

Praha dne 11. srpna 2023  
Č. j.: MZP/2023/211/1896  
Sp. zn.: ZN/MZP/2020/500/573

## ZÁPIS

z veřejného projednání podle ustanovení § 17 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 EIA“) a § 3 vyhl. č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen „vyhláška“), k záměru

### „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“

konaného dne 13. července 2023 v 15:00 ve společenském sále „Záložna“ na Husově náměstí 39/32, Benátky nad Jizerou.

#### I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

##### 1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

- Dne 16. 10. 2020 obdrželo Ministerstvo životního prostředí, oddělení výkonu státní správy STŘED (dále jen „MŽP“ nebo „MŽP OVSS STŘED“) žádost oznamovatele o provedení zjišťovacího řízení spolu s oznámením, které zpracoval Ing. Libor Ládyš, osoba autorizovaná pro zpracování dokumentace a posudku.
- Dne 22. 12. 2020 byl vydán závěr zjišťovacího řízení o tom, že uvedený záměr může mít významný vliv na životní prostředí a bude předmětem dalšího posuzování.
- Dne 22. 3. 2022 byla ze strany oznamovatele předložena dokumentace záměru, která byla opět zpracována Ing. Liborem Ládyšem.
- Dne 4. 4. 2022 byla prostřednictvím MŽP OVSS STŘED rozeslána informace o dokumentaci spolu s žádostí o vyjádření.
- Dopisem ze dne 17. 5. 2022 byl Ing. Josef Tomášek, CSc., držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku, pověřen příslušným úřadem, tj. MŽP OVSS STŘED, zpracováním posudku k předmětné dokumentaci.
- Dne 22. 6. 2022 byla pro nedostatky dokumentace vrácena k doplnění a přepracování oznamovateli.
- Dne 30. 3. 2023 byla ze strany oznamovatele předložena přepracovaná dokumentace záměru, která byla opět zpracována Ing. Liborem Ládyšem.
- Dne 3. 4. 2023 byla prostřednictvím MŽP OVSS STŘED rozeslána informace o dokumentaci spolu s žádostí o vyjádření.
- Dne 20. 6. 2023 byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání.

## **2. Místo a čas veřejného projednání**

Veřejné projednání dokumentace záměru ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 13. 7. 2023 od 15:00 ve společenském sále „Záložna“ na Husově náměstí 39/32, Benátky nad Jizerou.

## **3. Řízení veřejného projednání**

Řízením veřejného projednání byla pověřena (dle § 3 odst. 2 vyhlášky) Ing. Lucie Zákoutská, pracovnice Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy STŘED.

## **4. Předmět veřejného projednání**

Předmětem veřejného projednání bylo představení záměru, dokumentace, vyjádření dotčených územně samosprávných celků, dotčených orgánů státní správy, vyjádření dotčené veřejnosti a veřejnosti k posouzení vlivů záměru „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“ na životní prostředí.

## **5. Účastníci veřejného projednání**

- Zástupci MŽP OVSS STŘED – Ing. Lucie Zákoutská a Ing. Kristýna Váchová
- Zástupci oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR – Ing. Kateřina Ambrožová a Ing. Vrabec
- Zpracovatel dokumentace z EKOLA group, spol. s.r.o.: Ing. Libor Ládyš a členové zpracovatelského týmu dokumentace: Ing. Jan Duřt, Ing. Zuzana Vošická a Ing. Vít Rejha
- Zpracovatel posudku: Ing. Josef Tomášek, CSc.
- Zpracovatel technické studie: Valbek, spol. s.r.o. – Ing. Kliment
- Zástupci obce Svěmyslice: Jaroslav Fabián – starosta
- Zástupce obce Zápy: Vladimír Vlček – starosta
- Zástupci města Benátky nad Jizerou: Pavel Štifter – místostarosta, Miroslav Kochman, Monika Šumichrastová – správa majetku a rozvoj města, Karel Dvořák – odbor výstavby a územního plánování
- Zástupce obce Hlavenec: Jmila Smotlachová – starostka
- Veřejnost

Celkem se veřejného projednání zúčastnilo cca 50 osob.

## **6. Program veřejného projednání**

- Úvod
- Vystoupení zástupců jednotlivých stran
- Diskuze
- Závěr

## **II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ**

Veřejné projednání zahájila Ing. Zákoutská (osoba pověřená dle § 3 odst. 2 vyhlášky č. 453/2017 Sb.). Úvodem upozornila všechny přítomné, že z celého veřejného projednání je v souladu s ust. § 17 odst. 5 zákona EIA pořizován zvukový záznam, který bude archivován na příslušném úřadě, a bude všem případným zájemcům k dispozici.

Následovalo seznámení zúčastněných s programem veřejného projednání, seznámení s procesem EIA, časová rekapitulace procesu EIA a představení jednotlivých zúčastněných.

V druhé části veřejného projednání vystoupili, v souladu s programem veřejného projednání, zástupci jednotlivých stran.

