

DOKUMENTACE

podle §8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
v platném znění

VELKÉ PŘÍLEPY, OBCHVAT

Příloha B.9

VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK K OZNÁMENÍ

Oznamovatel:	
Středočeský kraj Zborovská 11, 250 21 Praha 5	
Zhotovitel:	
PRAGOPROJEKT, a.s. K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4	
Datum: 11/2022	Zakázkové číslo: 19-348-4

OBSAH

VYJÁDŘENÍ DOTČENÝCH ORGÁNŮ STÁTNÍ SPRÁVY	5
1. Krajský úřad Středočeského kraje	5
2. Česká inspekce životního prostředí, OI Praha (vyjádření ze dne 18.12.2020)	6
3. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (vyjádření ze dne 11.1.2021)	7
4. Městský úřad Černošice – odbor životního prostředí (vyjádření č.j. MUCE 306/2021 OŽP/L/Vys ze dne 4.1.2021)	7
VYJÁDŘENÍ DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ	8
5. Středočeský kraj (vyjádření ze 7.1.2021)	8
6. Obec Velké Přílepy (vyjádření ze dne 11.01.2021)	8
VYJÁDŘENÍ VEŘEJNOSTI	12
7. zástupce veřejnosti v zastoupení Mgr. Daniela Thelena, advokáta (vyjádření ze dne 7.1.2021)	12
8. Vyjádření zástupců veřejnosti z obce Velké Přílepy (vyjádření ze dne 11.1.2021)	16
9. Vyjádření zástupců veřejnosti z obce Velké Přílepy (ze dne 10.1.2021)	21
10. SPOLEK KAMÝČKÉ SDRUŽENÍ PRO KLIDNÉ BYDLENÍ (vyjádření ze dne 10.1.2021)	24
11. SPOLEK KAMÝK (ING. VLASTIMIL ZAVIAČIČ) – vyjádření ze dne 11.1.2021	28
12. SPOLEK KAMÝK (ING. VLASTIMIL ZAVIAČIČ) (vyjádření ze dne 11.1.2021)	29
13. SPOLEK KAMÝK (ING. VLASTIMIL ZAVIAČIČ) (vyjádření ze dne 11.1.2021)	31

VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK K OZNÁMENÍ

Ke zveřejněnému Oznámení záměru v průběhu zjišťovacího řízení obdržel Krajský úřad Středočeského kraje následujících 12 vyjádření a stanovisek:

Dotčené orgány státní správy:

1. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, vyjádření ze dne 11. 1. 2021 č. j. KHSSC 60827/2020
2. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, vyjádření ze dne 18. 12. 2020 č. j. ČIŽP/41/2020/14302
3. Městský úřad Černošice, odbor životního prostředí vyjádření ze dne 4. 1. 2021 č. j. MUCE 306/2021 OŽP/L/Vys
4. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vyjádření ze dne 11. 1. 2021 č. j. 006746/2021/KUSK

Územní samosprávné celky:

5. Středočeský kraj, vyjádření ze dne 7. 1. 2021
6. Obec Velké Přílepy, vyjádření ze dne 11. 11. 2021

Dotčená veřejnost:

7. Vyjádření zástupce veřejnosti v zastoupení Mgr. Daniela Thelena, advokáta (vyjádření ze dne 7.1.2021)
8. Vyjádření zástupci veřejnosti z obce Velké Přílepy ze dne 11. 1. 2021
9. Vyjádření zástupců veřejnosti z obce Velké Přílepy ze dne 10.1.2021
10. Vyjádření spolku Kamýcké sdružení pro klidné bydlení, vyjádření ze dne 10. 1. 2021
11. Vyjádření spolku Kamýk ze dne 11. 1. 2021
12. Vyjádření spolku Kamýk ze dne 11. 1. 2021
13. Vyjádření spolku Kamýk ze dne 11. 1. 2021

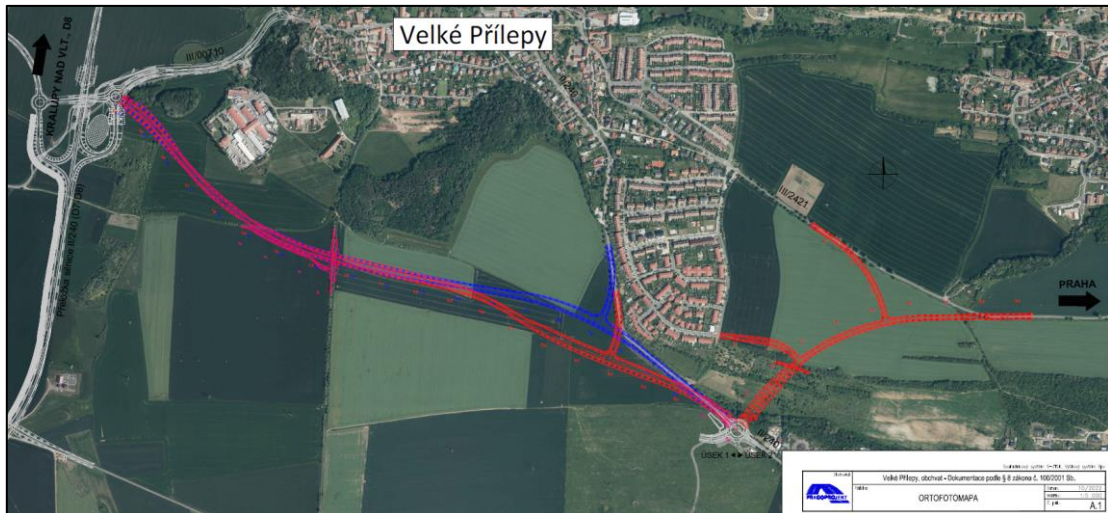
Zde je uveden přehled a stručný obsah vyjádření účastníků procesu EIA a komentář zpracovatele dokumentace EIA k těmto vyjádřením. Nejdříve jsou uvedena vyjádření dotčených správních úřadů, následují vyjádření dotčených územních samosprávných celků a nakonec jsou vyjádření veřejnosti. Vzhledem k tomu, že se některé připomínky ve vyjádřeních opakují, byl pro přehlednost zvolen při odpovědích následující postup. Vybrané, často se opakující připomínky, jsou v následující části vypořádány formou samostatných číslovaných komentářů a přímo u připomínky je na tento komentář odkázáno. Umožní to jednak souvislý rozbor problému a zabrání zbytečným duplicitám v textu.

Souhrnné komentáře:

KOMENTÁŘ 1: VARIANTY

▪ Předkládané varianty

Záměr je předkládán v jedné aktivní variantě (A), která je v Dokumentaci EIA doplněna o úsekovou subvariantu (A1) s přimknutým začátkem trasy v koridoru stávající II/240 (dle požadavku Obce Velké Přílepy).



Poznámka: Zákon EIA neukládá oznamovateli povinnost zpracovávat varianty s výjimkou případů, kdy by nebylo vyloučeno možné ovlivnění evropsky významné lokality či ptačí oblasti. Krajský úřad – Jihočeský kraj v závěru zjišťovacího řízení nepožaduje zpracování variant řešení záměru.

▪ Zdůvodnění výběru zvolené trasy a jejího technického provedení.

Záměr obchvatu Velkých Přílep je připravován jako podmiňující stavba plánované přeložky II/240 (D7-D8) - řeší problematické napojení plánované přeložky II/240 na obec Velké Přílepy ulicí Kladenskou s nevyhovující kapacitou a technickým stavem. K záměru přeložky II/240 vydal MHMP souhlasné stanovisko EIA (12/2019). V rámci navazující PD přeložky (DÚR) je nyní sledována varianta B s mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) u obce Velké Přílepy. Proto byla oznamovatelem předložena **pouze varianta umožňující napojení obchvatu na MÚK přeložky II/240.**

Okrajové podmínky obou částí jsou jasně dány umístěním okružních křižovatek jednak na stávající silnici II/240, jednak na plánované přeložce. Stejně tak jsou jasně dány základní směry, kudy musí trasa z okružních křižovatek vycházet. Tyto skutečnosti pak poskytují velmi malou variabilitu možných řešení, s ohledem na minimalizaci záboru ZPF a PUPFL a další okolní podmínky.

KOMENTÁŘ 2: TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Obchvat je navržen jako **silnice III. třídy** a je rozdělen na dvě části (jižní a východní část). Jižní část bude kategorie **S 9,5/90** a východní část bude kategorie **S 7,5/90**.

Oproti technickému řešení předloženému v oznámení EIA byl úsek 1 obchvatu rozšířen na S 9,5/90 z důvodu očekávané dopravní zátěže, pro kterou by S 7,5 byla nevyhovující. Druhý úsek už

s kategorií S 7,5/90 bude vyhovující, i vzhledem k tomu, že druhý úsek přímo navazuje na stávající stav s užším šířkovým uspořádáním směrem na Roztoky.

Poznámka: Dle ČSN 73 6101 ze září 2018 je pro kategorie S 6,5 – S 11,5 sjednocena návrhová rychlost na 90 km/h.

Tabulka 2 – Návrhové kategorie dvoupruhových silnic

Návrhová kategorie			Šířka [m]		
Písmenný znak	b [m]	Návrhová rychlost [km/h]	a ^a	c	e
S	6,5 ^b	90	2,75	0,00	0,50
S	7,5	90	3,00	0,25	0,50
S	9,5	90	3,50	0,75	0,50
S	11,5 ^c	90	3,50	1,75	0,50

^a Základní hodnota bez rozšíření ve směrovém oblouku.
^b Navrhuje se při intenzitě silničního provozu do 1 000 voz/den, při maximálním podílu pomalých vozidel ≤ 10 %.
^c Lze modernizovat na uspořádání 2+1 podle tabulky 3.

KOMENTÁŘ 3: DĚLÍCÍ ÚČINKY

Dělící účinky jsou v Dokumentaci EIA vyhodnoceny v kap. D.I.1.4. Obchvat je koncipován jako dvoupruhová komunikace. Dělící účinek stavby je řešen:

- **víceúčelovým mostem** v km 1,25 (úsek 1) v místě křížení s lokálním biokoridorem, modré turistické trasy č. 1006 a s ní souběžné cyklotrasy č. 0077, které vedou po polní cestě ze Static do Velkých Přílep.

Poznámka: nadchod zároveň převezme funkci ekoduktu pro zvěř kategorie C1 (střední savci) v souladu s podmínkou stanovenou v Hodnocení H67 (RNDr. Macháček, 11/2022) - příloha B7 Dokumentace EIA. Most bude doplněn naváděcími vegetačními prvky z kompaktních výsadeb keřů, které budou přímo navazovat na stávající porost podél polní cesty

- **podchodem pro pěší** v km 0,24 (úsek 2) v místě křížení s polní cestou v lokalitě v Hlinišťatech

Poznámka: podchod zároveň převezme funkci migračního objektu pro zvěř v souladu s podmínkou stanovenou v Hodnocení H67 (RNDr. Macháček, 11/2022) - příloha B7.

- doplněním **velkého rámového propustku či mostního objektu** mezi km 0,10 až 0,19 (úsek 2)

Úvozořá cesta (p.č.. 369/6) z Úholiček nebude přerušena, stávající napojení bude zachováno.

Dílčí připomínky k vlastnímu záměru jsou vypořádané v dalším textu u jednotlivých vyjádření. Relevantní připomínky byly zapracovány do příslušných kapitol dokumentace.

Odkaz na výše uvedené komentáře je používán v následujícím textu.


