

Krajský úřad Středočeského kraje

Silnice I/9 + I/16 Mělník

obchvat 1. – 4. etapa

Posudek ve smyslu §9 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 zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb. a zákona č. 216/2007 Sb.

květen 2008

odpovědný zpracovatel: Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.

Silnice I/9 + I/16 Mělník

obchvat 1. – 4. etapa

Posudek ve smyslu §9 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 zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb. a zákona č. 216/2007 Sb.

Zpracovatel posudku:

Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.
Na cihelně 1331
Český Brod
28201

Prohlášení zpracovatele posudku:

Prohlašuji, že jsem posudek o vlivech záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa“ na životní prostředí (dále jen „posudek“) zpracovala jako držitelka autorizace č.j.: 10606/ENV/06 vydané Ministerstvem životního prostředí podle §19 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 zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb. a zákona č. 216/2007 Sb. (dále je „zákon č.100/2001 Sb.“), ve smyslu §24 odst. 1 citovaného zákona, podle požadavků vyplývajících z §9 citovaného zákona.

Dále prohlašuji, že jsem se nepodílela na zpracování oznámení a dokumentace posuzovaného záměru.

V Praze dne 9.5.2008

.....
Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.

Obsah:

Úvod.....	5
I. Základní údaje	7
II. Posouzení dokumentace	8
II.1. Posouzení úplnosti dokumentace	8
II.2. Posouzení správnosti údajů uvedených v dokumentaci a použitých metod hodnocení 10	
II.3. Porovnání variant řešení záměru	19
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice 19	
III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí	19
IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí	21
V. Vypořádání všech obdržených připomínek k dokumentaci	22
VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí	54
VII. Návrh stanoviska	55
I. Identifikační údaje.....	55
II. Průběh posuzování	56
III. Hodnocení záměru.....	59
Přehled použitých zdrojů:.....	66
Příloha 1	68
Příloha 2	71
Fotodokumentace	72

Použité zkratky

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSN	české státní normy
DUN	dešťová usazovací nádrž
EIA	posuzování vlivů na životní prostředí
HPJ	hlavní půdní jednotka
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHLÚ	chráněné ložiskové území
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IČO	identifikační číslo organizace
KR	krajinný ráz
k.ú.	katastrální území
KÚ	krajinský úřad
L _A	hladina akustického tlaku
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
MO	městská obslužná komunikace
MS2	místní sběrná dvoupruhová komunikace
MS4	místní sběrná čtyřpruhová komunikace
MÚ	městský úřad
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NO _x	oxidy dusíku, směs nitrozních plynů – (výklad pojmu uvádí § 2 písm. h) nařízení vlády č. 350/2002 Sb.)
NV	Nařízení vlády
O	ohrožený druh
OHS	okresní hygienická stanice
KO	kriticky ohrožený druh
NRBK	nadregionální biokoridor
PHS	protihluková stěna
PM10	frakce prašného aerosolu o velikosti částic nižší než 10 µm
PUFL	pozemky plnící funkci lesa
SO	silně ohrožený druh
TZL	tuhé znečišťující látky
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚPSÚ	územní plán sídelního útvaru
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VÚC	velký územní celek
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZOV	zásady organizace výstavby
ZP	zemní plyn
ZPF	zemědělský půdní fond
ZS	zařízení staveniště

Úvod

Předkládaný posudek byl zpracován podle §9 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 zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb. a zákona č. 216/2007 Sb.

Předmětem posudku je dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí záměru:

Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa

Dokumentace byla oznamovatelem předložena ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., na základě závěru zjišťovacího řízení Krajského úřadu Středočeského kraje, který je podle zákona příslušným úřadem státní správy pro posuzovaný záměr.

Hodnocení vlivů na životní prostředí pro uvedený záměr bylo provedeno na základě §4, odst. 2 zákona s tím, že navrhovaný záměr patří do kategorie II a povinnost posuzování podle zákona byla stanovena v závěru zjišťovacího řízení podle § 7 zákona.

Úkolem posudku je především ve smyslu přílohy č.5 k zákonu:

- zhodnocení dokumentace a technického řešení záměru
- vypořádání všech obdržných vyjádření k dokumentaci
- vypracování návrhu stanoviska příslušného úřadu státní správy

Posudek byl zpracován Ing. Kateřinou Hladkou, autorizace č.j.: 10606/ENV/06.

Posuzovaným záměrem je „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa“. Záměr je délky cca 4,75km (včetně úpravy Pražské ulice) je rozdělen na 4 stavby číslované podle předpokládaného postupu výstavby. Návrhová rychlost je 50 km/hod. Délky, kategorie a šířkové uspořádání jednotlivých etap jsou zřejmé z následující tabulky:

Tab. Přehled jednotlivých etap obchvatu.

etapa	délka	kategorie	šířkové uspořádání
1 Pražská – Mladoboleslavská + rekonstrukce ulice Pražská	576+250m	MS 4 14,5/13,5/50	2 jízdní + 2 zastavovací pruhy, chodníky
3 Mladoboleslavská – Kokořinská	1490m	MS 2 12,0/9/50	2 jízdní pruhy, chodníky
4 Kokořinská – Chloumecká	984m	MS 4 14,5/13,5/50	2 jízdní + 2 zastavovací pruhy, chodníky
2 Chloumecká – Průhon	255m	MS 2 12,0/9/50	2 jízdní pruhy, chodníky
	1170 + křiž. Průhon	MS 2 9/9/50	2 jízdní pruhy + krajnice
Celkem	4 475m	bez Pražské a křižovatky Průhon	

Záměr je podle přílohy č.1 zákona č.100/2001 Sb. zařazen do KATEGORIE II (záměry vyžadující zjišťovací řízení), kde je uvedeno pod bodem č.9.1.:

9.1. *Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).*

Z hlediska územního plánování je navržený záměr ve schváleném územním plánu sídelního útvaru města Mělník a jeho změně č. III. Stavba je zde označena jako veřejně prospěšná.

Podle zjištěných negativních vlivů ve zpracovaném oznámení a v souladu s připomínkami v závěru zjišťovacího řízení bylo zpracováno nové vedení trasy v lokalitě Pražská – Mladoboleslavská – pro navrhovanou komunikaci je využita rušená železniční vlečka TTD. Nové řešení bylo navrženo tak, aby bylo v souladu s územním plánem města Mělník.

Navrhovaná trasa silnic I/9 a I/16 v průchodu Mělníkem je vedena v nové stopě, z prostoru Pražského předměstí Rousovice v těsné vazbě na město, dále lokalitou Blata, Podolí a Průhon. V úseku mezi ulicemi Pražská a Mladoboleslavská je vedena od okružní křižovatky v místě zrušené vlečky do cukrovaru TTD k ulici Mladoboleslavské, kde je navržena další okružní křižovatka. V další trase překonává silnice estakádou vodoteč Pšovku a železniční trať a zatáčí ke křížení s ulicí Kokořínskou, vede v souběhu s ulicí Dobrovského až k železniční trati, kde se stáčí severně k Průhonu a napojuje se další okružní křižovatkou na provedený obchvat.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví související s hodnoceným záměrem jsou v rámci procesu posuzování předmětem oznámení záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa“ a dokumentace vlivů záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa“ a tohoto posudku.

V rámci zpracování posudku byly posouzeny informace vztahující se jak k technickému řešení záměru prezentovanému v dokumentaci, tak k dotčenému území. Cílem bylo ověření předpokládaných dopadů na okolní prostředí a rovněž ověření vstupních zadávacích podmínek pro hodnocení vlivů na životní prostředí.

I. Základní údaje

I.1. Název záměru

Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa

I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměr je podle přílohy č.1 zákona č.100/2001 Sb. zařazen do KATEGORIE II (záměry vyžadující zjišťovací řízení), kde je uvedeno pod bodem č.9.1.:

9.1. Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).

Posuzovaným záměrem je „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa“. Záměr je délky cca 4,75km (včetně úpravy Pražské ulice) je rozdělen na 4 stavby číslované podle předpokládaného postupu výstavby. Návrhová rychlost je 50 km/hod. Délky, kategorie a šířkové uspořádání jednotlivých etap jsou zřejmé z následující tabulky:

Tab. Přehled jednotlivých etap obchvatu.

etapa	délka	kategorie	šířkové uspořádání
1 Pražská – Mladoboleslavská + rekonstrukce ulice Pražská	576+250m	MS 4 14,5/13,5/50	2 jízdní + 2 zastavovací pruhy, chodníky
3 Mladoboleslavská – Kokořinská	1490m	MS 2 12,0/9/50	2 jízdní pruhy, chodníky
4 Kokořinská – Chloumecká	984m	MS 4 14,5/13,5/50	2 jízdní + 2 zastavovací pruhy, chodníky
2 Chloumecká – Průhon	255m	MS 2 12,0/9/50	2 jízdní pruhy, chodníky
	1170 + křiž. Průhon	MS 2 9/9/50	2 jízdní pruhy + krajnice
Celkem	4 475m	bez Pražské a křižovatky Průhon	

I.3. Umístění záměru

kraj: Středočeský
 obec: Mělník
 katastrální území: Mělník
 městská část: Rousovice, Blata, Podolí

I.4. Obchodní firma oznamovatele

Název: Ředitelství silnic a dálnic ČR

I.5. IČ oznamovatele

IČO: 65 99 33 90

I.6. Sídlo (adresa) oznamovatele

sídlo: Čerčanská 12, 140 00 Praha 4

II. Posouzení dokumentace

V následující kapitole je provedeno zhodnocení dokumentace z následujících hledisek:

- úplnost dokumentace
- správnost údajů uvedených v dokumentaci a použité metody hodnocení
- hodnocení variant
- hodnocení významných vlivů přesahujících státní hranice

II.1. Posouzení úplnosti dokumentace

Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí byla zpracována v úvodní fázi přípravy záměru, která předchází správním řízením ve smyslu složkových zákonů ochrany životního prostředí a ve smyslu stavebního zákona. Technické řešení a související opatření budou dále zpřesňována v dalších fázích projektové přípravy a projednávání záměru. Projektová dokumentace pro jednotlivé stupně a správní řízení bude reflektovat závěry posudku, respektive stanoviska příslušného úřadu státní správy k hodnocenému záměru z hlediska vlivů na životní prostředí.

Úplnost dokumentace je nutné posoudit ze 2 hledisek:

- a) porovnat obsah dokumentace s požadavky uvedenými v příloze č.4 k zákonu č.100/2001 Sb. o posouzení vlivů na životní prostředí
- b) vyhodnotit splnění požadavků uvedených v písemném závěru zjišťovacího řízení

Posuzovaná dokumentace záměru obsahuje celkem 9 svazků:

- A. Dokumentace
- B.1 Hluková studie
- B.2 Rozptylová studie
- B.3 Osídlení území
- B.4 Vlivy na zdraví
- B.5 Předběžný hydrogeologický průzkum
- B.6 Biologický průzkum
- B.7 Předběžný dendrologický průzkum
- B.8 Dopravně-inženýrské podklady
Dopravní prognóza
Dopravně-inženýrské posouzení

Grafické přílohy:

Přehledná situace 1: 20 000

Situace 1: 10 000

Podélný profil hlavní trasy

Charakteristické příčné řezy

Formální stránka dokumentace

Jednotlivé části dokumentace obsahují všechny požadované kapitoly vyjmenované v příloze č.4 zákona č. 100/2001 Sb.

Text dokumentace i odborné přílohy jsou zpracovány buď osobami s odpovídající autorizací a nebo odborně způsobilými zaměstnanci.

V závěru zjišťovacího řízení je uvedeno:

Oznámení k záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník, obchvat 1. – 4. etapa“ bylo dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., rozesláno k vyjádření příslušným dotčeným správním úřadům, dotčeným územním samosprávným celkům a jejich prostřednictvím i veřejnosti. Informace o oznámení byla zveřejněna na příslušných úředních deskách a dále na internetových stránkách Ministerstva životního prostředí a Středočeského kraje.

Z připomínek k oznámení v rámci zjišťovací řízení dle § 7 citovaného zákona vyplývá, že jsou k realizaci předmětného záměru v navržené trase připomínky. Týká se to zejména průchodu přes lokální biocentrum 113-mokřad Pšovky, poloha vůči části obytné zástavby (hluk, emise, potažmo imise), nedostatečné technické řešení propojení města napříč navrženou komunikací (vytvoření nové bariéry). K záměru vznesli připomínky Středočeský kraj, KHS Středočeského kraje-územní pracoviště v Mělníku, Městský úřad Mělník-OŽPaZ, Krajský úřad Středočeského kraje-OŽPaZ a z veřejnosti Ing. Jirmusová a paní Matějčková. Z vyjádření vyplývá, že je vhodné podrobit projednávaný záměr ještě podrobnějšímu zhodnocení vlivů na životní prostředí ve smyslu cit. zákona a navrhnout i variantní řešení.

Na základě zjišťovacího řízení, provedeného podle § 7 citovaného zákona, vlastního posouzení oznámení a všech obdržných připomínek a doporučení k oznámení dospěl Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, k závěru, že záměr

Silnice I/9 + I/16 Mělník, obchvat 1. – 4. etapa

b u d e

dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Oznamovatel předloží k projednání Dokumentaci ve smyslu § 8 cit. zákona. Zpracovatel Dokumentace se při jejím koncipování musí řídit náležitostmi uvedenými v příloze č. 4 cit. zákona a především by měl mj. podrobným způsobem vyhodnotit ty problémové okruhy, které byly předmětem připomínek k Oznámení a jsou nedílnou přílohou tohoto závěru zjišťovacího řízení.

Dokumentace obsahuje samostatné vypořádání připomínek ze zjišťovacího řízení a připomínek obsažených v jednotlivých vyjádřeních doručených k oznámení.

Z textu a z příloh dokumentace jednoznačně vyplývá, že základní požadavky na posouzení vlivů na průchod přes LBC 113 – mokřad Pšovky, vlivů hluku a emisí jsou v předložené dokumentaci odpovídajícím způsobem zpracovány. Dokumentace rovněž respektuje doporučení v oznámení na lokální úpravy trasy komunikace. Změna stanoviska TTD umožnila využít pro silnici prostor rušené železniční vlečky.

Celkově lze konstatovat, že předložená dokumentace je úplná a odpovídá požadavkům zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, konkrétně požadavkům přílohy č.4 k uvedenému zákonu a závěru zjišťovacího řízení.

Dokumentace obsahuje veškeré požadované náležitosti dle přílohy č.4 k zákonu č.100/2001 Sb., a po formální stránce ji lze považovat za úplnou.

Struktura i rozsah dokumentace odpovídá požadavkům zákona. Všechny části dokumentace jsou zpracovány v takovém rozsahu, který je považován v daném případě za běžný a standardní.

Popis současného stavu životního prostředí i významných vlivů lze hodnotit jako úplný a dostatečný pro formulování návrhu stanoviska příslušného úřadu státní správy.

II.2. Posouzení správnosti údajů uvedených v dokumentaci a použitých metod hodnocení

V této kapitole je posouzen obsah jednotlivých částí a kapitol dokumentace. Je prověřena úplnost a správnost předkládaných údajů a úroveň jejich zpracování a prezentace. Rovněž jsou zde uvedeny nedostatky ve zpracování dokumentace a je vyhodnoceno, jak tyto nedostatky ovlivňují závěry dokumentace. U každé kapitoly je uvedeno stručně vyhodnocení, které obsahuje stanovisko zpracovatele posudku k obsahu a úrovni zpracování příslušné kapitoly.

ČÁST A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Hodnocení:

Kapitola obsahuje všechny informace požadované zákonem. Bez připomínek.

ČÁST B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

Základní údaje

Tato část je členěna do 9 kapitol, které obsahují požadované informace. Mezi nejdůležitější patří popis rozsahu a umístění záměru a technické řešení záměru. Popis technického řešení je upřesněn v mapových přílohách dokumentace.

Hodnocení:

Základní údaje obsahují všechny informace požadované zákonem a jsou dostačující k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Dokumentace uvádí v části možnost kumulace s jinými záměry:

Podle informací z OV MěÚ Mělník není záměr v kolizi se žádnými dnes známými jinými záměry. V současné době však probíhá výstavba nových domů v Dobrovského ulici (mezi Akátovou a Chloumeckou a u Kokořinské) a v ulici Hled'sebské. V prostoru Klamovka podél obslužné ulice jsou náznaky začínajících staveb, jejichž rozsah respektuje záměr nové komunikace. Vzhledem k délce výstavby nové komunikace nelze vyloučit, že se v zájmovém prostoru neobjeví další záměry.

Dále jsou v dokumentaci uvedeny další 2 záměry – supermarket Plus a „Nápojení přístavu Mělník na silnici I/16“. Drobným nedostatkem je, že tyto záměry nejsou v mapových přílohách dokumentace ani schematicky zakresleny a není zde doložen zákres navrhovaného záměru do územního plánu.

Zdůvodnění potřeby záměru a jejího umístění je dostatečně podrobné i s ohledem na dlouhodobé řešení vedení tras obchvatu.

Ve výčtu navazujících rozhodnutí podle §4 odst. 4 a správních úřadů je třeba doplnit: §19 horního zákona č.44/1988 Sb. – Povolení staveb v CHLÚ.

Údaje o vstupech

Půda

Záměr vyžaduje trvalý zábor zemědělské i lesní půdy. Rozsah záborů je uveden s ohledem na stupeň podkladů – územně technická studie.

Hodnocení:

Kapitola obsahuje základní informace. Další podrobnosti - třídy ochrany ZPF a kódy BPEJ jsou uvedeny v kapitole C.II.5.

Voda

Dokumentace uvádí základní informace o potřebě pitné či technologické vody. Spotřeba vody je vázána na období výstavby, po uvedení do provozu záměr nebude vyžadovat trvalý odběr vody.

Hodnocení:

Obsah kapitoly odpovídá požadavkům zákona, uvedené informace lze považovat za dostačující. Bez připomínek.

Ostatní surovinové a energetické zdroje

Dokumentace uvádí potřebu surovin a energií pro výstavbu a provoz posuzovaného záměru. Je zde uvedena i bilance zemních hmot.

Hodnocení:

Obsah kapitoly odpovídá požadavkům zákona, uvedené informace lze považovat za dostačující. Bez připomínek.

Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

V kapitole jsou uvedeny nároky na dopravní infrastrukturu po dobu stavby i provozu. Pro období provozu je zde i uvedena tabulka intenzit předpokládané dopravy. V kapitole jsou rovněž doplněny údaje o demolicích, které jsou vyvolané záměrem.

Hodnocení:

S ohledem na přebytek výkopu zeminy z trasy komunikace by bylo vhodné specifikovat dopravní nároky v průběhu stavby s předběžným návrhem na umístění tohoto přebytku.

Údaje o výstupech**Ovzduší**

V dokumentaci jsou uvedeny zdroje znečišťování ovzduší související s posuzovaným záměrem. Doprava je charakterizována jako liniový zdroj a jsou zde uvedeny emise z dopravy. V době výstavby bude záměr plošným zdrojem znečišťování ovzduší zejména fáze výstavby zemních prací a pokládky živičných povrchů. V dokumentaci je prezentován výpočet hodnot ročních emisí NO_x, PM₁₀ a benzenu na sledovaných úsecích komunikací. Tento výpočet je proveden pro variantu 1 (varianta výstavby komunikace) a variantu 0 (bez realizace komunikace). Z prezentované tabulky vyplývá vyšší celková suma emisí všech znečišťujících látek u varianty 1 oproti variantě 0. Tento rozdíl vyplývá z toho, že nově navržená komunikace je vedena ve větší vzdálenosti od husté obytné zástavby v centru města a tím pádem je nově navržený průjezd městem delší než průjezd po stávajících silnicích středem města. Dále na základě zpracované dopravní studie se počítá po vybudování záměru s určitým navýšením celkové dopravy v Mělníce.