Představení záměru proběhlo ze strany zástupkyně oznamovatele Ředitelství silnic a dálnic (dále jen „ŘSD“) Ing. Kateřiny Ambrožové. Podkladem pro posouzení záměru byla technická studie od

společnosti Valbek, spol. s.r.o. z roku 2019 a nové technické studie z roku 2021 aktualizované na základě požadavků z procesu EIA. Ing. Ambrožová uvedla, že na základě připomínek k dokumentaci EIA přehodnotilo ŘSD navržené varianty a ustoupilo od varianty, která předpokládala zrušení stávající mimoúrovňové křižovatky Čtyři kameny. Tato úprava záměru je zohledněna v přepracované dokumentaci EIA. Pro další přípravu je modernizace rozdělena na 6 stavebních úseků a další realizace se předpokládala v roce 2024, což ale není již reálné, proto je předpoklad realizace posunut o další 3 roky. Ing. Ambrožová předala slovo Ing. Ládyšovi, zpracovateli dokumentace, který představil zpracovatelský tým a dále předal slovo Ing. Janu Duřtovi, členovi zpracovatelského týmu dokumentace.

Ing. Duřt zopakoval časovou rekapitulaci procesu EIA a představil záměr z pohledu jeho kapacity a charakteristiky, variantního řešení a důležitých změn v přepracované dokumentaci, mezi které patří vypuštění varianty č. 1 a precizace akustického posouzení. Dále záměr představil výsledky dokumentace a její přílohové části z pohledu vlivu na jednotlivé složky životního prostředí.

Následně byli vyzváni zástupci dotčených samosprávných územních celků a dotčených orgánů státní správy k vznesení připomínek (pokud tak neučinili písemnou formu v termínu k tomu určeném).

O slovo se přihlásil starosta obce Svěmyslice, Jaroslav Fabián, který uvádí připomínku nadměrného hluku, který je už dnes v obci nestandardně vysoký. Uvádí, že celá EIA je zavádějící, z důvodu hlukových zkoušek, které proběhly ve 2-3 dnech. Pan starosta se odkazuje na obcí vykonané hlukové zkoušky z období covidu (tedy rok 2020-2021), které nesplnily hlukové limity, a proto zde vyjadřuje nesouhlas se záměrem.

K uvedenému odpovídal Ing. Ládyš, zpracovatel dokumentace, že v rámci akustické studie byly v tomto úseku navrhovány protihlukové clony tak, aby byly splněny hlukové limity. V dalším řízení bude prováděno nové akustické měření, a pokud by byly výsledky nevyhovující, protihlukové stěny se budou muset navýšit nebo prodloužit.

Starosta obce Svěmyslice dále namítl, že na základě vlastní zkušenosti může říci, že tam, kde je zástavba, hluk není. Problém nastává ze stran, které nejsou chráněny. Dle jeho mínění protihlukové stěny do 0,5 km nejsou řešením. Vlastní měření obce bylo prováděno v území, kde nejsou v záměru navrženy protihluková opatření, a tam normové hodnoty nevycházely. Rozpor ve výpočtech byl hlavně v různých intenzitách dopravy. Uvedl, že se liší intenzity dopravy skutečné a uveřejněné na stránkách ŘSD, a proto je výpočet podhodnocen. Další připomínka se týkala otázky investice a starosta uvádí, že považuje za nesmyslné řešení postavení dálnice a následné provedení hlukových zkoušek, které nemohou vyjít. Jako levnější variantu navrhuje zrealizování zkoušek ihned.

Ing. Ládyš souhlasil a dodal, že dokumentace vychází z modelových výpočtů na výhledové intenzity, tedy na to, jaká se na dálnici předpokládá doprava. Ve vztahu k výpočtovým bodům bylo dosaženo limitních hodnot právě s protihlukovou clonou, která byla navržena. Domluva je možná v rámci dalších jednání např. s ŘSD v rámci kompenzačních opatření.

Diskuzi doplnil Ing. Duřt, člen zpracovatelského týmu dokumentace s tím, že dokumentace vychází ze zpracování dopravně inženýrských podkladů z roku 2020, které sice vycházely z celostátního sčítání dopravy z roku 2016, ale intenzity byly přepočítány pomocí koeficientů a při porovnání kartogramu a intenzity ve zmíněném posuzovaném úseku, která byla vstupem do akustické studie, je intenzita na tomto úseku naopak vyšší oproti celostátnímu sčítání dopravy, konkrétně o 1000 jízd.

Starosta obce Zápy, Vladimír Vlček se dotázal na technické specifikace ohledně bourání mostu, který je v provozu 5 let a nejspíše bude v kolizi s plánovaným rozšířením dálnice. Vzněl obavu

nad hospodařením státu. Uvedl konkrétně exit 4, kde již není místo, kam by se mohlo ustoupit a pravděpodobně k demolicí nadjezdu dojde.