Výčet hlavních připomínek obdržných v rámci zjišťovacího řízení s komentářem zpracovatele dokumentace

Obsah připomínky	Komentář zpracovatele dokumentace
VYJÁDRĚNÍ DOTČENÝCH ORGÁNŮ STÁTNI SPRÁVY	
1. Krajský úřad Středočeského kraje	
Ochrana přírody	<p>Požadujeme, aby bylo před vlastní realizací záměru v případě jeho kolize se zvláště chráněnými druhy, které byly v lokalitě zjištěny, nejprve požádáno o udělení výjimky ze zákazu u zvláště chráněných druhů dle ust. § 56 zákona.</p>
Ochrana ovzduší	<p>Jedná se o požadavek vyplývající z platné legislativy, který bude v dalším stupni projektové dokumentace respektován. Podmínka je zahrnuta v návrhu opatření v kap. D.IV.</p> <p>Uvedená opatření k eliminaci prašnosti v etapě výstavby jsou zahrnuta v kap. B.I.6 Dokumentace EIA.</p> <p>Z hlediska Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02 se jedná o stavbu, která je v souladu s tímto programem. Záměr lze zařadit pod kód opatření AB2 - Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí.</p> <p>Takto rozsáhlé stavební práce, které jsou spojeny s výstavbou nových obchvatů, mohou být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM₁₀ a PM_{2,5}), proto je nutné při provádění těchto stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení. Opatření jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02 v opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti.</p> <p>K nejefektivnějším patří např. očišťování kol nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na dopravní komunikace, minimalizace délky tras staveništní dopravy (výběr nejbližší skládky a deponií zeminy). Neodkrývat u stavby celý povrch najednou, ale provádět skrývku půdy a zemní práce postupně v závislosti na místě výstavby. Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná. Tam, kde není možné vysadit vegetaci, je vhodné použít jutové plátno, mulč, látky či aplikovat jiná řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu. Plochy určené k následnému zpevnění dočasně zhutnit nebo použít chemické stabilizátory pro snížení prašnosti. Zakrývat prašný stavební materiál při převozu na stavbu či izolovat prostory stavby od okolní zástavby. Za suchého počasí případně provádět skrápění areálu stavby.</p> <p>Realizace některých opatření, která jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02, povede k omezení prašnosti v místě provádění stavby a tím dojde ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.</p>

	Pro fázi provozu je vhodným opatřením k omezení prašnosti výsadba liniové zeleně podél nového obchvatu v souladu s opatřením AB17 Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně, které je uvedené v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02.	
ZPF	<p>Seznam pozemků dotčených trvalým i dočasným zábořem bude součástí záborového elaborátu, který <u>bude zpracován v rámci navazující projektové dokumentace (DÚR)</u>.</p> <p>V tomto stupni zpracování záměru nelze uplatnit stanovisko z hlediska ochrany ZPF k navrženému umístění stavby. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu, jejíž význam lze poměřovat s veřejným zájmem na ochranu a zachování ZPF. Stanovisko orgánu ochrany ZPF – případný souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF, bez kterého se realizace stavby neobejde, však může být vydán až po doplnění – dopracování projektové dokumentace ve smyslu ustanovení § 7, 8 a 9 zákona – před vydáním rozhodnutí podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Při zpracování dokumentace pro umístění záměru je nutné dle ustanovení § 7 odst. 2 zákona vypracovat alternativy umístění, neboť se jedná o umístění stavby mimo zastavěné území a záměr není zanesen v platných zásadách územního rozvoje ani v platném územním plánu obce, jak dokládá oznamovatel vyjádřením Městského úřadu Černošice, odboru územního plánování č. j. MUCE 150599/2020 OUP ze dne 23. 11. 2020.</p> <p>Jelikož se jedná o návrh trasy pozemní komunikace a nelze uplatnit výjimku dle ustanovení § 7 odst. 5 zákona, je nutné požádat příslušný orgán ochrany ZPF (Městský úřad Černošice) o vyjádření dle ustanovení § 7 odst. 4 zákona při doložení náležitostí uvedených v ustanovení § 7 odst. 6 zákona.</p> <p>Žádost o udělení souhlasu k trvalému a dočasnému odnětí zemědělské půdy ze ZPF musí mít veškeré náležitosti dle ustanovení § 9 odst. 6 zákona.</p>	Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře. Jedná se o zákonný požadavek pro další stupeň projektové přípravy (územní řízení).
2. Česká inspekce životního prostředí, OI Praha (vyjádření ze dne 18.12.2020)		
Ochrana ovzduší, ochrana vod, odpadové hospodářství, ochrana přírody	ČIŽP OI Praha nemá k předloženému oznámení záměru připomínky a nepožaduje další posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb.	Vzhledem k obsahu vyjádření bez připomínek.

3. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (vyjádření ze dne 11.1.2021)		
Hluk	Záměr z aspektu ochrany veřejného zdraví dle předložené dokumentace k zjišťovacímu řízení není nutno dále rozpracovat a posuzovat dle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. V dalším stupni posuzování záměru bude požadováno předložení aktualizované akustické studie.	Bez komentáře.
4. Městský úřad Černošice – odbor životního prostředí (vyjádření č.j. MUC 306/2021 OŽP/L/Vys ze dne 4.1.2021)		
Voda (vodoprávní úřad)	Vodohospodářský úřad nepožaduje zpracování dokumentace EIA. Doporučujeme ale zjistit a doplnit případný vliv záměru na stávající lokální studny.	Vlivy záměru na stávající individuální vodní zdroje v zájmovém území byly vyhodnoceny v Hydrogeologické posudku (RNDr. Jäger, 2022), který je přílohou B6 Dokumentace EIA.
Ochrana vod	Orgán ochrany přírody nepožaduje zpracování dokumentace EIA, nicméně má připomínky, kterými se bude zabývat dokumentace pro územní a stavební řízení. Orgán ochrany přírody (OOP) požaduje, aby v dokumentaci byla řešena možnost lepšího zachycení polutantů, které budou obsaženy ve vodách odtékajících dešťovou kanalizací tělesa silnice. Mělo by být zajištěno maximální zachycení všech látek, které mohou poškodit dosud nezatíženou přirozenou vodoteč. Zatím se počítá pouze s odlučovači ropných látek, je třeba zajistit také to, aby se do povrchových vod nedostaly soli a těžké kovy, které se ve vodách odtékajících z dopravních staveb vyskytují. Tyto látky by měly zůstat v blízkosti dálnice a nekontaminovat okolí ve větší míře, než je nezbytně nutné.	Návrh odvodnění obchvatu je proveden dle standardů pro projektování silnic III. tříd. K ochraně povrchových vod byly navrženy bezpečnostní prvky v podobě kalových jímek s nornou stěnou, jež jsou schopny zachytit úkapy ropných látek a retenční nádrže. Pro odstranění chloridů rozpuštěných ve vodě neexistuje ekonomicky přijatelná technologie. Minimalizace negativních dopadů zimní údržby spočívá v optimalizaci posypových dávek a minimalizaci chloridů v posypových materiálech. <i>Poznámka: Technické řešení odvodnění komunikace bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR). Návrh odvodnění bude koordinováno s navazující plánovanou stavbou přeložky II/240. Navržené technické řešení odvodnění komunikace bude projednáno se správci vodních toků a zástupci dotčených orgánů státní správy.</i>
Ochrana přírody a krajiny	Předmětný záměr zasahuje do lokálního biokoridoru (LBK 9 a LBK 11) a do lokálního biocentra (LBC 13). OOP připomíná, že vzhledem k migraci živočichů, není možné umisťovat oplocení, aby nedocházelo ke vzniku slepých pastí pro zvířata.	Připomínka MěÚ Černošice respektována. Podmínka je zahrnuta v návrhu opatření v kap. D.IV.
	V místě lokálního biokoridoru LBK 11, má být dle předložené dokumentace navržen víceúčelový most, který má plnit funkci ekoduktu. OOP připomíná, že je nutné most navrhnout tak, aby funkce ekoduktu byla funkční a prioritní. V místě křížení ÚSES je třeba upravit maximální povolenou rychlost na 70 km/hod.	Víceúčelový most bude navržen v souladu s legislativními a normativními předpisy a v dalším stupni PD projednáno s příslušným OOP.
Ochrana přírody a krajiny	OOP dále připomíná, že vzhledem k tomu, že se jedná o zásah do krajinného rázu dle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., je nutné v dokumentaci řešit <u>zapojení stavby do krajiny pomocí sadových úprav</u> .	Vegetační úpravy jsou patrné z grafické přílohy A.4 - navržena je výsadba ekoduktu, stromové aleje, keřová výsadba na svazích. Tento návrh bude podrobněji rozpracován v dalším stupni projektové přípravy (DÚR) v rámci Projektu vegetačních úprav.
Technické řešení, ochrana přírody	Návrh je předložen pouze v jedné variantě. Dle názoru OOP dochází ke zbytečné nadměrné fragmentaci krajiny, a to zejména v místě navrženého kruhového objezdu na silnici II/240. Obchvat je veden od kruhového objezdu podél severovýchodní části území, kde jsou dle leteckého snímku cenné meze, které plní	Posun kruhového objezdu není možný, okružní křižovatka je již zrealizována. Trasováním z okružní křižovatky se dle informace od projektanta stavby nelze této lokalitě vyhnout. Vlivy záměru na tuto lokalitu z hlediska zájmů ochrany a přírody jsou vyhodnoceny v

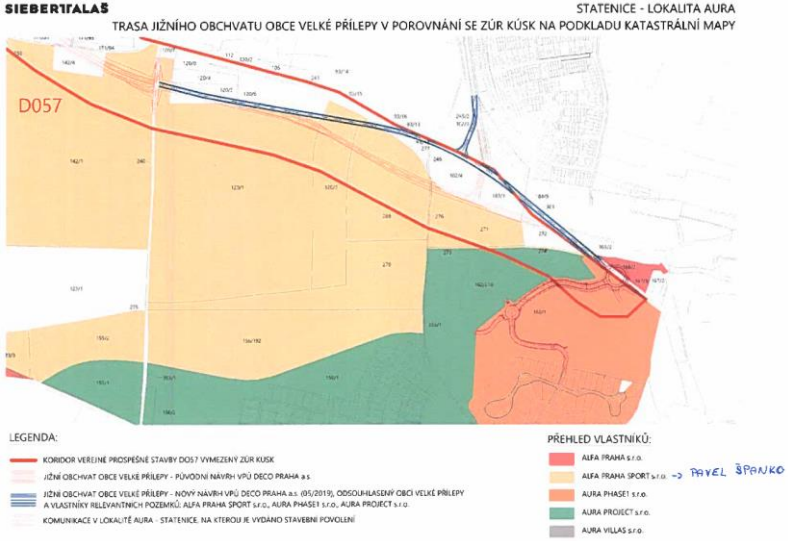
	důležitou funkci v krajině. Zejména v urbanizované krajině mohou být jediným útočištěm mnoha rostlin i živočichů. OOP proto doporučuje zvážit jinou variantu sjezdu z kruhového objezdu a trasu vést tak, aby se obchvat vyhnul výše zmíněným mezím, případně se nabízí možnost posunout kruhový objezd blíže k obci a tím nefragmentovat krajinu.	Hodnocení H67 (RNDr. Macháček, 2022) v příloze B7 Dokumentace EIA a navržena příslušná opatření, která byla převzata do návrhu opatření v kap. D.I.IV Dokumentace EIA. Jako opatření ke snížení fragmentace zemědělských pozemků bude v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) na přeložce ul. Roztocká prověřena možnost snížení poloměru oblouku na 130m. Osa ul. Roztocké s poloměrem 130 m je naznačena na obrázku k kap. D.I.5.4 Dokumentace EIA.
VYJÁDŘENÍ DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ		
5. Středočeský kraj (vyjádření ze 7.1.2021)		
Obecně	Středočeský kraj souhlasí se záměrem „Velké Přílepy, obchvat“ a nepožaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.	Bez komentáře.
6. Obec Velké Přílepy (vyjádření ze dne 11.01.2021)		
	Data použitá k posouzení neodpovídají aktuálním datům. Lze tedy předpokládat, že matematický model není správný. Posouzení hluku taktéž vychází z neaktuálních dat. Jako přílohu č.1 přikládáme dostupná data ze Statistického úřadu.	Opraveno - viz kap. C.II.1
Hluková studie	Místní názvy ulic v hlukové studii jsou zmatečné. Např. ulice Podmoráňská je zaměněna za Slavičkovou, ulice Okružní s Dvořákovou, Ulice Pod Lomem s ulicí V Líchách.	Pro potřeby dokumentace EIA byla hluková studie aktualizována (viz příloha B2). Poznámka: Obecně k označení ulic, změny jsou popisovány ve vztahu k hlavnímu liniovému zdroji v dotčeném území, na kterém dochází ke změně dopravního a následně hlukového zatížení. Samotná změna hlukové zátěže se poté projeví jak v bezprostřední blízkosti daného zdroje, tak ve větší vzdálenosti, kde mohou být umístěny výpočtové body, která se již nacházejí u objektů, které jsou umístěny v jiných ulicích.
Hluková studie	V hlukové studii jsou body 14 a 15 ve Velkých Přílepech posuzovány pouze z pohledu vymezených ploch pro bydlení. V dané lokalitě jsou již však řádně povoleny a rozestavěny 3 rodinné domy. Tedy by body 14 a 15 měly být zpracovány i v tabulce 37.	V aktualizované hlukové studii (viz příloha B2) byly v této ploše vymezené územním plánem pro bydlení doplněny 2 výpočtové body.
Varianty	V rámci EIA byla posouzena pouze jedna varianta obchvatu. Obec Velké Přílepy však předložila KUSK v 1. úseku obchvatu obce dvě varianty.	Připomínka respektována. Záměr je v dokumentaci EIA předkládán v jedné aktivní variantě (A) s úsekovou subvariantou (A1) napojení na stávající II/240 dle přiloženého obrázku.