Hodnocení:

Obsah kapitoly odpovídá požadavkům zákona, uvedené informace lze považovat za dostačující. Bez připomínek.

Voda

Dokumentace uvádí základní informace o druhu odpadních vod: srážkové, splaškové a technologické.

Hodnocení:

Dokumentace neuvádí rozdělení pro období výstavby a provozu. Při období výstavby budou vznikat vody technologické například z kropení betonu, čištění strojních zařízení.

Odpady

Dokumentace uvádí odpady z provozu a výstavby a způsob nakládání s odpady.

Hodnocení:

V dokumentaci nejsou uvedena zařízení k využití či odstranění odpadů z výstavby v zájmovém regionu.

Ostatní

V dokumentaci jsou uvedeny ekvivalentní hladiny hluku pro jednotlivé výpočtové body s navrženou PHS a bez PHS pro období provozu. Výpočtové body jsou popsány čísly popisnými. Dále je zde stručně popsán hluk z výstavby a vibrace.

Hodnocení:

V další fázi projektové přípravy (po zpracování podrobných ZOV) je třeba vyhodnotit akustickou zátěž ze stavby, a to i pro pohyb obslužné dopravy staveniště po navazujících komunikacích. Tato podmínka bude součástí stanoviska.

V hlukové studii, příloha č. B.1 je uvedeno, že byl proveden výpočet pro rok 2015. Na hlukových mapách je však uveden rok 2030. Podle prověření bylo zjištěno, že uvedený výpočtový rok 2030 je tiskovou chybou, kterou je nutno v dalším stupni projektové dokumentace opravit.

Doplňující údaje

V dokumentaci jsou uvedeny 2 mostní objekty a pohledové rozdělení území v oblasti mezi ulicí Kokořínskou a Chloumeckou.

Hodnocení:

Obsah kapitoly odpovídá požadavkům zákona, uvedené informace lze považovat za dostačující. Bez připomínek.

ČÁST C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ**Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území**

Dokumentace uvádí v jednotlivých kapitolách výčet nejvýznamnějších environmentálních charakteristik zájmového území v rozdělení širší území a potenciálně dotčené území. Dále je zde doplněna urbanistická charakteristika dotčených území. Tabulkovou formou jsou zde popsány základní environmentální charakteristiky.

Hodnocení:

V dokumentaci je tabelárně popsán stav základních environmentálních charakteristik - pouze označen jejich výskyt. Není blíže popsán ÚSES, zvláště chráněná území, Natura

2000, kulturní památky a archeologie, významné krajinné prvky – dle §3 a §6 zákona č.114/1992 Sb.

V dokumentaci je uvedeno, že krajinný ráz se neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách podle zákona č.144/1992 Sb. §12, odst.4:

(4) Krajinný ráz se neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody 9a) .

citace zákona č.114/1992 Sb. v platném znění

Územní plán Mělníka byl zpracován dle starého stavebního zákona č.50/1976 Sb. a ne dle nového stavebního zákona č.183/2006 Sb.. Tedy v ÚP Mělníka nebyly řešeny podmínky ochrany krajinného rázu s orgánem ochrany přírody. Proto je třeba posoudit i u této komunikace její vliv na krajinný ráz.

Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

Obyvatelstvo

Dokumentace podrobně popisuje počty obyvatel a domů v dotčeném území a využití území.

Hodnocení:

Obsah kapitoly odpovídá požadavkům zákona, uvedené informace lze považovat za dostačující. Bez připomínek.

Ovzduší a klima

Dokumentace uvádí základní klimatickou charakteristiku území se stručným popisem klimatu. Z hlediska kvality ovzduší byly použity údaje „Vyhodnocení imisního pozadí na území Mělníka v oblasti Rousovice – Blata“, ATEM, 2007. Městský úřad Mělník patří mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, a to z důvodu překročení denního imisního limitu pro suspendované částice frakce PM₁₀. Jedná se o překročení na 100% plochy dané územní jednotky.

Hodnocení:

Kapitola obsahuje potřebné informace. Bez připomínek.

Hluková situace a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

V kapitole jsou uvedeny základní limitní hladiny hluku, jsou zde rovněž uvedeny výsledky měření hluku OHS Mělník z roku 1990. Na základě těchto měření bylo konstatováno překročení hluku už v roce 1990 o 25dB. V této kapitole jsou rovněž doplněny údaje o vibracích, seismicitě a radonovém riziku.

Hodnocení:

Označení dB(A), uvedené v této kapitole je zastaralé a dle platných norem se nepoužívá již 10let. Připomínka týkající se zastaralé akustické terminologie je pouze metodického charakteru. Dle platných norem by se měl používat termín „hladina akustického tlaku A“ s jednotkou „dB“.

Tato kapitola by měla mimo jiné obsahovat údaje o hluku ze železniční dopravy na trati 072 Všetaty - Mělník – Děčín a 076 Mělník – Mladá Boleslav. Železniční trať a žst. Mělník se nacházejí v blízkosti navrhované komunikace a navrhovaná komunikace zde bude zvyšovat hladinu akustického tlaku A.

Voda

Dokumentace uvádí základní údaje o podzemních a povrchových vodách v dotčeném území. Je uvedena i hydrogeologická charakteristika území. Je zde uveden i zdroj Světice, který se nachází v blízkosti navrženého obchvatu. Doplněno je i zásobování pitnou vodou Mělníka.

Hodnocení:

Z hlediska popisu současného stavu povrchových vod by bylo vhodné uvádět dostupnost informací o kvalitě vody v dotčených tocích. Dále by bylo vhodné doplnit do mapových příloh polohu vodního zdroje Světice.

Půda

Dokumentace uvádí podrobnou charakteristiku půdního prostředí v dotčeném území a převládající půdní typy. Jsou zde uvedeny kódy BPEJ a třídy ochrany půd.

V zájmové území se nacházejí viniční tratě, které jsou zakresleny v mapové příloze A.2. Dále jsou v kapitole komentovány staré ekologické zátěže.

Hodnocení:

Popis půdních jednotek bohužel nedoplňuje mapová příloha. V tabulce č.2 dokumentace je uveden předpokládaný zábor PUFL 0,02ha, za mírný nedostatek je možné považovat opomenutí popsání tohoto záboru a případně toho, zda se navržený záměr nachází v ochranném pásmu lesa dle zákona č.289/1995 Sb. o lesích. Pro doplnění uvádíme opatření vyplývající ze zákona č.289/1995 Sb. o lesích, v platném znění, týkající se pozemků nacházejících se v ochranném pásmu lesa.

Pro umístění stavby do ochranného pásma lesa (tedy 50m od okraje lesa) je nutné souhlasu pověřeného orgánu státní správy (v tomto případě MěÚ Mělník). Toto povolení se doloží v dalších fázích projektové dokumentace.

Celkově lze říci, že k této kapitole nejsou zásadní připomínky.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

V dokumentaci je popsána geomorfologie a geologie dotčeného území. V této části je rovněž uveden popis chráněného ložiskového území.

Hodnocení:

Obsah kapitoly odpovídá požadavkům zákona, uvedené informace lze považovat za dostačující. Bez připomínek.

Fauna, flóra a ekosystémy

V dokumentaci jsou shrnuty údaje z provedeného biologického a dendrologického průzkumu v trase navrženého obchvatu. Dále je v této kapitole uveden popis územního systému ekologické stability, významné krajinné prvky dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. a chráněná území dle zákona č.114/1992 Sb. v širším okolí posuzovaného záměru.

V zájmovém území jsou zaznamenány zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů.

Hodnocení:

Obsah kapitoly odpovídá požadavkům zákona, uvedené informace lze považovat za dostačující. Bez připomínek.

Krajina

V této kapitole je uvedena biogeografická charakteristika území a dále je zde věnována pozornost turistickým trasám a cyklostezkám v zájmovém území.

Hodnocení:

Obsah kapitoly odpovídá požadavkům zákona, uvedené informace lze považovat za dostačující. Bez připomínek.

Kulturní památky a archeologie

Dokumentace uvádí historické budovy v řešeném území a popisuje městskou památkovou zónu, která má vyhlášené ochranné pásmo. Zásah do doposud nezmapovaných archeologických vrstev není vyloučen, je nutno postupovat v souladu se zákonem č. 20/1996 Sb.

Hodnocení:

Obsah kapitoly odpovídá požadavkům zákona, uvedené informace lze považovat za dostačující. Bez připomínek.

Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

V dokumentaci je zhodnocen charakter současného využití území a je zde popsán plánovaný rozvoj dotčených území dle územního plánu ÚPSÚ: Rousovic, Blata, Podolí. Je zde konstatováno, že celé území Mělníka vyžaduje zvláštní ochranu ovzduší s ohledem na zhoršenou imisní situaci území. Dále je zde konstatováno, že OHS Mělník provedla řadu měření hluku, kde bylo konstatováno překročení limitních hladin hluku. V této kapitole je doplněn návrh změny č.3 ÚP Mělníka.

Hodnocení:

Obsah kapitoly odpovídá požadavkům zákona, uvedené informace lze považovat za dostačující. Bez připomínek.

ČÁST D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti****Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů**

V rámci dokumentace bylo zpracováno posouzení vlivů na veřejné zdraví autorizovanou osobou. Hlavními faktory, které mohou být realizací záměru významněji ovlivněny, budou tedy hluk a znečištění ovzduší. Dále jsou v dokumentaci popsány sociální a ekonomické důsledky záměru a ovlivnění faktorů psychické pohody. V dokumentaci jsou specifikovány počty osob bydlících v bezprostřední blízkosti komunikací, do 50m a do 100m od navrženého záměru. Důležitý je údaj o porovnání varianty 0 a varianty 1. Dalším hodnocením je ovlivnění přístupnosti území podél navrhovaného záměru.

Hodnocení:

Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví je provedeno dostatečně podrobně. Bez připomínek.

Vlivy na ovzduší a klima

Dokumentace hodnotí etapu provozu komunikace a stručně vliv z výstavby komunikace. Vyhodnocení imisní zátěže bylo provedeno pro oxid dusičitý NO₂, benzen a suspendované částice frakce PM₁₀, jakožto charakteristické znečišťující látky související s automobilovou dopravou.

Dokumentace komentuje výsledky modelových výpočtů příspěvků silniční dopravy na posuzované komunikaci a uvádí jejich porovnání s platnými limity. Automobilová doprava na plánované nové komunikaci Mělníkem nezpůsobí ve výpočtovém roce 2015 (po jeho dokončení a v plném provozu) nadměrné znečištění ovzduší NO₂, benzenem ani suspendovanými částicemi PM₁₀.

Hodnocení:

Popis vlivů na ovzduší je proveden standardním způsobem. S uvedenými závěry lze souhlasit bez připomínek.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Dokumentace hodnotí akustické vlivy na základě výpočtů hluku z dopravy provedených v samostatné příloze č. 1. V modelech byl zkoumán nejen vliv předpokládané hlukové emise na nové komunikaci, ale i dalších frekventovaných komunikacích (Italská, Cukrovarská, Mladoboleslavská, Kokořínská, Bezručova, Nádražní, Řípská, sil. I/9), na kterých dojde vlivem výstavby nové silnice ke změnám v dopravním zatížení. Dokumentace uvádí popis protihlukových opatření pro jednotlivé stavby.

Dokumentace hodnotí hluk v průběhu stavby a uvádí opatření k omezení nadměrného působení hluku po dobu stavebních prací.

Hodnocení:

V hlukové studii, příloha č. B.1 je uvedeno, že byl proveden výpočet pro rok 2015. Na hlukových mapách je však uveden rok 2030. Podle prověření bylo zjištěno, že uvedený výpočtový rok 2030 je tiskovou chybou, kterou je nutno v dalším stupni projektové dokumentace opravit.

Vlivy na vodu

V dokumentaci je popsán návrh odvodnění jednotlivých staveb, dále je zde doplněn výpočet odtoku z komunikace a výpočet zvýšení chloridů v Pšovce. U odvodnění je konstatováno, že navýšení odtoku v zájmovém území je velmi malé a rovněž zvýšení koncentrace chloridů je akceptovatelné.

Dále je v dokumentaci hodnocen vliv na podzemní vody pro jednotlivé stavby. Pro hodnocení vlivu na podzemní vody byly využity archivní vrty. Z hodnocení vyplývá, že nejproblematičtější bude 3. stavba, kde je doporučeno provést ověřovací vrty.

Hodnocení:

Obsah kapitoly odpovídá požadavkům zákona, uvedené informace lze považovat za dostačující. Bez připomínek.

Vlivy na půdu

V dokumentaci je slovně popsán nárok jednotlivých staveb na půdu včetně klasifikace půdy dle BPEJ. Komentován je rovněž způsob nakládání s orníci pro období výstavby.

Hodnocení:

V dokumentaci není uveden vliv na pozemky plnicí funkci lesa, přestože v kapitole nároky na půdu je uveden zábor LPF. Podkladem pro zpracování vlivů na půdu nebyl pedologický průzkum, takže není možné hodnotit podrobně tento vliv. Pedologický průzkum bude součástí dokumentace pro územní rozhodnutí. Dále za mírný nedostatek je možné považovat absenci mapového podkladu se zákresem mapy BPEJ a navrženého záměru.

Na celé ploše trvale odnímané půdy ze ZPF bude provedena skrývka kulturního horizontu v rozsahu stanoveném dle pedologického průzkumu. O skrývce a jejím využití bude vedena evidence.

Skrývku je doporučeno částečně využít pro účely předmětné stavby (přednostně doporučujeme k ohumusování nových svahů drážního tělesa využít podorničí a méně kvalitní ornici)

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

V dokumentaci je konstatováno, že stavba prochází CHLÚ.

Hodnocení:

Podle horního zákona č.44/1988 Sb. jsou v chráněném ložiskovém území omezeny některé činnosti podle §18. V chráněném ložiskovém území se nesmí zřizovat stavby a zařízení, která nesouvisí s dobýváním výhradního ložiska, pokud k tomu nebyl dán souhlas podle horního zákona. Povolování staveb v CHLÚ se řídí §19 horního zákona.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Tato kapitola je členěna na části:

- Předpokládané přímé vlivy na rostliny a živočichy
- Předpokládané nepřímé vlivy na rostliny a živočichy včetně možných rizik
- Vlivy výstavby
- Chráněná území
- Vlivy na prvky ÚSES

Popsáno je ovlivnění pro jednotlivé stavby z jednotlivých hledisek.

Hodnocení:

Ve výčtu vlivů na flóru, faunu a ekosystémy nejsou podrobněji specifikovány významné krajinné prvky dle § 3 zákona č.114/1992 Sb., které navrhovaný záměr kříží. Popis vlivů na flóru, faunu a ekosystémy vychází z provedených průzkumů, rozsah hodnocení odpovídá požadavkům zákona, s uvedenými závěry lze souhlasit bez zásadních připomínek.

Vlivy na krajinu

V kapitole je konstatováno, že krajinný ráz dle §12 zákona č.114/1992 Sb. se v zastavitelném území neřeší, přesto uveden stručný popis vizuálního vliv nové komunikace.

Hodnocení:

V dokumentaci je uvedeno, že krajinný ráz se neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách podle zákona č.144/1992 Sb. §12, odst.4:

(4) Krajinný ráz se neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody 9a) .

citace zákona č.114/1992 Sb. v platném znění

Územní plán Mělníka byl zpracován dle starého stavebního zákona č.50/1976 Sb. a ne dle nového stavebního zákona č.183/2006 Sb.. Tedy v ÚP Mělníka nebyly řešeny podmínky ochrany krajinného rázu s orgánem ochrany přírody. Proto je třeba posoudit i u této komunikace její vliv na krajinný ráz.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

V kapitole jsou popsány vyvolané demolice v rámci jednotlivých staveb. Je konstatováno, že záměr nebude mít vliv na kulturní památky.

Hodnocení:

S uvedeným hodnocením lze souhlasit bez zásadních připomínek. Způsob hodnocení lze považovat za dostačující.

Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

Dokumentace uvádí, že navržený záměr bude mít především dlouhodobý vliv při převedení dopravy a dále uvádí závěry hodnocení pro jednotlivé složky a faktory životního prostředí.

Dále jsou uvedeny krátkodobé vlivy po dobu výstavby.

Vlivy přesahující státní hranice jsou vyloučeny.

Hodnocení:

S uvedenými charakteristikami lze souhlasit bez zásadních připomínek.

Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Dokumentace uvádí možnosti vzniku havárií při provozu a výstavbě záměru.

Hodnocení:

Popis vlivů na ovzduší je proveden standardním způsobem. S uvedenými závěry lze souhlasit bez připomínek.

Dokumentace obsahuje zhodnocení prakticky všech významných předpokládaných důsledků realizace záměru na životní prostředí.

Lze se rovněž ztotožnit s názorem autorů dokumentace, že záměr je z hlediska vlivů na životní prostředí realizovatelný při uplatnění navrhovaných opatření.

Popis současného stavu dotčeného území i hodnocení veškerých kladných i záporných vlivů záměru na jednotlivé složky a faktory životního prostředí je v dokumentaci proveden s podrobností odpovídající charakteru záměru a zájmového území. V oblasti hodnocení vlivu na ovzduší, hluk, faunu a flóru, hydrogeologii a veřejné zdraví byly zpracovány samostatné studie na základě standardních postupů a metodik. Výsledky těchto studií lze považovat za správné.

Na základě všech zjištěných informací lze konstatovat, že údaje uváděné v dokumentaci lze považovat za správné a dostačující pro potřeby hodnocení vlivů na životní prostředí, zpracování posudku i návrhu stanoviska.

Určité nedostatky komentované v předchozím textu se týkaly grafické části dokumentace a prezentace uváděných informací o současném stavu zájmového území, především situace se zákresem BPEJ a nepřesnosti v hlukové studii.

Metody a způsoby hodnocení použité v dokumentaci lze považovat za vhodné a dostačující. V dokumentaci nebyla využita žádná speciální metodika, která by vyžadovala odbornější posouzení nebo výklad.

Z hlediska úplnosti informací obsažených v jednotlivých kapitolách lze konstatovat, že podstatné informace jsou v dokumentaci obsaženy a jednotlivé připomínky mají spíše doplňující charakter.

II.3. Porovnání variant řešení záměru

V dokumentaci je provedeno porovnání varianty nulové (bez výstavby) s variantou aktivní (s výstavbou nové silnice).

Oproti oznámení došlo ke změnám:

km 0,0 – 0,6 (Pražská – Mladoboleslavská v nové stopě s využitím pozemku vlečky TTD) – 1. stavba

km 0,8 – 1,4 (Mladoboleslavská – Řepínská, přechod LBC 113) – 3. stavba

km 1,7 – 2,3 (Hleďsebská – Kokořínská) – 3. stavba

km 3,2 – 4,4 (Chloumecká – lokalita Klamovka včetně přemostění trati) – 2. stavba

Posouzení varianty nulové a aktivní bylo provedeno tabelární formou pro jednotlivé stavby.

Vlivy aktivní varianty na životní prostředí při uplatnění navržených ochranných opatření jsou celkově mírně lepší než vlivy varianty nulové.