Ing. Vrabec, ŘSD reagoval na dotaz, že ŘSD si je problému vědomo a uvedl, že některé záměry, které se začaly připravovat před projednávaným záměrem, nemusí splňovat parametry, ale je to otázka vyhodnocení v podrobném projektování, kdy je možné snížit šířkové parametry např. za cenu opěrných zídek apod. V rámci návrhu projektu byla snaha o snížení parametrů u některých mostů a nadjezdů, aby nebylo třeba demolic.

K diskuzi se připojil Ing. Kliment, zpracovatel technické studie, který uvedl, že se ŘSD snažilo v rámci technické studie jak s vlastníky, tak s krajskou správou komunikovat a našla se skupina objektů, které změnit lze a lze je také v rámci modernizace dálnice předělat.

Starosta Vlček vznesl námitku, že před 5 lety, kdy musela studie vznikat, se již o objektech vědělo a položil otázku, jakým způsobem budou řešena místa, která nepůjdou přestavět.

Ing. Vrabec uvedl, že projekty nadjezdů již byly ve fázi, která nešla zastavit a předělat, protože konkrétní objekty potřebovaly neodkladnou úpravu. Po jednání s krajskou správou a údržbou silnic vyšlo minimum mostních objektů, které budou muset být zdemolovány. Ve většině případů demolice nebude třeba. Konkrétně u obce Svémyslice je vymyšleno řešení za cenu užší krajnice, tzn. že základní 3 průběžné pruhy se pod nadjezd vejdou. Ing. Vrabec opakuje, že se vše bude řešit podrobněji v projektech, které budou navazovat na proces EIA.

Starosta Vlček dále uvedl, že katastr obce zasahuje až k řece Labi a tam je současný stav bez protihlukových stěn, i když první obydlený objekt je cca 50 m od dálnice, a proto se dotázal, zda v tomto místě jsou navrženy protihluková opatření.

Ing. Vrabec uvedl, že hluková studie se dělá v rámci podrobného projektu znovu a v obci Svémyslice budou mít všechny úseky novou hlukovou studii, nový dopravní model a nové měření. Ujistil přítomné, že pokud budou návrhy na nové měřící body, bude pro tyto návrhy prostor před novým měřením. Do hlukové studie vstupují výhledové intenzity, které se nedimenzují na stav zprovoznění modernizace, ale na 20leté výhledy.

Ing. Ládyš doplnil diskuzi, že skutečně před Labem je protihluková stěna navržena, takže by v tomto místě měl být hluk odcloněný ze strany, kde jsou obydlené stavby. Z druhé strany jsou průmyslové areály. Ing. Ládyš upozornil, že dle zákonných požadavků je uvedena ochrana pouze bytové zástavby a pro pracoviště jsou jiné limity. Navržení protihlukových opatření na jiných místech je otázka dalších jednání a domluvy s ŘSD.

Pavel Štifter, místostarosta Benátek nad Jizerou přednesl připomínku stejného problému jako v obci Svémyslice, a to mrhání finančních prostředků. Upozornil opět na příklad nedávno otevřeného mostu v katastru Benátek nad Jizerou, který by měl být zdemolován. Dále uvedl, že v současné době probíhá výstavba dlouho odkládané protihlukové stěny v obci Kbel, která, bude-li rozšířena dálnice, bude opět shozena.

Zástupce veřejnosti M.Z. z Benátek nad Jizerou dodává, že v Benátkách nad Jizerou je specifický terén, kde protéká řeka Jizera v zářezu a hluk z dálnice se nese na protilehlý břeh, kde je mnohem vyšší dopravní hluk než ve zvolených bodech v hlukové studii a které jsou nejbližší dálnici. Tzn. že přímo pod tělesem dálnice je menší hluk než o 300 m dál po břehu. Navrhuje proto jako vhodnější variantu nevolit referenční body, ale udělat pro město mapu izofon. Další dotaz směřuje na to, v rámci jakých řízení bude vypracována podrobná aktualizovaná akustická studie, a zda ji bude mít na starosti stavební úřad, který ale není odborně způsobilý, a zda by nebylo lepší ji projednat dnes. Další dotaz byl na tichý asfalt, který je navržen v záměru v Benátkách nad Jizerou, a který je dle negativních zkušeností jiných obcí náročný na údržbu,

časem se zanáší a je nutné ho pravidelně vymývat a jeho akustické vlastnosti přestávají fungovat po 5 letech.

Ing. Ládyš k otázce nízko hlučných asfaltů uvedl, že jsou v současné době díky postupujícím technologiím známy nové nízko hlučné směsi, které nejsou již porézního charakteru, tvořené menším kamenivem se zrnitostí do 8 mm. Tento asfalt je uzavřené struktury s nižší hlučností a není třeba ho čistit. Dalším faktorem je také to, jakým způsobem se asfalt pokládá, zda je na dostatečné rovinatosti či záleží na podílu dopravy. Na závěr uvedl, že celkově je možná celá řada technologií pro nízko hlučný asfalt, který je v záměru navržen.