		
Technické řešení	<p>Posouzení neřeší úvozovou polní cestu pro pěší na pozemku parc. č. 191/2 v k. ú. Velké Přílepy. Tato cesta je občany hojně využívána a slouží pro občany Velkých Přílep, Stanic i Úholiček.</p>	<p>Z terénního průzkumu lokality není patrné, že by polní cesta na parc. č. 191/2 byla hojně využívána. Spíše se jedná o parc. č. 191/1 a 369/6. První jmenovaná cesta je vyřešena podchodem, druhá bude napojena na polní cestu tak, jak je tomu ve stávajícím stavu.</p> <p>Podrobněji viz KOMENTÁŘ 3 DĚLÍCÍ ÚČINKY.</p>
Vegetační úpravy	<p>V posouzení cítíme nedostatečný důraz na obnovu zeleně, která, jak z posouzení vyplývá, bude výrazně stavbou zdevastována. Zmiňované hlukové stěny by měly být nahrazeny vzrostlou zelení a zelenými zemními valy.</p>	<p>Vegetační úpravy jsou patrné z grafické přílohy A.4 - navržena je výsadba ekoduktu, stromové aleje, keřová výsadba na svazích. Tento návrh bude podrobněji rozpracován v dalším stupni projektové přípravy (DÚR) v rámci Projektu vegetačních úprav. Konkrétní podoba protihlukových opatření bude navržena v dalších stupních projektové dokumentace. Realizace zemních valů je diskutabilní, neboť znamená další nároky na zábor kvalitní zemědělské půdy.</p>
Dopravní model	<p>1. Potřeba Obchvatu je ještě zřetelnější porovnáním s dalšími podklady a vývojem v území</p> <p>Dopravní studie s mapami s vyznačením dopravní zátěže deklaruje model dopravy k r. 2030. Porovnáme-li jej s modelem k r. 2024 a 2040, který byl publikován jako podklad pro projednání EIA Přelozky v r. 2019, zjišťujeme, že jsou mírně poddimenzované, vesměs menší, než model k r. 2024 (viz tabulka v příloze č.3). To jistě nemůže odpovídat realitě soustavného nárůstu. Není ani známo, zda je již zohledněna masivní výstavba na západním okraji Rostok, která ještě nekončí. Protože úzké partie nábřeží v Sedlci jsou již na hraně své kapacity, lze důvodně předpokládat zájem o průjezd Velkými Přílepy skrze velkou křižovatku v centru obce západním směrem zejména pro ty, kteří mají své zaměstnání u letiště, na okraji Prahy 6, v Praze 5 i v Praze 4. Takže tyto skutečnosti podporují oprávněnou předvídatost ve vytvoření přiměřené komunikace, která centru Velkých Přílep odlehčí. Odlehčení je ostatně znát i z těch menších údajů, v elaborátu EIA nyní uváděných, jako relativní poměr. Pro obyvatele Velkých Přílep jde veskrze o projekt pozitivní a prozíravý k vývojovému trendu.</p>	<p>Dopravní model byl aktualizován a zohledňuje výsledky celostátního sčítání dopravy CSD 2020. Kartogramy dopravních intenzit jsou uvedeny v kap. B.II.6 dokumentace EIA.</p>

PHS	Z výsledků hlukové studie i imisní zátěže je zřejmé, že trasováním nedojde ke zřetelnému zhoršení životního prostředí obytných areálů ani v největší blízkosti navrhované trasy, která je prakticky všude vzdálena dostatečně, a navíc opatřena protihlukovými stěnami. Protihlukové stěny žádá obec nahradit valy a vzrostlou zelení, mimo jiné i jako náhradu za pokácené stromy a zeleň během stavby.	Konkrétní podoba protihlukových opatření bude navržena v dalších stupních projektové dokumentace. Realizace zemních valů je diskutabilní, neboť znamená další nároky na zábor kvalitní zemědělské půdy.
Technické řešení	<p>2. K rozdrobení krajiny</p> <p>K tomuto tématu je třeba diskutovat navrhované řešení na východní straně úseku II u vodojemu. Stávající silnice III/2421 od Velkých Přílep je navržena napojením plynulým obloukem v parametrech silnice 7,5/90 km/hod (poloměr 330 m) a končí v T křižovatce s navrhovaným obchvatem.</p> <p>Domníváme se, že toto řešení, které rozdrobí polnosti, je nadbytečně dimenzované ve tvaru svého poloměru. Uvážíme-li, že od značky „konec obce“ ke křižovatce je pouhých cca 600 m a mírně do kopce, je poloměr lehce nadbytečný. Řidič, jedoucí z Velkých přílep do Roztok (a těch tímto směrem mnoho není, když odvedeme tranzit), nemusí z 50 km/h akcelarovat na 90 km, aby vzápětí brzdil před křižovatkou na průjezd 20 km/h nebo zastavil a dal přednost. Je třeba zvážit, zda poloměr a návrhová rychlost před křižovatkou nebude stačit na 50-60 km/h. Tím se ušetří zábor a vznik obtížně obhospodařovatelných zbytků zemědělské půdy a zmenší zásahy do vlastnictví této půdy. Obdobně zní i otázka návrhové rychlosti 90 km/hod hlavního ramene východního dílu přeložky s obloukem o poloměru 540 m. Za předpokladu menší rychlosti do oblouku, např. 70 km/hod, se může zostřit a méně drobit pole a více se vyhnout sadu, který je shledán jako významný biotop. V každém případě úsek, i se sníženou rychlostí na 70 km/h, bude neskonalé atraktivnější pro tranzit než průjezd obcí se serpentinou a rychlostí 40 km/hod (miněno po křižovatku u Korychů).</p> <p>Východní část obchvatu směrem na Roztoky je navržena v kategorii S 7,5/90. Takto navržená silnice je v rozporu s normou Kategorie dle ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic a zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 pro pozemní komunikace, která takový typ silnice III. Třídy pro návrhovou rychlost 90 km/h vůbec nezná. Požadujeme tedy přepracování dokumentace východní části obchvatu v souladu s ČSN 73 6101.</p> <p>Žádáme tímto projektanta o možnost prověření takové úpravy, aby byla v souladu s platnými předpisy pro nově navrhované komunikace, ale ne zbytečně předimenzované.</p>	<p><u>Stanovisko projektanta:</u></p> <p>Co se týče návrhové rychlosti na hlavní trase, tam musí být dle nové normy 90 km/h. Minimální poloměr směrového oblouku pak musí vycházet z této rychlosti, pro optimální jízdní vlastnosti je vhodné tyto poloměry naopak zvyšovat, pokud to je možné. V tomto konkrétním případě se naopak zvýšením poloměru docílí mírného oddálení od obce. Poloměr 600 m je proto nutno určitě zachovat.</p> <p>Jako opatření ke snížení fragmentace zemědělských pozemků bude v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) na přeložce ul. Roztocká prověřena možnost snížení poloměru oblouku na 130m. Osa ul. Roztocké s poloměrem 130 m je naznačena na obrázku k kap. D.I.5.4 Dokumentace EIA.</p> <p>Dle ČSN 73 6101 ze září 2018 je pro kategorie S 6,5 - S 11,5 sjednocena návrhová rychlost na 90 km/h.</p>
Technické řešení	<p>3. Pěší prostupnost krajiny ve východním i jižním úseku</p> <p>V současnosti směrem z Velkých Přílep do Statenic - Černého Vola existuje neoficiální, leč využívaná cesta pro pěší, parc. č. 191/1, 218 a 222. Pozemky jsou historickým rozhraním a pochozí mezí, ale nyní v soukromém vlastnictví. Přesto je</p>	viz KOMENTÁŘ 3 DĚLÍCÍ ÚČINKY.

	<p>logické, právě zde v jejich trase, navrhnout možnosti lávky pro pěší s pruhem pro migraci živočichů. Silnice je zde již v zářezu. Nesmí být do budoucna zamezen průchodu krajinou, v budoucnu bude např. možné průchozí pozemky vykoupit.</p> <p>Cesta z Velkých Přílep do Stanic, č. parc. 240 k.ú. Kamýk u Velkých Přílep, není běžnou polní cestou, ale jedná se o historickou cestu krajinou, která byla používána již mnoho staletí. Na staletou existenci této cesty je poukazováno i v odborné literatuře. Tyto historické cesty je třeba chránit jako zvláštní památky a respektovat i jejich krajínovotvorný efekt.</p> <p>Navrhované řešení přemostění obchvatu cestou pro pěší v šíři 4 m a přechodem pro zvěř v šíři 6 m je absolutně nevhodné a necitlivé vůči krajině. Umístění těchto přechodů ve vzdálenosti několika desítek metrů od okraje lesa a dalších již zmíněných významných krajinných prvků by naprosto změnilo tvář krajiny.</p>	
	<p>4. Nezávislé posouzení samostatné stavby Obchvatu Velkých Přílep Záměr Velké Přílepy, obchvat, který je zveřejněn v informačním systému CENIA pod kódem SC 2341, je nutné posoudit podle zákona č. 100/2001 Sb., protože u dotčeného záměru nelze vyloučit významný vliv na životní prostředí. I když se jedná o záměr stavby silnice III. třídy kategorie S 7,5 o délce cca 3 km, umístěný při západní a jižní straně sídla Velké Přílepy, ve skutečnosti se jedná o součást rozsáhlé silniční stavby přeložky silnice II/240 mezi dálnicí D8 a dálnicí D7. Z neznámých důvodů došlo k tomu, že stavba obchvatu Velkých Přílep je posuzována samostatně, i když se jedná o vyvolanou stavbu původním záměrem přeložky.</p> <p>V podmínkách přeložky je uvedeno, že jižní obchvat obce bude zprovozněn současně se zprovozněním výsledné varianty plánované přeložky II/240. V této souvislosti je nutné připomenout Usnesení č. 20/2019 zastupitelstva obce Velké Přílepy. Zastupitelstvo obce Velké Přílepy po projednání:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Souhlasí s poskytnutím technické studie jižního obchvatu obce Velké Přílepy vypracované společností VPÚ DECO Praha a.s., propojující komunikace III/00710 – II/240 Středočeskému kraji jako podklad pro realizaci tohoto jižního obchvatu obce. II. Zastupitelstvo obce souhlasí s výstavbou tohoto jižního obchvatu za následujících podmínek: <ol style="list-style-type: none"> a. jižní obchvat obce bude napojen na výslednou variantu plánované přeložky II/240 	<p>Hodnocení je v Dokumentaci EIA provedeno včetně kumulativních vlivů s plánovanou přeložkou II/240 (D7-D8). K přeložce již bylo vydáno závazné stanovisko EIA a obchvat je podmiňující stavbou této přeložky.</p> <p><i>Harmonogram prací je dán podmínkou č.2 závazného stanoviska EIA k přeložce II/240 (D7-D8), ze které vyplývá, že projektové přípravy stavby přeložky II/240 a obchvatu Přílep musí být koordinovány tak, aby bylo možné zajistit kolaudaci obou staveb ve stejném termínu; obě stavby musí být zprovozněny současně.</i></p> <p>V tomto smyslu je formulována také podmínka v návrhu opatření v kap. D.IV. této Dokumentace EIA.</p>

	<p>b. tento jižní obchvat obce Velké Přílepy bude zprovozněn současně se zprovozněním výsledné varianty plánované přeložky II/240</p>	
<p>VYJÁDŘENÍ VEŘEJNOSTI</p>		
<p>7. zástupce veřejnosti v zastoupení Mgr. Daniela Thelena, advokáta (vyjádření ze dne 7.1.2021)</p>		
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dotčený vlastník úvodem rekapituluje, že v Záměrem dotčeném území vlastní Pozemky, které odkoupil od společnosti ALFA PRAHA Sport, s.r.o., IČO: 06710531 (dále jen společnost „ALFA PRAHA Sport“) jež jsou v územním plánu Velkých Přílep, jakož i územním plánu Statenic určeny pro Sport a rekreaci. 2. Dotčený vlastník rovněž vlastní pozemky v k. ú. Lichoceves, které v souladu s platným územním plánem plánuje využít pro výstavbu rezidenční čtvrti. Tento záměr počítá s výstavbou staveb pro rodinné bydlení, resp. rodinných a bytových domů. Mimoto Dotčený vlastník počítá s kultivací a revitalizací přilehlého okolí budoucí zástavby v podobě občanské vybavenosti a rekultivaci zeleně. Dotčený vlastník dlouhodobě sleduje vývoj a procesní postup při realizaci Záměrů a přeložky II/240; z důvodu nikoliv vlastního, nýbrž veřejného zájmu ochrany nejen životního prostředí, jakož i zachování logického, očekávaného a již schváleného rázu krajiny v okolí Záměru, podává Dotčený vlastník toto vyjádření. 	

