možnosti se k ní vyjádřit byla zveřejněna dne 6. 5. 2019 na úřední desce hlavního města Prahy a dne 10. 5. 2019 na úřední desce Středočeského kraje.

Jelikož příslušný úřad obdržel nesouhlasné vyjádření veřejnosti k dokumentaci, nařídil veřejné projednání. Informace o místě a času konání projednání byla zaslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům dopisem Magistrátu hlavního města Prahy č.j. MHMP 1336513/2019 ze dne 8. 7. 2019. Současně byly dotčené územní samosprávné celky tímto dopisem požádány o vyvěšení informace na jejich úředních deskách. Dále Magistrát hlavního města Prahy zveřejnil informaci o konání veřejného projednání na internetu (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1073). Informace byla zveřejněna dne 8. 7. 2019 na úřední desce hlavního města Prahy a dne 9. 7. 2019 na úřední desce Středočeského kraje.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání se uskutečnilo dne 30. 7. 2019 od 15:30 hod. do cca 17:30 hod. v budově Krajského úřadu Středočeského kraje (Zborovská 11, Praha 5) v sále Zastupitelstva Středočeského kraje (místnost č. 1096 – 1. patro).

3. Řízení veřejného projednání

Ve smyslu § 3 odst. 2 vyhlášky MŽP č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí, byl pověřen řízením veřejného projednání Ing. Tomáš Novotný, specialista posuzování vlivů na životní prostředí OCP MHMP.

4. Účastníci veřejného projednání

- oznamovatel:
 - Ing. Lukáš Svoboda, Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace (oprávněný zástupce Středočeského kraje)

- Ing. Jan Hrachovec, VPÚ DECO PRAHA a.s. (hlavní inženýr projektu)
- zpracovatel dokumentace:
 - Ing. Jitka Krejčová, PRAGOPROJEKT, a.s. (hlavní řešitel)
 - Ing. Jakub Kopřiva, PRAGOPROJEKT, a.s.
 - Ing. Josef Martinovský – ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o.
- zpracovatel posudku:
 - RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
- příslušný úřad:
 - Ing. Tomáš Novotný, OCP MHMP, specialista posuzování vlivů na životní prostředí
 - Ing. Jana Cibulková, OCP MHMP, vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
- Dále se veřejného projednání zúčastnili zástupci dotčených orgánů, územních samosprávných celků a veřejnosti.
- Celkem bylo na jednání přítomno přibližně 50 osob.

II. Průběh veřejného projednání

Ing. Novotný zahájil veřejné projednání. Přitom upozornil, že z jednání je ve smyslu § 17 odst. 5 zákona pořizován zvukový záznam. Pro případ, že by někdo jiný pořizoval z jednání zvukový nebo obrazový záznam, upozornil, že je třeba dbát na dodržování pravidel plynoucích z práva na ochranu osobnosti a ochrany osobních údajů.

Dále představil jednotlivé účastníky veřejného projednání a seznámil přítomné se smyslem a cílem posuzování vlivů na životní prostředí (dále též „proces EIA“). Pak provedl časovou rekapitulaci procesu posuzování projednávaného záměru. Následně vyzval zástupce oznamovatele, aby přítomné seznámil se záměrem.

Ing. Svoboda uvedl, že Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, převzala investorskou přípravu stavby „II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8“ na základě usnesení Rady Středočeského kraje č. 019-24/2015/RK ze dne 29. 6. 2015. Záměr je členěn na 3 etapy (I. etapa: R7 MÚK – obchvat Kralup nad Vltavou; II. etapa: obchvat Kralup nad Vltavou; III. etapa: obchvat Kralup nad Vltavou – D8 MÚK Dolany), přičemž předmětem aktuálního procesu EIA je pouze I. a III. etapa přeložky. Dále požádal zástupce projekční organizace, aby záměr blíže představil.

Ing. Hrachovec sdělil, že záměr je předložen k posouzení ve 2 aktivních variantách (A, B) s 1 podvariantou (B1). Varianta A je původní variantou z oznámení (EMPLA AG spol. s r.o. – Ing. Vladimír Plachý; 07/2015). Varianta B byla zpracována na základě připomínek uplatněných v průběhu zjišťovacího řízení. Původní úrovněvé řešení křižovatek bylo nahrazeno mimoúrovňovým. Návrh vychází z predikce intenzit dopravy na plánované komunikaci, přičemž

výsledkem změn má být plynulejší provoz, snížení exhalací a hluku. Navrhována je silnice II. třídy s tím, že její očekávané zatížení je až 20 000 vozidel za den. Proto byla zvolena návrhová kategorie S 9,5, která má sice kapacitu do 15 000 vozidel, po zprovoznění Silničního okruhu kolem Prahy (dále též „SOKP“) však dojde k poklesu intenzit dopravy na navrhované komunikaci. Záměr není připravován jako silnice I. třídy.

Podoba napojení silnice II/240 na dálnici D7 ve variantě A v místě mimoúrovňové křižovatky Tuchoměřice vychází ze studie společnosti SATRA, spol.s r.o. z roku 2006. Ve variantě B již byl zohledněn projekt modernizace dálnice D7 v parametrech 3+3 pruhy a počítá s napojením v optimálních morfologických podmínkách a s vytvořením plnohodnotné křižovatky. Způsob napojení I. a III. etapy záměru na obchvat Kralup nad Vltavou (II. etapa) je předurčen vydaným územním rozhodnutím a podanou žádostí o stavební povolení na tuto stavbu. III. etapa, která je napojena na dálnici D8, je navržena invariantně, neboť stávající zástavba skladových hal neumožňuje jiné než zvolené řešení.

Ing. Krejčová seznámila veřejnost s nezávažnějšími vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Zmínila, že každá silniční stavba má vliv na životní prostředí, ale musí být navržena tak, aby její vlivy byly na přijatelné úrovni. Cílem dokumentace bylo tyto vlivy prověřit a tam, kde to bylo účelné, navrhnout další zmírňující opatření.

Posuzovala se silnice II. třídy o délce přibližně 13 km ve 2 variantách a 1 podvariantě. Rozsah vlivů vyplývá z charakteru území, do kterého se záměr umísťuje. Přeložka se nachází severozápadně od Prahy v prostoru mezi chomutovskou a teplickou dálnicí a silnicí I. třídy, která tyto dálnice propojuje.

V hodnocení byly zohledněny stávající i plánované silniční stavby. Jedná se o obchvat Kralup nad Vltavou, ke kterému bylo vydáno souhlasné stanovisko EIA a územní rozhodnutí. Další plánovanou stavbou je přeložka I/16 Slaný – Velvary, která je již ve výstavbě. Po zprovoznění této přeložky dojde k odstranění dopravních závad vyplývajících z průjezdu městem Slaný a v důsledku toho dojde k výraznému zkrácení jízdních dob mezi D7 a D8, a tím ke zvýšení atraktivity tohoto úseku silnice I/16. V přípravě je stavba chybějící severozápadní části SOKP v úseku Ruzyně – Suchdol (stavba 518) a v úseku Suchdol – Březiněves (stavba 519). Po jeho zprovoznění, které se předpokládá v roce 2030, dojde k úbytku dopravy na přeložce a okolních komunikacích. Posouzení je v dokumentaci provedeno pro nejméně příznivý stav, tj. pro stav bez SOKP. Hodnocení tak bylo provedeno na straně bezpečnosti. Chybějící část SOKP je ve fázi před procesem EIA. Poslední významnější plánovanou komunikací v území je jižní obchvat Velkých Přílep. Jde o podmiňující stavbu posuzovaného záměru, přičemž potřeba tohoto obchvatu vyplynula z procesu EIA.