Ing. Ládyš uvedl k otázce izofon, že jsou zobrazeny izofonová pásma neboli hlukové mapy v hlukové studii v příloze č. 4 uvedené dokumentace.

M. Z. namítá, že tyto mapy nepokrývají celé město, ale jsou zobrazeny jen do určité vzdálenosti a z vlastní zkušenosti uvádí, že daleko větší hluk je spíše dále od dálnice. Dále uvádí, že pokud je umístění referenčního bodu za bariérou, může být výsledek jiný než v bodě, který je vzdálenější od dálnice a pocitově zde hluk je.

Ing. Ládyš reagoval, že toto je z velké části otázka psychiky člověka, protože hladina akustického tlaku klesá se čtvercem vzdálenosti, tzn. od zdroje dál. Pocit vyššího hluku může být určen klimatickými podmínkami, kdy je např. při rozvrstvení atmosféry nebo za nižšího tlaku vnímání hluku vyšší. Primárně to tak není ovlivněno intenzitou dopravy. Otázka vzdálenosti referenčního bodu je otázka na investora, ale z vlastní pozice může garantovat, že výsledek bude 100% podlimitní nejen výpočtem ale i měřením. Nové akustické studie budou vypracovány v rámci územního, případně stavebního řízení, které potřebuje pro své závazné stanovisko jako podklad souhlas odborného orgánu, a tím je krajská hygienická stanice.

Miroslav Kochman z odboru správy majetku a rozvoje města Benátek nad Jizerou se dotázal zpracovatelů dokumentace, jakým způsobem se hodlají do budoucna vypořádat s kolizí s územním plánem města, popřípadě s již realizovanými stavbami, jako je mimoúrovňová křižovatka u okružní křižovatky, kde dnes stojí McDonald a Lidl. Záměr také částečně zasahuje pod území, kde je uvažováno s výstavbou rodinných domů. Miroslav Kochman k uvedenému sdělil, že na toto již upozorňovali v rámci původní dokumentace a s vypořádáním nejsou spokojeni a domnívá se, že v tomto místě je záměr nerealizovatelný.

Ing. Kliment odpověděl, že součástí studie byla i úprava této křižovatky, kde se již výstavba Lidlu zohledňovala a co se týče nové zástavby, ta bude řešena v rámci sloučeného řízení pro územní a stavební řízení a touto otázkou se musí zabývat zpracovatel. Současné návrhy v dokumentaci záměru vznikly z pokladů, ze zásad územního rozvoje a územních plánů příslušných obcí a tyto návrhy se také mohou v těchto sloučených řízeních upravovat. Ing. Kliment podotkl, že pokud dospějí k tomu, že z nějakého důvodu není záměr realizovatelný, bude zachován dnešní průjezd s 2 + 2 pruhy.

Miroslav Kochman požaduje do dokumentace doplnění, jaký vliv bude mít rozdíl mezi variantami 1 a 2 v Bezděčíně na město Benátky nad Jizerou.

K tomuto zástupce veřejnosti M.Z. doplňuje, že v hlukové studii jsou ve variantách 1 a 2 body v Benátkách nad Jizerou, které jsou rozdílné.

Ing. Duřt odpověděl, že toto se týká především rozdílu v dopravě, ale tyto rozdíly jsou minimální a jde převážně o 1 nebo 2 desetiny, takže z hlediska posouzení hluku nebo návrhu protihlukových opatření nemají tyto rozdíly na výsledek vliv. K rozpadu dopravy dochází především na přivaděčích. Na hlavním úseku na dálnici nedochází k žádným rozdílům.

Zástupce veřejnosti M. Z. se pozastavuje na tím, že rozpad dopravy na mimoúrovňové křižovatce v Bezděčíně mění intenzity hluku ve 20 km vzdálených Benátkách nad Jizerou.

Ing. Duřt uvedl, že tuto otázku by nejlépe zodpověděl dopravní inženýr nebo zpracovatel dopravních modelů, který zde není přítomný, ale vysvětlil, že dopravní model je citlivý na časové průjezdy a zdržení, které mohou vyvolat rozdíly v síti akustické studie.

Miroslav Kochman se dále dotázal na novelu nařízení vlády 270/2011, která byla novelizována nařízením vlády 433/2002, a která snižuje hlukový limit na 68 dB, ale v hlukových studiích v dokumentaci je přesto počítáno s limitem 70 dB, i když dokumentace byla zpracována v lednu 2023.

Ing. Ládyš reagoval, že hluková studie byla zpracována s limitem, který byl v době zpracování platný a podle kterého Krajská hygienická stanice akustickou situaci posuzovala. V době zpracování platili původní limity a to 70–60 dB, které byly akustickou studií prokázány. Dále uvádí, že většina kompenzačních opatření byla navržena o 5 dB nižší, tedy na 65–55 dB. Protihluková opatření jsou tedy na straně bezpečnosti. Ing. Ládyš uvedl, že i kdyby byla akustická studie posuzována dle platné novely, kde je limit pro staré komunikace 68–58 dB, leckde by byly protihlukové stěny zbytečné a ani by být nemuseli navrženy. Protihluková opatření jsou tedy navrhována pro přísnější hodnoty, než jaké jsou dnes předepisována nařízením vlády.