	<p>SIEBERTALAS STATENICE - LOKALITA AURA TRASA JIŽNÍHO OBCHVATU OBCE VELKÉ PŘÍLEPY V POROVNÁNÍ SE ZŮR KÚSK NA PODKLADU KATASTRÁLNÍ MAPY</p>  <p>LEGENDA:</p> <ul style="list-style-type: none"> — KORIDOR VEŘEJNÉ PRŮMĚRNÉ STAVBY D057 VYMEZENÝ ZŮR KÚSK — JIŽNÍ OBCHVAT OBCE VELKÉ PŘÍLEPY - PŮVODNÍ NÁVRH VPÚ DECO PRAHA a.s. — JIŽNÍ OBCHVAT OBCE VELKÉ PŘÍLEPY - NOVÝ NÁVRH VPÚ DECO PRAHA a.s. (05/2019), ODSOUHLASĚNÝ OBČI VELKÉ PŘÍLEPY A VLASTNÍKY RELEVANTNÍCH POZEMKŮ: ALFA PRAHA SPORT s.r.o., AURA PHASE1 s.r.o., AURA PROJECT s.r.o. — KOMUNIKACE V LOKALITĚ AURA - STATENICE, NA KTEROU JE VYDANO STAVEBNÍ POVOLENÍ <p>PŘEHLED VLASTNÍKŮ:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ALFA PRAHA s.r.o. ■ ALFA PRAHA SPORT s.r.o. → TRAVEL ŠPANKO ■ AURA PHASE1 s.r.o. ■ AURA PROJECT s.r.o. ■ AURA VILLAS s.r.o. 	
<p>Technické řešení</p>	<p>3. Dotčený vlastník především zdůrazňuje, že před tím, než začne probíhat zjišťovací řízení podle EIA, je nutné vyjasnit, jakým způsobem má být vůbec Záměr realizován, resp. v jakých místech a jak zasáhne do vlastnického práva Dotčeného vlastníka. Tato otázka přitom stále nebyla vyřešena, ačkoliv argumenty pro posun jižního obchvatu Velkých Přílep směrem na sever zazněly již v předcházejících podáních předchozího vlastníka, společnosti ALFA PRAHA Sport a rovněž obce Velké Přílepy tyto argumenty projednala, zastupitelstvo obce danou posunutou variantu schválilo a poskytlo Středočeskému kraji za účelem zapracování do 3. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.</p>	<p>Předmětem posuzování je záměr definovaný v kap. B Dokumentace EIA. Podrobněji viz KOMENTÁŘ 1 VARIANTY.</p>
<p>Technické řešení</p>	<p>4. Dotčený vlastník předesílá, že Záměr je nelogicky vystaven proti smyslu a účelu platného územního plánu obce Velké Přílepy, kdy Záměr nelogicky přetíná Pozemky určené pro Sport a rekreaci. Silnice přitom může zcela bez jakýchkoliv zvýšených nákladů vést severněji, a to ve větší míře ve stávající trase: posunem jižního obchvatu severnějším směrem dojde k minimalizaci zásahu do vlastnického práva Dotčeného vlastníka.</p>	<p>Přípomínka je v Dokumentaci EIA zohledněna doplněním subvarianty A1. Podrobněji viz KOMENTÁŘ 1 VARIANTY.</p>
	<p>Jakkoli se oznámení týká Jižního obchvatu Velkých Přílep, je související stavba přeložky II/240 na mapě v příloze „A3_analytická mapa“ umístěna rovněž proti již</p>	<p>Přípomínka je v Dokumentaci EIA zohledněna – viz obr.7.</p>

	<p>dříve odsouhlasené variantě. Trasa dopravního napojení průmyslové zóny Lichocevsí a nádraží Noutonice by vedla kolem stávající hranice obce, tj. bezprostředně severně od domu č. p. 16. Nová silnice má vést přímo k předpokládané křižovatce navržené přeložky II/240 se silnicí III/00710. Tato trasa by tak způsobila neúnosné zakonzervování stávající podoby Lichocevsí, ačkoliv se v jejím případě naopak počítá s jejím rozvojem (a výstavbou rezidenční čtvrti).</p> <p>Z posudku o vlivu záměru na Přeložku silnice II/240 ze září 2019 však vyplynulo, že dojde k přetrasování komunikace propojující MÚK u Velkých Přílep s komunikací III/00715 a to s odkazem na výše uplatněné připomínky</p>	
	<p>Minimalizace zásahu do vlastnické práva (komukoli) při výstavbě veřejně prospěšných staveb, jakými jsou i komunikace, je přitom vůdčí zásadou při veřejnoprávních zásazích do vlastnického práva chráněného čl. II Listiny základních práv a svobod. Princip, že omezení vlastnického práva musí být přiměřené, tj. že omezení musí odpovídat natolik významný veřejný zájem, že je jím zásah do vlastnické práva ospravedlnitelný, je principem vůdčím nejen v české, nýbrž i v evropské judikatuře: za stěžejní rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva v otázce výkladu jednotlivých pravidel, podle nichž se určuje oprávněnost zásahu do vlastnického práva ve prospěch veřejného zájmu, je považován rozsudek ESLP ve věci Sporrang a Lonroth proti Švédsku. V tomto rozhodnutí byl posuzován zásah způsobený výnosem městských orgánů ve Stockholmu, který zakazoval vlasníkům na jejich pozemcích stavět a zároveň zmocňoval město k široce pojímané možnosti vyvlastnění jejich majetku, a to v konečném důsledku po dobu více jak dvaceti let. Výsledkem soudního řízení pak bylo konstatování, že každý zásah do vlastnického práva musí podle tohoto rozhodnutí splňovat kritérium přiměřenosti neboli fair balance, dle něhož každé opatření, kterým je do vlastnického práva zasaženo, musí zajistit spravedlivou rovnováhu mezi požadavky obecného zájmu společnosti a požadavky ochrany základních práv jednotlivce, přičemž požadovaná rovnováha nebude dána, pokud dotčená osoba nese zvláštní a nadměrné břemeno. V posuzovaném případě jde o přesně takovou situaci, kdy vlastnické právo je bezúčelně zatěžováno, přičemž tato zátěž navíc není racionálně zdůvodněna.</p>	<p>Z hlediska vlivů záměru na životní prostředí bez komentáře. Jedná se o konstatování obecného charakteru.</p>
	<p>5. nejde jen o střet soukromého vlastnického práva, resp. soukromého zájmu se zájmem veřejným, nýbrž o střet dvou veřejných zájmů, neboť kvalitní a nerušená poloha bydlení budoucích obyvatel rezidenční čtvrti je zájmem, jenž přesahuje soukromý zájem Dotčeného vlastníka.</p>	<p>Z hlediska vlivů záměru na životní prostředí bez komentáře. Jedná se o konstatování obecného charakteru.</p>

<p>Podzemní voda</p>	<p>6. Kromě obecných požadavků na respektování platného územního plánu obce Lichoves a Velké Přílepy, jakož i na pohodu bydlení budoucích obyvatel rezidenční čtvrti v Lichocevsí je pak rovněž nutné zdůraznit, že přetnutí Pozemků by znamenalo rovněž nebezpečné přetnutí míst, kde se nacházejí studny označené jako HV-1, HV-2, HV-3, HV-5 a HV-8. Tyto studny se nacházejí v k.ú. Statenice a Kamýk u Velkých Přílep, a to právě v místech, kudy má vést Záměr. Jeho posun severním směrem by zajistil, že možnost poškození vrtů (studen) bude takřka nulová.</p>	<p>Vlivy záměru na stávající individuální vodní zdroje v zájmovém území byly vyhodnoceny v Hydrogeologické posudku (RNDr. Jäger, 2022), který je přílohou B6 Dokumentace EIA.</p>
	<p>7. Záměr de facto blokuje rozvoj obcí Lichocevsí a Velkých Přílep, což je paradoxní, neboť jeho cílem (s nímž Dotčený vlastník v obecné rovině souhlasí) je dopravně i hlukově ulevit obyvatelům Lichocevsí, Velkých Přílep i Statenic. V současné podobě je přeložka II/240 jako související stavba, navržena tak, že trasa dopravního napojení průmyslové zóny Lichocevsí a nádraží Noutonice by vedla kolem stávající hranice obce., tj. bezprostředně severně od domu č. p. 16. Nová silnice má vést přímo k předpokládané křižovatce navržené přeložky II/240 se silnicí III/00710. Tato trasa by tak způsobila neúnosné zakonzervování stávající podoby Lichocevsí, ačkoliv se v jejím případě naopak počítá s jejím rozvojem (a výstavbou rezidenční čtvrti).</p>	<p>viz bod 4</p>
	<p>8. Záměr rovněž opomíjí technickou studii zadanou a rovněž schválenou Zastupitelstvem obce Velké Přílepy, kdy zastupitelstvo dne 9. 5. 2019 na svém zasedání odsouhlasilo poskytnutí této studie k využití Středočeskému kraji; tato studie však není v celkovém řešení Záměru nijak zohledněna, přestože je z ní patrné, že severní posun odlehčí dopravní situaci obou obcí, a nijak funkčně nezasáhne do obecného konceptu plánovaného Záměru.</p>	<p>viz bod 4</p>

	<p>9. Dotčený vlastník proto shrnuje, že:</p> <ol style="list-style-type: none"> Záměr není způsobilý k tomu, aby byl předložen do zjišťovacího řízení, neboť nebyla vyřešena jeho konečná podoba; není tedy možné o něm kvalifikovaně vést řízení dle EIA; Záměr nelogicky a nepřiměřeně zasahuje do vlastnického práva Dotčeného vlastníka, když přitom může bez jakýchkoli obtíží vést jinudy; Záměr opomíjí územní plány dvou obcí, jejichž rozvoje a života se zcela zásadním způsobem dotýká; a konečně Záměr v konečném důsledku omezuje rozvoj obce Lichoceves, když je v rozporu s budoucím záměrem výstavby rezidenční obytné čtvrti, <p>A proto v souladu s § 8 odst. 5 EIA žádá, aby příslušný úřad na základě tohoto vyjádření vrátil oznamovateli dokumentaci k přepracování a doplnění, a to tak, že v dokumentaci bude postaveno najisto, že Záměr bude v souladu s územními plány dotčených obcí i schválené technické studie posunut severním směrem oproti stávajícímu návrhu.</p>	<p>Požadavek je v Dokumentaci EIA zohledněn doplněním subvarianty A1. Podrobněji viz KOMENTÁŘ 1 VARIANTY.</p>
8. Vyjádření zástupců veřejnosti z obce Velké Přílepy (vyjádření ze dne 11.1.2021)		
Obecně	<p>Elaborát EIA je zpracován pečlivě, navrhovaná opatření proti navýšení hluku, byť nevýraznému, jsou adekvátním řešením. Pečlivě je též zpracována otázka odvodnění i snaha o šetrné řešení pro floru a faunu v okolí navrhované silnice. Logicky snížení intenzity dopravy v centru obce je doloženo matematickým modelem a je jednoznačně žádoucí. Jako obyvatelé hustě osídlené části obce s vysokou intenzitou dopravy navrhovaný Obchvat považujeme pro zklidnění obce za jednu z klíčových staveb.</p> <p>K připomínkám je několik drobných úprav ve prospěch krajiny, ale také jedna, jejíž souvislosti jsou mimo nyní posuzovaný elaborát.</p>	<p><i>Bez komentáře.</i></p>
Varianty	<p>Vstupní problematika návaznosti na Přeložku II/240</p> <p>Výchozí daností v předloženém materiálu EIA je předpoklad, že Obchvat Přílep naváže projektovanou variantu B silnice Přeložky II/240. Tento výchozí parametr je sporný, neboť dle výsledků referenda z r. 2017 takto řešená Přeložka byla zamítnuta.</p> <p>Plyne z toho následující vstupní preambule: v budoucí fázi projektování musíme předpokládat úpravu návaznosti na definitivní podobu přeložky v oblasti kolem Lichocevsí. Možnostem se věnuje samostatný oddíl č. 6 těchto připomínek. Protože však těžiště navržené úpravy leží na katastru Kamýk u Velkých Přílep a</p>	<p>viz KOMENTÁŘ 1 VARIANTY</p>