Záměrem dotčené území je zemědělskou krajinou, která je pozměněna výstavbou komerčních a průmyslových areálů a plošnou výstavbou rodinných domů. Jde o urbanizovanou krajinu s nevelkým množstvím přírodních prvků. Je zde přírodní park Okolí Okoře a Budče, který byl

vyhlášen k ochraně krajinného rázu, a významný krajinný prvek Zákolanský potok, který je evropsky významnou lokalitou, tedy součástí soustavy Natura 2000.

Rozsah posuzování a náležitosti dokumentace jsou definovány zákonem. S ohledem na obšírnost dokumentace (cca 1 300 stran) se její zpracovatelka věnovala pouze citlivým tématům zmiňovaným v zaslaných vyjádřeních.

Zdrojem hluku je každá silniční stavba a její zprovoznění je podmíněno dodržáním příslušných hygienických limitů. Podle akustické studie jsou u stávající obytné zástavby hygienické limity plněny, protihluková opatření proto nebylo nutné navrhovat. Toto řešení však nemusí být definitivní. V navazujících řízeních (územní a stavební řízení) bude hluková situace opět prověřována s ohledem na konečné technické řešení a aktuální model dopravy. Hlukové studie bude možné připomínkovat. Ve zkušebním provozu bude provedeno měření hluku. Výsledky budou předkládány k odsouhlasení příslušné krajské hygienické stanici a v případě potřeby budou protihluková opatření doplněna.

Při umisťování nových staveb je nutno postupovat v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů. Podle § 77 odst. 2 citovaného zákona totiž v případě, že je v platné územně plánovací dokumentaci uveden záměr, u kterého lze důvodně předpokládat, že bude po uvedení do provozu zdrojem hluku nebo vibrací, zejména z provozu na pozemních komunikacích nebo železničních drahách, nelze ke stavbě, která by mohla být tímto hlukem či vibracemi dotčena, vydat kladné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, aniž by u ní byla přijata opatření k ochraně před hlukem nebo vibracemi. Protihluková ochrana případné budoucí chráněné zástavby tedy bude na jejích stavebnicích. To se netýká stávající zástavby.

Problém nevhodného napojení přeložky na obec Velké Přílepy je vyřešen jižním obchvatem, který je podmiňující stavbou záměru. Modelem bylo prokázáno, že přeložka společně s obchvatem výrazně odlehčí dopravu v centru obce. Jižní ochvat Velkých Přílep bude muset být předmětem samostatného procesu EIA.

Ve sledovaném území se nacházejí prvky územního systému ekologické stability (dále též „ÚSES“). Nejedná se o zvláště chráněná území. Jejich smyslem je posílení ekologické stability krajiny. Funkčnost prvků ÚSES nebude realizací záměru ohrožena. V místech křížení trasy komunikace s regionálními biokoridory se nachází orná půda, jsou tedy nefunkční. Je tak možné změnit vedení jejich trasy, aniž by došlo k snížení ekologické stability s tím, že návrh musí provést osoba s příslušnou autorizací. Výjimkou je biokoridor u Holubic, pro který obec provedla pozemkové úpravy. Biokoridor tvoří polní cesta s doprovodnou zelení. Vede tudy též turistická trasa. Zpracovatelka dokumentace doporučuje v místě křížení s přeložkou zřídit víceúčelový most.

Obce Velké Přílepy a Lichoceves požadují pro převedení nefunkčního biokoridoru realizovat ekodukt. Jeho potřeba však z hodnocení nevyplývá.

Návrh záměru splňuje požadavek na maximální zadržení vody v krajině. Komunikace bude odvodněna do příkopů s bezpečnostními prvky zahrnujícími retenční nádrže. V nich bude docházet k zadržení přívalových dešťových vod z vozovky a následně k jejich vypouštění do vodotečí. V souvislosti s vypouštěním vod do Podmoráňského potoka byla vznesena obava z vyplavení nemovitostí ve Velkých Přílepech. V dalším stupni projektové dokumentace bude prověřena kapacita potoka a v případě potřeby budou optimalizovány parametry navržené retenční nádrže. Obdobně byla vznesena obava z vyplavení osady Černovičky. V tomto případě jsou vody z retenční nádrže řízeně vypouštěny do silničních příkopů a následně do vodoteče procházející osadou. S ohledem na malé množství vypouštěných vod a délku silničního příkopu cca 1,5 km, kdy bude docházet k vsakování, bude ovlivnění průtokových vodotečí minimální. Je vhodné, aby i v tomto případě byla v dalším stupni projektové dokumentace prověřena kapacita potoka a v případě potřeby byly optimalizovány parametry retenční nádrže. Přeložka bude na pravém břehu Vltavy navazovat na přemostění násypem. Obava, že tento násyp bude v období povodní fungovat jako hráz, která způsobí vzduť hladiny v obci Chvatěruby, byla vyvrácena matematickým modelem. Výsledky provedených výpočtů prokázaly, že výstavba nového silničního mostu společně se záměrem povede k naprosto zanedbatelným změnám úrovně hladiny při průtocích odpovídajících povodni v roce 2002. Úroveň hladiny se bezprostředně nad mostními pilíři zvýší max. o 2 cm, což je hodnota na hranici věrohodného posouzení.

Z procesu EIA vyplynula zmírňující opatření. Pro regulaci odtoku vod z komunikace při přívalových deštích jsou navrženy retenční nádrže. Zpravidla u každé je dešťová usazovací nádrž pro ochranu vodotečí před znečištěním ropnými látkami apod. Jsou navrženy vegetační úpravy v podobě zelených pásů a dosadby dřevin. Jejich účelem je kompenzovat vykáčenou zeleň, snižovat znečištění ovzduší a částečně i hlukovou zátěž. Současně mají navržené vegetační úpravy vizuálně odclonit plánovanou komunikaci od okolní zástavby. Navržen je víceúčelový most u Holubic a nadchod u Tuchoměřic pro zmírnění bariérového efektu a jižní obchvat Velkých Přílep pro odstranění problému nevhodného napojení záměru na ulici Kladenská.

Při dodržení navržených opatření lze předpokládat, že vlivy záměru budou na přijatelné úrovni a budou splněny limity stanovené pro ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Z tohoto pohledu je realizovatelná varianta B.

Ing. Novotný vyzval další přítomné k vyjádření.

Pan Petr Satrapa, místostarosta obce Holubice, se dotázal, proč nebyla posouzena jiná alternativní trasa, konkrétně vedení přeložky mezi obcemi Tursko a Libčice nad Vltavou. Obec Holubice se snaží prosadit posouzení takové trasy přibližně 15 let. Obec se záměrem v navržené podobě nesouhlasí.

Ing. Novotný konstatoval, že v procesu EIA mohou být posouzeny pouze ty varianty záměru, které předloží oznamovatel. Příslušný úřad může zpracování variant navrhnout v závěru zjišťovacího řízení. Této možnosti využil Krajský úřad Středočeského kraje, který zjišťovací řízení k předmětnému záměru vedl. Zákon neupravuje postup pro případ, kdy oznamovatel v dokumentaci nezpracuje variantu řešení, kterou mu příslušný úřad v závěru zjišťovacího řízení navrhl. Oznamovatel by však v takovém případě měl počítat s tím, že stanovisko EIA může být formulováno jako nesouhlasné právě z důvodu nepředložení řešení přijatelného z hlediska vlivů na životní prostředí.