Hodnocení:

Problematika variant je v dokumentaci řešena standardní formou.

II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Vzhledem k umístění stavby a jejímu rozsahu nebudou vlivy v žádném případě přesahovat státní hranice, je konstatováno v dokumentaci. Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí je v případě posuzovaného záměru zcela bezpředmětná.

Hodnocení:

Zpracovatelka posudku se s takovým závěrem plně ztotožňuje.

III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Navržené technické a technologické řešení vychází zejména z charakteru záměru, kterým je výstavba silniční komunikace dle dané kategorie a šířkového uspořádání.

Výstavba silničních komunikací vyvolává poměrně jednoznačné a identifikovatelné negativní vlivy v území, kterým procházejí. Z hlediska vlivů na životní prostředí je nejdůležitějším parametrem směrové a výškové vedení komunikace. Návrh směrového a výškového vedení komunikace u posuzovaného záměru vychází z projektových podkladů, ve kterých byla snaha o dosažení kompromisů mezi ochranou stávající zástavby, ochranou přírody, územně technickými podmínkami. Vzhledem k tomu, že se jedná o novou komunikaci v intravilánu Mělníka, která přinese do zájmového území zcela nové zatížení a vyvolá podstatné změny ve využití území je třeba technické řešení mnohdy přizpůsobit řadě protichůdných požadavků.

V daném území je prostor pro variantní řešení směrového a výškového vedení komunikace značně omezen podmínkami zájmového území, rozsahem posuzovaného úseku, který je předmětem hodnocení.

Prioritami přípravy záměru musí být kromě zajištění kvality provedení vlastní stavby i její dopravní funkce, bezpečnost provozu a ochrana životního prostředí v okolí navrhované komunikace. Jednotlivé stavby mohou být postaveny a zprovozněny samostatně, ale podstatný dopravní význam mají pouze pokud budou dokončeny všechny.

Posuzovaný záměr je řešením dopravní situace pro Mělník v horizontu 20 let, což potvrdil zpracovaný dopravní model. Na posuzovaný záměr by měla navázat investiční příprava přeložky silnice I/16 (navrženo v Návrhu postupu rozvoje silniční sítě na území města Mělníka), která by převedla tranzitní dopravu mimo centrum města.

V daném případě lze konstatovat, že navržené technické řešení v daném stupni přípravy záměru je v zásadě v souladu s požadavky ochrany životního prostředí. V technickém řešení záměru nebyly identifikovány závažné nedostatky, které by mohly být ve střetu s ochranou životního prostředí.

Při posuzování technického řešení je nezbytné se soustředit na takové parametry záměru, které jsou podstatné z hlediska možných vlivů na životní prostředí. U hodnoceného záměru jde především o následující oblasti:

- ochrana okolí komunikace před působením hluku z dopravy
- vodohospodářské řešení stavby – odvádění srážkových vod z komunikace a zásah do vodních toků v trase stavby
- minimalizace záborů
- návrh vegetačních úprav a výsadeb zeleně, včetně kompenzačních opatření
- minimalizovat zásah v lokalitě křížení Pšovky

Technické řešení posuzovaného záměru a navrhovaná opatření, resp. podmínky, zmírňují nepříznivé účinky na životní prostředí a veřejné zdraví. Při respektování navržených opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví odpovídá posuzovaný záměr požadavkům k ochraně životního prostředí. Základní požadavky jsou zohledněny v návrhu stanoviska a budou předmětem navazujících správních řízení v přípravě a realizaci stavby.

Technické řešení záměru musí poskytovat záruku respektování platných právních norem. Podrobné technické řešení stavby, včetně všech opatření k ochraně životního prostředí, bude projednáno s příslušnými správními i územně samosprávnými úřady, které budou účastníky následujících správních řízení ve smyslu složkových zákonů v ochraně životního prostředí a stavebního zákona.

Kromě respektování stanovených opatření bude rovněž důležitá fáze provozu před kolaudací, ve které musí být prokázáno splnění všech očekávaných a požadovaných parametrů stavby z hlediska ovlivnění životního prostředí a zabezpečení provozu v souladu s požadavky preventivních opatření vůči případným rizikům a havarijním stavům.

IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

Dokumentace obsahuje návrh opatření k vyloučení nebo omezení negativních vlivů záměru na životní prostředí. Návrh těchto opatření, který umožňuje realizaci záměru bez výraznějších negativních důsledků, vychází z charakteru záměru a rozboru možných vlivů na životní prostředí.

Navržená opatření (uvedená v kapitole D.IV dokumentace) lze s ohledem na rozsah a podrobnost považovat za základ souboru opatření z hlediska prevence, vyloučení, minimalizace a kompenzace možných důsledků realizace hodnoceného záměru. Opatření jsou rozdělena na jednotlivé etapy přípravy, realizace a provozu stavby a obsahují všechny sledované oblasti a faktory životního prostředí.

Kapitola D.IV slouží jako hlavní podklad pro přípravu opatření doporučených v návrhu stanoviska, který je součástí tohoto posudku. Většina opatření navržených v dokumentaci je do návrhu stanoviska převzata. Některá opatření jsou upravena s ohledem na závěry posudku a informace získané v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Dokumentace se v návrhu soustředuje na hlavní oblasti, ve kterých je nezbytné realizovat opatření k vyloučení či snížení negativních vlivů na životní prostředí.

K uvedenému základnímu souboru jsou v návrhu stanoviska doplněna opatření vyplývající z projednání dokumentace, která svým charakterem naplňují požadavek na vyloučení nebo snížení negativních vlivů záměru na životní prostředí.

Opatření k prevenci, vyloučení a snížení potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad (Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství), které je součástí tohoto posudku.

V. Vypořádání všech obdržených připomínek k dokumentaci

V této kapitole posudku jsou vyhodnocena vyjádření dotčených úřadů státní správy, dotčených územně samosprávných celků a veřejnosti. V textu jsou uvedeny citace z doručených vyjádření, jednotlivá vyjádření jsou uvedena v příloze č.1 posudku v plném znění.

Zpracovateli posudku byla prostřednictvím příslušného úřadu, Krajského úřadu Středočeského kraje, předána vyjádření obdržená k dokumentaci ve smyslu § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

Tři vyjádření k dokumentaci obdržel příslušný úřad dodatečně již po uplynutí zákonné lhůty pro vyjádření, a to od města Mělník, pana J. Stočese a Mgr. Roubíčka. Přesto byla tato vyjádření předána zpracovateli posudku s tím, aby případné připomínky z těchto vyjádření vypořádala a zohlednila v posudku.

1. Vyjádření dotčených úřadů státní správy

1.1. Městský úřad Mělník, odbor životního prostředí a zemědělství

Vyjádření č.j. 213/ZP/08/JIHA

Ze dne : 18.2.2008

Vyjádření je členěno podle oblastí výkonu státní správy

Vyjádření z hlediska zák.č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů

Z pohledu ochrany přírody je nutno věnovat největší pozornost přechodu nové silnice údolní nivou Pšovky a lokálního biocentra č.113. Jedná se o poměrně cenné přírodní partie s vysokou druhovou rozmanitostí a výskytem řady chráněných druhů živočichů, což dokazuje předložený biologický průzkum. V řadě provedených průzkumů postrádáme ichtyologický průzkum toku Pšovky. V tomto úseku bude nutné učinit opatření k ochraně vodního toku a celé údolní nivy, zejména vyloučit riziko kontaminace toku a mokřadů vodami z komunikace (solení, úniky ropných látek). Pro alespoň částečné zachování funkce biocentra je důležité vybudovat dostatečně účinná protihluková opatření. Trasa obchvatu přibližně v místě napojení na ulici Řípskou (3,4km) protíná lokální biokoridor č.63. Doporučujeme v tomto místě doplnit komunikace o dostatečné ozelenění a snížit tak rozsah přerušení biokoridoru žel. Trati a novou komunikací. K výše uvedené akci dále uvádíme, že orgán ochrany přírody a krajiny bude požadovat ozelenění nové komunikace. Ozelenění bude tvořeno dřevinami listnatými domácího původu, MÚ Mělník bude předložen projekt ozelenění. V případě nutnosti kácení dřevin, bude na MÚ Mělník podána žádost o povolení pokácení dřevin rostoucích mimo les. Ozelenění komunikací bude součástí dokumentace jednotlivých etap stavby.

Součástí dokumentace je biologický průzkum, který hodnotil lokalitu LBC 13. V této lokalitě byl potvrzen výskyt 12 zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č.395/1992 Sb. a 4 druhy cévnatých rostlin, které jsou uvedeny v Červeném seznamu. Pro zvláště chráněné druhy bude zažádáno před vydáním stavebního povolení o výjimku dle §56 zákona č.114/1992 Sb. Zpracovatelem biologického průzkumu nebyl proveden ichtyologický průzkum toku Pšovky.

Rozstříku solí do okolí bude zabráněno rovněž vybudovanými protihlukovými stěnami, které budou na estakádě, která bude křížit LBC 113. V místě křížení Pšovky jsou navrženy protihlukové stěny o výšce 3m.

V km 3,4 navržený záměr kříží lokální biokoridor č.63 – součástí dokumentace pro územní rozhodnutí bude i návrh sadových úprav na tělese nové komunikace.

Vyjádření vodoprávního úřadu podle ustanovení §18 zákona č.254/2001 Sb. , o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů

Navržený projekt řeší likvidaci dešťových vod svedením do recipientu Pšovka. Toto řešení považujeme za nevhodné z důvodu možné kontaminace toku závadnými látkami.

Vyjádření ve smyslu §79 zákona č.185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů

K předložené dokumentaci oznámení záměru „Silnice I/9 a I/16 Mělník“ nemá zdejší odbor zásadních připomínek.

Projektová dokumentace, zpracovaná k vlastnímu stavebnímu řízení a řízení o odstranění staveb, bude obsahovat samostatnou kapitolu popisující způsob nakládání s odpady vzniklými provedením stavby, a to zejména s ohledem na kontaminanty, jejichž výskyt se v zájmovém území předpokládá (zejména ropné látky, materiály s obsahem azbestu apod.). Tato dokumentace bude předložena zdejšímu odboru ŽpaZ k vyjádření.

V návrhu stanoviska jsou uvedena tato opatření:

- v rámci přípravy stavby před územním řízením zpracovat ichtyologický průzkum toku Pšovky v místě křížení s navrženým záměrem
- pro stavbu bude zpracován havarijní plán, který bude splňovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005. Tato vyhláška stanovuje náležitosti nakládání se závadnými látkami, náležitosti havarijního plánu, způsob a rozsah hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování. Tento plán bude platný po dobu výstavby.
- srážkové vody sváděné ze stavby nebudou zaústěny do toku Pšovky, v dalším stupni projektové dokumentace bude navrženo variantní řešení odvodnění, které bude respektovat uvedenou podmínku
- návrh druhové skladby sadových úprav bude zaslán k odsouhlasení na MÚ Mělník, rovněž zde bude předložen návrh sadových úprav pro jednotlivé etapy záměru
- v průběhu stavebních prací bude postupováno v souladu s ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích
- součástí dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení bude soupis kácené mimolesní zeleně včetně náležitostí daných vyhláškou č.395/1992 Sb.
- součástí projektové dokumentace bude část týkající se nakládání s odpady, které budou vznikat během stavby, tato dokumentace bude předložena na MÚ Mělník
- dodavatel stavby bude specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a ostatních látek škodlivých vodám včetně průběžně skladovaných množství; tyto odpady budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s příslušnými vodohospodářskými předpisy a předpisy odpadového hospodářství

- v rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich využívání/odstraňování
- původce odpadu si zvolí k využívání/odstraňování odpadů oprávněnou osobu (firmu) s příslušným souhlasem pro nakládání s odpady

1.2. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje

Vyjádření č.j. 369/215/08/Me

Ze dne: 18.2.2008

- S realizací záměru souhlasí. V následujícím stupni dokumentace musí být předložena upřesňující hluková studie, která prověří i chráněné obytné objekty, kde je dle současných výpočtů hluková zátěž na hranici přípustných limitů resp. v toleranci dosahované přesnosti výpočtu modelu (cca 1,5 dB). V místech, která nelze chránit protihlukovými stěnami, musí být navrženy úpravy na fasádách jednotlivých objektů tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, za dodržení možnosti větrání.
- V souladu s akustickou studií je doporučeno – provedení vhodných vegetačních úprav, provedení akustického monitoringu po uvedení stavby do provozu, instalace protihlukových stěn všude tam, kde je to technicky možné, v místech, kde není možná protihluková stěna, provést úpravy na fasádách jednotlivých objektů tak, aby byl splněn hlukový limit uvnitř budov, za dodržení možnosti větrání.

Na základě hlukové studie je navrženo cca 2959m protihlukových stěn o výšce 3-4,5m. Stěny jsou navrženy oboustranně pohltivé a zařazeny minimálně do kategorií dle ČSN EN 1793-1 A2 (pohltivost $DL_{\alpha}=4-7$ dB) zvukové pohltivosti a dle ČSN EN 1793-2 B2 (neprůzvučnost $DL_R=15-24$ dB) zvukové neprůzvučnosti. Na mostech jsou uvažovány stěny třídy A1 (pohltivost $DL_{\alpha}<4$ dB) zvukové pohltivosti. Protihlukové stěny jsou přerušeny pouze v místech křižovatek a vjezdů, kde je nutné dodržet rozhledové poměry.

V návrhu stanoviska jsou uvedeny podmínky pro zpracování aktualizované hlukové studie v rámci projektové přípravy:

- V dokumentaci pro územní rozhodnutí a stavební povolení bude aktualizována hluková studie dle technického zpřesnění návrhu komunikace.
- V rámci aktualizované studie budou prověřeny jednotlivé chráněné obytné objekty, které podle zpracovaných výpočtů v hlukové studii v dokumentaci EIA jsou v toleranci cca 1,5dB od přípustných limitů.
- v místech, která nelze chránit protihlukovými stěnami, budou navrženy úpravy na fasádách jednotlivých objektů tak, aby byly dodrženy limity hluku v chráněných vnitřních prostorech a rovněž možnost větrání.
- po uvedení stavby do provozu bude proveden akustický monitoring

1.3. Česká inspekce životního prostředí

Vyjádření č.j. ČIZP/41/IPP/0801446.002/08/PMM

Ze dne: 12.2.2008

- Vyjádření je členěno podle oblastí výkonu státní správy

Oddělení odpadového hospodářství

Z hlediska zákona č.185/2001Sb. , o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů nemáme k předložené dokumentaci připomínky. K nakládání s výkopovou zemínou upozorňujeme, že v případech, kdy nebude výkopová zemina využita v místě stavby a bude zařazena jako odpad (§3 zákona o odpadech), je v zájmu ochrany životního prostředí, aby při odvozu tohoto druhu odpadu, bylo ověřováno a zajištěno nejen jejich předání osobě oprávněné dle zákona o odpadech (§ 12 odst.3), ale zároveň předání do konkrétního zařízení, které je určeno k nakládání s tímto odpadem a opatřené souhlasu příslušných správních orgánů (dle §14 odst. 1 nebo 2 zákona o odpadech, územní rozhodnutí stavebního úřadu, apod.)

Oddělení ochrany ovzduší

Bez připomínek.

Oddělení ochrany přírody

Bez připomínek.

Oddělení ochrany vod

Z hlediska oddělení ochrany vod nemáme k předložené dokumentaci závažné připomínky. K možnému ovlivnění kvality Pšovky z posypů komunikace v zimním období upozorňujeme na možnost náhlé rychlé oblevy (po delším mrazivém období), kdy se koncentrace chloridů v Pšovce může zvýšit mnohem více, než je ve výpočtu uvedeném na str.74. Uvedená poznámka je uvedena ve vztahu k ohroženým živočichům, kteří se v lokalitě vyskytují.

V návrhu stanoviska jsou uvedeny tyto podmínky:

- **v případech, kdy nebude výkopová zemina využita v místě stavby a bude zařazena jako odpad (§3 zákona o odpadech), bude ověřováno a zajištěno nejen její předání osobě oprávněné dle zákona o odpadech (§ 12 odst.3), ale zároveň předání do konkrétního zařízení, které je určeno k nakládání s tímto odpadem a opatřené souhlasu příslušných správních orgánů (dle §14 odst. 1 nebo 2 zákona o odpadech, územní rozhodnutí stavebního úřadu, apod.)**
- **srážkové vody sváděné ze stavby nebudou zaústěny do toku Pšovky, v dalším stupni projektové dokumentace bude navrženo variantní řešení odvodnění, které bude respektovat uvedenou podmínku**

1.4. Povodí Ohře, s.p.

Vyjádření č.j. 003201-3509/2008

ze dne: 6.2.2008

- K dokumentaci zpracované podle zákona č.10/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí na akci „Silnice I/9 + I/16 Mělník, obchvat 1. – 4. etapa“ nemáme z hlediska správce významného vodního toku Pšovka zásadní připomínky. Dle přílohy A jsou naše předchozí připomínky (vyjádření č.j. 003201-31508/2004 ze dne 7.12.2004) týkající se odvodnění navrhovaných komunikací respektovány.
- Pokud bude stavba i přes její negativní dopady (uvedené např. v části B.6) realizována, požadujeme respektovat závěry biologického průzkumu. Ke konkrétnímu technickému řešení (např. umístění pilířů v inundaci vodního toku Pšovka, množství odváděných dešťových vod do vodního toku Pšovka a další) se z hlediska správce povodí a správce významného vodního toku Pšovka vyjádříme po předložení projektové dokumentace pro územní řízení.
- Vzhledem k tomu, že je navrhovaná komunikace vedena z části v prostoru nevyužívané železniční vlečky, upozorňujeme, že v rámci dalšího projednávání akce budeme požadovat odstranění přemostění Pšovky na této nevyužívané železniční vlečce.

V návrhu stanoviska jsou uvedeny závěry a biologického průzkumu týkající se lokality křížení Pšovky.:

- **pilíře estakády budou umístěny tak, aby minimálně zasahovaly do plochy mokřadu, během stavby nesmí dojít k ovlivnění chemismu půd, povrchových a podzemních vod**
- **srážkové vody sváděné ze stavby nebudou zaústěny do toku Pšovky, v dalším stupni projektové dokumentace bude navrženo variantní řešení odvodnění, které bude respektovat uvedenou podmínku**

Požadavek na odstranění stávajícího přemostění Pšovky na železniční vlečce nemá souvislost s navrhovaným záměrem (most se nachází ve vzdálenosti cca 50 m od navrhované komunikace). Odstranění přemostění je nutné projednat s majitelem mostního objektu a zohlednit i využití tohoto mostu pro pěší dopravu.

2. Vyjádření dotčených územních samosprávných celků

2.1. Středočeský kraj

Vyjádření č.j. 28212/2008/KUSK/6

Ze dne: 20.2.2008

- Středočeský kraj souhlasí s dokumentací k záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník“, obchvat 1.-4. etapa“, k.ú. Mělník a nemá připomínek.

Nevyžaduje komentář.

2.2. Město Mělník

Vyjádření č.j. 1026/08

Ze dne: 11.3.2008

- K záměru silnice I/9 + I/16 Mělník nemáme námitek. Záměr je v souladu s územním plánem sídelního útvaru Mělník a jeho změnou č.3.
- Cílem města je maximálně podpořit stavbu přeložky silnice I/9 a I/16 a tím zlepšit dopravní situaci ve městě.