Miroslav Kochman dále vznáší připomínku ohledně příspěvku benzo(a)pyrenu. Benátkách nad Jizerou jsou dnes lokalita se sníženou kvalitou ovzduší a příspěvek benzo(a)pyrenu je v dokumentaci s ohledem na zvýšenou dopravu minimální, proto se ptá, z jakých podkladů se vycházelo, protože město muselo kvůli překračování benzo(a)pyrenu z dálnice, zpracovávat plán snižování emisí. Dále se dotazuje, zda data, která vychází z legislativy pro ochranu ovzduší vycházející z veřejně dostupných zdrojů ČHMÚ se vztahuje na řízení EIA.

Ing. Duřt k tomuto dodal, že v rozptylové studii byl využit model Athem a na základě tohoto modelu byl spočítán nárůst nebo příspěvek z dopravy. Konkrétní hodnoty z modelu nemůže sdělit, protože nemá výsledky modelu před sebou.

Ing. Vošická, členka zpracovatelského týmu dokumentace k tomuto dodala, že samozřejmě se na dokumentaci tyto hodnoty vztahují a rozptylová studie uvádí informace o stávajícím imisním pozadí na základě čtverců ČHMÚ a na toto pozadí jsou pak přičítány samotné imisní příspěvky záměru v dané lokalitě. Pokud je pozadí v kompenzačních opatření vypracovaných na základě rozptylové studie nadlimitní, jsou zavedeny konkrétní opatření ke snížení vlivu emisních příspěvků (např. ve formě výsadby stromů v příslušném počtu a v rozsahu). Kompenzační opatření jsou povinná a jsou odsouhlasena příslušným orgánem ochrany ovzduší v rámci stanoviska týkajícího se právě kompenzačních opatření.

Ing. Tomášek, zpracovatel posudku k tomuto dodal poznámku, že imisní pozadí benzo(a)pyrenu je obecně z více jak 90 % dáno lokálními topeništi a doprava se projevuje především při hlavních dopravních tocích. Z hlediska imisní zátěže tak není rozhodující.

Miroslav Kochman uvedl, že ze zpracované studie na snížení emisí obce je evidentní, že nejvyšší příspěvek je právě z dálnice. Dále se dotázal, zda jsou již známá konkrétní kompenzační opatření, protože v dokumentaci toto není dostatečně obsaženo.

Ing. Vošická uvedla, že v tuto chvíli je definován v rámci dokumentace obecný rozsah kompenzačních opatření s tím, že výsadby v konkrétních lokalitách zcela jistě budou řešeny v dalším stupni projektových příprav i s ohledem na jednotlivé odborné studie, které budou aktualizovány.

Miroslav Kochman reagoval, že si není jistý, zda stavební úřady jsou schopny posoudit kompenzační opatření benzo(a)pyrenu a zdali by nebylo vhodnější mít toto vyřešeno již v rámci EIA procesu.

Ing. Ládyš uvedl, že kontrola a neustále dozírání na plnění požadavků dokumentace EIA je dána legislativou a jistě bude toto navrženo v rámci stanoviska MŽP, které je závazným dokumentem pro další stupeň projektové dokumentace a je nutné podmínky ve stanovisku dodržovat.

Miroslav Kochman dále uvedl připomínku ke staveništní dopravě, kdy byl zvolen referenční bod k výpočtu zatížení města v ulici Podolecká, což není hlavní tepna, která by měla sloužit pro přísun staveništní dopravy v úseku Benátky – Kbel. Jedná se o silnici II. třídy směrem na Mělník. Jako vhodnější navrhl zvolit bod například v centru města, kde je větší předpoklad staveništní dopravy.

Ing. Ládyš uvedl, že jde pouze o první možnost, jak by mohla teoreticky staveništní doprava vypadat a v dalším stupni projektové dokumentace bude obsahem ale i v rámci zásad organizace výstavby (ZOV), kde bude definováno upřesnění nejenom stavebních strojů, ale i jejich rozložení a nasazení, řešena přesná trasa z hlediska únosnosti mostů a odkud se budou brát hlavní suroviny. Tyto parametry budou sledovány převážně Krajskou hygienickou stanicí kvůli plnění hygienický limitů v době výstavby a bude třeba žádat o výjimky. Ing. Ládyš upozornil, že jde teprve o začátek živého procesu a v současné chvíli není možné detailněji informace upřesnit. Všechny tyto námítky budou zaneseny zpracovatelem posudku do návrhu závazného stanoviska a je možné zde přímo uvést podmínku aktualizace akustické a rozptylové studie pro fázi výstavby po vyjasnění ZOV.