Ing. Svoboda konstatoval, že záměr navazuje na obchvat Kralup nad Vltavou. Ten je v pokročilejší fázi přípravy a jeho trasa je již stabilizována. Oznamovatel proto navrhl nejvhodnější řešení propojení dálnic D7 a D8, které současně respektuje koncové body zmiňovaného obchvatu.

Ing. Jaroslav Paznocht, starosta obce Středokluky, ocenil návrh retenčních nádrží, a to jak z hlediska zadržování vod, tak z pohledu ochrany jejich kvality.

Konstatoval, že záměrem bude negativně ovlivněna osada Černovičky, mj. zrušením příjezdové komunikace na Pazdernu. V místě je plánovaná malá průmyslová zóna. Stávající komunikace je velice úzká a nesplňuje základní požadavky na provoz. Zrušením příjezdové komunikace dojde v osadě Černovičky k nárůstu dopravy.

K nárůstu dopravy dojde i v osadě Nové Středokluky. Situaci ovlivňuje též logistické centrum Amazonu v Dobrovízi. Možnosti obce regulovat dopravu jsou omezené.

Tyto nežádoucí stavy by měly být adekvátně řešeny.

Ing. Krejčová potvrdila změny v intenzitách dopravy v části Nových Středokluk. Zatímco v ulici Kladenská doprava poklesne, tak v ulici Lidická je predikován nárůst. Této problematice bude věnována pozornost v územním řízení. V případě, že se prokáže nesplnění příslušných hlukových limitů, bude nutné navrhnout odpovídající opatření.

Přes osadu Černovičky je navržen nadjezd, stávající komunikace v obci bude nadále fungovat. Ve fázi územního řízení bude aktualizován dopravní model, jehož výsledky budou podkladem pro aktualizaci hlukové studie.

Paní Věra Čermáková, starostka obce Velké Přílepy, konstatovala, že obec ve svém vyjádření požadovala vybudování protihlukového valu včetně souběžného pásu zeleně a ekoduktu mezi obcemi Lichoceves a Velké Přílepy. Jeho realizaci považuje za podstatnou. Současně vznesla dotaz, jak bude s připomínkami dotčeného územně samosprávného celku nakládáno.

Ing. Novotný vysvětlil, že vyjádření obce bylo předáno zpracovateli posudku. Součástí jeho posudku musí být vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci a návrh závěrečného stanoviska. Dokumentace, vyjádření k ní podaná, veřejné projednání a posudek jsou podkladem pro vydání závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Ing. Krejčová sdělila, že v oblasti Kamýku je navrženo umístit protihlukový val. Jeho přesné parametry nejsou v současné době známy. Podrobnější řešení bude součástí projektové dokumentace.

Ekodukty se navrhují v místech, kde jsou dálkové migrační koridory. Slouží pro přechod velkých savců, přičemž migrace takové zvěře nebyla potvrzena. Tato problematika byla konzultována s místními myslivci. Zvěř se v území pohybuje rozptýleně, tudíž nelze předpokládat, že by soustředěně využívala požadovaný ekodukt k přechodům přes přeložku.

Paní Jana Muchová, starostka obce Lichoceves, v návaznosti na odpověď starostce Velkých Přílep požádala o informaci, jak byl studován pohyb zvěře v území.

Dále se dotázala na způsob napojení západní části Statenic na silnici II/240 v případě realizace jižního obchvatu Velkých Přílep.

Ing. Hrachovec sdělil, že způsob napojení Statenic je prověřován v koordinaci s připravovaným záměrem nové rezidenční čtvrti v obci Lichoceves. Její podoba není dosud stabilizována. Oznamovatel nechal vypracovat studii ve dvou variantách propojení do mimoúrovňové křižovatky u Velkých Přílep s tím, že napojení Statenic na silnici II/240 je řešitelné.

Ing. Krejčová uvedla, že součástí dokumentace je migrační studie, která byla konzultována s Ing. Kacálkem, předsedou mysliveckého spolku Svrkyně – Velké Přílepy. Ten potvrdil, že zvěř se v území nepohybuje soustředěně.

Ing. Muchová oponovala, že zkušenosti občanů obce a informace od jiných mysliveckých spolků o pohybu zvěře jsou diametrálně odlišné.

Ve vztahu k problematice napojení Statenic na silnici II/240 upozornila, že jeho trasa povede přes centrum obce Lichoceves. Pokud tomu tak nebude, pak požádala o prezentaci napojení v rámci veřejného projednání.

Ing. Hrachovec uvedl, že ve studii byl uvažován pohyb ze Statenic k mimoúrovňovému křížení s přeložkou II/240 a buď před ním, nebo za ním byla souběžná komunikace, která vedla do mimoúrovňové křižovatky u Velkých Přílep. Studií bylo prokázáno, že napojení řešitelné je, nicméně je třeba, aby obec Lichoceves předložila konkrétnější návrh plánované zástavby.

Pan Libor Lesák, místostarosta města Kralupy nad Vltavou, podpořil výstavbu ekoduktu, neboť trasa mezi Kralupami nad Vltavou a dálnicí D7 je dlouhá a migruje zde velké množství zvěře. Propojení dálnic D7 a D8 se řeší již 28 let. První most přes řeku Vltavu směrem od Prahy je v Kralupech nad Vltavou. Podle posledního měření z poloviny června zde projede 14 000 vozidel za den. Za posledních 8 let je to nárůst přibližně o 5 000 vozidel. V okolních obcích probíhá rozvoj, na který není stávající komunikační síť připravená. Realizaci záměru pan Lesák podporuje i jako zastupitel Středočeského kraje, a to s ohledem na neexistenci SOKP.

Ing. Tomáš Hošek, místostarosta obce Velké Přílepy, upozornil, že dokumentace se věnuje pouze části obchvatu Velkých Přílep. Na tuto část navazuje propojení silnic II/240 a III/2421. Pan Hošek se proto dotázal, zda se uvažuje realizace pouze části obchvatu.

Ing. Novotný upřesnil, že obchvat Velkých Přílep není součástí posuzovaného záměru propojení D7 a D8. Jedná se o opatření ke zmírnění negativních vlivů, které podmiňuje realizaci záměru.

Ing. Svoboda uvedl, že Krajské správě a údržbě silnic Středočeského kraje, příspěvkové organizaci, bylo uloženo zahájit investorskou přípravu obchvatu Velkých Přílep po předání technické studie obcí Velké Přílepy a po zapracování stavby do územního plánu. K předání podkladů došlo v červnu 2019. Aktuálně se připravuje zahájení procesu EIA. O postupu realizace jednotlivých částí obchvatu bude rozhodovat centrální komise Ministerstva dopravy, která poskytuje finanční prostředky.

Pan Miloslav Porazil, předseda kontrolního výboru obce Číčovice, zmínil problematiku odvodnění silnice v oblasti Pazderny, kde se nachází prameniště. Tomu se sice záměr vyhne, avšak ihned za ním dojde k odvodnění komunikace do potoka. Ten má malé průtoky a vzhledem k tomu, že zde pramení, je i málo znečištěný. Navrženým řešením se jeho znečištění zvýší. Další dotčenou vodotečí je Zákolanský potok. V dokumentaci se uvádí, že se jedná o nejznečištěnější chráněné území. Navrhovaným řešením odvodnění se stav tohoto toku ještě zhorší.