Nevyžaduje komentář.

3. Vyjádření veřejnosti

3.1. Jiří Stočes Dobrovského 1741 Mělník

Vyjádření č.j. 13589/2008/KUSK

Ze dne: 4.3.2008

- Ve vyjádření je upozorněno na závažné nepřesnosti posouzení. Například dům č.p. 1740 se nenachází v Dobrovského ulici. Blíže se nachází objekt pana Stočese č.p.1741 křižovatka ul. Chloumecká a Dobrovského.

V hlukové studii je pod bodem č.36 označen dům v ulici Dobrovského č.p. 1740. Dům č.p. 1740 se však nachází v ulici Chloumecká v těsné blízkosti křižovatky ulic Chloumecká a Dobrovského. Blíže se nachází dům č.p. 1741 v ulici Dobrovského. Tato nepřesnost však není závažná, jedná se spíše o tiskovou chybu, a bude při zpracování následujících stupňů projektové dokumentace upravena.

- Upozorněno je na kácení zeleně v zahrádkách před železniční tratí. Díky tomuto kácení dojde k navýšení hluku od žel. koridoru, který studie neřeší.

Kácení mimolesní zeleně bude provedeno pouze v rozsahu trvalého záboru stavby. V rámci projektové přípravy bude na tělese komunikace navržena výsadba keřů a stromů. Běžně je při výpočtu hluku uvažováno s útlumem zeleně (vzrostlý les o výšce cca 10 m - stále zelený, se zapojením všech výškových pater zeleně) cca 0,05 dB/m². Pás lesa o šíři 20 m tedy sníží hlukové zatížení cca o 1dB. Z tohoto důvodu má zeleň v zahrádkách u železniční trati na snížení hluku pouze nepatrný vliv.

- Úrovňové řešení křižovatky ulic Chloumecká a Dobrovského je nevyhovující a kruhový objezd zvýší hlukové zatížení, okolní objekty pro rodinné bydlení by se staly neobyvatelné.

V rámci navrhovaného záměru se nepředpokládají úpravy křížení ulic Dobrovského a Chloumecká. V části dokumentace dopravně-inženýrské posouzení byla řešeno kapacitní posouzení křižovatky silnice I/9 + I/16 obchvat Mělníka s ulicí Chloumeckou. Podmínky kapacity byly splněny pro výhledový rok výstavby i provozu u křižovatky s ulicí Chloumeckou řešené jako okružní. Toto dopravní řešení je tedy doporučeno pro křížení obou komunikací. Vlivy na hluk jsou popsány v dalším odstavci.

- Protihlukové stěny jsou v tomto úseku navrženy 4-4,5m vysoké, jaký toto bude mít vliv na hluk? U betonové konstrukce není zmíněn její estetický vliv a způsob jejího provedení – beton+sklo, zalomení atd.
- V posouzení se uvádí vliv na novostavby v ul. Dobrovského těsně pod bodem překročení limitů tj. o 0,2dB a uvádí se v závěru, že se jedná o výpočet, který nemusí být přesný. Je proto možné, že dojde k překročení limitu u všech těchto objektů. Stejně tak podezřelé jsou limity hluku uváděné v hlukové studii u varianty bez obchvatu, na různých místech této ulice jsou limity hluku, přestože objekty jsou od komunikace stejně vzdáleny. Z těchto uváděných nepřesností pak vyvstává otázka, zda není

ovlivněn výsledek studie ku prospěchu obchvatu a zda takových nepřesností není v posouzení více i na jiných místech.

Pro ochranu území před hlukem je třeba vycházet z platné legislativy a v případě potřeby přijmout příslušná protihluková opatření (například protihlukové stěny či valy). Podél Dobrovského ulice je navržena protihluková stěna o délce 794m a výšce 4m podle hlukové studie, která byla zpracována v rámci dokumentace EIA. Tato protihluková stěna je přerušena pouze v místě křížení navrhované komunikace s ulicí Chloumeckou. Vliv na akustickou situaci s navrženou protihlukovou stěnou a bez ní je uveden v tabulkové části hlukové studie:

bod výpočtu, popis	útlum PHS dB		podlaží	Ekv. hladina hluku dB 0. varianta (r.2015)		Ekv. hladina hluku dB bez PHS (r.2015)		Ekv. hladina hluku dB s PHS (r.2015)	
	den	noc		den	noc	den	noc	den	noc
29 – Dobrovského č.p. novostavba	8,5	8,8	1	50,4	43,7	62,8	56,9	54,3	48,1
	8,4	8,6	2	50,8	44,1	63,8	57,8	55,4	49,2
30 – Dobrovského č.p. 6	7,6	7,8	1	48,8	42,5	60,6	54,7	53,0	46,9
	7,4	7,1	2	49,2	42,8	61,3	55,3	53,9	48,2
32 – Dobrovského č.p. 1761	7,0	7,2	1	52,6	46,9	59,6	53,6	52,6	46,4
	6,8	7,0	2	52,8	47,0	60,0	54,0	53,2	47,0
32 – Dobrovského č.p. 3651	7,4	7,6	1	54,3	48,6	62,0	56,0	54,6	48,4
	7,4	7,5	2	54,4	48,7	62,8	56,8	55,4	49,3
36 – Dobrovského č.p. 1740	4,8	4,9	1	56,0	50,3	61,3	55,1	56,5	50,2
	4,6	4,6	2	56,3	50,6	62,1	55,9	57,5	51,3
37 – Dobrovského č.p. 2497	7,6	7,9	1	57,3	51,6	62,9	56,7	55,3	48,8
	6,5	6,9	2	58,1	52,4	64,0	57,8	57,5	50,9
38 – Dobrovského č.p.1746	9,8	10,2	1	60,8	55,2	68,6	62,4	58,8	52,2

Tučně jsou v tabulce označeny hodnoty, které překračují limity hluku.

Pro navrhovanou komunikaci je limitní hladina hluku 60dB v době denní (6-22 hod) a 50dB v době noční (22-6hod). Ve výše uvedené tabulce jsou tučně označeny akustické hladiny hluku A, které překračují limitní hodnoty hluku. V místech, která nelze chránit protihlukovými stěnami, budou navrženy úpravy na fasádách jednotlivých objektů tak, aby byly dodrženy limity hluku v chráněných vnitřních prostorech a rovněž možnost větrání. V rámci aktualizované studie budou prověřeny jednotlivé chráněné obytné objekty, které podle zpracovaných výpočtu v hlukové studii v dokumentaci EIA jsou v toleranci cca 1,5dB od přípustných limitů (tzn výpočtové body s hodnotami 58,5dB pro denní dobu a 48,5dB pro noční dobu).

Z uvedených výpočtů vyplývá, že po realizaci protihlukových stěn dojde k útlumu hluku, který je uveden ve druhém sloupci tabulky. Vložený útlum navržených protihlukových stěn se pohybuje v rozmezí 4,6-10,2dB. Výška protihlukových stěn je navržena s ohledem na dodržení předepsaných limitů. Protihlukové stěny jsou navrženy oboustranně pohltivé a zařazeny minimálně do kategorií dle ČSN EN 1793-1 A2 (pohltivost $DL_{\alpha}=4-7$ dB) zvukové pohltivosti a dle ČSN EN 1793-2 B2

(neprůzvučnost $DL_R=15-24\text{dB}$) zvukové neprůzvučnosti. V hlukové studii není navržen materiál protihlukových stěn, ten může být: beton, dřevo, recyklovaný plast, sklo. Nutno dodat, že sklo je odrazivý materiál a neodpovídá požadavkům na zvukovou pohltivost. Vlastní návrh protihlukových stěn bude proveden v rámci projektové dokumentace a i s ohledem na provedení geologického průzkumu pro založení stěn.

V návrhu stanoviska je uveden požadavek na aktualizaci hlukové studie v dokumentaci pro územní rozhodnutí a stavební povolení, včetně prověření chráněných obytných objektů, které jsou v toleranci cca 1,5dB od přípustných limitů. V případě, že nebudou i po realizaci protihlukových stěn dodrženy limity hluku ve výše uvedené toleranci budou navrženy úpravy na fasádách jednotlivých objektů tak, aby byly dodrženy limity hluku v chráněných vnitřních prostorech a rovněž možnost větrání.

Limity hluku jsou v hlukové studii stanoveny jednoznačně a to hladina hluku 60dB v době denní (6-22 hod) a 50dB v době noční (22-6hod). V hlukové studii je na str. 3 uvedeno: *Podél stávajících ulic jsou jako limitní uvažovány hodnoty hluku platné pro starou hlukovou zátěž, tedy 70dB ve dne a 60dB v noci.- použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, kde starou hlukovou zátěží se rozumí stav hlučnosti působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách, který v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikl do 31.prosince 2000. Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru a pro krátkodobé objízdne trasy. Toto se však netýká ulice Dobrovského.*

Tímto byly vysvětleny připomínky a zpracovatelce posudku nejsou známy žádné nepřesnosti, které by ovlivnily posuzování vlivů záměru na životní prostředí.

V návrhu stanoviska jsou uvedeny tyto podmínky:

- návrh materiálu protihlukových stěn (pouze s ohledem na stanovené parametry pohltivosti a neprůzvučnosti) bude projednán v rámci zpracování dokumentace ke stavebnímu povolení se zástupci MÚ Mělník a občany
- všechny protihlukové stěny budou osázeny popínavými keři z rubové strany

3.2. Lenka Havelková Mladoboleslavská Mělník

Vyjádření č.j. 32722/2008/KUSK
Ze dne: 20.2.2008

- Předložený návrh na tzv. obchvat města není obchvat města, ale průtah. Neřeší situaci ulice Mladoboleslavská ve směru od ulice Cukrovarské na Mladou Boleslav. Situace v tomto úseku je už neúnosná za 1 hodinu tudý projede na 700 aut, nedá se větrat, praskají baráky, hluk, smog, nadměrné náklady poškozují jak vozovku, která se propadá. Máme strach, že výška nákladních vozů potrhá el. vedení a vytrhá konzole ve štítu domů. Další obavy máme z nezpevněné krajnice, kdy hrozí převrnutí náklad,

což se v minulosti již stalo. Spadl zde náklad s dřívím a klády se koulely až ke mlýnu v Mýtní ulici. A to ještě nebyl provoz zdaleka takový, jako je nyní. Naštěstí tudy nikdo nešel. Připadá mi, že leckterý brouček a jiný tvor živočišné říše je na tom lépe než člověk. Jedině co by pomohlo této části Rousovic, kdyby tu bydlel senátor nebo poslanec. To by se našlo řešení ihned. Jinak je to našim zástupcům jedno, hlavně, že platíme daně jako ve městě.

Navržený záměr „Silnice I/9+I/16 Mělník, obchvat 1.-4. etapa“ je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací města Mělník a VÚC Pražského regionu. Studie „Návrh postupu rozvoje silniční sítě na území města Mělník“, zpracovaná pro město Mělník v roce 2006 v závěru doporučila sledování varianty E, scénáře 1 – návrh v souladu s územním plánem. Z dopravní prognózy zpracované pro navrhovaný záměr pro výhledové roky 2015, 2030 i údaje pro rok 2006 varianty O bez realizace záměru a variantu 1 s realizací záměru vyplývá:

úsek Mladoboleslavská (hranice města)

varianta O bez realizace obchvatu

rok 2006

celkový počet vozidel za 24 hodin v obou směrech	6210
počet osobních vozidle za 24 hodin v obou směrech	5000
počet nákladních vozidel za 24 hodin v obou směrech	1210

rok 2015

celkový počet vozidel za 24 hodin v obou směrech	10230
počet osobních vozidle za 24 hodin v obou směrech	7710
počet nákladních vozidel za 24 hodin v obou směrech	2520

rok 2030

celkový počet vozidel za 24 hodin v obou směrech	11150
počet osobních vozidle za 24 hodin v obou směrech	8320
počet nákladních vozidel za 24 hodin v obou směrech	2830

varianta 1 s realizací obchvatu

rok 2015

celkový počet vozidel za 24 hodin v obou směrech	10730
počet osobních vozidle za 24 hodin v obou směrech	8100
počet nákladních vozidel za 24 hodin v obou směrech	2630

rok 2030

celkový počet vozidel za 24 hodin v obou směrech	11850
počet osobních vozidle za 24 hodin v obou směrech	8910
počet nákladních vozidel za 24 hodin v obou směrech	2940

Z uvedených intenzit vyplývá, že realizací záměru dojde k mírnému nárůstu dopravy v ulici Mladoboleslavská. Lokalita Rousovice je již v současné době zatížena vlivy souvisejícími s automobilovou dopravou. Řešení tohoto problému by měla přinést přeložka silnice I/16, která bude navržena ve variantách v Zásadách územního rozvoje, které zpracovává Krajský úřad Středočeského kraje. Je nutné apelovat na

urychlení investorské přípravy této přeložky silnice I/16, která by řešila problematiku ulice Mladoboleslavské, Rousovic a Skuhrova.

V návrhu stanoviska jsou uvedeny tyto podmínky:

v rámci projektové dokumentace záměru bude provedeno měření hluku v ulici Mladoboleslavské a na základě těchto měření budou navrženy a realizovány úpravy na fasádách objektů tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, za dodržení možnosti větrání

v rámci projektové dokumentace záměru bude provedeno měření vibrací v ulici Mladoboleslavské, v případě překročení limitů budou navržena a realizována opatření k dodržení hygienických limitů

3.3. Bohuslav Kastner, Mladoboleslavská, Mělník
Božena Kastnerová, Mladoboleslavská, Mělník
Eva Dušková, Mladoboleslavská, Mělník
Jaroslav Dušek, Mladoboleslavská, Mělník
Miloslav Dražil, Mladoboleslavská, Mělník
Milada Dražilová, Mladoboleslavská, Mělník

Vyjádření č.j. 32883/2008/KUSK

Ze dne: 17.2.2008

- Velmi silný provoz, hlavně kamionová přeprava, která se dá počítat pomalu na tisíce. Myslíme si, že valná část přepravců si krátí cestu silnicí I/16, než aby využívali dálniční trasu směr Praha. Jedná se o směry Lovosice, Karlovy Vary, Plzeň, Ústí n. Labem, Teplice apod. Toto se týká přepravy v obou směrech. Proto je tolik zatíženo území Mělníka.
- Toto je už neúnosné:
- velká hlučnost je také způsobena již nekvalitním vozovkou
- znečišťování výfukovými plyny (hlavně naftové motory)
- máme popraskané zdivo rod. domků
- nedodržování předepsané rychlosti, z toho vyplývá i nebezpečí úrazů, hlavně pro cyklisty a na přechodech pro chodce.
- Tento bod by bylo možno řešit okamžitě s odpovědnými institucemi.
- Tyto naše připomínky by byly mimo jiné vyřešeny včasným obchvatem Mělníka.

Intenzity dopravy na ulici Mladoboleslavská jsou popsány v části dokumentace Dopravně-inženýrské podklady. Podle těchto podkladů v roce 2006 projíždělo Mladoboleslavskou ulicí celkem 6210 vozidel v obou směrech za 24 hodin. Správcem této komunikace je Ředitelství silnic a dálnic ČR, jedná se o silnici I. třídy. Tato komunikace je vedena v intravilánu města Mělník bez jakéhokoliv odlišení (šířkového vedení komunikace) od extravilánu. Napojení na průtah městem Mělník silnice I/16 je rovněž nestandardní. Vozidla vjíždějící do města po komunikaci I/16 dávají přednost vozidlům přijíždějícím po I/9 a tím dochází ke vzduťi dopravy v Mladoboleslavské ulici. S připomínkami týkajícími se stávající emisní situace je nutné souhlasit a proto je nutné urychlit investorskou přípravu projektu přeložky silnice I/16.

K dalším bodům je uveden komentář ve vypořádání vyjádření paní Jany Veselé, OS Okolo Mělníka a paní Havelkové.

**3.4. Jana Veselá
Mladoboleslavská
Mělník**

Vyjádření č.j. 33333/2008/KUKS

Ze dne: 21.2.2008

- Podáno nesouhlasné vyjádření se zveřejněnou dokumentací EIA a navrhovanou trasou přeložky silnic I/9 + I/16 obchvat I.-IV. etapa. Trasa zpracovaná v dokumentaci neřeší situaci Mladoboleslavské. Mladoboleslavská silnice je velmi zatížená auty a to hlavně kamiony. Ve špičce do práce, do školy a zpět nelze přejít na přechodech, což je velmi nebezpečné zejména pro děti a starší občany. V domech praská zdivo. Výfukové splodiny mají dopad na životní prostředí, tedy i na zdraví obyvatel. Nesouhlasím s „průtahovou komunikací“ posuzovanou v dokumentaci, žádám zpracování a posouzení varianty z územního plánu – trasu mimo zastavěnou oblast.

Intenzity dopravy v ulici Mladoboleslavská jsou popsány v části dokumentace Dopravně-inženýrské podklady. Podle těchto podkladů v roce 2006 projíždělo Mladoboleslavskou ulicí celkem 6210 vozidel v obou směrech za 24 hodin. Správcem této komunikace je Ředitelství silnic a dálnic ČR, jedná se o silnici I. třídy. Tato komunikace je vedena v intravilánu města Mělník bez jakéhokoliv odlišení (šířkového vedení komunikace) od extravilánu. Napojení na průtah městem Mělník silnice I/16 je rovněž nestandardní. Vozidla vjíždějící do města po komunikaci I/16 dávají přednost vozidlům přijíždějícím po I/9 a tím dochází ke vzdutí dopravy v Mladoboleslavské ulici. S připomínkami týkajícími se stávající emisní situace je nutné souhlasit a proto je nutné urychlit investorskou přípravu projektu přeložky silnice I/16.

V dokumentaci EIA byl hodnocen záměr „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1.-4. etapa“, který je v souladu se změnou č.3 ÚPSÚ Mělník z roku 2008.

Přeložka silnice I/16 je v současné době řešena v rámci územně plánovacích dokumentací:

- ÚP VÚC Pražského regionu

V platném ÚP VÚC je uvedeno:

Silnice I/16 - Dále ve městě Mělník je to severovýchodní propojení jako peážní úsek s dnešní silnicí I/9 s vazbou na výhledové pokračování severně od Velkého Borku, Malého Újezda a Vavřince. V tomto úseku jsou v současné době prověřovány i další varianty výhledového vedení silnice I/16 a to ve vzdálenější severní poloze od Mělníka a obce Velký Borek s napojením na stávající trasu jižně od Malého Újezda a navazujícím samostatným jihovýchodním obchvatem obce Vavřineč.



DOPRAVA

stav	návrh (koridor)	územní rezerva (koridor)	
D1			dálnice a rychlostní silnice
12			silnice I.třídy
116			silnice II.třídy
2760			silnice III.třídy
			ostatní vybrané komunikace
			tunelové úseky silnic
			označení silnic navržených k rekonstrukci
			mimoúrovňňové křižovatky
			mimoúrovňňové křižovatky navržené k rekonstrukci
			významná záchytná parkoviště
170			železniční tratě evropského významu
174			železniční tratě celostátní
210			železniční tratě regionální
			úseky železničních tratí ke zrušení
			tunelové úseky železničních tratí
			železniční stanice a zastávky
			vysokeychlostní tratě (VRT)
			tunelové úseky VRT

<http://www.kr-stredocesky.cz/>

- **ÚPSÚ města Mělník**

Pro dlouhodobý výhled (po návrhovém období) je územně a technicky respektován koridor tzv. velké přeložky (I/16) s možností rozvinutí další okružní křižovatky a napojením na II. etapu přeložky I/9, I/16. Rovněž komunikace Kokořinská je ve výhledu odkloněna mimo zástavbu Chloumku. Výhledové trasování je součástí hlavních výkresů.