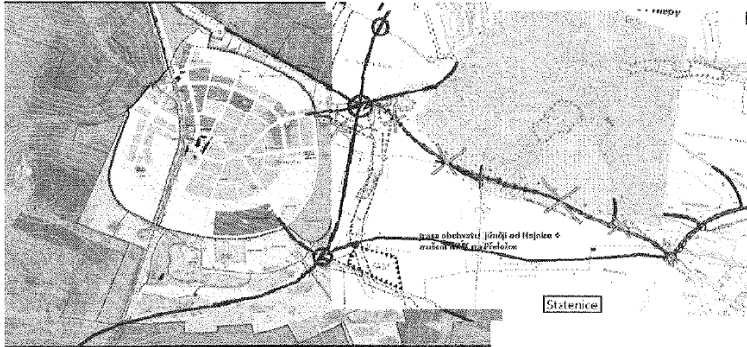
	katastru Velkých Přílep, na výše zmíněnou skutečnost a možnou změnu trasy nyní pouze upozorňujeme. Vyjádření v bodech 1-5 se tak nebude týkat možného, zcela odlišného trasování v západní polovině se zcela odlišným napojením na jinou variantu přeložky, než je v návrhu předkládána. Tato možnost nyní nebyla vyprojektována, a tudíž v tomto elaborátu ani nemohla být podrobena analýze EIA.	
	Nyní jednotlivé komentáře k předložené variantě:	
Dopravní prognóza	<p>1. Potřeba Obchvatu je ještě zřetelnější porovnáním s dalšími podklady a vývojem v území</p> <p>Dopravní studie s mapami s vyznačením dopravní zátěže deklaruje model dopravy k r. 2030. Porovnáme-li jej s modelem k r. 2024 a 2040, který byl publikován jako podklad pro projednání EIA Přeložky v r. 2019, zjišťujeme, že jsou mírně poddimenzované, vesměs menší, než model k r. 2024 (viz tabulka v příloze č. 1). To jistě nemůže odpovídat realitě soustavného nárůstu. Není ani známo, zda je již zohledněna masivní výstavba na západním okraji Roztok, která ještě nekončí. Protože úzké partie nábřeží v Sedlci jsou již na hraně své kapacity, lze důvodně předpokládat zájem o průjezd Velkými Přílepy skrze velkou křižovatku v centru obce západním směrem zejména pro ty, kteří mají své zaměstnání u letiště, na okraji Prahy 6, v Praze 5 i v Praze 4. Takže tyto skutečnosti podporují oprávněnou předvídatost ve vytvoření přiměřené komunikace, která centru Velkých Přílep odlehčí. Odlehčení je ostatně znát i z těch menších údajů, v elaborátu EIA nyní uváděných, jako relativní poměr. Pro obyvatele Velkých Přílep jde veskrze o projekt pozitivní a prozíravý k vývojovému trendu.</p> <p>Z výsledků hlukové studie i imisní zátěže je zřejmé, že trasováním nedojde ke zřetelnému zhoršení životního prostředí obytných areálů ani v největší blízkosti navrhované trasy, která je prakticky všude vzdálena dostatečně, a navíc opatřena protihlukovými stěnami. Nárůst dopravy na stávajících silnicích by se občanů dotýkal neméně a bez jakýchkoli opatření.</p>	<i>Viz vyjádření Obce Velké Přílepy - reakce na připomínku č. 1</i>
Technické řešení	<p>2. K rozdrobení krajiny</p> <p>K tomuto tématu je třeba diskutovat navrhované řešení na východní straně úseku II u vodojemu. Stávající silnice III/2421 od Velkých Přílep je navržena napojením plynulým obloukem v parametrech silnice 7,5/90 km/hod (poloměr 330 m) a končí v T křižovatce s navrhovaným obchvatem.</p> <p>Domníváme se, že toto řešení, které rozdrobí polnosti, je nadbytečně dimenzované ve tvaru svého poloměru. Uvážíme-li, že od značky „konec</p>	<i>Viz vyjádření Obce Velké Přílepy - reakce na připomínku č. 2</i>

	<p>obce“ ke křižovatce je pouhých cca 600 m a mírně do kopce, je poloměr lehce nadsazený. Řidič, vyjíždějící z Velkých přílep do Roztok (a těch tímto směrem mnoho není, když odvedeme tranzit), nemusí z 50 km/h akcelarovat na 90 km, aby vzápětí brzdil před křižovatkou na průjezd 20 km/h nebo zastavil a dal přednost. Je třeba zvážit, zda poloměr a návrhová rychlost před křižovatkou nebude stačit na 50-60 km/h a tím se ušetří zábor a vznik obtížně obhospodařovatelných zbytků zemědělské půdy a zmenší zásahy do vlastnictví této půdy. Obdobně zní i otázka návrhové rychlosti 90 km/hod hlavního ramene východního dílu přeložky s obloukem o poloměru 540 m. Za předpokladu menší rychlosti do oblouku, např. 70 km/hod, se může zostřit a méně drobit pole a více se vyhnout sadu, který je shledán jako významný biotop. V každém případě úsek, i se sníženou rychlostí na 70 km/h, bude neskonale atraktivnější pro tranzit než průjezd obcí se serpentinou a rychlostí 40 km/hod (míněno po křižovatku u Korychů) a dále 30 km/hod. Nižší návrhová rychlost 70 km/hod také sníží hlukovou zátěž na východním konci obce, zejm. ve Dvořákově a Okružní ul. <u>Žádáme tímto projektanta o možnost prověření takové úpravy, aby byla v souladu s platnými předpisy pro nově navrhované komunikace, ale ne zbytečně předimenzované. Kromě toho ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic pro silnici III. třídy počítá s nejvyššími parametry 7,5/70, což odpovídá návrhu úseku č. I jižně od Vel, Přílep.</u></p>	
<p>Technické řešení</p>	<p>3. Pěší prostupnost krajiny ve východním úseku – č. II Obchvatu V nynější době zde směrem do Černého Vola existuje „nadivoko“ cesta, parc. č. 191/1, 218 a 222. Tyto parcely jsou očividně historickým rozhraním a pochozí mezí, ale nyní v soukromém vlastnictví. Přesto je logické právě zde v jejich trase navrhnout možnost lávky pro pěší s pruhem přebíhání živočichů. Silnice je zde již v zářezu. Nesmí být do budoucna zamezeno průchodu krajinou, v budoucnu bude např. možné průchozí pozemky vykoupit.</p>	<p><i>Viz vyjádření Obce Velké Přílepy - reakce na připomínku č. 3</i></p>
<p>Varianty</p>	<p>4. Nezávislé posouzení samostatné stavby Obchvatu Velkých Přílep Protože projekt je navržen jako návaznost na „přeložku II/240 ve variantě B, zamítnuté referendem v r. 2017 (viz úvod), je třeba zpracovat nezávislé posouzení jen samostatné stavby obchvatu Velkých Přílep. Důvody jsou dva. Jednak podoba Přeložky dozná změn (viz výše a v oddílu č.6), dále pak východo-západní směr přes obec, který bude nabývat na významu, je jevem nezávislým na přeložce. Také je třeba zohlednit dosud nikde nezpracovanou skutečnost, že v Lichocevsí na jižním okraji se chystá masivní zástavba rodinnými domy. Ta bude také generovat dopravu a možná i dříve, než bude postavena jakákoli podoba Přeložky. Proto je třeba obchvat připravit i pro tuto alternativu.</p>	<p>Podrobněji viz KOMENTÁŘ 1 VARIANTY</p>

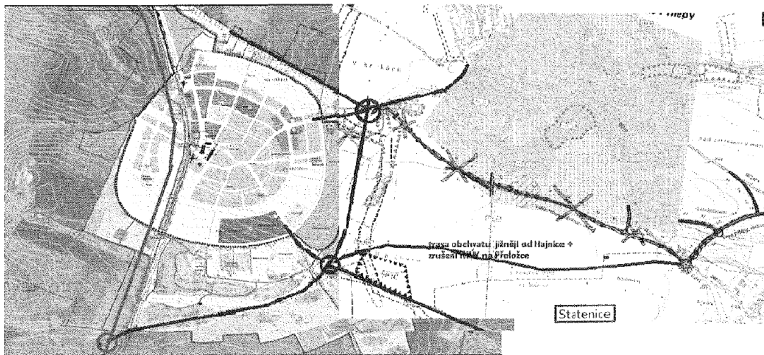
	<p>5. Časová posloupnost Obchvatu Přílep a Přeložky II/240 Z oddílu 4 vyplývá, že výstavba Obchvatu Přílep musí být načasována v jednoznačné formulaci: nejpozději s Přeložkou II/240 (a to přeložkou v jakékoli podobě). Musí tím být zajištěna varianta, že vnější okolnosti intenzifikace východo-západního směru si výstavbu a zprovoznění Obchvatu vyžádají již v předstihu před dokončením Přeložky. Viz též pozn. č. 2 v dalším oddílu.</p>	<p><i>Harmonogram prací je dán podmínkou č.2 závazného stanoviska EIA k přeložce II/240 (D7-D8), ze které vyplývá, že projektové přípravy stavby přeložky II/240 a obchvatu Přílep musí být koordinovány tak, aby bylo možné zajistit kolaudaci obou staveb ve stejném termínu; obě stavby musí být zprovozněny současně.</i> V tomto smyslu je formulováno též opatření v kap. D.IV Dokumentace EIA.</p>
<p>Varianty</p>	<p>6. Vztah k plánovaným trasám Přeložky II/240 a možnost odklonu západní části Obchvatu (úsek I) jižněji od Hajnice Jak již bylo uvedeno v úvodním oddílu, předmětem posouzení EIA je trasa Obchvatu úzce vázána na sjezd z MÚK varianty B Přeložky. Ve vztahu k tomuto bodu je trasování západní části (úsek I) logické a jak prokázalo pečlivé ověřování všech souvislostí, pro obyvatele i krajinu akceptovatelné. <u>Řešení je tedy přijatelné a možné, nerozporujeme ho. Ale následující odstavec ukáže možnost řešení ještě lepšího.</u> Neváže se totiž na danost sjezdu z II/240 pomocí MÚK a je šetrnější ke krajině.</p> <p>V úvodu k připomínkám (viz výše) bylo upozorněno, že variantu B, zejména pak MÚK, zamítlo referendum ve Velkých Přílepech r. 2017. <u>Brát mimoúrovňovou křižovatku jako jediné místo sjezdu tedy není nedotknutelná danost.</u></p> <p>V příloze č. 2 je mapová skica, zobrazující takovou možnost v kontextu záměru velké výstavby v Lichocevsí.</p> <p>Opakovaně upozorňujeme, že Přeložka třídy II rozhodně nemusí mít MÚK, může mít křižovatky úrovně s patřičnými odbočovacími a připojovacími pruhy, nebo křižovatky okružní. V takovém případě se nabízí sjezd z Přeložky na silnici Statenice - Lichoceves a v témže místě napojení odlišné trasy Obchvatu. Ten se tak posune jižněji, k trase vysokého napětí. Výhodou je zklidnění zóny kolem Hajnice. Navržená trasa podél jižního okraje plánované výstavby v Lichocevsí se nemění.</p> <p>Další možnost ukazuje příloha č. 3. Zobrazuje analogickou situaci, ale s napojením na fialově naskicovanou variantu C Přeložky, která je krajským úřadem opakovaně zamítána. Ze skici je zřejmé, že napojení mine Lichoceves jižně od intravilánu, v trase, se kterou plán zástavby počítá. Umístění trasy „C“ za žel. tratí již v návrzích ruší zástavbu, zde zamýšlenou, ale to je již součástí trasování „C“ viz pozn. 2), nikoli výmysl této skici.</p>	<p>viz KOMENTÁŘ 1 VARIANTY</p>

Výhodou je opět vymístění jak průjezdné dopravy na Přelozce, tak obchvatu V. Přílep dále od obydleného území.

Příloha 2: Skica alternativního vedení Obchvatu ve větší vzdálenosti od Hajnice.. podél vedení VVN. Napojeno na „přeložku II/240“ bez mimoúrovňových křižovatek, které byly odmítnuty Refendem Velkých Přílep. Zohledněn návrh zastavovacího plánu Lichocevsí. (pozn: detail trasování na východním II. úseku Obchvatu na tomto výkresu není řešen)



Příloha 3: Skica alternativního vedení Obchvatu ve větší vzdálenosti od Hajnice, podél vedení VVN. Napojeno na „přeložku II/240“ v alternativě „C“, (schematická fialová linka) jejíž vedení západně od železniční trati bylo navrženo, ale dále Krajským úřadem neprojednávano. Zohledněn kompletně návrh východní části zastavovacího plánu Lichocevsí. (pozn: detail trasování na východním II. úseku Obchvatu na tomto výkresu není řešen)



Pozn 1: oddálení Obchvatu Přílep jižněji k vedení vysokého napětí a zároveň zachování navrhovaného připojovacího místa u MÚK varianty B na silnici Lichoceves-Velké Přílepy nemá smysl, protože se poměrně dlouhou trasu řidič vrací. Efekt eliminace průjezdu centrem Velkých Přílep by se vytratil.