Ing. Krejčová vysvětlila, že součástí záměru je retenční nádrž, která bude kanalizací obcházet prameniště a bude vyústěna v bezejmenném přítoku Zákolanského potoka. Uvedla, že voda nebude obsahovat splachy z komunikace. Dosazovací nádrž bude sloužit k zadržení nerozpuštěných a ropných látek.

Vliv odvodnění komunikace do Zákolanského potoka je předmětem samostatné studie zpracované osobou s příslušnou autorizací. Zákolanský potok je evropsky významnou lokalitou, jejímž předmětem ochrany je rak kamenáč. Podle studie odvodnění nebude mít vliv na předmět ochrany jmenované evropsky významné lokality.

Pan Porazil doplnil, že v době projednávání plánované skládky u Středokluk byl potok hodnocen jako jeden z nejčistších. Od té doby došlo k výraznému nárůstu jeho znečištění.

Ing. Krejčová sdělila, že bylo provedeno místní šetření. Znečištění je znatelné a je způsobeno splachy z dálnice D7. Tato komunikace je odvodňována bez retenčních nádrží. Do budoucna se počítá s rozšířením dálnice D7 a s dostavbou retenčních a usazovacích nádrží.

Pan Porazil upozornil na existenci požární nádrže v Číčovicích. Ta sloužila i ke koupání a byla napouštěna vodami z Pazderny. Snahou obce je tuto nádrž obnovit. Navrhované odvodnění tento záměr obce může ohrozit.

Ing. Krejčová dodala, že do dokumentace bylo doplněno opatření, podle kterého bude provedeno kapacitní posouzení koryta a následná optimalizace retenční nádrže.

Mgr. Klára Rothová, zastupitelka obce Kozomín, se dotázala na způsob napojení záměru na silnici II/608 v katastru obce.

Ing. Hrachovec sdělil, že je zde navržena okružní křižovatka. Návrh zohledňuje i blízkou komerční zónu a kapacitně vyhovuje. Řešení však není definitivní.

Ing. Svoboda doplnil, že v následných fázích přípravy záměru bude znovu prověřeno napojení silnice II/240 na silnici II/608 s tím, že kapacitní posouzení bude aktualizováno.

Ing. Richard Koza, jednatel spolku Za životní prostředí Úžic u Kralup, z.s., sdělil, že předmětem činnosti jeho spolku je ochrana obyvatel před hlukem a znečišťováním ovzduší. Konstatoval, že v místě připojení záměru na dálnici D8 je mimoúrovňová křižovatka, v jejímž okolí jsou v současnosti překračovány limity hluku pro chráněný venkovní prostor staveb. Je třeba, aby byl řešen hluk i u obytné zástavby obcí Postřižín a Úžice.

V nedávné době proběhlo v souvislosti s výstavbou haly EUROFROST 2 měření hluku s tím, že ve vzdálenosti 35 m od zmiňované mimoúrovňové křižovatky bylo naměřeno 65 dB. To je hluk, který nezaručuje, že ve chráněném venkovním prostoru staveb obce Úžice bude dodržen limit 50 dB. Hlukové poměry lze ověřit výpočtem, dokumentace záměru se však této záležitosti nevěnuje.

Modelovými výpočty akustické studie jsou zjišťována možná rizika, splnění limitů je možné prokázat pouze měřením.

K problematice § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, bylo Ministerstvem zdravotnictví vydáno metodické usměrnění.

Pokud se stavba umísťuje ke zdroji hluku do území, které není zasaženo nadlimitním hlukem, nejsou pro stavebníka žádná omezení, resp. není povinnost realizovat protihluková opatření. Prokázat, že dané území není zatíženo zdrojem nadlimitního hluku, lze výpočtem. Podle dodatku č. 1 k metodickému usměrnění č. j. MZDR 32493/2016-4/OVZ ze dne 10. 5. 2016, který je určen orgánům ochrany veřejného zdraví a stavebním úřadům, má být náležitostí výpočtu deklarace, že vypočtená hodnota je o více než 3,0 dB nižší, než hodnota relevantního hygienického limitu. Tato deklarace není obsahem akustické studie k záměru, naopak je zde chybně provedeno porovnání výsledků s limity.

Ing. Martinovský, který se podílel na vypracování akustické studie, oponoval, že pro hlavní trasu komunikace byla k emisi vozidel ve shodě s metodickým usměrněním připočtena korekce + 3 dB. Tato skutečnost je ve studii uvedena. Korekce představuje dostatečnou rezervu pro zajištění shody výpočtu a případného měření při kolaudaci stavby (minimalizuje se vliv nejistot zadávání a vliv podmínek v průběhu případného měření hluku).

Ing. Koza odkázal na text metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, který byl publikován ve Věstníku Ministerstva zdravotnictví č. 11/2017.

Ing. Krejčová doplnila, že v dokumentaci je s ochranou obce Úžice počítáno. Konkrétně citovala následující opatření pro fázi projektových příprav: „Prověřit v dalším stupni projektové dokumentace u obce Úžice plnění hygienických limitů hluku v blízkosti napojení silnice III/0081 na dálnici D8 a případně v prostoru nájezdu doplnit protihluková opatření pro ochranu obce Úžice.“

Pan Martin Lér se domnívá, že plánovaný záměr funkčně nahradí nedokončenou část SOKP. Dotázal se proto, zda jsou plánována aktivní opatření, která budou bránit vjezdu tranzitní kamionové dopravy na posuzovanou přeložku.

Obec Holubice bude negativně ovlivněna provozem na mimoúrovňové křižovatce. S ohledem na předpokládanou zátěž cca 20 000 tisíc vozidel se dotázal na technické řešení této křižovatky.

Ing. Novotný upozornil, že proces EIA předchází zpracování dokumentace pro územní řízení. Záměr je tak rozpracován na úrovni studie, nikoliv v podobě podrobného projektu.

Ing. Hrachovec uvedl, že technicky je přeložka navržena v kategorii S 9,5/80. To znamená, že odbočovací a připojovací pruhy budou řešeny pro návrhovou rychlost 80 km/hod. Jednotlivé mimoúrovňové křižovatky se pak navrhuje na nižší rychlost (50 km/hod.).

Ing. Svoboda uvedl, že dálnice D0, resp. SOKP – stavby 518, 519 a 520 jsou v obdobném projektovém stupni jako přeložka silnice II/240. Konkrétně jsou tyto stavby ve fázi před zahájením procesu EIA. Je třeba provést změny územně plánovacích dokumentací, posuzovaný záměr je třeba zanést do Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.

Silnice II. třídy není stavbou pro tranzitní dopravu, tu má převádět SOKP a přeložka I/16 Slaný – Velvary, která je v současné době v realizaci.

Pan Lér nadále postrádá aktivní opatření, která zamezí vjezdu tranzitní kamionové dopravy na posuzovanou přeložku. Provoz na silnicích II. třídy není zpoplatněn. Krátká vzdálenost přeložky od Prahy zvyšuje její atraktivitu.