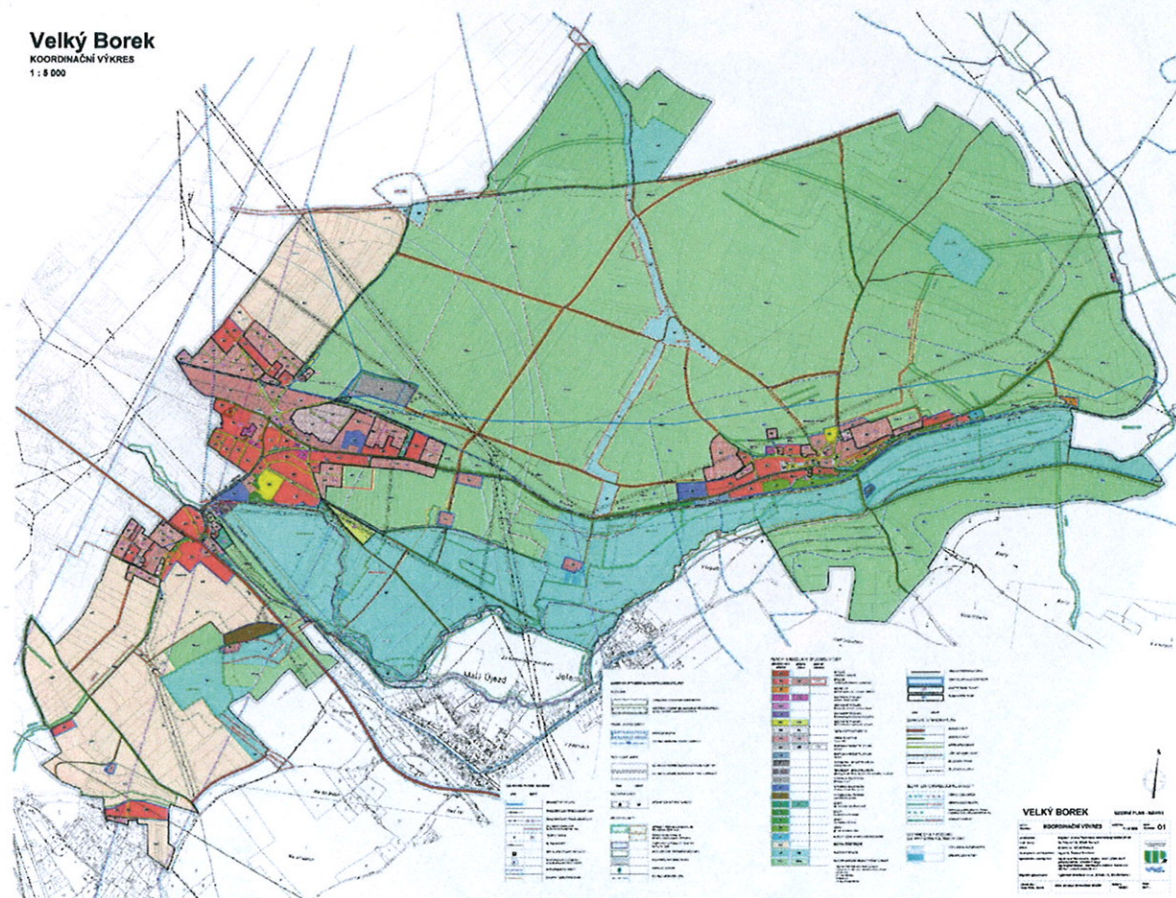
Podle změny č.3 ÚPSÚ Mělník je posuzovaný záměr v souladu s územně plánovací dokumentací a je označen jako veřejně prospěšná stavba.



<http://www.melnik.cz/>

- **ÚPNSÚ Velký Borek**

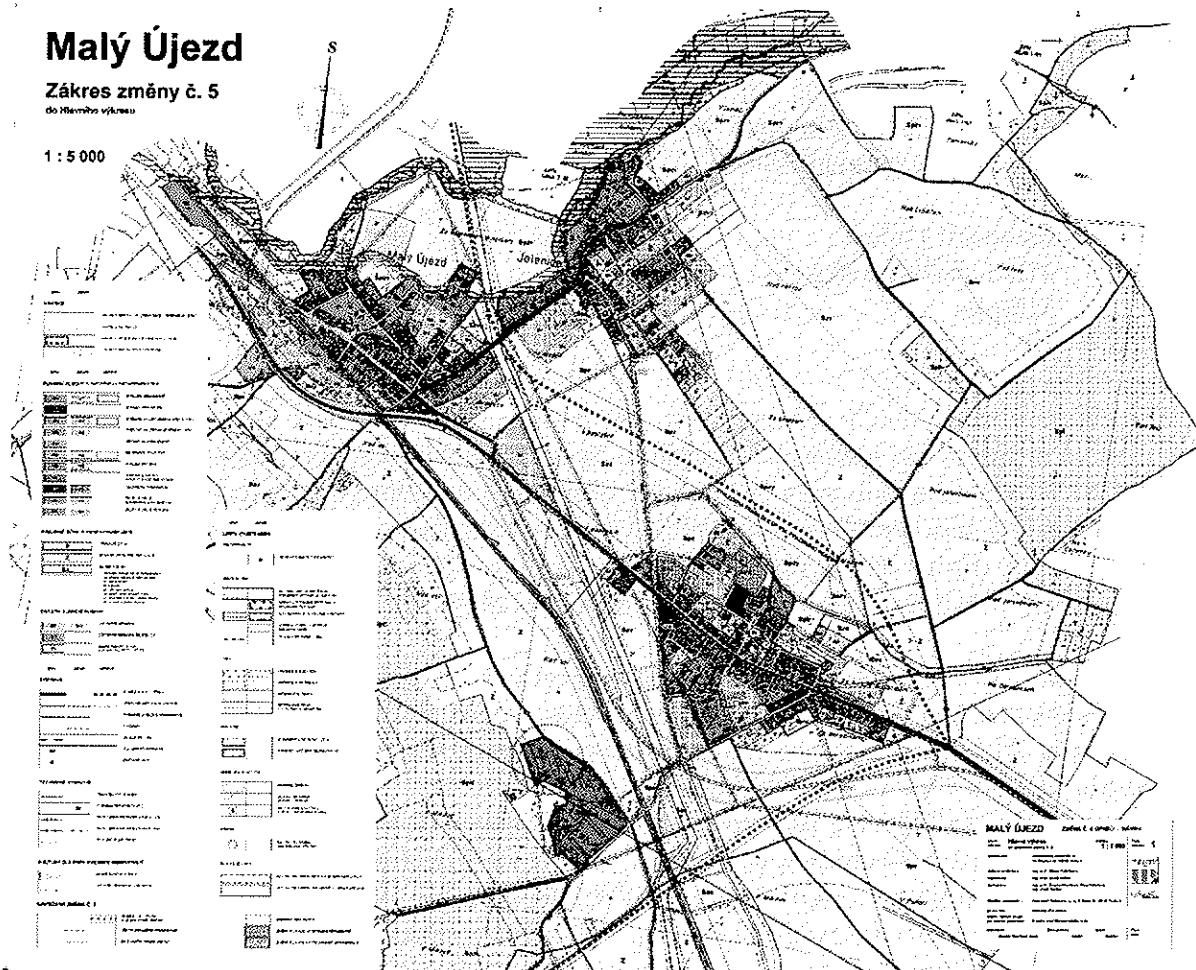
V původním schváleném ÚPNSÚ Velký Borek byla vymezena v souladu s dokumentací kraje územní rezerva, která prochází severovýchodně od Velkého Borku. Protože tato trasa obcí Velký Borek, Malý Újezd a městu Mělníku nevyhovuje (koliduje s rozvojovými plochami jednotlivých obcí, případně se dostává do bezprostřední blízkosti zastavěného území), byla po dohodě s pořizovatelem ÚPVÚC Pražského regionu (Odbor regionálního rozvoje, oddělení pořizování územních plánů) zpracována „Studie přeložky silnice I/16“, jejímiž objednateli jsou uvedené obce. Tato studie, resp. vybraná varianta trasy (IA - IIA - IIB) bude podkladem pro vedení trasy silnice I/16 v budoucích Zásadách územního rozvoje kraje (ZÚR). Protože dosud není schváleno zadání ZÚR, jsou do územního plánu zpracovávány územní rezervy pro obě trasy.



<http://www.melnik.cz/>

- **ÚPNSÚ Malý Újezd**

V obci Malý Újezd je zpracovávána změna č. 5 ÚPNSÚ. Změna č.5 v maximální možné míře chrání a rozvíjí hodnoty území. Nová územní rezerva pro výhledovou trasu obchvatu I/16 je ve srovnání s původní variantou, kterou by měla nahradit, ohleduplnější k přírodním hodnotám území, a to zejména v úseku okolo Vavřinče. Původní trasa prochází severně od Vavřinče, kde je přírodně hodnotná krajina s funkčními prvky ÚSES. Nová trasa vede zemědělsky obhospodařovanou krajinou s ornou půdou jižně od Vavřinče.



<http://www.melnik.cz/>

Z uvedených informací vyplývá, že navržený záměr je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací. V současné době se zpracovávají Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které budou posuzovány podle zákona č.100/2001 Sb., včetně části dopravy – přeložky silnice I/16. Následně může být zahájena investorská příprava pro přeložku silnice I/16.

K dalším bodům je uveden komentář ve vypořádání vyjádření OS Okolo Mělníka a paní Havelkové.

**3.5. Stanislav Novotný
Skuhrov
Velký Borek**

Ze dne: 20.2.2008

- Nesouhlasím tímto s dokumentací EIA a navrhovanou trasou přeložky silnic I/9 + I/16 obchvat I.-IV. etapa a žádáme o posouzení trasy, která vyvede tranzitní dopravu, (které je v Mladoboleslavské ulici drtivá většina), mimo zastavěnou oblast Mělníka!
- Trasa zpracovaná v dokumentaci, neřeší situaci v ulici Mladoboleslavské, která je enormně zatížená hlučností, prašností a vibracemi, které narušují statiku na domě a ohrožují zdraví obyvatel.

K vyjádření je uveden komentář ve vypořádání vyjádření paní Jany Veselé, OS Okolo Mělníka a paní Havelkové.

**3.6. Bohumil Hokeš
Mladoboleslavská
Mělník**

Ze dne: 19.2.2008

- Varianta posuzovaná v dokumentaci, jak budoucnost ukáže, jen drahé provizorium. Žádám o posouzení následující varianty: Scénář 2 počítá s výstavbou propojení silnic I/9 a I/16 novou trasou přes Turbovický hřbet před městem Mělník (od Prahy). Okolo Kočovského lesa s přemostěním přes Mladoboleslavskou ul., dráhu, s napojením na přeloženou silnici I/16 v prostoru za V. Borkem. Silnice I/16 vedená za Byšicemi, Liblicemi, Vavřinčem a V. Borkem by měla pokračovat na Liběchov atd.

Na základě zpracovaných dopravně-inženýrských podkladů je konstatováno, že vybudování záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník, obchvat 1.-4. etapa“ je řešení, které v horizontu 20 let bude eliminovat negativní dopady dopravy v blízkosti stávajících komunikací I/9 a I/16 v městě Mělník.

Dle zpracovaného Návrhu postupu rozvoje silniční sítě na území města Mělníka je posuzovaný záměr v souladu s výslednou variantou E, která se jeví jako nejvhodnější řešení z posuzovaných variant v rámci NPRS.

Pokud bude rozvoj středočeského regionu (Mělník nevyjímaje) do budoucna pokračovat v podobném duchu jako doposud, lze očekávat nepochybně i další nárůst mobility. V takovém případě by bylo vhodné navázat na vybranou variantu E scénářem 2 doporučeným dopravněinženýrským posouzením. Z výsledků posouzení vyplývá, že doporučený scénář 2 je možné pojmut jako návaznou etapu ke scénáři 1.

Dopravní zátěž, včetně tranzitních vztahů, by pak byla v zásadních směrech vedena po navrhované trase a významně by ochránila centrální část města před zbytnou dopravou. Realizace takové kombinace scénářů č.1 a č.2 bude znamenat investiční připravenost všech zainteresovaných relevantních subjektů, výsledky předkládané studie se tak již mohou stát impulsem pro přípravu těchto staveb.

Navrhovaná varianta scénáře 2 bude součástí změn ÚPSÚ Velký Borek a Malý Újezd. V současné době se zpracovávají Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které budou posuzovány podle zákona č.100/2001 Sb., včetně části dopravy –

přeložky silnice I/16. Následně může být zahájena investorská příprava pro přeložku silnice I/16.



Výsledná varianta - varianta E.

Návrh postupu rozvoje silniční sítě na území města Mělníka

<http://www.melnik.cz/>



Varianty scénáře 2.

Návrh postupu rozvoje silniční sítě na území města Mělníka

<http://www.melnik.cz/>

**3.7. Josef Tuček
Mladoboleslavská
Mělník**

Ze dne: 20.2.2008

- V dnešní době ve špičkách provozu projede za minutu i 40 kamionů. V silnici se tvoří hluboké koleje od přeložených nákladních aut. Zvýšený provoz provází nadměrný hluk, zápach a prašnost, které určitě překračují povolené hygienické limity. Projíždějící auta Mladoboleslavskou ulicí zde nemají cílovou stanici Mělník. Při přeložce vodovodního řádu z chodníku do silnice se ještě zvýšila hlučnost projíždějících aut při přejíždění domečku, v kterých jsou uzávěry vodovodních přípojek do domovních objektů. Toto neuvážené přemístění vodovodního řádu z chodníku do silnice bude i v budoucnu zdrojem hluku a poruch na vozovce.

V roce 2006 byly zahájeny práce na výstavbě chodníku, který spojil Mělník a Skuhrov. V rámci této stavby byla řešena přeložka vodovodu a kanalizace v ulici Na Stráni v části od Růžové po Mladoboleslavskou a napojení dešťové kanalizace ve Skuhrově, dle sdělení Odboru správy majetku a služeb MÚ Mělník.

V návrhu stanoviska je uveden požadavek na měření hluku stávajícího stavu a případné provedení úprav na fasádách domů tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku v chráněných vnitřních prostorech a rovněž možnost větrání.

- Nesouhlasíme tímto s dokumentací EIA a navrhovanou trasou přeložky silnic I/9 + I/16 a žádáme o posouzení trasy, která vyvede tranzitní dopravu, (která je v Mladoboleslavské ulici drtivá většina), mimo zastavěnou oblast města.

Viz komentář ve vypořádání vyjádření paní Jany Veselé a vypořádání k vyjádření OS Okolo Mělníka a paní Havelkové.

**3.8. Nádraská Marie
Mladoboleslavská
Mělník**

Ze dne: 18.2.2008

- V souvislosti s budováním tzv. obchvatu, který je pouze průtahem není řešena ulice Mladoboleslavská. Žádáme proto posouzení varianty, která je zanesena v územním plánu Velkého Borku, Malého Újezda a také ÚP VÚC Pražského regionu a navazuje na územní plán Mělníka v oblasti mezi Mělníkem a Chloumkem.
- Dále je uvedena citace z dokumentace „Návrh postupu rozvoje silniční sítě na území města Mělníka“ z listopadu 2006, str 27 studie, varianta Var. VÚC –2
- Dále je uvedena žádost o posouzení této varianty z hlediska zákona č.100/2001Sb., v dokumentaci je hodnocena pouze varianta „průtahu“ a varianta nulová.

Popis změn ÚPNSÚ Velkého Borku, Malého Újezda a ÚP VÚC Pražského regionu je uveden u bodu č.3.4.

Posuzovaný záměr je možné brát jako tzv. 1. etapu řešení dopravní situace města Mělník. Další etapou by mělo být posuzování variant přeložky silnice I/16, které jsou v současné době zpracovávány jako územní rezervy do ÚPNSÚ Velký Borek a Malý Újezd a budou součástí Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.

Součástí posuzovaného záměru není přeložka silnice I/16 v úseku mezi Malým Újezdem, Velkým Borkem a Mělníkem.

**3.9. Michal Harbich
Chloumecká
Mělník**

Vyjádření č.j. 34633/2008/KUSK

Ze dne: 3.3.2008

- Ve studii pro 1 variantu + variantu nulovou se nejedná o řešení s nejméně razantními průvodními omezeními. Studie nebere příliš ohledy na obyvatele, kterých se bude týkat (uváděn vliv na cca 2500 obyv.). Není nabízeno řešení, které ještě výrazněji sníží zatížení obyvatel. Důvod není dostatečně vysvětlen.

Ve zpracované dokumentaci dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb. je zpracováno posouzení vlivů na veřejné zdraví. Ze zpracovaného posouzení vlivů vyplývá, že v řešeném území žije 2624 obyvatel. Studie vlivů na veřejné zdraví specifikuje jako hlavní faktory vlivů na obyvatelstvo – hluk a znečištění ovzduší, přičemž ve studii je porovnáván stav výchozí – varianta 0 a vliv vlastního záměru – varianta 1.

Z uvedeného posouzení vlivů na obyvatelstvo vyplývá, že co se týká znečištění ovzduší:

- | | |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| varianta 0 | ve výchozím stavu nebudou překračovány imisní limity ročních koncentrací u žádné ze sledovaných látek (NO ₂ , benzen, PM ₁₀), nelze vyloučit překračování imisních limitů pro maximální hodinové koncentrace NO ₂ a denní koncentrace PM ₁₀ |
| varianta 1 | vlivem výstavby obchvatu dojde v části území k nárůstu imisní zátěže, současně však dojde ke zlepšení kvality ovzduší podél stávajícího průtahu. Z hlediska prostorového rozložení pásem zvýšení koncentrací v obytné zástavbě převládají pozitivní vlivy poklesu koncentrací podél průtahu. Výjimkou jsou změny v imisní zátěži denních koncentrací PM ₁₀ . |

Hluk

- | | |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| varianta 0 | z hlediska možného vzniku zdravotních rizik z důvodu zvýšené hlukové zátěže se jeví část území jako střední a v části území pak zvýšená. Jedná se o 4 objekty v ulici Pražská, Mladoboleslavská, Kokořínská a Řípská. |
| varianta 1 | vlivem uvedení obchvatu do provozu dojde ke zlepšení situace z hlediska vlivů na zdraví obyvatel v blízkosti stávajícího průtahu. Ke zvýšení hlukové zátěže dojde v blízkosti nově navrhované trasy v ulici Kokořínská 1808 a 1812. |

Z tohoto důvodu jsou navrženy opatření, která jsou uvedena v návrhu stanoviska jako podmínky:

- na tělese navržené komunikace budou navrženy vegetační úpravy, které zvýší pohltivost okolního prostředí
- po uvedení stavby do provozu bude proveden akustický monitoring, který ověří výpočty hlukové studie
- v místech překročení limitů budou instalovány protihlukové stěny, kde je toto řešení technicky proveditelné a účinné z hlediska snížení hlukové zátěže

- **v místech, kde není možné umístit účinnou protihlukovou stěnu, budou provedeny úpravy na fasádách objektů tak, aby byl splněn limit alespoň uvnitř budov za dodržení větrání**
- Dále se pozastavují nad uváděnými údaji - zahájení stavby 2010 – termín dokončení 2015. Nevyhovující úseky již v roce 2030. (tj. řešení pouze na 15 let) Z toho plyne, že dojde k dalšímu nežádoucímu zatížení, které toto posouzení neřeší.