	Pozn 2: Připojit Obchvat Velkých Přílep v případě „nulové varianty“ Přeložky II/240 či při jejím zpoždění na silnici Velké Přílepy- Lichoceves nebo na silnici Statenice-Lichoceves ve dnešní navrhované podobě nelze. Takové řešení by zavedlo dopravu od Roztok do centra Lichocevsí. <u>V případě bez realizované Přeložky nebo při jejím zpoždění má smysl jedině pokračování Obchvatu až k napojení na silnici Lichoceves-Tuchoměřice, cca v intencích přílohy č. 2 a 3.</u>	
9. Vyjádření zástupců veřejnosti z obce Velké Přílepy (ze dne 10.1.2021)		
Koncepční řešení	<ol style="list-style-type: none"> 1. Záměrem je obchvat obce Velké Přílepy neboli propojení východní a západní strany obce po jejím jižním okraji. Cílem této akce je odvedení části dopravy z problematického centra obce. Problém vidím v tom, že předkládaný materiál řeší napojení obchvatu na přeložku II/240 (D7 - D8) na západní straně obce. U přeložky II/240 však bylo v roce 2015 na základě žaloby obce Tuchoměřice Krajským soudem v Praze zrušeno vymezení veřejně prospěšné stavby s označením D057 v úseku Tuchoměřice (R7) - Tursko. Uvedený úsek tak byl vyjmut ze ZÚR Středočeského kraje, kde byl veden jako opatření obecné povahy. Tzn., že na západní straně obce Velké Přílepy není v současné době vymezena žádná varianta přeložky II/240, která by měla oporu v ZÚR SK. Dále je třeba zdůraznit, že v říjnu 2017 proběhlo v obci Velké Přílepy historicky první referendum, které variantu přeložky II/240 vedenou přes katastry obce Velké Přílepy odmítlo! Pokládám tedy za zásadní vadu, že oznámení je zpracováno na variantu přeložky II/240, která nemá oporu v ZÚR SK a kterou obyvatelé Velkých Přílep odmítli! 	<p>K přeložce II/240 (D7 – D8) vydal Magistrát hl. m. Prahy souhlasné závazné stanovisko EIA (12/2019). Obchvat Velkých Přílep je připravován jako podmiňující stavba této přeložky.</p> <p>Podrobněji viz KOMENTÁŘ 1 VARIANTY</p>
Zařazení záměru	<ol style="list-style-type: none"> 2. V informačním systému EIA je v seznamu záměrů na území ČR uveden tento záměr pod kódem STC234I. V souladu s přílohou č. 3 k zákonu EIA, která stanovuje náležitosti oznámení je pak uveden název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. I zákona EIA. Tedy je uveden název „Velké Přílepy, obchvat“ a zařazení II/48. Ve vlastních materiálech oznámení je na str. 8 - Úvod uvedeno: „Stavba obchvatu naplňuje dikci bodu 48 přílohy č. 1 zákona č 100/2001 Sb. a podléhá zjišťovacímu řízení.“. Opět je uveden bod 48! Pod bod 48 jsou však dle přílohy č. 1 zahrnuty „Silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdnicích pruzích o dvou jízdnicích pruzích kategorie S7,5. Díle mého mínění má být obchvat zařazen pod bod 49, neboť se jedná o silnici „o méně než čtyřech jízdnicích pruzích. Dle mého mínění se jedná o hrubou chybu v celém procesu posuzování a jediná možná náprava je vydání nové informace (opravené) o oznámení záměru a proběhnutí návazných procedur! 	<p>Jedná se o písařskou chybu, která nemá vliv na závěry posuzování.</p> <p>V oznámení v kap. „<i>B.1.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1</i>“ je správně uveden bod 49.</p>
Technické řešení	<ol style="list-style-type: none"> 3. Na straně 11 oznámení je popsáno rozdělení obchvatu na dva úseky a to úsek 1 mezi silnicí II/240 a silnicí II/00710 a úsek 2 mezi silnicí II/240 a III/2421. 	Viz KOMENTÁŘ 2 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

	<p>Dále jsou uvedeny k uvedeným úsekům návrhové kategorie. Úsek 1 je navržen v kategorii S 7,5/70, jako silnice III. třídy a úsek 2 jako návrhová kategorie S 7,5/90 silnice III. třídy. Kategorie S 7,5/90 se v následném textu objevuje opakovaně. Je velmi podivné, že obchvat je rozdělen na dvě návrhové kategorie, kdy navíc kategorie S 7,5/90 u silnice III. třídy nemá oporu v platných normách. Požaduji, aby bylo řádně vysvětleno, proč je obchvat jako silnice III. třídy rozdělen na dvě návrhové kategorie, z nichž jedna navíc nemá oporu v platných normách! Maximálně přípustná je kategorie S 7,5/70.</p>	
Půda	<p>4. Půda: Plánovaný obchvat má být silnice III. třídy o délce 3 km. K výstavbě má být trvale zabrána plocha o celkové výměře 8,4 ha. Z toho tvoří ZPF 7,8 ha a v I. a II. třídě ochrany je pak z této výměry 5,4 ha. Převážná část půdy v nejvyšší třídě ochrany je v úseku 1. Takový zábor zemědělské půdy nejvyšší třídy ochrany ve jménu automobilové dopravy je naprosto neakceptovatelný. Zábor je trvalý a nevratný. Ochrana zemědělské půdy je veřejný zájem, což je zakotveno v Zák. č. 334/1992 Sb., O ochraně zemědělského půdního fondu. V § 4 (2) je uvedeno; <i>Zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.</i> Nikde jsem v oznámení nenašel řádné a podrobné zdůvodnění, že stavba obchvatu jako veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Naopak je v textu opakovaně bez jakéhokoliv zdůvodnění uvedeno, že se jedná o liniovou stavbu zásadního významu. Požaduji, aby tvrzení, že se jedná o liniovou stavbu zásadního významu bylo řádně a podrobně zdůvodněno! Dále žádám, aby bylo zdůvodněno, že stavba obchvatu jako veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF! Zdůrazňuji, že se jedná o silnici III. třídy, tedy silnici místního významu.</p>	<p>Zábory nadprůměrně produkčních půd v I. a II. třídě ochrany ZPF jsou výjimečně přípustné pro liniové stavby zásadního významu.</p> <p>Zásadní význam je spatřován v účelu samotného záměru a tím je odlehčení vlivu na obyvatelstvo v intravilánu obce Velké Přílepy (hluková situace, kvalita ovzduší, zklidnění obce, bezpečnost chodců apod.).</p> <p><i>Poznámka: Záměr je vázán na trasu plánované přeložky II/240 (D7-D8) a vzhledem k plošnému rozšíření těchto půd v zájmové oblasti se jim nelze prakticky vyhnout.</i></p>
Pozemkové úpravy	<p>5. Pozemkové úpravy: Zmínka o pozemkových úpravách je na str. 18 a 129 oznámení. Rozsah, kterým se autor touto problematikou zabýval, pokládám za nedostatečný. Plánovaný obchvat „rozseká“ zemědělskou půdu na menší těžko obdělávatelné plochy, které budou buď složité přístupné nebo nepřístupné vůbec. Navíc jejich obdělávání vzhledem k malým výměrám a prapodivným tvarům bude ekonomicky nevýhodné. Tento stav není možné akceptovat a je třeba aby před následnými řízeními proběhly alespoň jednoduché pozemkové úpravy. Požaduji, aby byla doplněna podmínka provedení min. jednoduchých pozemkových úprav ještě před zahájením územního řízení!</p>	<p>V další fázi projektové přípravy bude vyhodnocena velikost a přístupnost pozemků. V případě, že pozemky budou neobhospodařovatelné, investor může tyto pozemky vykoupit. V další fázi projektové přípravy bude rovněž prověřena potřeba zjednodušených pozemkových úprav.</p> <p>Jako opatření ke snížení fragmentace zemědělských pozemků bude v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) na přeložce ul. Roztocká prověřena možnost snížení poloměru oblouku na 130m. Osa ul. Roztocké s poloměrem 130 m je naznačena na obrázku k kap. D.I.5.4 Dokumentace EIA.</p>

Ochrana vod	<p>6. V oddíle D. 1.4.1 Vlivy na povrchové vody je uvedena na str. 117 Tab. 40 Opatření k minimalizaci vlivů záměru na povrchové vody, ve které je napsáno: „do stávajícího silničního příkopu silnice III/00710 a konečným recipientem je Podmoráňský potok“. S tímto musím vyslovit zásadní nesouhlas! Žádný silniční příkop silnice III/00710 neexistuje! Autor tohoto oddílu oznámení má pravděpodobně na mysli meliorační kanál!!!, který (proti proudu) vede po pravé straně silnice směrem na Lichoceves a v ostré zatáčce prochází pod silnicí do polí. Účelem tohoto melioračního kanálu je odvodňovat přilehlá pole tzn. odvod přímých srážek, ale i snižování vysoké hladiny spodní vody po déle trvajících srážkách. Vyslovuji domněnku, že do kanálu ústí meliorace z přilehlých polí. Kanál má zemědělský význam a v žádném případě nemá sloužit k odvodu srážek ze silnic! Silniční příkop kdysi existoval na druhé straně silnice, ale byl zasypan za účelem rozšíření silnice. Odvod vody z nových zpevněných ploch do Podmoráňského potoka je velmi riskantní pro obyvatele západního konce obce při rozdělení silnice na Noutonice a Lichoceves. Při náhlých přívalových srážkách je toto území ohroženo bleskovou povodní, což je dáno celkovou konfigurací terénu - úzké zastavěné údolí a rozlehlé plochy nad ním (cca. 300 ha). Požaduji, aby tento oddíl byl řádně zpracován s přihlédnutím k dodaným informacím. V žádném případě není možný odvod srážek do stávajícího melioračního kanálu!</p>	<p>Pro ochranu hydrologického režimu méně vodných toků jsou zásadní nárazové, kulminační průtoky. Ty budou účinně snižovány návrhem retenčních nádrží s řízeným odtokem, kde budou srážkové vody zadrženy.</p> <p>Zmiňovaný úsek komunikace bude odvodněn do retenční nádrže (RN) v prostoru větve mimoúrovňové křižovatky, která je spolu s RN součástí stavby plánované přeložky II/240. V případě, že bude obchvat realizován dříve než přeložka II/240, je odtok navržen do provizorní retenční nádrže RN2 (viz příloha A4).</p> <p>Technické řešení odvodnění komunikace bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR). Návrh odvodnění bude koordinováno s navazující plánovanou stavbou přeložky II/240. Navržené technické řešení odvodnění komunikace bude projednáno se správci vodních toků a zástupci dotčených orgánů státní správy.</p>
Varianty	<p>7. Záměr je předkládán v jedné aktivní variantě. To je neakceptovatelné! Má být předloženo variant několik a z nich vybrat tu nevhodnější. Požaduji, aby byly navrženy další varianty a tyto posouzeny a na základě vyhodnocení vybrána varianta s nejmenším vlivem na životní prostředí!</p>	<p>Podrobněji viz KOMENTÁŘ 1 VARIANTY</p>
Varianty	<p>8. V souvislosti s předchozím bodem navrhuji, aby jedna z nově navržených variant záměru k posouzení vedla ve větší vzdálenosti od obce tzn., aby byla posunuta směrem jižním k obci Statenice. Jednalo by se především o úsek 1. K trasování doporučuji využít hranic katastrálních území a také pásmo okolo vedení vysokého napětí. Požaduji tedy posouzení další varianty záměru posunuté od obce Velké Přílepy jižním směrem k obci Statenice!</p>	<p>Podrobněji viz KOMENTÁŘ 1 VARIANTY</p>
Varianty	<p>9. Posuzovaný záměr obchvatu Velkých Přílep by při své realizaci v budoucnu vážným způsobem bránil rozvoji obce. Vytvoření neprostupné linie od východního okraje obce po její západní okraj v podstatě v její těsné blízkosti by znamenalo zabránění přístupu na rozvojové plochy jižně od obce. Tím více je vidět potřeba odsunutí záměru směrem k obci Statenice, jak je popsáno v bodě 8. Požaduji, aby při posuzování záměru byl vzat v úvahu problém možného zabránění budoucího rozvoje obce jižním směrem!</p>	<p>Podrobněji viz KOMENTÁŘ 1 VARIANTY a KOMENTÁŘ 3 DĚLÍČÍ EFEKT</p>