Ing. Krejčová sdělila, že v modelu dopravy není počítáno s žádným aktivním opatřením k omezení vjezdu nákladní dopravy. Hodnocení je tedy provedeno pro nejméně příznivý stav a je na straně bezpečnosti. Vyhodnocena je maximální zátěž s tím, že vyhovuje. Jinými slovy hodnocení je provedeno pro stav bez SOKP a jeho realizací dojde jediné ke zlepšení.

Ing. Svoboda doplnil, že opatření budou obdobná jako na jiných silnicích II. třídy. To znamená, že doprava může být regulována dopravním značením, o kterém rozhodují příslušné dotčené orgány.

Pan Satrapa se dotázal, zda je v hodnocení zohledněna masivní bytová výstavba v Libčicích nad Vltavou, se kterou bude nepochybně spojen nárůst intenzit dopravy.

Ing. Krejčová odpověděla, že rozvoj obcí je v dopravním modelu, a tedy i v hodnocení, zohledněn.

Ing. Hana Vašutová, zástupkyně majitele pozemků v obci Lichoceves, se zmínila o studii rozvoje této obce. Návrhy jsou konzultovány jak s oznamovatelem, tak s projektantem posuzovaného záměru. V současné době jsou ve spolupráci s obcí prováděny kroky k tomu, aby byla studie vložena do evidence územně plánovací činnosti. Pak bude k dispozici všem dotčeným subjektům.

Ve vztahu k diskutovanému ekoduktu byly příslušnému úřadu zaslány připomínky, které v červenci 2019 zpracoval Ing. Jan Dřevíkovský, autorizovaný projektant ÚSES. Paní Vašutová

nesouhlasí s přeložením biokoridoru RBK 5019, neboť tím se stane trvale nefunkčním. Realizace ekoduktu je potřebná.

Ing. Novotný upozornil, že připomínky (rozbory) Ing. Dřevíkovského byly zaslány příslušnému úřadu po termínu, tudíž se k nim podle § 8 odst. 3 zákona nepřihlíží. Oznamovatel, zpracovatelka dokumentace i zpracovatel posudku však mají toto vyjádření k dispozici.

Ing. Krejčová řekla, že současný návrh přeložení ÚSES nemusí být definitivní. V dalším stupni projektové dokumentace bude muset být zpracován projekt osobou s příslušnou autorizací. Převedení nefunkčního biokoridoru není důvodem pro vybudování ekoduktu. Zejména pak v místě, kde se očekává zástavba. Ekodukty se navrhují v místech, kde jsou dálkové migrační koridory.

Ing. Vašutová se domnívá, že přeložka vytvoří bariéru v krajině a zvěř se bude koncentrovat do jednoho místa, kde bude schopna přejít. Ekodukt by též sloužil pro obyvatele, pokud by chtěli „příjemnou formou“ překonat silnici.

Ing. Novotný dodal, že vypořádání připomínky bude obsahem posudku.

Ing. Vlastimil Zaviačič, předseda Spolku Kamýk, se dotázal, kdy byla předána obdržená vyjádření k projednávané dokumentaci zpracovateli posudku.

Ing. Novotný sdělil, že vyjádření byla zpracovateli posudku doručena dne 1. 7. 2019.

Ing. Zaviačič konstatoval, že záměrem je silnice II. třídy v kategorii S 9,5/80, v mezikřižovatkových úsecích v uspořádání 2+1 v kategorii S 13,5/80. V těchto parametrech jsou navrhovány i silnice I. třídy, např. přeložka I/16 Slaný – Velvary.

Typizovaná navrhovaná kategorie S 9,5/80 je dle zákona o pozemních komunikacích přípustná jak pro I., tak pro II. třídu silnic. Snahy o faktickou výstavbu silnice v parametrech I. třídy jsou zcela zřejmé z dokumentace i z oznámení, kde byl záměr navrhován dokonce v kategorii 11,5/90, kterou splňuje pouze I. třída. Z tohoto důvodu byla již dříve zrušena komunikace v Zásadách rozvoje Středočeského kraje. Nejasná kategorizace komunikace byla i důvodem pro zrušení části Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, která se týkala posuzované přeložky.

Pan Zaviačič se zeptal, zda navrhovaný záměr splňuje parametry i pro silnici I. třídy, resp. požádal o sdělení, které parametry pro I. třídu nejsou dodrženy.

Ing. Hrachovec prezentoval požadavky příslušné normy pro projektování silnic a dálnic. Vstupním podkladem pro návrh kategorie je předpokládaná intenzita dopravy. Pro kategorii

S 9,5 je limitní hodnota 15 000 voz./den. V daném případě je predikováno zatížení přeložky až 20 000 voz./den. To znamená, že nemůže být navržena kategorie nižší než S 9,5, protože by nebyla splněna norma pro projektování silnic a dálnic. Kategorijní typ S 7,5 převádí max. 10 000 voz./den.

Dle normy lze kategorii S 9,5/80 použít i pro návrh silnice I. třídy. Jedná se o překlenovací kategorii. Obdobně je tomu u kategorie S 7,5, která je překlenovacím typem pro silnice II. a III. třídy.

Mgr. Petr Janeček, právní zástupce obce Holubice, zpochybnil, že posuzovaný záměr nebude sloužit jako objízdna trasa kolem Prahy, když bude splňovat technické parametry silnice I. třídy.

Ing. Hrachovec zdůraznil, že záměrem je silnice II. třídy, která je navrhována v parametrech odpovídajících podle normy této třídě. Zopakoval, že parametry S 9,5/80 jsou přípustné pro silnice I. i II. třídy. Pro silnice II. třídy jsou určeny kategorie S 9,5 a S 7,5, přičemž tyto dvě kategorie se liší v rozmezí intenzit dopravního proudu, které mají převádět. V případě posuzovaného záměru byla vybrána kategorie S 9,5, neboť kategorie S 7,5 nepřevádí více jak 10 000 voz./den.

Pan Kolečák požádal o odpověď, proč nebyla posouzena varianta C.

Ing. Novotný zopakoval, že Krajský úřad Středočeského kraje v závěru zjišťovacího řízení navrhl zpracování variant řešení záměru. Zákon však obecně nezakládá oznamovateli povinnost zpracovávat varianty s výjimkou případů, kdy by nebylo vyloučeno možné ovlivnění evropsky významné lokality či ptačí oblasti.

Ing. Svoboda uvedl, že oznamovatel se řídí usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje, které schválilo výslednou variantu, ze dne 15. 2. 2016. Varianta C byla vyhodnocena oznamovatelem jako negativní z hlediska technického, finančního a z hlediska vlivů na krajinný ráz. Oznamovatel upustil od dalšího prověřování této varianty z důvodu její nerealizovatelnosti.

Pan Kolečák se domnívá, že vlivy varianty C nejsou významně horší než vlivy ostatních uvažovaných variant. Ekonomické hledisko není předmětem procesu EIA, a tudíž by nemělo být důvodem pro neposouzení varianty.

Ing. Hrachovec uvedl, že varianta C v podstatě kopíruje trasu železniční trati č. 121. Záměr realizovaný v trase této varianty by neplnil svůj účel. Přeložka se buduje z toho důvodu, aby obsloužila satelitní obce v okolí Prahy, které enormně zatěžují prostor a jsou zdrojem dopravy. Varianta C se od ostatních variant oddaluje a je až za produkovanými intenzitami. Souběh

se železniční tratí by si vyžádal vedení komunikace na násypu o výšce 6,5 m tak, aby bylo dosaženo minimální mostní výšky pro mimoúrovňové křížení. Většina podjezdů pod stávající tratí nesplňuje základní podjezdové výšky a celá trať by se musela zvedat. Zahloubení podjezdů je limitováno možnostmi odvodnění. Náklady na realizaci této varianty by byly vysoké. Středočeský kraj proto rozhodl, že nebude variantu C nadále sledovat.