V dokumentaci je uveden termín zahájení stavby v roce 2010 a realizace do 6 let od zahájení stavby. Z provedeného dopravně-inženýrského posouzení vyplývá, že na posuzovaném záměru budou v roce 2030 nevyhovující úseky z dopravního hlediska, proto je nutné započít investorskou přípravu pro výstavbu přeložky silnice I/16, která bude řešit dopravní situaci Mělníka po roce 2030. Pro Mělník je nutné vybudovat systém vnitřní dopravy, který bude reprezentován posuzovaným záměrem a následně systém pro vnější dopravu, která bude řešena přeložkou silnice I/16. Tím dojde k vytvoření dopravního skeletu, který bude řešit dopravu Mělníka. Z výsledků dopravně inženýrského posouzení vyplývá, že nejhorší variantou je nulový stav, tedy stav kdy ve výhledových letech zůstane silniční síť na úrovni současného.

K uvedenému je možné konstatovat, že v současné době jsou zpracovávány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, kde bude řešena přeložka komunikace I/16. Tyto zásady budou posuzovány podle zákona č.100/2001 Sb..

- Připomínka k chybným údajům v počtech ovlivňovaných osob. Při variantě 1 se uvádí v úseku Blata závažnost 1 – o osob, což není možné, protože jak v Kokořínské ulici tak i u objektů č. 1754 a 1755 a na dalších místech bude nárůst provozu takový, že překročí normy podobně jako v současnosti v Rousovicích, kde je uváděna závažnost 1 přes 300 osob.

Pro lokalitu Blata je v dokumentaci v tabulce č.23 Počty ovlivněných osob uvedena závažnost 1 a počet osob O. To vyplývá z komentáře uvedeného pod tabulkou, kde je uvedeno, že všechny osoby bydlící ve vzdálenosti do 50m a některé bydlící do 100m, jsou chráněny protihlukovými stěnami. Ve vlivech na veřejné zdraví je konstatováno, že ke zvýšení hlukové zátěže dojde v blízkosti nově navrhované trasy v ulici Kokořínská 1808 a 1812. V tomto hodnocení je důležitá vlastní klasifikace pojmu závažnost a její stupnice.

Stupeň 1 závažnosti	znamená vliv silný, kdy přijaté riziko je výjimečně nadprůměrné a je třeba odklonit dopravu.
Stupeň 2 závažnosti	je definován jako vliv závažný, přijaté riziko je nadprůměrné, demolice a celková přijatelnost je pouze s velkými výhradami, nutná jsou technická opatření ve velkém rozsahu, nebo nepřijatelné.

Ve způsobu hodnocení souhlasím s hodnocením uvedeným v dokumentaci, tedy pro závažnost 1 počet obyvatel 0. Pro lokalitu Blata je ve variantě 1 zahrnuto do stupně závažnosti 2 - 83 osob a v této lokalitě jsou navržena technická opatření velkého rozsahu.

- V dokumentaci jsou závažné chyby v posuzování dopravní intenzity v roce 2015. V ulici Chlumecká – patrně Chloumecká (Nádražní – Dobrovského) jsou smyšlená data o průjezdu nákladní dopravy. Při nulové variantě je zde uváděno 840/den –

podotýkám, že se jedná o místní komunikaci se zákazem vjezdu nákladní dopravy (pro nákladní dopravu slepá ul.). Tato komunikace ani nemá pro tuto dopravu parametry. I uváděná data o počtu os. Automobilů neodpovídají skutečnosti. V roce 2005 bylo u mého objektu provedeno měření emisí akreditovanou firmou z dokumentů vyplývá: 1210 vozidel za den tj. předpokládán 3x větší nárůst v r. 2015 a 6x po zprovoznění obchvatu. Tyto údaje jsou tedy výrazně nadhodnoceny s ohledem na to, že komunikace je využívána pro obytnou část Chloumek (tak velké rozrůstání nepravděpodobné). Další nesrovnalosti jsou roční úhrny emisí pro tuto komunikaci a naměřená ekv. hladina hl. 47,4/39,9 dB je ve studii výrazně vyšší. Pravděpodobně i zde je počítáno s neexistující nákladní dopravou. Pokud tedy odpovídají uváděné hodnoty při „variantě 1“ bude nárůst hlučnosti daleko výraznější. Studie se nezabývá vznikem krizových situací, které budou nebezpečné pro okolí. Budou vznikat špatným řešením sjezdu na Chloumek – záměr křížení místních komunikací v úrovni. Toto řešení proto pouze posune stávající nevhodnou křižovatku Chloumecká / Řípská blíže k dalším obytným budovám.

Posouzení dopravních intenzit je provedeno podle dopravního modelu PTV Vision pro město Mělník. V tabulce č. 4 uvedené na straně 21 dokumentace jde o tiskovou chybu a jedná se o ulici Chloumeckou. Dle vyjádření odboru dopravy bylo potvrzeno, že ulice Chloumecká je průjezdná pro nákladní dopravu bez omezení. V ulici Dobrovského je zákaz vjezdu pro nákladní dopravu. V ulici Chloumecká se tedy předpokládá intenzita nákladní dopravy v roce 2015 v nulové variantě v úseku mezi ulicemi Nádražní a Dobrovského 840 vozidel/den.

Z údajů ve vyjádření pana Harbicha nevyplývá o jaké měření emisí se jednalo zda o měření hluku či znečištění ovzduší. Rovněž uvedený počet vozidel 1210 není zřejmé, ke které komunikaci se vztahuje zda k ulici Chloumecká nebo Dobrovského a pro jaké časové období. Proto uvádíme data z dopravně inženýrské prognózy pro úsek Chloumecká (Nádražní – Dobrovského):

rok 2006 varianta 0	celkový počet vozidel za 24 hodin	3820
rok 2015 varianta 0	celkový počet vozidel za 24 hodin	4480
rok 2015 varianta 1	celkový počet vozidel za 24 hodin	7120
rok 2030 varianta 0	celkový počet vozidel za 24 hodin	4880
rok 2030 varianta 1	celkový počet vozidel za 24 hodin	7830

Vypočtené intenzity dopravy byly použity pro posouzení vlivů záměru na hluk a ovzduší. Na základě výsledků těchto studií byly navrženy protihlukové stěny v zájmové lokalitě.

Způsob dopravního řešení křížení komunikací byl řešen v dopravně inženýrské prognóze a jeho závěry budou součástí návrhu stanoviska.

Odbočení na Chloumek je možné 2 způsoby:

- přejezdem přes trať a křižovatkou s novou komunikací
- po nadjezdu přes železnici a na křižovatku se 2 levými odbočeními
- v dokumentaci je uvedena další možnost propojení přemostění trati s ulicí Nad Jatkami, které by eliminovalo peáž dopravy na Chloumek s dopravou po nové komunikaci (toto řešení není v souladu s ÚPSÚ Mělník a není z hlediska norem ideální)

- **definitivní návrh křižovatky s Chlomeckou ulicí bude včetně prověření případného uzavření chráněného železničního přejezdu proveden v dalších stupních projektové dokumentace**
- Řešení dělicího účinku stavby. Pouze přechod pro chodce je nedostatečný (viz obdobný přechod přes ulici Řípská z Chloumecké – vybudován mimo osu Chloumecká / Vodárenská, velmi nebezpečný, nepřehledný).

Řešení přechodu pro chodce bude součástí další projektové přípravy a bude odpovídat platným normám a bude projednán s policií ČR.

- Povrchové vody. Od vrchu Chloumeček dochází při přívalových srážkách k nadměrnému odtoku srážkových vod. Je uváděno provedení komunikace na nízkém náspu / pojem blíže neurčen, ale výškový rozdíl mezi ul. Chloumeckou a polem směrem k silu je 1,4m. Obávám se vytvoření hráze proti těmto srážkám a tím zaplavování mého objektu a přilehlých pozemků. Poukazuji na hluboký odvodňovací kanál před železniční tratí souběžně s Dobrovského ulicí. Stávající dešťový sběrač v ul. Chloumecké je nefunkční. Studie se na jeho využití odkazuje.

V úseku km 2,7-3,0 je navržena komunikace v náspu od 0,5-1m výšky, což vyplývá z podélného profilu hlavní trasy, který je součástí dokumentace. Způsob odvodnění bude podrobně řešen v dalším stupni projektové dokumentace na základě geodetického zaměření a podrobného prověření technické infrastruktury. Návrh odvodnění komunikace v rámci dokumentace EIA odpovídá stupni předprojektové přípravy.

- Podzemní voda. U mého objektu č.p. 1755 cca 30m od zamýšlené stavby používám starou studnu. Hloubka hladiny 2,8m pod povrchem. Uváděno, že v místních vrtech nebyla voda v této hloubce zastižena.

Součástí dokumentace je i předběžný hydrogeologický průzkum, který byl zpracován na základě archivních sond. V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum.

- Zeleň – vliv stavby. Stromy v ul. Chloumecké tak v zahrádkách tvoří přirozenou protihlukovou bariéru železniční trati nejen mého objektu. Jsou vysoké více než 8m, tudíž navrhované protihlukové stěny po vykácení těchto vysokých stromů toto neřeší.

Kácení mimolesní zeleně bude provedeno pouze v rozsahu trvalého záboru stavby. V rámci projektové přípravy bude na tělese komunikace navržena výsadba keřů a stromů. Běžně je při výpočtu hluku uvažováno s útlumem zeleně (vzrostlý les o výšce cca 10 m - stále zelený, se zapojením všech výškových pater zeleně) cca 0,05 dB/m². Pás lesa o šíři 20 m tedy sníží hlukové zatížení cca o 1dB. Z tohoto důvodu má zeleň v zahrádkách u železniční trati na snížení hluku pouze nepatrný vliv.

- Studie se nezabývá vzniklými emisemi a osliňováním. Budu mít ze všech stran objektu veřejné osvětlení. Je to bráno jako výhoda?

Návrh osvětlení komunikace vyplývá z ČSN EN 13201 osvětlení pozemních komunikací. Navržené osvětlení komunikace může mít rušivý nebo i psychologický oslňovací efekt.

V návrhu podmínek stanoviska je uvedeno:

- v dalším fázi projektové přípravy prověřit dle ČSN EN 12464-2 Osvětlení pracovních prostorů část 2 venkovní prostory rušivý efekt navrženého osvětlení komunikace a případně přijmout opatření k minimalizaci tohoto rušivého efektu
- Studie neuvádí vliv 2. etapy stavby na ul. Chloumeckou – tj. na můj objekt č.po.1755. Řešení hluku a ostatních nežádoucích vlivů uváděno pouze pro 4. etapu.

Vliv stavby je vztažen k dělení celého záměru na 4 etapy. Etapa č.4 končí v km 3,050 a její součástí je i křižovatka s ulicí Chloumecká. V etapě č. 2 km 3,050-4,5 není zahrnuta křižovatka s ulicí Chloumeckou. V rámci etapy 2. i 4. jsou navrženy protihlukové stěny. Navržený záměr je možné budovat po samostatných etapách a tomu odpovídá i dělení celkového záměru. V celkovém vyhodnocení vlivů na hlukovou situaci a ovzduší je záměr posuzován komplexně.

- Posouzení blíže nespecifikuje navržená protihluková opatření v objektech, možnost větrání. Jsem osoba ZTP a hluk mi vadí, proto potřebuji řešení 40/30 dB v objektu. Postrádám přímý účinek vlivu komunikace na okolní pozemky, které budou přímo sousedit se stavbou, zda je bude možné používat dále k rekreačním účelům. Jak zde vzroste množství poletavého prachu?

Na základě hlukové studie je navrženo cca 2959m protihlukových stěn o výšce 3-6m. Limity hluku jsou v hlukové studii stanoveny jednoznačně (vyplývají z platné legislativy zákon č.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a vládní nařízení č.148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací) a to hladina hluku 60dB v době denní (6-22 hod) a 50dB v době noční (22-6hod).

V návrhu stanoviska jsou uvedeny podmínky pro zpracování aktualizované hlukové studie v rámci projektové přípravy:

- V dokumentaci pro územní rozhodnutí a stavební povolení bude aktualizována hluková studie dle technického zpřesnění návrhu komunikace.
- V rámci aktualizované studie budou prověřeny jednotlivé chráněné obytné objekty, které podle zpracovaných výpočtu v hlukové studii v dokumentaci EIA jsou v toleranci cca 1,5dB od přípustných limitů.
- v místech, která nelze chránit protihlukovými stěnami, budou navrženy úpravy na fasádách jednotlivých objektů tak, aby byly dodrženy limity hluku v chráněných vnitřních prostorech a rovněž možnost větrání.
- po uvedení stavby do provozu bude proveden akustický monitoring

Chráněným venkovním prostorem se dle § 30 zákona č. 258/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou prostor určených pro zemědělské účely, lesů a venkovních pracovišť. Rekreace v tomto případě zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejících s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu. Zákon o ochraně veřejného zdraví výslovně vylučuje zemědělské pozemky, tedy i zahrady, pokud jsou takto zapsány

v katastru nemovitostí z definičního vymezení chráněného venkovního prostoru, nelze je za chráněný prostor z titulu jejich užívání k rekreaci, sportu, léčení nebo výuce považovat.

Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Koncentrace PM_{10} (frakce prašného aerosolu o velikosti částic nižší než 10 μm) jsou vypočteny v rozptylové studii. Příspěvky k průměrné roční koncentraci PM_{10} se v případě aktivní varianty pohybují nejvýše do 1,7 $\mu g.m^{-3}$. Vypočtené příspěvky k průměrné roční koncentraci PM_{10} jsou výrazně nižší než roční imisní limit, který činí 40 $\mu g.m^{-3}$.

3.10. Občanské sdružení „Okolo Mělníka“

Pražská

Mělník

Vyjádření č.j. 36125/2008/KUSK

Ze dne: 5.3.2008

- Cílem sdružení je vysunout přeložku silnic I/9 a I/16 mimo zastavěnou oblast, aby byla řešena také velmi silně zatížená ulice Mladoboleslavská. Studie NPRSS prezentuje také jakési měření, ovšem několik dotazů občanského sdružení na metody měření a další fakta týkající se výsledků měření, nebylo vůbec do dnešního dne zodpovězeno.

Zpracovatelce posudku nebyly známy dotazy občanského sdružení, proto toto není komentováno.

- Z dokumentace je patrné, že práce na průtahu budou dokončeny do roku 2015, v dokumentaci je též zmíněno, že průtahová varianta je schopna pojmout dopravu pouze do roku 2030.

V dokumentaci je uveden termín zahájení stavby v roce 2010 a realizace do 6 let od zahájení stavby. Z provedeného dopravně-inženýrského posouzení vyplývá, že na posuzovaném záměru budou v roce 2030 nevyhovující úseky z dopravního hlediska, proto je nutné započít investorskou přípravu pro výstavbu obchvatu silnice I/16, která bude řešit dopravní situaci Mělníka po roce 2030. Pro Mělník je nutné vybudovat systém vnitřní dopravy, který bude reprezentován posuzovaným záměrem a následně systém vnější dopravy, která bude řešena přeložkou silnice I/16. Tím dojde k vytvoření dopravního skeletu, který bude řešit dopravu Mělníka.

Z výsledků dopravně inženýrského posouzení vyplývá, že nejhorší variantou je nulový stav, tedy stav kdy ve výhledových letech zůstane silniční síť na úrovni současného.

K uvedenému je možné konstatovat, že v současné době jsou zpracovávány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, kde bude řešena přeložka komunikace I/16. Tyto zásady budou posuzovány podle zákona č.100/2001 Sb..

- Dokumentace ve své hlukové studii vychází z téměř 20let starých údajů o měření hlukové hladiny, proto je nezbytné udělat nová měření hluku a vibrací.

Uváděné údaje jsou pouze jako ilustrace stávajícího stavu, nebyly podkladem pro zpracování hlukové studie a dále s nimi nebylo uvažováno.

- Převedením kamionové dopravy dojde k v jiných částech města k nárůstu emisí hluku, vibrací, znečištění ovzduší, narušování zdraví obyvatelstva, pohody bydlení a statiky starších rodinných domů.

Ve zpracované dokumentaci byly posouzeny emise hluku ze stávající dopravy a na nově navržené komunikaci. Z hlukové studie vyplývá, že po realizaci navrženého záměru dojde v okolí stávajícího průtahu ke zlepšení hlukové situace. Ke zhoršení hlukové situace dojde v dosud relativně klidných lokalitách, kde je navržena nová komunikace. I s navrženými protihlukovými stěnami budou ekvivalentní hladiny hluku v chráněném venkovním prostoru staveb překročeny. Jedná se především o domy v místech přerušení protihlukových stěn (u křižovatek) a domy, které jsou v těsné blízkosti nových komunikací. Zvýšení již navržených protihlukových stěn by nepřineslo podle výpočtů výrazný příznivý efekt. Situaci takto dotčených objektů lze řešit pouze ochranou vnitřních prostor.

Podle závěrů zpracované rozptylové studie automobilová doprava na plánované komunikaci nezpůsobí ve výpočtovém roce 2015 nadměrné znečištění ovzduší NO₂, benzenem ani PM₁₀. Vypočtené příspěvky k maximálním krátkodobým, resp. maximálním denním a průměrným ročním koncentracím z automobilového provozu po všech uvažovaných komunikacích se u všech těchto znečišťujících látek pohybují podstatně pod imisními limity.

Narušení zdraví obyvatelstva je řešeno v samostatné části vlivů na veřejné zdraví. Ovlivnění statiky starších domů souvisí s výskytem vyšších hodnot vibrací, než jsou max. přípustné hodnoty nelze předem vyloučit. Lze však konstatovat, že doprava bude převedena na novou komunikaci vzdálenější od budov a případné stávající vibrace budou sníženy. Výjimku tvoří oblast křižovatky s Kokořínskou ulicí. Na základě geologického průzkumu bude navrženo takové konstrukční řešení tělesa komunikace, že budou minimalizovány, či zcela vyloučeny vibrace v okolní obytné zástavbě.

V návrhu stanoviska je uvedena podmínka:

- ve fázi projektové přípravy bude na základě geologického průzkumu navrženo takové konstrukční řešení tělesa komunikace, aby byly minimalizovány, nebo zcela vyloučeny vibrace v okolní obytné zástavbě.
- V dokumentaci je nesplnitelný požadavek: "Pokud není možné technicky dostupnými prostředky dodržet hlukovou hladinu chráněném venkovním prostoru staveb, je nutné, aby byl chráněn vnitřní prostor staveb za předpokladu dostatečné možnosti větrání." Z praxe víme, že předpoklad dostatečné možnosti větrání není možné splnit v místech, kde jsou okna v blízkosti vozovky nebo v úrovni s ní či níže. Tato situace nastane ihned na začátku trasy – v ul. Pražské, kde je několik obytných domů a zcela jistě i na dalších kritických úsecích trasy.

Na základě hlukové studie je navrženo cca 2959m protihlukových stěn o výšce 3-4,5m. Limity hluku jsou v hlukové studii stanoveny jednoznačně (vyplývají z platné legislativy zákon č.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a vládní nařízení č.148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací) a to hladina hluku 60dB v době denní (6-22 hod) a 50dB v době noční (22-6hod).