Starostka obce Hlavenec, Jarmila Smotlachová poděkovala za zachování mimoúrovňové křižovatky a umístění migračních objektů pro zvěř. Dále vznesla dotaz na následný postup u křižovatky U Čtyř kamenů a zda se musí čekat na územní plán obce.

Ing. Vrabec uvedl, že primárně se vychází ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, kde by měl být záměr vymezen, a proto již není třeba pro umístění stavby vymezení koridoru v územním plánu obce. Ing. Vrabec nemůže potvrdit, zda se již tento návrh v zásadách územního rozvoje kraje projednával.

Starostka obce Hlavenec se dále dotázala na odpočívku Čtyři kameny, která je v katastru obce Hlavenec a dále na odpočívku na druhé straně dálnice v jiném katastru a dotázala se na možnost realizace hygienických zařízení pro řidiče na těchto odpočívkách.

Ing. Vrabec uvedl, že konkrétně toalety jsou již standardem. Při stavbě nové odpočívky se standardně sociální zařízení umísťuje a dále je provoz v kompetenci ŘSD. U revitalizované odpočívky budou varianty probrány v podrobném projektu a bude nutné dokumentaci křižovatky zpracovat v rámci bezpečnostních a technických předpisů. Současně se také řeší skloubení čerpací stanice a plochy odpočívky, která bude odpovídat stavu 21. století.

Dále starostka Smotlachová vznesla dotaz, zda se počítá také s protihlukovou stěnou u železniční stanice, která je hranicí katastru, kde je několik obytných domů.

Ing. Ládyš na přání veřejnosti promítl na projektoru výřezy z akustické studie a navrhovaná protihluková opatření.

Vedoucí stavebního odboru územního plánování v Benátkách nad Jizerou, Karel Dvořák uvedl, že napsal nesouhlasné stanovisko k záměru, které zde na veřejném projednání předal. Tyto připomínky byly vloženy do spisu pod č.j. MZP/2023/211/1501. Dále přednesl následující připomínky:

- 1) Nesoulad s územním plánem města Benátky nad Jizerou.

- 2) Z dokumentace není zřejmé o kolik metrů se rozšíří těleso dálnice.
- 3) Jakým způsobem se záměr dotkne obyvatel obce Kbel.

Pan Karel Dvořák projevil nesouhlas z vypořádání zpracovatele, že záměrem nedojde k významného navýšení zdravotních rizik a považuje toto vyjádření za odbyté.

Co se týče územního plánu Ing. Vrabec uvedl, že je situace stejná jako u obce Hlavenec, kdy je primární, zda je záměr zakotvený v zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. V územním plánu obce musí být zásady územního rozvoje zohledněny a záměr vymezený.

Karel Dvořák namítl, že takový požadavek na odboru územního plánování vznesen ještě nebyl.

Ing. Vrabec uvedl, že myšlenka modernizace dálnice D10 do Mladé Boleslavi je 5-6 let stará a vznikla jako reakce na sledování intenzit dálnice D10 a významný nárůst dopravy mezi lety 2010-2016 a 2016 a dál.

Do diskuze se zapojil Ing. Kliment a k rozšíření dálnice uvedl, že součástí technické studie je výkres „vzorové příčné řezy“, kde je naznačeno, o kolik se dálnice bude rozšiřovat. V tuto chvíli není ještě jasné, zda se dálnice bude rozšiřovat symetricky na obě strany nebo půjde pouze o jednostranné rozšíření. Celá dálnice by se měla rozšiřovat o cca 4 m na každou stranu a součástí studie je také odhadovaná plocha trvalých záboru na 400 tis.m<sup>2</sup> v celém úseku.

Karel Dvořák se dotázal na situaci v obci Kbel, kde je estakáda a rozšíření se přímo dotkne několika občanů na obou stranách dálnice, navíc se zde nyní staví protihluková stěna.

Ing. Kliment uvedl, že v tomto případě půjde rozšíření buď pouze na jednu stranu nebo v případě oboustranného rozšíření bude protihluková stěna demontována. Dále zopakoval, že vše bude dále řešeno v podrobné dokumentaci v navazující řízení a rozhodnutí o tom, jak se dálnice bude rozšiřovat bude záviset na zaměření stávajících terénu a dle projednávání příslušných úseků.

Do diskuze se zapojili občané Benátek nad Jizerou, kteří uvedli, že bydlí přímo pod dálnicí a vznesli obavu nad svými domy a pozemky a dotazují se, zda v případě rozšíření bude nutná demolice. Dále uvedli, že jako obyvatelé města neviděli žádné mapy, projektové dokumentace a vzhledem k věku některých starších obyvatel je nemožné, si o záměru zjistit více.