Pan Koleňák trvá na tom, že ekonomické hledisko není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí. Oznamovatelem rozpracované aktivní varianty jsou vedeny po kvalitní zemědělské půdě, naproti tomu vedení přeložky podél násypu s železniční tratí by bylo z tohoto hlediska šetrnější. Nároky na přesuny hmot v případě zvolených variant nejsou rovnocenně porovnány s nároky zamítnuté varianty C. To platí jak pro množství zemin, tak pro vyhodnocení vyvolané dopravy. Potřeba realizovat násyp o výšce 6,5 m nemůže být důvodem pro zamítnutí varianty C, když u varianty A dosahují násypy výšky až 9 m, u varianty B až 14 m.

Ing. Hrachovec reagoval, že v případě varianty B, která je dokumentací doporučená k realizaci, je třeba vybudování násypu v místě překonávání železniční trati, a to o max. výšce přibližně 8 m. V případě varianty C je sice násyp vysoký 6,5 m, ovšem v celé trase. To vyžaduje velké množství zeminy. Její objem byl pro dokumentaci spočítán na podkladě základního topografického modelu. Všechny varianty včetně varianty C jsou na obdobných kvalitních půdách. Varianta C se však významně přibližuje přírodnímu parku Okolí Okoře a Budče (prochází přírodním parkem), který je chráněn pro svůj krajinný ráz. Navíc varianta C neplní účel, kvůli kterému má být přeložka budovaná, tedy vymístění dopravy z okolních obcí. Trasa varianty C je oddálená od sídelních oblastí.

Ing. Novotný zopakoval, že zákon obecně nezakládá oznamovateli povinnost zpracovávat varianty s výjimkou případů, kdy by nebylo vyloučeno možné ovlivnění evropsky významné lokality či ptačí oblasti. Krajský úřad Středočeského kraje v závěru zjišťovacího řízení navrhl zpracování variant řešení záměru. Oznamovatel předložil dokumentaci k posouzení 2 varianty (A, B) s jednou podvariantou (B1). Variantu C zamítl, mj. z finančních důvodů. Oznamovatel by však v takovém případě měl počítat s tím, že stanovisko EIA může být formulováno jako nesouhlasné právě z důvodu nepředložení řešení přijatelného z hlediska vlivů na životní prostředí. Povinnou součástí dokumentace (kapitola B.I.5.) je zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí. Obsahem části E dokumentace je porovnání variant řešení záměru (pokud byly předloženy). Ekonomické hledisko sice není předmětem procesu EIA, nicméně může být pro oznamovatele relevantním důvodem, proč některou z variant řešení záměru nepředloží k posouzení. Úřad, který zajišťuje proces EIA, není příslušný k posouzení ekonomické stránky záměru.

Stavbu nelze umístit, pokud je v rozporu s platnou územně plánovací dokumentací. Záměr není v souladu s územními plány některých dotčených obcí, dokonce i se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. V současné době je připravována aktualizace těchto zásad s tím, že výsledek tohoto procesu bude mít zásadní vliv na výběr trasy předmětné přeložky. Pokud bude Zastupitelstvem Středočeského kraje schválena jiná varianta přeložky než ty, které jsou předmětem aktuálního posuzování, může to vyvolat nový proces EIA.

Ing. Svoboda uvedl, že o tom, jakým koridorem povede posuzovaná přeložka, rozhodovaly rada a zastupitelstvo Středočeského kraje. Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, je těmito rozhodnutími vázána. Při rozhodování byla hledána taková varianta, která bude přijatelná pro většinu obcí a měst.

Ing. Eva Čermáková, místostarostka obce Svrkyně, sdělila, že obec akceptuje variantu B řešení záměru. Varianta C by negativně ovlivnila obce Noutonice, Svrkyně a Okoř, které zatěžují okolní komunikace svou dopravou jen minimálně. Zvolená varianta je výsledkem dlouhodobé diskuse.

Pan Kolečák upozornil, že zdrojová doprava není ve Velkých Přílepech, ale je na dálnicích D7 a D8.

Pan Lesák konstatoval, že každá obec hájí svůj zájem. Vedením přeložky daleko od obcí nebude naplněn její účel. V případě, že záměr nebude realizován, nedojde ke zlepšení stavu životního prostředí. Snahou je proto najít kompromis.

Ing. Svoboda doplnil, že navržené řešení je výsledkem mnoha jednání se zástupci měst a obcí, která probíhala v letech 2015 a 2016. Jedná se o dohodnutý kompromis.

Pan Kolečák se dotázal, zda je v dokumentaci zohledněn plán hlavního města Prahy uzavřít nákladním vozidlům nad 12 m ze směru od D8 vjezd do centra. Tento úmysl nebyl nikdy realizován z důvodu chybějící objízdné trasy na území Středočeského kraje. Posuzovaný záměr by objezd Prahy umožnil. Dále se zeptal, zda dokumentace zohledňuje připravované zkapacitnění kontejnerového překladiště v přístavu Mělník.

Ing. Krejčová sdělila, že návrh na omezení nákladní dopravy zatím nebyl schválen. V dalším stupni projektové dokumentace bude aktualizován dopravní model, který zohlední nové skutečnosti i kontejnerové překladiště.

Pan Lesák sdělil, že v Zastupitelstvu Středočeského kraje panuje shoda na potřebě jednat s hlavním městem Prahou o řešení problémů souvisejících s dopravou. Posuzovaným záměrem je komunikace II. třídy. Úmysl hlavního města Prahy zakázat vjezd kamionové dopravě do svého centra je do doby realizace SOKP pro Středočeský kraj neakceptovatelný.

Ing. Zaviačič vyslovil názor, že příslušné úřady zajišťující proces EIA nemají pouze roli administrátora záměru, ale musí svým aktivním přístupem zajistit dodržení všech zákonných postupů, které povedou k posouzení záměru, přičemž bude dosaženo zajištění maximální možné ochrany práv účastníků řízení. Klíčem k úspěšnému posouzení záměru je tak především kvalitní vedení spisu a využívání všech procesních nástrojů vedoucích k usměrnění účastníků řízení.

Spis k tomuto záměru však neobsahuje všechny doklady o vyvěšení na úředních deskách dotčených obcí, případně jsou zde vícekrát založena oznámení obsahující pouze den vyvěšení na úřední desce, a tudíž nelze ověřit dodržení 15denní lhůty stanovené § 25 správního řádu.

Jen jediné porušení zákona je důvodem pro to, aby nadřízené Ministerstvo životního prostředí či správní soud v navazujícím řízení mohl konstatovat nezákonnost a vydané stanovisko EIA zrušit.

V celém procesu EIA od zahájení zjišťovacího řízení v roce 2015 až po svolané veřejné projednání tak bylo, k dodržení požadavků § 26 správního řádu, potřeba vyvěsit na úředních deskách a zveřejnit v celkem již 9 stupních projednávání, na elektronických úředních deskách dotčených obcí, celkem 144 povinných informací.