V návrhu stanoviska jsou uvedeny podmínky pro zpracování aktualizované hlukové studie v rámci projektové přípravy:

- V dokumentaci pro územní rozhodnutí a stavební povolení bude aktualizována hluková studie dle technického zpřesnění návrhu komunikace.
 - V rámci aktualizované studie budou prověřeny jednotlivé chráněné obytné objekty, které podle zpracovaných výpočtu v hlukové studii v dokumentaci EIA jsou v toleranci cca 1,5dB od přípustných limitů.
 - v místech, která nelze chránit protihlukovými stěnami, budou navrženy úpravy na fasádách jednotlivých objektů tak, aby byly dodrženy limity hluku v chráněných vnitřních prostorech a rovněž možnost větrání.
 - po uvedení stavby do provozu bude proveden akustický monitoring
- Hluková zátěž prostředí skutečně výrazně negativně ovlivňuje zdravotní stav populace. Nadměrný hluk je významným stresujícím faktorem, vyvolávajícím řadu psychických i fyzických onemocnění zmíněných v dokumentaci, ale i mnoha dalších civilizačních chorob, kdy se novým fenoménem stává chronický únavový syndrom, který naprosto vyřadí jedince z ekonomické aktivity i ze společnosti a může mít fatální důsledky.

Ve zpracované dokumentaci dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb. je zpracováno posouzení vlivů na veřejné zdraví. Ze zpracovaného posouzení vlivů vyplývá, že v řešeném území žije 2624 obyvatel. Studie vlivů na veřejné zdraví specifikuje jako hlavní faktory vlivů na obyvatelstvo – hluk a znečištění ovzduší, přičemž ve studii je porovnáván stav výchozí – varianta 0 a vliv vlastního záměru – varianta 1.

Z uvedeného posouzení vlivů na obyvatelstvo vyplývá, že co se týká znečištění ovzduší:

- varianta 0 ve výchozím stavu nebudou překračovány imisní limity ročních koncentrací u žádné ze sledovaných látek (NO₂, benzen, PM₁₀), nelze vyloučit překračování imisních limitů pro maximální hodinové koncentrace NO₂ a denní koncentrace PM₁₀
- varianta 1 vlivem výstavby obchvatu dojde v části území k nárůstu imisní zátěže, současně však dojde ke zlepšení kvality ovzduší podél stávajícího průtahu. Z hlediska prostorového rozložení pásem zvýšení koncentrací v obytné zástavbě převládají pozitivní vlivy poklesu koncentrací podél průtahu. Výjimkou jsou změny v imisní zátěži denních koncentrací PM₁₀.

Hluk

- varianta 0 z hlediska možného vzniku zdravotních rizik z důvodu zvýšené hlukové zátěže se jeví část území jako střední a část zvýšená. Jedná se o 4 objekty v ulici Pražská, Mladoboleslavská, Kokořínská a Řípská.
- varianta 1 vlivem uvedení obchvatu do provozu dojde ke zlepšení situace z hlediska vlivů na zdraví obyvatel v blízkosti stávajícího průtahu. Ke zvýšení hlukové zátěže dojde v blízkosti nově navrhované trasy v ulici Kokořínská 1808 a 1812.

Z tohoto důvodu jsou navrženy opatření, která jsou uvedena v návrhu stanoviska jako podmínky:

- na tělese navržené komunikace budou navrženy vegetační úpravy, které zvýší pohltivost okolního prostředí

- po uvedení stavby do provozu bude proveden akustický monitoring, který ověří výpočty hlukové studie
 - v místech překročení limitů budou instalovány protihlukové stěny, kde je toto řešení technicky proveditelné a účinné z hlediska snížení hlukové zátěže
 - v místech, kde není možné umístit účinnou protihlukovou stěnu, budou provedeny úpravy na fasádách objektů tak, aby byl splněn limit alespoň uvnitř budov za dodržení větrání
- Už takhle tu máme v blízkosti další hlavní znečišťovatele ovzduší jako je ČEZ a.s., Elektrárna Mělník, Spolana Neratovice a další. Existují programy snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší nejen snížení emisí prachu z lokálních topenišť v sektoru domácností, zatížení dopravy a dalších faktorů. Na nové průtahové trase přeložky jsou v současnosti velmi špatné rozptylové podmínky, přeložkou se velice zhorší.

V dokumentaci je popsáno stávající imisní pozadí, které vychází ze studie „Vyhodnocení imisního pozadí na Území Mělníka v oblasti Rousovice – Blata“ Atem 2007 a ze stanic imisního monitoringu.

V rozptylové studii je vyhodnocena imisní situace v roce 2015 pro variantu 0 (bez realizace záměru) a variantu 1 (realizace záměru). Srovnáním varianty 1 s nulovou variantou lze konstatovat následující. Maxima krátkodobých i průměrných ročních koncentrací u všech znečišťujících látek se u obou modelovaných variant vyskytují vždy v úzkém pásu vázaném na nejbližší okolí dopravně nejzatíženějších komunikací. V případě varianty 1 tedy hlavně v těsném okolí 3. a 4. stavby a v okolí křižovatky Na Malém Spořilově x I/9. V případě varianty 0 je třeba očekávat nejvyšší imisní zatížení z automobilové dopravy v okolí současného průtahu Mělníkem, zvláště v bezprostředním okolí ul. Mladoboleslavská, Kokořínská, Nádražní, Řípská, Na Malém Spořilově a opět v okolí křižovatky Na Malém Spořilově x I/9.

Lze odhadnout, že ani se zahrnutím stávajícího imisního pozadí nebude u NO₂ ani benzenu docházet k překračování imisních limitů. Nepříznivější situace je v případě znečištění ovzduší suspendovanými částicemi frakce PM₁₀, které v současné době patří mezi nejproblémovější látku znečišťující ovzduší. Na základě dat za rok 2005 byl Městský úřad Mělník zařazen mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, a to na základě nedodržení imisního limitu pro denní koncentraci PM₁₀. Přestože vypočtené příspěvky k maximálním denním koncentracím PM₁₀ z automobilového provozu po nové silnici jsou nižší než imisní limit, tak vzhledem ke stávajícímu imisnímu pozadí a k faktu, že ve výpočtu byla řešena pouze primární prašnost, je nutno předpokládat nedodržení denního imisního limitu v zájmové lokalitě i nadále. Na případné překročení imisních limitů však mají podstatný vliv i další zdroje znečišťující ovzduší nacházející se v zájmové lokalitě.

- Máme dopustit, aby ve 21. století byla vybudována komunikace jen proto, že je řadu let připravena v „šuplíku“ v podobě územního plánu bez ohledu na vzrůstající tranzitní dopravu? Jak mohou být zastupitelé města pyšní, že v jedné části vyřeší nejvíce problémů s dopravou a do dalších obydlených částí města tuto dopravu přivedou? Copak to je nějaké řešení? Neustále my občané slyšíme, že pokud je stát ochoten investovat do města finanční prostředky, že toho musíme využít!
- Jak můžeme na ŘSD dostat oproti argumentům ve prospěch životního prostředí informaci, že by skutečný obchvat města byla ekonomicky nenávratná investice? To jsou peníze nad zdravý a klidný život občanů?

Posouzení vlivů stavby na životní prostředí nehodnotí ekonomiku navrhovaného záměru.

Pro Mělník je nutné vybudovat systém vnitřní dopravy, který bude reprezentován posuzovaným záměrem a následně vnější dopravu, která bude řešena přeložkou silnice I/16. Tím dojde k vytvoření dopravního skeletu, který bude řešit dopravu Mělníka.

Z výsledků dopravně inženýrského posouzení vyplývá, že nejhorší variantou je nulový stav, tedy stav kdy ve výhledových letech zůstane silniční síť na úrovni současného.

K uvedenému je možné konstatovat, že v současné době jsou zpracovávány Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, kde bude řešena přeložka komunikace I/16. Tyto zásady budou posuzovány podle zákona č.100/2001 Sb..

- V jedné etapě stavby dojde k přesunu vozovky ještě zhruba o 200m blíže k centru města, kde je v těsné blízkosti plánované komunikace hustě obydlené sídliště a nedojde tam ani ke zkapacitnění vozovky!

Návrh technického řešení záměru, včetně šířkového uspořádání komunikací vyplývá dopravního posouzení stavby a platných norem pro navrhování komunikací.

- V další etapě dojde k demolici domů a silnice I. třídy povede lidem přímo přes zahrady a pár metrů od oken domů. Aglomerace Blata se nachází v kotlině, která je přírodně nedostatečně větraná. Z tohoto důvodu a v současné době vzhledem k používání lokálních topenišť v zimním období dochází k silné koncentraci škodlivých látek. Situaci navíc zhoršuje podnik umístěný v obydlené části, který vyrábí plastové bazény. Na tuto situaci byl několikrát starosta města upozorněn a výsledek nulový. Plánuje se zde také, konkrétně v ulici Kokořínská úrovně křížení, které bude mít vliv nejen na životní prostředí, provoz chodců, kvalitu bydlení, ale i oddělení území Blat od zóny klidu směr Lhotka a Hled'sebe. V této etapě je navíc možné vést vozovku mimo zástavbu ve volné krajině.
- Neumíme si představit, jak zde může fungovat tak mohutná tranzitní doprava od Mladé Boleslavi a Prahy? Berou se stále ohledy pouze na peníze, aby řešení dopravní situace bylo co nejlevnější, ale co budoucnost? Copak se dá bydlet v takto nedýchatelném a hlučném prostředí? A co děti, studenti a jejich bezpečná cesta do škol, domů popř. na internát (pozn. V této lokalitě se nachází školní statek a internát SZaŠ).

Pro posouzení vlivu navrhovaného záměru na hlukovou a imisní situaci byly použity programy, které modelovaly navržený záměr do 3D prostoru a v případě výpočtu rozptylové studie byla zadána větrná růžice pro lokalitu Mělník. Z uvedeného vyplývá, že posouzení vlivů bylo provedeno s využitím dostupných informací a programů. Vyhodnocení vlivů navrženého záměru je součástí dokumentace a na základě předpokládaných vlivů jsou navrženy podmínky v návrhu stanoviska.

Ve stavbě č.4 je komunikace navržena jako čtyřpruhová z důvodu zřízení rezervních jízdních pruhů, které budou využity pro napojení území se smíšenou zástavbou. Ulice Dobrovského bude směrem na východ zaslepena a bude ukončena obratištěm. Podél navržené komunikace budou oboustranné chodníky o šířce 2m. Příjezd do ulice Dobrovského je možný z nově budované spojky v km 2,4 – prodloužení ulice k Neuberku a přes ulici Chloumeckou.

Podle studie provedené CityPlanem tvoří tranzitní doprava od Mladé Boleslavi cca 30% příjezdících vozidel, z toho část ještě odbočuje na křižovatce s Pražskou do centra.

- *Silnice I/16. Na vjezdu od Mladé Boleslavi jsou intenzity k roku 2006 nejnižší ze všech vjezdů silnic I. tříd do města, k výhledovému roku 2015 zde dochází k nejvyššímu nárůstu intenzit, a to o 54%. Podíl tranzitní dopravy vzrůstá z cca 30% v roce 2006 na 41% v roce 2015 a 42% v roce 2030. Na vjezdu od dálnice D8 dochází k nárůstu intenzit o 27% k roku 2015 a o 37% v roce 2030. Podíl tranzitní dopravy vzrůstá z 29% na 31% v roce 2015 a na 32% v roce 2030.*
- *Nárůst tranzitních dopravních vztahů až na dvojnásobnou hodnotu předpokládáme na silnici I/16 v relaci Mladá Boleslav – dálnice D8. Tento nárůst je způsoben především převedením širších dopravních vztahů způsobených výstavbou dálniční sítě a zvýšením atraktivity silnice I/16 v úseku Mladá Boleslav – Mělník, dále přes dálnici D8 a Slaný až na rychlostní silnici R6, která se stane významnou tangentou severně od Prahy.*

Demolice budov jsou zajisté negativním projevem navrhovaného záměru. Navrhované demolice jsou v souladu s předpoklady schváleného ÚPSÚ Mělníka. Počet demolice byl minimalizován a v souvislosti s demolicemi bude řešeno i náhradní bydlení.

- Pro jednotlivá území města je nutné zpracovat územně plánovací dokumentaci, která vychází ze současného stavu a do níž jsou promítány nároky na využití území v budoucím období.
- Cílem územně plánovací dokumentace by mělo být i v praxi vytvořit předpoklady pro dlouhodobý a harmonický rozvoj při respektování všech hodnot území a udržení kvality životního prostředí.

S uvedeným názorem na zpracování územně plánovací dokumentace je nutné souhlasit. Problematika navrženého záměru vzhledem k územně plánovací dokumentaci města Mělník a obci Velký Borek a Malý Újezd je popsána v odpovědi na vyjádření č. 3.4. Přičemž je nutno dodat, že navržený záměr je v souladu se změnou č.3 ÚPSÚ Mělník.

- Závěr: Navrhujeme proto vrácení předkladateli a řádné vypracování Dokumentace EIA s ohledem na výše uvedené argumenty, resp. Nejlépe opuštění navrhované varianty jako varianty krajně nepřijatelné především z hlediska ochrany veřejného zdraví, práva občanů na ochranu před hlukem, poletavým prachem a vůbec škodlivými účinky ze stále vzrůstající automobilové dopravy. Navrhujeme, aby Přeložka silnice I/9 a I/16 byla odpovědně a objektivně prověřena a posouzena varianta z územních plánů obcí Velký Borek a Malý Újezd a scénáře 2 ze studie NPRSS.

Jednotlivé části dokumentace obsahují všechny požadované kapitoly vyjmenované v příloze č.4 zákona č. 100/2001 Sb. Text dokumentace i odborné přílohy jsou zpracovány buď osobami s odpovídající autorizací a nebo odborně způsobilými zaměstnanci.

Účelem posuzování vlivů podle zákona č.100/2001 Sb. Je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Předmět posuzování byl jednoznačně stanoven:

Posuzovaným záměrem je „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa“. Záměr je délky cca 4,75km (včetně úpravy Pražské ulice) je rozdělen na 4 stavby číslované podle předpokládaného postupu výstavby. Návrhová rychlost je 50 km/hod.

Požadované vrácení dokumentace by nepřineslo nová zásadní zjištění, která by mohla ovlivnit výsledky hodnocení záměru provedeného v dokumentaci. Návrh na posuzování přeložek silnice I/9 a I/16 z územních plánů obcí Velký Borek a Malý Újezd a scénáře 2 ze studie NPRSS by měl být součástí koncepčních materiálů, které se v současné době zpracovávají Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, jejichž posouzení vybočuje z rámce tohoto posuzování na projektové úrovni (tj. měly by být součástí posuzování koncepcí na strategické úrovni).

Ve vyjádření je uveden požadavek na posouzení varianty z územních plánů obcí Velký Borek a Malý Újezd a scénáře 2 ze studie NPRSS, tyto záměry však nebyly předmětem oznámení ani dokumentace záměru a nemohou být proto reflektovány v rámci vydání stanoviska podle zákona č.100/2001 Sb., které vychází z posuzování předloženého záměru.

Za předpokladu realizace navržených opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví, která vyplývají z procesu posuzování vlivů podle zákona č.100/2001 Sb., budou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví přijatelné.

3.11. Renault
AutoR Roubíček
ředitel Mgr. Roman Roubíček
Mladoboleslavská
Mělník

Vyjádření č.j. 47451/2008/KUSK
Ze dne: 31.3.2008

Ve vyjádření je uveden požadavek na umístění protihlukové stěny v oblasti nové kruhové křižovatky na ulici Mladoboleslavská. Na pozemku p.č. 1562/2 a 1562/1 je navržena výstavba budovy autosalonu a autoservisu, tato budova by mohla sloužit k odhlučnění domů za ulicí Cukrovarská.

V návrhu podmínek stanoviska je doplněno:

- Umístění protihlukové stěny v blízkosti navrhované výstavby autosalonu a autoservisu je možné variantně. V dalším stupni projektové dokumentace bude podrobně řešena tato problematika a bude rovněž projednána s příslušným orgánem hygieny.

VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí

K procesu posuzování vlivů na životní prostředí byla předložena dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí pro záměr:

Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa

zpracovaná Ing. Ondřejem Čapkem, č. autorizace : 21564/ENV/06.

Dokumentace byla posouzena dle požadavku §9 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., zákona č.163/2006 Sb. a zákona č.216/2007 Sb., v rozsahu přílohy č.5 k zákonu.

Na základě provedeného zjišťovacího řízení, předložené dokumentace, obdržených vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územně samosprávných celků a veřejnosti, na základě prohlídky zájmového území a ověření vstupních dat, uváděných v dokumentaci lze konstatovat, že posuzovaný záměr je z hlediska vlivu na životní prostředí **akceptovatelný**.

Jak je patrné z probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí, z hlediska velikosti a významnosti se jako nejvýznamnější jeví vlivy na imisní a akustickou situaci v zájmovém území a vlivy na přírodní složku ekosystémů. Ostatní vlivy na další složky životního prostředí lze označit za méně významné. Při respektování navržených doporučení ve stanovisku o hodnocení vlivů na životní prostředí lze vyslovit souhlas s realizací předloženého záměru. V další projektové přípravě bude především pro navrhovaný záměr obchvatu jednoznačně dokladován způsob plnění hygienických limitů hluku pro denní a noční dobu dle NV č. 148/2006 Sb.

Pro navazující etapy přípravy, výstavby a provozu posuzované stavby jsou v návrhu stanoviska formulovány podmínky vycházející ze všech zjištěných skutečností v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

VII. Návrh stanoviska

KRAJSKÝ ÚŘAD STŘEDOČESKÉHO KRAJE odbor životního prostředí a zemědělství

V Praze dne 2008
Č.j.:

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 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 zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb. a zákona č. 216/2007 Sb.

I. Identifikační údaje

1. Název záměru

Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa

2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměr je podle přílohy č.1 zákona č.100/2001 Sb. zařazen do KATEGORIE II (záměry vyžadující zjišťovací řízení), kde je uvedeno pod bodem č.9.1.:

9.1. Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).

Posuzovaným záměrem je Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa. Záměr je délky cca 4,75km (včetně úpravy Pražské ulice) je rozdělen na 4 stavby číslované podle předpokládaného postupu výstavby. Návrhová rychlost je 50 km/hod. Délky, kategorie a šířkové uspořádání jednotlivých etap jsou zřejmé z následující tabulky:

Tab. Přehled jednotlivých etap obchvatu.

etapa	délka	kategorie	šířkové uspořádání
1 Pražská – Mladoboleslavská + rekonstrukce ulice Pražská	576+250m	MS 4 14,5/13,5/50	2 jízdní + 2 zastavovací pruhy, chodníky
3 Mladoboleslavská – Kokořínská	1490m	MS 2 12,0/9/50	2 jízdní pruhy, chodníky
4 Kokořínská – Chloumecká	984m	MS 4 14,5/13,5/50	2 jízdní + 2 zastavovací pruhy, chodníky
2 Chloumecká – Průhon	255m	MS 2 12,0/9/50	2 jízdní pruhy, chodníky
	1170 + křiž. Průhon	MS 2 9/9/50	2 jízdní pruhy + krajnice
Celkem	4 475m	bez Pražské a křižovatky Průhon	

3. Umístění záměru

kraj: Středočeský
obec: Mělník
katastrální území: Mělník
městská část: Rousovice, Blata, Podolí

4. Obchodní firma oznamovatele

Název: Ředitelství silnic a dálnic ČR

5. IČ oznamovatele

IČO: 65 99 33 90

6. Sídlo oznamovatele

sídlo: Čerčanská 12
140 00 Praha 4

II. Průběh posuzování

1. Oznámení

Oznámení záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1.-4. etapa“ zpracoval v listopadu 2004 Ing. Ondřej Čapek, č. autorizace : 21564/ENV/06.