Ing. Vrabec uvedl, že podrobná projektová dokumentace, která bude řešit právě tyto konkrétní otázky se teprve započne zpracovávat a upozorňuje, že se zde jedná o počáteční fázi záměru. K obavě o rozšíření o 4 m dálnice uvedl, že v projektu mohou nastat výjimky jednostranného rozšíření díky snaze minimalizace zásahu do soukromých pozemků. V tomto případě u obce Kbel to nebude jednoduché řešení, ale přislíbil projednávání s dotčenými obyvateli v době projektových příprav a nalezení nejlepšího řešení. Dále uvedl, že v současné době je záměr ve fázi hodnocení vlivu stavby na životní prostředí a v momentě ukončení procesu EIA bude zahájena příprava projektu. Následovat budou podrobné průzkumy a podrobné zaměření terénu, které bude sloužit jako podklad pro projektování. Modernizace bude rozdělena na 3 etapy a s projektem kolem města Benátky nad Jizerou se nezačne dříve než v příštím roce. Realizace záměru tak není otázka dnů nebo měsíců, ale spíše let.

K tomu Karel Dvořák namítá, že občané by rádi věděli rámcové řešení, jak bude záměr vypadat, a proto považuje toto jednání za předčasné a navrhuje ho zrušit a opakovat znovu. Následně namítl, že název záměru je zavádějící a nelze si pod ním představit rozšíření.

Ing. Váchová za MŽP uvedla, že toto jednání je jako jedno z prvních a slouží právě na to, aby se na záměr podívalo z dálky v rámci životního prostředí. Majetkové poměry a detailní řešení budou řešeny v následných řízeních. O jejich zahájení budou obyvatelé informováni svou obcí, minimálně pomocí veřejné vyhlášky.



Občanka K.M. z obce Kbel rozporovala poznámku Ing. Ládyše o psychickém vnímání hluku a uvedla, že v místě jejího bydliště je hluk nepříjemný a zda by bylo možné změnit trasu dálnice, která již byla navržena v roce 1962 („přeložka silnice I. třídy 1/10<sup>n</sup>“), a která by tak neprocházela středem města, jak je tomu doteď. Další otázka směřovala na plánovanou výsadbu.

Ing. Kliment odpověděl, že jak už na veřejném projednání zaznělo, těmito kroky se bude zabývat další projektový stupeň a budou hledány varianty co neschůdnější verze pro všechny obyvatele. Chápe, že otázka demolice je pro občany nepříjemná, ale jedná se o liniovou stavbu na 40 km a bohužel k demolicím a výkupům bude muset dojít. Rozsah zatím není 100% a nadále se bude řešit.

Ing. Vrabec dodal, že momentálně jsou v prostorové kolizi 2-3 domy, které jsou vyznačené ve studii. Ostatní obydlí, které jsou blíže Kbelské estakády budou předmětem jednání a hledání variant řešení. V případě demolice, dojde k ocenění podle znaleckého posudku. Ing. Vrabec chápe situaci občanů, ale je nutné si uvědomit veřejný zájem. Co se týče původního návrhu dálnice mimo město uvedl, že záměr byl navržen ve stávající stopě a přepracování by bylo investičně náročné. Připomněl, že záměr je reakcí na nárůst intenzity dopravy za posledních 10 let a povinností ŘSD je zajištění plynulého chodu dálniční sítě.

Ing. Váchová za MŽP uvedla, že chápe, že nejpálčivější problémem veřejnosti je starost o své nemovitosti, ale EIA je proces posuzování vlivů realizace záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel a majetkové poměry nejsou v tomto procesu hodnoceny, a proto v tuto chvíli není možné odpovědět na námitky týkající se této otázky a ani není předmětem tohoto projednání.

Občané města Benátky nad Jizerou a Kbel znovu apelovali na ŘSD o promyšlení obchvatu mimo město, aby nemuselo docházet k demolicím.

Zástupce veřejnosti A.P. se dotázal na km 34, kde bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí pro stavbu nového areálu správy údržby silnic a dálničního oddělení policie ČR včetně nového služebního sjezdu. Pan A.P. uvedl, že v dokumentaci nezaznamenal kumulaci s tímto záměrem a zda budou nutné demolice protihlukových stěn, které zde v současnosti stojí.

Ing. Kliment odpověděl, že na tomto úseku u SSÚD Brodce, je s novými záměry uvažováno a rozšíření je plánováno na 3 + 3 pruhy, tzn. rozšíření o 1 silniční pruh na každou stranu.

Zástupce veřejnosti J.V. se znovu dotázal na nové nadjezdy a mosty postavené v uplynulých letech a zajímal se, kolika objektů se bude týkat demolice a kolika úprava.

Ing. Vrabec a Ing. Kliment odpověděli, že aktuálně není dán přesný počet a vše bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace. U estakád před Labe je uvažováno o rozšíření mostních konstrukcí.

Zástupce veřejnosti M.Z. se vrátila k akustické studii v Benátkách nad Jizerou a upozornila, že v dokumentaci není uveden úsek mezi Kbelem a Brodci, kde je zástavba od tělesa dálnice vzdálena cca 100 m bez jakékoli bariéry a požaduje vyhodnocení v tomto úseku.

K tomuto Ing. Duřt uvedl, že v akustická studie obsahuje posouzení téhle části (bod V17) a v rámci nové modernizace nedochází k překračování hygienických limitů, proto se protihlukové stěny se v tomto úseku nenavrhují.