Ke dni veřejného projednání je doloženo a zdokumentováno již celkem 60 případů porušení zákona při zveřejňování těchto povinných informací ze strany Krajského úřadu Středočeského kraje, Magistrátu hlavního města Prahy i dotčených obcí. Opakovaná upozornění na desítky porušení zákona je obsahem vyjádření Spolku Kamýk k dokumentaci. Tato vyjádření jsou součástí spisu a byla zaslána i zpracovateli posudku.

V tomto souhrnu porušení zákona již není započítáno uvedení chybného názvu záměru v pozvánce na veřejné projednání, které je v rozporu s řádným názvem záměru zveřejněným na stránkách portálu CENIA.

Veřejné projednání se koná 50 dnů po uplynutí lhůty pro vyjádření k dokumentaci. To je zcela v rozporu s ustanovením § 17 odst. 2 zákona, podle kterého je příslušný úřad povinen zajistit, aby se veřejné projednání konalo nejpozději 30 dnů po uplynutí lhůty pro vyjádření k dokumentaci. Tato lhůta uplynula dne 10. 7. 2019.

Veřejné projednání k doplněné dokumentaci z roku 2018 nebylo vůbec nařízeno. Tento postup je v rozporu s ust. § 17 odst. 1 zákona, podle kterého má příslušný úřad nařídit veřejné projednání, obdržel-li odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti k dokumentaci. K dokumentaci bylo doručeno celkem 39 vyjádření, a to souhlasných i nesouhlasných. Tím byla veřejnosti odepřena možnost pokládat otázky či se k doplněné dokumentaci vyjádřit.

Vyjádření k doplněné dokumentaci z roku 2018 bylo možné zasílat do 21. 6. 2018. Příslušný úřad je povinen neprodleně předat obdržená vyjádření zpracovateli posudku. Podklady byly doručeny zpracovateli posudku dne 14. 8. 2018. Tím Magistrát hlavního města Prahy porušil § 8 odst. 4 zákona, když nepředal obdržená vyjádření zpracovateli posudku neprodleně. Pojem neprodleně byl již v několika judikátech a v rozhodnutí Ústavního soudu České republiky označen také jako bez zbytečného prodlení, tedy okamžitě, ihned, bezodkladně, bez meškání. Lhůtu určenou tímto pojmem je tak třeba vykládat jako několik málo dnů.

Magistrát hlavního města Prahy zaslal podklady zpracovateli posudku až dopisem ze dne 9. 8. 2018, a to aniž by v zákonné lhůtě nařídil veřejné projednání k doplněné dokumentaci.

Proces EIA probíhá v rozporu se zákonem, tudíž případné kladné stanovisko EIA musí být zrušeno. Viníkem tohoto stavu jsou úředníci Krajského úřadu Středočeského kraje, Magistrátu hlavního města Prahy a obcí, kteří opakovaně porušují zákony a neplní své zákonné povinnosti. Záměr výstavby propojky dálnic D7 a D8 je od počátku provázen nezákonnostmi a úspěšnost v prosazování tohoto záměru je tak ze strany investora, kterým je Středočeský kraj, zcela logicky velmi nízká až nulová.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje byly v části vymezení koridoru pro posuzovaný záměr zrušeny rozsudkem Krajského soudu v Praze ze dne 20. 3. 2015. Důvodem byl rozpor se zákonem.

Usnesením Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 9. 7. 2019 bylo zahájeno přezkumné řízení ve věci územního opatření o stavební uzávěře vydané Radou Středočeského kraje pro posuzovaný záměr. Důvodem bylo zjevné porušení zákona.

Současný proces EIA probíhá též v rozporu se zákonem.

Z projednávání posuzovaného záměru je naprosto zřejmé, že hlavním důvodem zdržování infrastrukturní výstavby u nás nejsou požadavky dotčených obcí, veřejnosti či spolků, ale nekvalitní a nezákonná praxe konkrétních úředníků státní správy a krajských a obecních úřadů. Důvodem je v daném případě i nekvalitně zpracovaná dokumentace, včetně její třetí verze.

Pan Zaviačič se proto dotázal, z jakého důvodu nebylo nařízeno veřejné projednání k doplněné dokumentaci z roku 2018 a proč nebyla dodržena lhůta pro svolání současného veřejného projednání.

Ing. Novotný konstatoval, že proces EIA byl zahájen na Krajském úřadě Středočeského kraje. Magistrát hlavního města Prahy projednává záměr až od roku 2018, kdy mu byla předložena doplněná dokumentace. Tato skutečnost ovlivnila průběh procesu nejen tím, že bylo nutné se seznámit s obsahem spisu, ale i tím, že bylo nutné uzavřít smlouvu o zpracování posudku mezi hlavním městem Prahou a RNDr. Tomášem Bajerem, CSc.

Magistrát hlavního města Prahy zveřejnil veškeré dokumenty pořízené v průběhu posuzování a informace o nich tak, jak mu ukládá ust. § 16 zákona. Svou povinnost splnil i tím, když tyto dokumenty a informace zaslal dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění. Není

v možnostech Magistrátu hlavního města Prahy si jejich vyvěšení v zákonem stanovených lhůtách u dotčených územních samosprávných celků vynutit. Ministerstvo životního prostředí se nepovažuje být příslušné k prošetření podnětu Spolku Kamýk podle § 42 zákona č. 500/2004 Sb. (správní řád), ve znění pozdějších předpisů. Podle Ministerstva vnitra je k prošetření podnětu příslušný Krajský úřad Středočeského kraje. Magistrát hlavního města Prahy nebyl o způsobu projednání podnětu, ani o případném výsledku jeho projednání informován.

Veřejné projednání doplněné dokumentace z roku 2018 nebylo nařízeno, neboť z obdržených vyjádření bylo zřejmé, že dokumentaci bude nutné vrátit k dalšímu doplnění. Dokumentace byla skutečně vrácena, mj. i na základě doporučení zpracovatele posudku.

V rámci aktuálně svolaného veřejného projednání má každý možnost vyjádřit se k dokumentaci, jakož i k ostatním dokumentům pořízeným v průběhu procesu EIA.

Nedodržení lhůty pro konání veřejného projednání nemůže mít vliv na zákonnost konečného stanoviska EIA. Jedná se o lhůtu, která je stanovena v zájmu efektivitativy řízení. Podstatné je, že veřejné projednání bylo nařízeno a každý se ho může zúčastnit. Závěry z veřejného projednání jsou neopominutelným podkladem pro posudek. V daném případě lhůta pro zpracování posudku neuplynula a jeho zpracovatel se nařízeného veřejného projednání účastní. Ve vztahu k veřejnosti nedošlo k žádné újmě.

Průběhu procesu EIA bude věnována příslušná kapitola stanoviska EIA.

Ing. Zaviačič trval na tom, že veřejné projednání k doplněné dokumentaci v roce 2018 mělo být svoláno. Lhůta pro jeho uskutečnění byla nejpozději 30 dnů po uplynutí lhůty pro vyjádření k dokumentaci, tj. do 21. 7. 2018. Vyjádření byla zpracovateli posudku zaslána až 9. 8. 2018. Dokumentace byla vrácena k doplnění až později. Zpracovatel posudku tak nemá pro jeho zpracování k dispozici závěry z veřejného projednání, které mělo být uskutečněno v roce 2018.