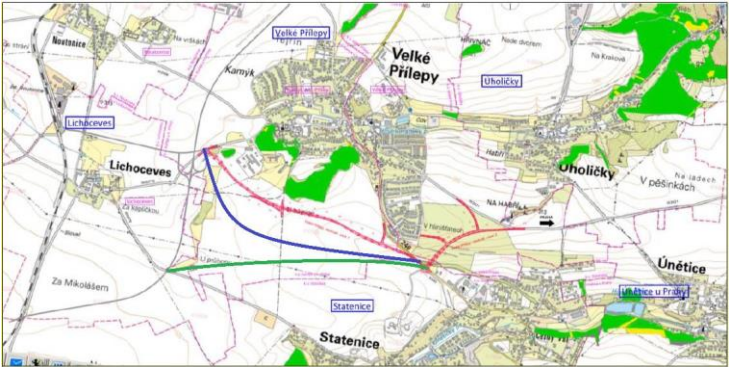
10. SPOLEK KAMÝCKÉ SDRUŽENÍ PRO KLIDNÉ BYDLENÍ (JUDr. Palkosta, předseda sdružení) (vyjádření ze dne 10.1.2021)		
Systémový podjatost	Sdružení předně namítá, že Krajský úřad Středočeského kraje je vyloučen z tohoto řízení z důvodů systémové podjatosti. Krajský úřad byl ze stejného důvodu vyloučen z řízení o posuzování vlivů na životní prostředí ve věci stavby přeložky silnice II/240 (D7 - D8) - úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101 (dále též jen Přeložka) a nyní posuzovaný záměr Velké Přílepy, obchvat (dále též jen Záměr obchvatu) je nedílnou součástí této přeložky. Veškeré úkony, které činí vyloučení úředníci, jsou proto neúčinné a je třeba, aby věc byla přikázána jinému správnímu orgánu, který řádně zahájí řízení o posuzování záměru.	Z hlediska vlivů na životní prostředí bez komentáře.
Proces EIA	Sdružení zastává názor, že tento záměr je nutné posoudit podle zákona č. 100/2001 Sb. I když se jedná o záměr stavby silnice III. třídy kategorie S 7,5 o délce cca 3 km, umístěný při západní a jižní straně sídla Velké Přílepy, ve skutečnosti se jedná o součást rozsáhlé silniční stavby přeložky silnice II/240 mezi dálnicí D8 a dálnicí D7. Z neznámých důvodů došlo k tomu, že stavba obchvatu Velkých Přílep je posuzována samostatně, i když se jedná o stavbu vyvolanou původním záměrem Přeložky. V podmínkách Přeložky je uvedeno, že tato Přeložka nesmí být provozována do doby dokončení obchvatu Velkých Přílep. Stavba obchvatu Velkých Přílep sama o sobě splňuje podmínky zákona pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí ve smyslu § 4 odst. 1 zákona, protože se jedná o stavbu komunikace o délce více jak 2 km a současně kapacita provozu na této komunikaci odpovídá kapacitě provozu na původní komunikaci číslo 240, která je II. třídy.	Stavba obchvatu naplňuje podle přílohy 1 zákona EIA dle bodu 49; obchvat je posouzen jako samostatný záměr, a to včetně kumulativních vlivů obchvatu s plánovanou přeložkou II/240.
Varianty	Při posuzování vlivů Záměru obchvatu na životní prostředí je třeba, aby bylo přihlédnuto k tomu, že souhlasné stanovisko k záměru Přeložky bylo vydáno ve dvou aktivních variantách (A, B). Nyní posuzovaný Záměr obchvatu navazuje pouze na variantu A. Tato varianta zohledňuje záměry budoucí výstavby v přílehlém katastrálním území Lichoceves, jak přehledně vyplývá z obr. 30 na straně 104 a dále ze zobrazení na straně 31 až 34 Záměru obchvatu. Varianta A je však horší pro stávající zástavbu a přírodní prostředí. Sdružení navrhuje zpracovat posuzování vlivů Záměru obchvatu Velkých Přílep na životní prostředí též ve variantě pro napojení křížením podle varianty B (úrovňové křížení kruhovým objezdem v místě 4,5 km) a obchvat vést po stávající silnici č. 0079, která vede z Lichocevsí do Statenic. Na začátku obce Statenice se trasa obchvatu ze stávající silnice odpojí a nová část obchvatu povede po hranicích katastrálních území Kamýku u Velkých Přílep a Statenic po pozemcích parc. č. 156/192 a č. 162/219 katastrální území Statenice a bude se dotýkat plánované	viz KOMENTÁŘ 1 VARIANTY Vlivy na krajinný ráz jsou posouzeny samostatně příloze Hodnocení H67 zpracované autorizovanou osobou RNDr. Milanem Macháčkem. Závěry tohoto hodnocení byly převzaty do kap. D.I.8 Dokumentace EIA.

	<p>zástavby na pozemcích Aura Statenice parc. č. 162/219 v k. ú. Statenice a dále bude pokračovat v plánovaném směru na silnici mezi Velkými Přílepy a Roztoky.</p> <p>Variantní řešení Přeložky nevyklučuje kombinovat úrovnňové a mimoúrovnňové křižovatky. Každá úrovnňová křižovatka zpomalí provoz, což povede k nižšímu hluku v okolí a sníží riziko střetu vozidel se zvěří. Na silnicích II. tříd jako je plánovaná přeložka, je úrovnňové křižení v podobě kruhového objezdu zcela běžné. Příkladem je silnice dokonce I. třídy č. 61 mezi dálnicí D 7 a Kladnem, kde se nacházejí již 2 kruhové objezdy bez dopravních problémů.</p> <p>Další, i když méně vhodnou variantou, je posunout mimoúrovnňové křižení na 4,5 km a pak vést obchvat stejným způsobem, jak bylo výše uvedeno.</p> <p>Poslední možností, která je alespoň trochu šetrnější k životnímu prostředí a k využití stávajícího území v katastru obce Velké Přílepy, je odklonit trasu obchvatu větším obloukem od lesa Hajnice, aby se trasa obchvatu dostala na hranice katastrálních území Kamýk u Velkých Přílep a Statenic přibližně v místě nové trafostanice (parc. č. 58/5 v k.ú. Kamýk u Velkých Přílep) a poté aby obchvat pokračoval po hranicích těchto katastrálních území, respektive aby kopíroval trasu vedení vysokého napětí a pokračoval kolem výstavby Aura Statenice.</p>	
	<p>Důvody k tomuto postupu jsou následující:</p> <p>Navržená trasa obchvatu je vedena příliš blízko významnému krajinnému prvku, kterým je les Hajnice, a který je jedinou rozsáhlejší významnou přírodní dominantou v širokém okolí. Tento les je biokoridorem a spolu s přilehlým okolím, zejména cestami mezi Velkými Přílepy a Statenicemi, jakož i cestou směrem k plánované přeložce, je nejvýznamnější rekreační a volnočasovou lokalitou pro běžné obyvatele Velkých Přílep. V místě jsou též další významné krajinné prvky, kterými jsou drobná sakrální stavba - křížek (existence křížku je zaznamenána již na mapách z 18. století) a vzrostlý strom kaštan jírovec ve stáří téměř 100 let. Pokud by došlo k plánovanému umístění obchvatu, byla by obec Velké Přílepy těsně sevřená rušnými komunikacemi ze všech stran bez možnosti dalšího rozvoje sportovních a volnočasových aktivit. Tato skutečnost není v záměru zohledněna (viz strana 77 záměru).</p>	<p>Poloha LBC 16 v lesním komplexu Hajnice se nachází v severní části komplexu mezi nejvyšším bodem tohoto návrší a okrajem zastavěného území sídla Velké Přílepy (jde o koncové biocentrum). To nemůže být trasou obchvatu ani zprostředkovaně dotčeno. Jižním až JZ směrem přes nejvyšší kótu návrší pokračuje LBK 11, který při opuštění lesního porostu Hajnice se dělí k SZ přes porosty dřevin kolem areálu do polohy další zalesněné elevace návrší U křížku. Tato větev LBK 11 nemůže být rovněž ani zprostředkovaně obchvatem dotčena. Jižní větev LBK vystupuje z lesa kolem křížku s jírovcem a jižním směrem po cestě do Statenic, lemované doprovodnými porosty. Poněvadž kromě funkce biokoridoru má tato cesta i význam pro cyklostezku, byla i tato okolnost kromě biokoridoru důvodem pro mimoúrovnňové křižení formou samostatného mostního objektu/ekoduktu v km 1,25 na úseku 1 (obchvat zde prochází přes pole v zářezu). Tím je zajištěna možnost i pohybových rekreačních aktivit do území jižně od polohy obchvatu. Zpracovatelský tým dokumentace si byl i této okolnosti ohledně dotčení volnočasových aktivit pro obyvatele vědom. Pro úsek 2, přecházející krajinný segment V hlinišťatech, místo jediného podchodu tělesem násypu přes polní cestu pod severní mezí zpracovatelé dokumentace navrhuji s ohledem na terénní konfiguraci a biologický význam segmentu dva komplexnější migrační objekty. Ty zajistí jednak průchodnost pro obyvatele na vycházkách, jednak přispějí ke zmírnění vlivu fragmentace segmentu V hlinišťatech na migraci živočichů přes koridor úseku</p>

		2 v tomto segmentu.
Technické řešení	<p>Záměr obchvatu plánuje nesmyslný zásah do cesty z Velkých Přílep do Statenic. Cesta z Velkých Přílep do Statenic není běžnou polní cestou, jak je uvedeno v Záměru obchvatu, ale jedná se o historickou cestu krajinou, která byla používána již mnoho staletí. Tato cesta v původní trase včetně stromoví se již vyskytuje v mapách z roku 1836 – 1852 (viz www.mapy.cz). Historické cesty, jako je cesta z Velkých Přílep do Statenic, je třeba chránit jako zvláštní památky a respektovat i jejich krajinotvorný efekt. Důkazy a argumenty o staleté existenci této cesty lze dohledat též v knize autorů Bolina P., Cílek V., Klimek T., 2018: Staré cesty v krajině středních Čech, Academia, Praha.</p> <p>Cesta je stále užívaná a oproti jiným cestám v krajině není zarostlá nálety keřů. Cesta je vedena nad úroveň ostatního terénu, což dokládá historický charakter původní komunikace. Cesta je pravidelně udržována v rámci cyklostezky. Samotná cesta a její okolní porost je úkrytem pro ptáky a živočichy, kteří jsou v záměru popsáni. Případné narušení keřového parteru způsobí zánik populace chráněných živočichů a ptáků. Necitlivé vykácení keřového patra včetně následků je vidět na části cesty v katastru Statenic, kde došlo k nepovolenému odstranění keřů. Výstavba obchvatu v dosud neporušené části cesty by měla nepříznivý následek na životní prostředí.</p> <p>Navrhované řešení přemostění obchvatu cestou pro pěší ve výši 4 m a přechodem pro zvěř výši 6 m je absolutně nevhodné a necitlivé vůči krajině. Umístění těchto přechodů ve vzdálenosti několika desítek metrů od okraje lesa a dalších významných krajinných prvků, (drobná sakrální stavba - křížek a vzrostlý strom kaštan jírovec) naprosto změní tvářnost krajiny. Pokud by tato přemostění měla mít jakousi funkci, pak musí být umístěna až ve vzdálenosti několika set metrů od okraje lesa, to jest nejméně až na hranici katastrálních území, kudy vede trasa vedení vysokého napětí. S ohledem na typ silnice a uložení v krajině je zřejmé, že živočichové budou silnici přecházet v kterémkoliv místě. Z tohoto pohledu je vybudování přechodů pro zvěř zcela jasným vyhozením peněz. Jediným přínosem bude zisk zhotovitele stavby. Tento typ přemostění předpokládá uzavření krajiny okolo silnice plotem, jak tomu je u dálnic. U běžných silnic i vyšších tříd zcela postrádá smysl. Křížení obchvatu a polní cesty lze řešit za pomoci dopravního značení obdobně, jak tomu je na silnici č. 61 před Kladnem, kde cyklostezka č. 0017 kříží silnici č. 61.</p> <p>Z výše uvedeného je zřejmé, že není pravda, že „Záměr nepředstavuje silné zásahy</p>	<p>EKODUKT - viz KOMENTÁŘ 3 DĚLÍCÍ ÚČINKY</p> <p>Vlivy na krajinný ráz jsou posouzeny samostatně příloze Hodnocení H67 zpracované autorizovanou osobou RNDr. Milanem Macháčkem. Závěry tohoto hodnocení byly převzaty do kap. D.I.8 Dokumentace EIA.</p> <p>Oplocení není navrhováno.</p>

	do znaků a hodnot charakteristik krajinného rázu dotčené krajiny a do zákonných kritérií dle § 12.“, jak je uvedeno na straně 142 Záměru. Zákon č. 114/1992 Sb. v § 12 uvádí, že stavby mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, s ohledem na harmonické měřítko a vztahy v krajině. Plánované zničení jediné výrazné historické dominanty širokého okolí je právě v rozporu se zájmem na zachování uvedených významných krajinných prvků a kulturních dominant krajiny a nebere ohled na harmonické měřítko a vztahy v krajině.	
	Zjišťovací řízení by mělo vzít v úvahu, že jednotlivé složky oznámeného záměru zohledňují různé oblasti životního prostředí, ale nezohledňují a ani se nevyjadřují k vlivu na pohodu bydlení stávajících obyvatel Velkých Přílep.	Ovlivnění faktorů pohody obyvatel je komentováno v kap. D.I.1.2 Dokumentace EIA.
Ochrana přírody	Rovněž posouzení z oboru biologie je neúplné, protože biolog vůbec nezjistil, že na kraji lesa Hajnice, který přiléhá k plánované stavbě obchvatu, jsou hnízdiště chráněného slavíka obecného. Tato hnízdiště se vyskytovala i v bližších oblastech k zástavbě obce Velké Přílepy, avšak stavební činností a zvýšeným odstraňováním podrostu se tato hnízdiště přestěhovala na jižní okraj lesa Hajnice. Realizace obchvatu v jeho plánované trase by tyto chráněné ptáky vypudila z této poslední lokality. V polní cestě z Velkých Přílep do Statenice lze při náležité pozornosti zjistit výskyt křečka polního, jak již byly jeho výskyty zaznamenány v minulosti. V rámci oznámení záměru Statenice golf resort, který je zveřejněn v informačním systému CENIA pod kódem STC 1487, bylo konstatováno, že výskyt křečka polního na severním okraji Pražské aglomerace představuje důležité refugium celoevropského významu a jako takové by mělo být co nejméně vystaveno vlivu negativních faktorů, které by mohly narušovat dosud neustálený populační trend.	Vlivy na zvláště chráněné druhy živočichů a prvky ÚSES byly vyhodnoceny autorizovanou osobou RNDr. Milanem Macháčkem v Hodnocení H67 (viz samostatná příloha B7). V rámci hodnocení H67 byla navržena zmírňující a kompenzační opatření, která jsou zahrnuta v kap. D.IV Dokumentace EIA.
Archeologie	Plánovaná trasa obchvatu je vedena přes potvrzené archeologické naleziště tzv. Strakovo pole, jak je uvedeno na stranách 74 a 75 Záměru obchvatu Velkých Přílep. Toto archeologické naleziště je v současné době zakryto a nelze vyloučit, že v budoucnosti a zejména v souvislosti se zlepšením metod archeologického výzkumu by se v této oblasti mohly nalézt další hmotné pozůstatky minulých osídlení. Pokud bude vedena trasa obchvatu tímto místem, bude proveden pouze tzv. záchranný archeologický výzkum, který neumožní ponechat místo pro řádné prozkoumání pozdějších generací.	Při provádění zemních prací je stavebník povinen oznámit záměr příslušnému pracovišti určenému Národním památkovým ústavem nebo Archeologickým ústavem AV ČR a umožnit provedení případného záchranného výzkumu. V případě náhodných nálezů je nutno postupovat podle § 22 zákona č. 20/1987 Sb Chyba! Nenalezen zdroj odkazů. . Dále je podle zákona povinen oznámit i náhodné porušení archeologických situací, stejně tak jako nálezy movitých artefaktů, k tomuto účelu zajistí stavebník u výše zmíněné organizace archeologický dohled.