Zástupce veřejnosti M.Z. požádala uvést do zápisu, že problémy ohledně akustické a rozptylové studie jsou odsouvány do navazujících řízení a z jejího pohledu nebyly tyto otázky na veřejném projednání uspokojivě vypořádány.

Starosta obce Zápy se dotázal, zda je v dalších stupních možné záměr ovlivnit či připomínkovat a jaký je časový horizont dalších jednání.

Ing. Zákoutská za MŽP odpověděla, že tato možnost bude a v případě provedení změn oproti dokumentaci, samo MŽP vydává verifikační závazné stanovisko EIA. Dále uvedla, že po veřejném projednání Ing. Tomášek, zpracovatel posudku do 60 dnů, zpracuje posudek a návrh závazného stanoviska. Po vydání závazného stanoviska budou následovat návazná řízení.

K tomu Ing. Vrabec shrnul následný proces a uvedl, že celý záměr bude rozdělený na jednotlivé stavební úseky, pro které se budou zpracovávat jednotlivé projektové dokumentace a se všemi dotčenými obcemi bude jednáno už v průběhu zpracování dokumentace. Následovat bude územní řízení, následně bude předložena dokumentace pro stavební povolení a stavební povolení. Ing. Vrabec ujistil veřejnost, že v průběhu zpracování dokumentace bude přizvána k projednání či vyjádření. Pokud přijdou zásadní nesouhlasné vyjádření, bude muset být celý proces vrácen na začátek projektování. Ing. Vrabec doplňuje, že pro úsek od Radonic po Brandýs nad Labem jsou aktuálně dokončovány podkladové průzkumy pro projekt a předpoklad započetí projektování je nejdříve během příštího roku.

Ing. Kliment uvedl, že pokud dojde k zásadním nesouhlasům, tak k rozšíření dálnice nedojde, i když je modernizace dálnice ve veřejném zájmu, aby nedocházelo k dopravním kolapsům.

Občanka obce Kbel vznesla obavu nad výstavbou záměru a uvedla problémy s aktuální výstavbou protihlukové stěny v blízkosti jejího domu, kdy stavba nebyla předem obyvatelům ohlášená a nadměrný hluk a prach není možné s nikým řešit.

K tomuto pan Karel Dvořák vznesl obavu o fungování monitoringu a pověřené osoby vykonávající dozor a uvedl, že skutečně komunikace směrem k občanům nefunguje. Dále uvedl, že je zákonnou povinností investora a zhotovitele šetrnost k okolí, ale je zřejmé, že k ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví dochází.

Ing. Vošická dodala, že záměr modernizace D10 z hlediska procesu EIA obsahuje návrh projektu monitoringu jednotlivých složek životního prostředí, včetně monitoringu akustické situace ve fázi výstavby záměru. V tuto chvíli je na úrovni procesu EIA, kdy se jedná o ideový návrh monitoringu, který dává podněty k rozsahu záměru a bude zpřesněn v dalších stupních projektových příprav, kdy budou navržena konkrétní místa monitoringu a bude sledována akustická situace ve fázi výstavby.

Ing. Kliment reagoval na námitku, že tento problém je starostí úseku opravy a odkazuje veřejnost na starostu obce, který je o aktuálních opravách na stávající síti srozuměn dostatečně dopředu a je přizván na kontrolní dny a problémy občanů může delegovat na stavbu. Stavba je starostí stavbyvedoucího, který je vázán dokumentací.

Ing. Zákoutská ukončila veřejné projednání a uvedla, že bude vyhotoven zápis z tohoto projednání, který bude rozeslán všem dotčeným subjektům a následně na základě dokumentace záměru a vyjádření, které k nim byly podané ve stanovené lhůtě, tohoto veřejného projednání a posudku bude vyhotoveno závazné stanovisko k provedení záměru.

### **III. ZÁVĚR VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ**

Vlivy záměru „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 “ byly projednány ze všech podstatných hledisek. Byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání dokumentace podle ust. § 17 zákona a v souladu s ust. § 3 vyhlášky.

Vlastní podmínky budou koncipovány v závazném stanovisku příslušného úřadu k posouzení vlivů provedení záměru „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“ na životní prostředí, které bude vydáno v souladu s ust. § 9 a odst. 1 zákona EIA na základě dokumentace, vyjádření k ní uplatněných, veřejného projednání a posudku.

Z celého veřejného projednání byl pořízen zvukový záznam, který je archivován na Ministerstvu životního prostředí, odboru výkonu státní správy STŘED a je všem případným zájemcům k dispozici. S veškerými podklady se lze seznámit 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 OV1242.

Zapsala: Ing. Lucie Zákoutská, pracovnice MŽP OVSS STŘED, pověřena řízením veřejného projednání.

JUDr. Hana Dvořáková, MBA  
ředitelka odboru výkonu státní správy STŘED  
*podepsáno elektronicky*