Ing. Novotný nesouhlasil a uvedl, že veřejné projednání se koná před zpracováním posudku a jeho zpracovatel tak bude mít veškeré nezbytné podklady k dispozici. Upozornil, že není povinností příslušného úřadu nařídit veřejné projednání k neúplné dokumentaci. Zcela postačí, když je veřejné projednání svoláno až ke konečné verzi dokumentace, která splňuje veškeré požadavky na ni zákonem kladené. Opačný postup by byl neefektivní a zbytečně by zatěžoval jednotlivé „účastníky“ procesu EIA.

Stanovisko EIA není samostatným správním rozhodnutím. Jedná se o závazné stanovisko, které se nevydává ve správním řízení, ale pro jehož vydání se aplikují základní zásady činnosti správních orgánů a ustanovení části čtvrté správního řádu. Závazné stanovisko je přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení.

Pan Kolečák se dotázal na provoz dopravy po realizaci přeložky, konkrétně na příjezdových komunikacích ve Velkých Přílepech v případě nevybudování SOKP.

Ing. Krejčová uvedla, že obchvat Velkých Přílep musí být realizován, protože je podmiňující stavbou přeložky. Z dopravních modelů vyplývá, že v obci dojde k poklesu denních intenzit, a to v ulici Pražská o 7 000 až 7 500 vozidel a v ulici Kladenská o 500 až 1 000 vozidel. V dokumentaci se uvažuje s nejméně příznivým stavem, tedy s komunikační sítí bez SOKP.

Pan Kolečák svůj dotaz rozšířil na stavy nehod na přeložce. Takové situace je třeba brát v úvahu.

Ing. Krejčová konstatovala, že dokumentace nestandardní situace nehodnotí, podobu těchto stavů nelze předjímat. Řešení je v kompetenci Policie České republiky.

Ing. Svoboda doplnil, že v takovém případě je provoz zastaven a kamionům je zakázán další vjezd kamkoliv až do doby vyřešení problému. Tuto otázku řeší dopravní inspektorát Policie České republiky.

Ing. Rostislav Dias požádal o vysvětlení termínu „místní drobný zemědělec“, který je v dokumentaci použit v souvislosti s vypořádáním jeho vyjádření. Dokumentace hodnotí sociálně-ekonomické aspekty nedostatečně. Realizací záměru dojde k záboru cca 60 ha nejkvalitnější orné půdy. To bude mít vliv na obživu zemědělců.

Ing. Křečková použila v dokumentaci termín „místní drobný zemědělec“ jako protiváhu velkých zemědělských družstev. Ekonomické hledisko není předmětem procesu EIA. Vlivy na obyvatelstvo jsou v dokumentaci vyhodnoceny dostatečně. Vliv záměru na obživu zemědělců budou řešit pozemkové úpravy.

Ing. Svoboda konstatoval, že v případě, kdy nebude možno vykoupit pozemky, se bude postupovat v souladu se zákony č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, a č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů.

Ing. Novotný upozornil, že vyhodnocení připomínek k dokumentaci bude součástí posudku. Důraz při hodnocení bude kladen mj. na hledisko zemědělského půdního fondu, včetně narušení jeho organizace. Stanovisko EIA však nenahrazuje souhlas příslušného orgánu ochrany zemědělského půdního fondu s odnětím půdy z tohoto fondu.

Paní Aulická se dotázala na velikost dopravních zátěží v obci Velké Přílepy po realizaci záměru.

Ing. Hrachovec uvedl, že podle modelu společnosti AF-CITYPLAN s.r.o. dojde k poklesu intenzit na ulici Pražská o cca 39 %. Jde tedy o výrazný pokles intenzit.

Paní Aulická v reakci na dotaz pana Kolečáka upozornila, že bez realizace přeložky silnice II/240 dojde v obci Velké Přílepy v roce 2024 ke zvýšení intenzit dopravy o 5 000 vozidel za den.

Pan Kolečák vznesl dotaz na způsob modelování dopravy, tedy jak je zaručeno, že vozidla budou směřovat na přeložku a nebudou vyhledávat jiné trasy, např. přes Velké Přílepy. Poukázal přitom na své zkušenosti s navigačními službami. Je otázkou, zda přeložku využijí vozidla směřující od Kralup nad Vltavou do Prahy – Dejvic. Pan Kolečák se dotázal, zda je v dopravní studii zohledněna migrace lidí v čase.

Ing. Hrachovec uvedl, že dopravní studie, která řeší prognózy intenzit automobilové dopravy na silniční síti, se chová maticově, stejně jako navigační systémy v autech. To znamená, že v momentě, kdy dojde ke kratší spojnici a zahuštění komunikace, navigace pošle automobil delší, ale komfortnější trasou. Prognózy výhledového zatížení se chovají stejně. Jsou modelovány kapacity sítí a v okamžiku, kdy dojde k přetížení komunikace, matice počítá s tím, že část dopravy se „přeleje“ na okolní síť. To znamená, že je to v dopravním modelu zohledněno.

Pan Kolečák konstatoval, že u navigace záleží na nastavení. Podle jeho názoru vozidla směřující do Dejvic a opačně nepojedou po okruhu. Dopravní studie úplně neodpovídá realitě.

Ing. Dias citoval vyjádření ministra dopravy Daniela Ťoka z roku 2015: „Nelze tak považovat za reálné, že by Aglomerační okruh byl intenzivně využíván těžkou nákladní dopravou. Tento přístup by v rámci přípravy jednotlivých staveb Aglomeračního okruhu v průběhu procesu EIA a územního řízení zcela jistě narazil na nepřekonatelné překážky.“ V této souvislosti se pan Dias zeptal, jaká budou na přeložce omezení.

Ing. Svoboda zopakoval, že těžká nákladní doprava bude odkláněna na dálnice a silnice I. třídy. Nelze jí však zamezit v průjezdu silnicemi II. třídy. Lze využít pouze lokálních omezení stanovených místně příslušným orgánem Policie České republiky. Vyjádření pana Daniela Ťoka je ve vztahu k posuzovanému záměru irelevantní, neboť oznamovatelem záměru je Středočeský kraj, resp. Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace.

Ing. Novotný se dotázal, zda má ještě někdo nějaký dotaz nebo připomínku. Protože tomu tak nebylo, informoval, že z veřejného projednání bude zpracován zápis, který bude dle požadavků zákona zveřejněn. Následně bude na základě dokumentace, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku vydáno závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (stanovisko EIA). To bude podkladem pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních. Po poděkování zástupcům Krajského úřadu Středočeského kraje za pomoc s organizací veřejného projednání a přítomným za účast bylo veřejné projednání ukončeno.

III. Závěr

Veřejné projednání proběhlo podle zákona.

Aktivně se ho zúčastnili zástupci dotčených územních samosprávných celků i veřejnosti. Na otázky týkající se hodnocení vlivů projednávaného záměru na životní prostředí odpovídala a vysvětlení podávala zpracovatelka dokumentace, eventuálně spoluautoři dokumentace. Oznamovatel, případně projektant záměru informovali o záměru a jeho cílech. Jednání byli přítomni zástupci příslušného úřadu, dotčených orgánů i zpracovatel posudku.

Zpracovatelka dokumentace označila záměr za přijatelný z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví při splnění navržených podmínek pro minimalizaci a kompenzaci vlivů na životní prostředí.

Tento zápis byl vypracován na základě zvukového záznamu pořizovaného v průběhu jednání. Nejedná se o doslovný přepis jednotlivých vystoupení, ale jde o shrnutí podstaty vyjádření.

Novotný T.

Ing. Tomáš Novotný, pověřen řízením veřejného projednání