11. SPOLEK KAMÝK (ING. VLASTIMIL ZAVIAČIČ) – vyjádření ze dne 11.1.2021

Varianty	<p>1. Omezení v rozvoji území</p> <p>V případě záměru Obchvatu Velkých Přílep nejsou uvažovány žádné jiné varianty realizace záměru, vzdálenější od obce Velké Přílepy, tj. blíže k hranici katastru obce, tak aby nebyl omezen budoucí rozvoj obce v dlouhodobém horizontu touto terénní překážkou.</p> <p>Stávající navrhovaná trasa plánovaného obchvatu neodpovídá zcela ani trase navrhované v 3. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR).</p>  <p>Nové varianty (modrá a zelená) vedoucí dále od obce, které je možné napojit na silnici 00710 Lichoceves - Velké Přílepy nebo na silnici 0079 Lichoceves - Statenice, by pomohly i k vyřešení uložení nadbytku výkopové zeminy odhadnuté v bilanci na 58 tis. m³, když v západní části obchvatu uvažuje až 6 m hluboký zářez do území. Požadujeme tedy doplnění těchto, z hlediska vlivů na životní prostředí a budoucí rozvoj území, výhodnějších variant do posouzení záměru. Požadujeme doplnění konkrétního plánovaného uložení nadbytku výkopové zeminy. Nadbytek výkopové zeminy je totiž zřejmý i z propojky dálnic D7-D8.</p>	<p>Podrobněji viz KOMENTÁŘ 1 VARIANTY</p> <p>Nakládání se zeminou je plně v kompetenci zhotovitele stavby. Přebytečná zemina může být využita pro výstavbu plánované přeložky II/240 (D7-D8), která naopak vykazuje nedostatek zeminy.</p>
Technické řešení	<p>2. Oplocení kolem navrženého mostu na Statenice</p> <p>Přechod pro zvěř bude doplněn keřovým pásmem, které bude navazovat na stávající alej podél současné, obchvatem přerušené polní cesty. Zároveň bude most na svých koncích doplněn o technické zábrany (oplocení), které budou drobnou zvěř navádět do keřového pásma.</p>	<p>Podél obchvatu nebude umístováno oplocení, aby nedocházelo ke vzniku slepých pastí pro zvířata.</p>

	Požadujeme doplnit minimální délku navrhovaného oplocení okolo mostu, tak aby došlo k účinnému navádění zvěře na most, omezení střetu se zvěří a tím i minimalizaci počtu uhynulých zvířat.	
Technické řešení	3. Průchodnost ve východní části obchvatu Požadujeme zachování průchodnosti pro pěší a zvěř i ve východní části obchvatu, tj. doplnit obdobné mimoúrovňové křížení pro pěší i v této východní části obchvatu, případně doplnit do projektu novou cyklostezku propojující lokality ulice Roztocká – Habří – Statenice z důvodu nemožnosti využít pro pěší a cyklistiku silnici II/240, kde bude po realizaci obchvatu ještě vyšší intenzita provozu.	Podrobněji viz KOMENTÁŘ 3 DĚLÍCÍ ÚČINKY
Dopravní model Hluková studie	4. Samostatné posouzení záměru v dopravní studii Obchvat Velkých Přílep je samostatným záměrem a jako takový by měl být i posuzován. Výchozí stav v akustické studii je současný stav komunikací doplněný pouze o navrhovaný obchvat, tj. bez propojky D7-D8 nikoliv s touto propojkou. Požadujeme tedy doplnění budoucí dopravní studie o tento stav. Požadujeme také doplnění výhledu dopravní studie až do roku 2040. Požadujeme doplnit podmínku výstavby a uvedení do provozu před výstavbou a uvedením do provozu propojky D7 - D8, tj. jako stavbu předcházející výstavbě propojky.	Hodnocení je v Dokumentaci EIA provedeno se zohledněním plánované přeložky II/240 (D7-D8), a to pro nejméně příznivý stav, tedy předpoklad neexistence severozápadního segmentu silničního okruhu kolem Prahy. Kartogramy dopravních intenzit pro hodnocený rok 2030 jsou doloženy v kap. B.II.6 Dokumentace EIA. Hodnocení je provedeno na straně bezpečnosti. (v roce 2040 budou dopravní intenzity v zájmovém území nižší v důsledku již zprovozněného SOKP). Podmínka týkající se zprovoznění obchvatu a přeložky II/240 je uvedena v návrhu opatření v kap. D.IV.
Technické řešení	5. Chybná kategorie silnice Východní část obchvatu směrem na Roztoky je navržena v kategorii S 7,5/90. Takto navržená silnice je v rozporu s normou Kategorie dle ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic a zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 pro pozemní komunikace, která takový typ silnice III. třídy pro návrhovou rychlost 90 km/h vůbec nezná. Požadujeme tedy přepracování dokumentace východní části obchvatu v souladu s ČSN 73 6101.	Podrobněji viz KOMENTÁŘ 2 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

12. SPOLEK KAMÝK (ING. VLASTIMIL ZAVIAČIČ) (vyjádření ze dne 11.1.2021)		
Proces EIA	Na základě našich důvodných pochybností o zařazení záměru zveřejněného v informačním systému EIA pod kódem záměru STC2341 „Velké Přílepy, obchva“ a zveřejněného Krajským úřadem Středočeského kraje dne 10.12.2020, do příslušné kategorie podáváme naše vyjádření.	Jedná se o písařskou chybu, která nemá vliv na závěry posuzování. V oznámení v kap. „B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1“ je správně uveden bod 49.

	<p>Tvrzení v Úvodu předloženého oznámení na straně 8 „Stavba obchvatu naplňuje dikci bodu 48 přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění (pozemní komunikace s délkou nad 2 km a intenzitě dopravy nad 1000 voz/den) a podléhá zjišťovacímu řízení je zcela zřejmě chybné, když toto zařazení odpovídá např. projektu čtyřpruhové komunikace v kategorii S 21,5/100 a nikoliv navrhované dvoupruhové silnice III. třídy v kategorii S 7,5.</p> <p>Chybné zařazení do kategorie II/48 je z Úvodu chybného Oznámení zpracovaného podle §6 zákona č. 100/2001 Sb., převzato a uvedeno i v informačním systému EIA i když mělo být vráceno Oznamovateli.</p> <p>Záměr dle našeho zjištění naplňuje dikci bodu 49 Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pruzích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b). (Limity: a) 2 km, b) 1 000 voz/24 hod.), kategorie II, přílohy č. 1 k zákonu o EIA, jako záměr ve smyslu § 4 odst. 1 písm. c) zákona o EIA nikoliv dikci bodu 48 Silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pruzích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdních pruzích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pruzích, o souvislé délce od stanoveného limitu.</p> <p>Dle našeho názoru se tak jedná o zcela zřejmě chybné zařazení zveřejněného záměru na internetu v informačním systému EIA do kategorie II/48, kdy nově zpracované Oznámení záměru podle §6 zákona č. 100/2001 Sb. se správným zařazením do kategorie II/49, může odstranit zřejmou chybu v kategorizaci zveřejněného záměru, která je místo navrhované dvoupruhové silnice zařazena do kategorie o čtyřech a více jízdních pruzích. S novým Oznámením by měl být opraven i chybný název záměru „Velké Přílepy, obchvat“.</p>	
<p>Dotčené obce</p>	<p>Navrhujeme doplnit do seznamu dotčených samosprávných celků i obec Lichoceves.</p> <p>Trasa obchvatu (úsek 1) začíná napojením na stávající silnici II/240 novou okružní křižovatkou a v km cca 0,410 stykovou křižovatkou. V km cca 1,250 je navržena přeložka polní cesty mostním objektem nad navrhovanou silnicí. Na konci úseku trasa prochází v zářezu v prostoru lokálního biocentra.</p> <p>Trasa obchvatu kříží prvky ÚSES na lokální úrovni. Částečně funkční lokální biocentrum, vložené do RBK 1136 zasahuje až do katastru obce Lichoceves.</p> <p>Obec Lichoceves měla být zařazena mezi dotčené územní samosprávné celky i z důvodu, v hlukové a rozptylové studii, hodnocené změny akustické i imisní situace z dopravy včetně její místní části Noutonice, když byly v této obci stanoveny i dva výpočtové body.</p> <p>V rámci k.ú. Lichoceves je v náleзовé databázi ochrany přírody (ND OP AOPK ČR 2017) zaznamenán výskyt kriticky ohroženého strnada lučního.</p> <p>Nejbližší zástavbou je intravilán obce Lichoceves ve vzdálenosti nejméně 730 m od konce stavby obchvatu (MÚK). V této obci není zaveden vodovod a k zásobování pitnou vodou jsou využívány mělké kopané domovní studny do</p>	<p>Podle obecných zvyklostí jsou v kapitole B.I.8 Výčet územních samosprávných celků uváděny obce, jejichž území je fyzicky dotčeno. Vlivy na ostatní obce jsou popsány v příslušných kapitolách Dokumentace EIA.</p> <p>Podle zákona EIA je <u>dotčeným územním samosprávným celkem</u> samosprávný celek, jehož správní obvod alespoň zčásti tvoří dotčené území (viz §3 odst. d). <u>Dotčeným územím</u> území, jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno provedením záměru nebo koncepce (viz §3 odst. d).</p> <p>Záměr je navržen mimo katastr obce Lichoceves. Z hlediska možného ovlivnění životního prostředí a obyvatelstva obce Lichoceves závěry posuzování nepotvrdily žádné významné vlivy.</p>

	<p>hloubky 5m. Navrhovaný zářez až do hloubky 6 m tak může ovlivnit právě obyvatele Lichocevsí, jeden provedený kontrolní vrt nezaručuje jejich neovlivnění.</p> <p>Na obrázku 4 je dále patrné, že největší rozvoj a největší přiblížení lidských sídel Obchvatu Velkých Přílep v lokalitě je plánován v obci Lichoceves.</p> <p>V této lokalitě, která je blíže popsána na www.obecvzahrade.cz, je plánovaná výstavba v 8. etapách pro celkem 2800 obyvatel.</p>	
<p>13. SPOLEK KAMÝK (ING. VLASTIMIL ZAVIAČIČ) (vyjádření ze dne 11.1.2021)</p>		
<p>Systémová podjatost</p>	<p>Spolek Kamýk v tomto řízení namítá systémovou podjatost všech úředních osob Krajského úřadu Středočeského kraje podle § 14 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), tedy podjatost všech úředních osob, které by mohly v rámci Krajského úřadu pro Středočeský kraj vystupovat v daném řízení jako úřední osoby či zástupci úřadu. V případě, že by úřední osoby rozhodovaly o věci, na níž má Krajský úřad výrazný zájem, vzniká pochybnost o jejich nestrannosti při rozhodování. Z důvodů vyloučení pochybností o nepodjatosti, kdy při rozhodování v řízení mohou být úřední osoby ovlivněny i jinými než zákonnými hledisky, by proto mělo takové řízení být provedeno v rámci jiného správního orgánu.</p>	<p>Z hlediska problematiky vlivů na životní prostředí bez komentáře.</p>