Oznámení záměru bylo předloženo příslušnému úřadu dne ...2004.

2. Dokumentace

Dokumentaci vlivů záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1.-4. etapa“ zpracoval v listopadu 2007 Ing. Ondřej Čapek, č. autorizace : 21564/ENV/06.

Dokumentace vlivů záměru byla předložena příslušnému úřadu dne2007.

3. Posudek

Posudek o vlivech záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1.-4. etapa“ zpracovala v dubnu 2008 Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., č. autorizace 10606/ENV/06.

Posudek o vlivech záměru na životní prostředí byl předložen příslušnému úřadu dne ...2008.

4. Veřejné projednání

Veřejné projednání se konalo dne od hod. v zasedací místnosti v a proběhlo v souladu s § 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 zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb. a zákona č. 216/2007 Sb., a s § 4 vyhlášky MŽP ČR č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Proces posuzování proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními 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 zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb. a zákona č. 216/2007 Sb., a vyhlášky MŽP ČR č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Vlivy záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1.-4. etapa“ na životní prostředí a veřejné zdraví byly posouzeny ze všech podstatných hledisek.

V rámci vyjádření dokumentaci vlivů záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1.-4. etapa“ na životní prostředí byla kromě vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů obdržena i vyjádření veřejnosti a vyjádření občanských sdružení ve smyslu § 23 odst. 9 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 zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb. a zákona č. 216/2007 Sb..

Na veřejném projednání

Podrobněji jsou výsledky veřejného projednání specifikovány v zápisu z veřejného projednání č.j.: ze dne

6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

Městský úřad Mělník, odbor životního prostředí a zemědělství
(Vyjádření č.j. 213/ZP/08/JIHA, ze dne 31.1.2008)

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje
(Vyjádření č.j. 369/215/08/Me, ze dne 18.2.2008)

Česká inspekce životního prostředí
(Vyjádření č.j. ČIŽP/41/IPP/0801446.002/08/PMM, ze dne 12.2.2008)

Povodí Ohře, s.p.
(Vyjádření č.j. 003201-3509/2008, ze dne 6.2.2008)

Středočeský kraj
(Vyjádření č.j. 28212/2008/KUSK/6, ze dne 20.2.2008)

Město Mělník
(Vyjádření č.j. 1026/08, ze dne 11.3.2008)

Jiří Stočes
Dobrovského 1741
Mělník

(Vyjádření č.j. 13589/2008/KUSK, ze dne 4.3.2008)

Lenka Havelková
Mladoboleslavská
Mělník

(Vyjádření č.j. 32722/2008/KUSK, ze dne 20.2.2008)

Bohuslav Kastner, Mladoboleslavská, Mělník
Božena Kastnerová, Mladoboleslavská, Mělník
Eva Dušková, Mladoboleslavská, Mělník
Jaroslav Dušek, Mladoboleslavská, Mělník
Miloslav Dražil, Mladoboleslavská, Mělník
Mílada Dražilová, Mladoboleslavská, Mělník
(Vyjádření č.j. 32883/2008/KUSK, ze dne 17.2.2008)

Jana Veselá
Mladoboleslavská
Mělník
(Vyjádření č.j. 33333/2008/KUKS, ze dne 21.2.2008)

Stanislav Novotný
Skuhrov
Velký Borek
(ze dne: 20.2.2008)

Bohumil Hokeš
Mladoboleslavská
Mělník
(ze dne: 19.2.2008)

Josef Tuček
Mladoboleslavská
Mělník
(ze dne: 20.2.2008)

Nádraská Marie
Mladoboleslavská
Mělník
(ze dne: 18.2.2008)

Michal Harbich
Chloumecká
Mělník
(Vyjádření č.j. 34633/2008/KUSK, ze dne 3.3.2008)

Občanské sdružení „Okolo Mělníka“
Pražská
Mělník
(Vyjádření č.j. 36125/2008/KUSK, ze dne 5.3.2008)

Renault
 AutoR Roubíček
 ředitel Mgr. Roman Roubíček
 Mladoboleslavská
 Mělník
 (vyjádření č.j. 47451/2008/KUSK, ze dne 31.3.2008)

III. Hodnocení záměru

1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Posuzovaným záměrem je „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa“. Záměr je délky cca 4,75km (včetně úpravy Pražské ulice) je rozdělen na 4 stavby číslované podle předpokládaného postupu výstavby. Návrhová rychlost je 50 km/hod. Délky, kategorie a šířkové uspořádání jednotlivých etap jsou zřejmé z následující tabulky:

Tab. Přehled jednotlivých etap obchvatu.

etapa	Délka	kategorie	šířkové uspořádání
1 Pražská – Mladoboleslavská + rekonstrukce ulice Pražská	576+250m	MS 4 14,5/13,5/50	2 jízdní + 2 zastavovací pruhy, chodníky
3 Mladoboleslavská – Kokořinská	1490m	MS 2 12,0/9/50	2 jízdní pruhy, chodníky
4 Kokořinská – Chloumecká	984m	MS 4 14,5/13,5/50	2 jízdní + 2 zastavovací pruhy, chodníky
2 Chloumecká – Průhon	255m	MS 2 12,0/9/50	2 jízdní pruhy, chodníky
	1170 + křiž. Průhon	MS 2 9/9/50	2 jízdní pruhy + krajnice
Celkem	4 475m	bez Pražské a křižovatky Průhon	

Záměrem stavby „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa“ je jednak zajištění odpovídající dopravní funkce stavby, bezpečnosti provozu a jednak vyloučení negativních důsledků dopravy stávající trasy silnice I/9 a I/16, které procházejí Mělníkem. Současně je nutné respektovat požadavky na eliminaci či zmírnění negativních důsledků automobilové dopravy v nové trase na úroveň požadovanou platnými předpisy a normami, případně technicky dosažitelnou úroveň při standardním návrhu stavby a souvisejících opatřeních.

Souhrnně lze konstatovat, že ve všech významných parametrech z hlediska vlivu na životní prostředí bude působení stavby po realizaci záměru akceptovatelné. Týká se to především ochrany veřejného zdraví (působení hluku a znečištění ovzduší), ale i nakládání se srážkovými vodami, havarijního zabezpečení a chráněných částí přírody.

Technická řešení, které bude v navazující přípravě záměru upřesňováno a navrhovaná opatření, respektive podmínky vyplývající z procesu posuzování podle 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, umožňují vyloučit, zmírnit nebo kompenzovat nepříznivé účinky záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí je v případě posuzovaného záměru zcela bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí.

2. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a odpovídá environmentálním požadavkům na výstavbu pozemních komunikací. Navržené technické řešení na daném stupni přípravy záměru je v zásadě v souladu s požadavky ochrany životního prostředí. Nejsou identifikovány závažné nedostatky v technickém řešení záměru, které by mohly být ve střetu s ochranou životního prostředí.

Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro následná správní řízení k povolení předmětného záměru.

3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Příslušná opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví vyplývající z procesu posuzování podle 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, jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru.

Vzhledem k charakteru záměru je třeba za zásadní opatření považovat zejména podmínky týkající se ochrany veřejného zdraví, povrchových a podzemních vod a přírody a krajiny.

4. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

V dokumentaci bylo provedeno porovnání varianty nulové (bez výstavby) s variantou aktivní (s výstavbou nové silnice). Vlivy aktivní varianty na životní prostředí za podmínek navržených ochranných opatření jsou mírně lepší než vlivy varianty nulové.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a k posudku

Vypořádání vyjádření k dokumentaci

V rámci projednávání dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí bylo doručeno celkem 17 vyjádření z toho 4 vyjádření dotčených správních orgánů, 2 vyjádření dotčených územně samosprávních celků, 10 vyjádření veřejnosti a vyjádření občanského sdružení Okolo Mělníka. Všechny požadavky a připomínky obsažené v doručených vyjádřeních byly v posudku vyhodnoceny a vypořádány. Všechny oprávněné požadavky obsažené v těchto vyjádřeních, které spadají do kompetence zákona č.100/2001 Sb. o

posuzování vlivů na životní prostředí, byly zpracovatelkou dokumentace zařazeny do návrhu stanoviska.

Vypořádání vyjádření k posudku

Vypořádání bude doplněno po veřejném projednání v souladu s §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.

6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru

Na základě oznámení záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa“, dokumentace vlivů záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa“ na životní prostředí, posudku, veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných

v y d á v á

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství jako příslušný úřad podle § 22 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 zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb. a zákona č. 216/2007 Sb. v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí

s o u h l a s n é s t a n o v i s k o

k posouzení vlivů provedení záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa“ na životní prostředí a veřejné zdraví s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny.

Doporučená varianta:

Varianta popsaná v dokumentaci vlivů záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa“ na životní prostředí podle 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 zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb. a zákona č. 216/2007 Sb., při respektování příslušných níže uvedených podmínek, které jsou výsledkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Podmínky souhlasného stanoviska:

I. Podmínky pro fázi přípravy

1. Pro stavbu bude zpracován havarijní plán, který bude splňovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005. Tato vyhláška stanovuje náležitosti nakládání se závadnými látkami, náležitosti havarijního plánu, způsob a rozsah hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování. Tento plán bude platný po dobu výstavby.
2. Srážkové vody sváděné ze stavby nebudou zaústěny do toku Pšovky, v dalším stupni projektové dokumentace bude navrženo variantní řešení odvodnění, které bude respektovat uvedenou podmínku

3. Návrh druhové skladby sadových úprav bude zaslán k odsouhlasení na MÚ Mělník, rovněž zde bude předložen návrh sadových úprav pro jednotlivé etapy záměru.
4. Součástí dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení bude soupis kácené mimolesní zeleně včetně náležitostí daných vyhláškou č.395/1992 Sb.
5. Součástí projektové dokumentace bude část týkající se nakládání s odpady, které budou vznikat během stavby, tato dokumentace bude předložena na MÚ Mělník.
6. V rámci projektové přípravy bude proveden průzkum kontaminace zemin. Na základě výsledků průzkumu bude vypracováno odborné stanovisko pověřené osoby k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.
7. Dodavatel stavby bude specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a ostatních látek škodlivých vodám včetně průběžně skladovaných množství; tyto odpady budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s příslušnými vodohospodářskými předpisy a předpisy odpadového hospodářství
8. V případech, kdy nebude výkopová zemina využita v místě stavby a bude zařazena jako odpad (§3 zákona o odpadech), bude ověřováno a zajištěno nejen její předání osobě oprávněné dle zákona o odpadech (§ 12 odst.3), ale zároveň předání do konkrétního zařízení, které je určeno k nakládání s tímto odpadem a opatřené souhlasu příslušných správních orgánů (dle §14 odst. 1 nebo 2 zákona o odpadech, územní rozhodnutí stavebního úřadu, apod.)
9. V dokumentaci pro územní rozhodnutí a stavební povolení bude aktualizována hluková studie dle technického zpřesnění návrhu komunikace.
10. V rámci aktualizované studie budou prověřeny jednotlivé chráněné obytné objekty, které podle zpracovaných výpočtu v hlukové studii v dokumentaci EIA jsou v toleranci cca 1,5dB od přípustných limitů.
11. V místech, která nelze chránit protihlukovými stěnami, budou navrženy úpravy na fasádách jednotlivých objektů tak, aby byly dodrženy limity hluku v chráněných vnitřních prostorech a rovněž možnost větrání.
12. Návrh materiálu protihlukových stěn (pouze s ohledem na stanovené parametry pohltivosti a neprůzvučnosti) bude projednán v rámci zpracování dokumentace ke stavebnímu povolení se zástupci MÚ Mělník a občany.
13. Všechny protihlukové stěny budou osázeny popínavými keři z rubové strany.
14. Na tělese navržené komunikace budou navrženy vegetační úpravy, které zvýší pohltivost okolního prostředí
15. V místech překročení limitů budou instalovány protihlukové stěny, kde je toto řešení technicky proveditelné a účinné z hlediska snížení hlukové zátěže
16. Umístění protihlukové stěny v blízkosti navrhované výstavby autosalonu a autoservisu je možné variantně. V dalším stupni projektové dokumentace bude podrobně řešena tato problematika a bude rovněž projednána s příslušným orgánem hygieny.
17. Ve fázi přípravy stavby bude provedeno měření hluku pro stávající stav.
18. V rámci projektové dokumentace záměru bude provedeno měření hluku v ulici Mladoboleslavské a na základě těchto měření budou navrženy a realizovány úpravy na fasádách objektů tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, za dodržení možnosti větrání
19. V rámci projektové dokumentace záměru bude provedeno měření vibrací v ulici Mladoboleslavské, v případě překročení limitů budou navržena a realizována opatření k dodržení hygienických limitů
20. Křížení komunikací silnice I/9+I/16 průtah Mělníka a Chloumecká řešit jako okružní křižovatku.

21. V projektové dokumentaci bude prověřena možnost propojení přemostění trati s ulicí Nad Jatkami, které by eliminovalo peáž dopravy na Chloumek s dopravou po nové komunikaci.
22. Ve fázi projektové přípravy bude na základě geologického průzkumu navrženo takové konstrukční řešení tělesa komunikace, aby byly minimalizovány, nebo zcela vyloučeny vibrace v okolní obytné zástavbě.
23. Ve fázi projektové přípravy bude věnována pozornost návrhu mostu přes LBC 113
 - ochrana mokřadních biotopů vyžaduje, aby konstrukce estakády co nejméně ovlivnila jejich celistvost. Pilíře estakády by měly být umístěny a konstruovány tak, aby se dotkly jen nezbytně nutné plochy mokřadu. Během stavby nesmí dojít k ovlivnění chemismu půd, povrchových a podzemních vod
 - srážkové vody sváděné z estakády nesmí být zaústěny do mokřadu ani do toku Pšovky v úseku, který hydrologicky komunikuje s mokřadem.
 - technickými opatřeními bude zabráněno rozstříku emulzí solí ze zimního posypu komunikace do mokřadních porostů
 - na estakádě budou navrženy protihlukové stěny, které budou plnit i funkci ochrany proti rozstříku emulzí ze solného roztoku a zamezí kolizím letících ptáků s projíždějícími vozidly (např. průhledné či poloprůhledné stěny výšky cca 3 m se svislými pruhy)
24. V rámci přípravy stavby před územním řízením bude zpracován ichtyologický průzkum toku Pšovky v místě křížení s navrženým záměrem.
25. Před zahájením stavby bude zažádáno o výjimku ze zákazu zvláště chráněných rostlin a živočichů podle §56 zákona č.114/1992 Sb.
26. V rámci projektové přípravy stavby bude vyhodnocen vliv stavby na krajinný ráz, především významných stavebních objektů.
27. Provést podrobný průzkum kontaminace orniční vrstvy ve vztahu k vyhlášce č.13/1994 Sb.
28. Projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení, zásah do významného krajinného prvku
29. Zpracovat plán organizace výstavby (ZOV) tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování zejména přilehlé obytné zástavby hlukem a emisemi.
30. Zaslát na Regionální muzeum Mělník, náměstí míru 54, 276 01 Mělník, výkresovou i textovou dokumentaci včetně přehledu parcelních čísel.
31. V dalším fázi projektové přípravy prověřit dle ČSN EN 12464-2 Osvětlení pracovních prostorů část 2 venkovní prostory rušivý efekt navrženého osvětlení komunikace a případně přijmout opatření k minimalizaci tohoto rušivého efektu

Podmínky pro fázi realizace

32. V rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich využívání/odstraňování
33. Zařízení staveniště vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod atd.), konkretizovat lokalizaci a vybavení oplachových ramp pro nákladní vozy vyjíždějící na místní komunikace
34. V době výstavby bude minimalizován pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení budou stíněna mobilními protihlukovými zástěnami
35. Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č.148/2006 Sb., pro fázi realizace bude zpracována hluková studie pro období výstavby.

36. Použití vibračních stavebních strojů v blízkosti staveb bude možné pouze se souhlasem stavebního dozoru po předchozím posouzení statického stavu budov.
37. Stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. Hlučné práce doporučujeme provádět maximálně v době od 8 do 17 hodin. Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.
38. Důsledně dodržovat dobu nasazení nejhlučnějších strojů, tj. vrtné soupravy pro pilotáž a vrtné soupravy pro kotvení.
39. Během výstavby je třeba dodržovat dostatečně dlouhé přestávky během hlučných operací, aby obyvatelé nejbližších objektů měli možnost větrání vnitřních prostor.
40. Z důvodu snížení prašnosti je třeba provádět kropení při pracích, u kterých dochází k víření prachu:
 - používané vozovky budou pravidelně čištěny
 - automobily před výjezdem na vozovku budou pravidelně čištěny
 - sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku
41. Pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné nádoby (plechové s vložkou vhodného sorbentu) proti úkapům
42. Na plochách zařízení stavení nesmí být skladovány pohonné hmoty
43. Likvidace vykáčených dřevin bude řešena štěpkováním, případně kompostováním, není možné pálit dřeviny.
44. V průběhu stavebních prací bude postupováno v souladu s ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích
45. Po ukončení stavby bude provedena rekultivaci dočasně dotčených ploch.
46. Zásahy do vzrostlé zeleně by měly probíhat mimo hlavní vegetační období tj. od září do února běžného roku.
47. Dodavatel stavby bude specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a ostatních látek škodlivých vodám včetně průběžně skladovaných množství; tyto odpady budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s příslušnými vodohospodářskými předpisy a předpisy odpadového hospodářství
48. V rámci žádosti o kolaudaci stavby bude předložena specifikace druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložen způsob jejich využívání/odstraňování.
49. Původce odpadů dle §16 odst. 1 písm. c) zákona č.185/2001 Sb., o odpadech je povinen odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí dle §12 odst.3
50. Investor sdělí Regionálnímu Muzeu v Mělníce přibližný termín zahájení výstavby cca 4 týdny po obdržení stavebního povolení.
51. Investor ohlásí přesný termín zahájení zemních prací Regionálnímu Muzeu v Mělníce cca 6 týdnů před termínem a upřesnit místa stavební aktivity.
52. Náhodné archeologické nálezy v průběhu stavby budou hlášeny Regionálnímu Muzeu v Mělníce, které je oprávněno provádět záchranný výzkum. Na náklady investora, v případě archeologických nálezů, bude proveden archeologický záchranný archeologický výzkum podle § 22 zákona č. 20/1987 a uzavřít na něj smlouvu.

Podmínky pro fázi provozu

53. Po realizaci je nutno provést kontrolní měření hluku, v případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření.
54. S ohledem na bezprostřední kontakt stavby s cennými mokřadními biotopy je doporučen biomonitoring změn probíhajících v populacích vybraných organismů vyskytujících se v dosahu vlivu stavby a jejího provozování. Doporučeno je sledování

vývoje druhového složení porostů a dominance jednotlivých druhů rostlin na stálých monitorovacích plochách, jejichž umístění a velikost budou určeny po definitivním rozhodnutí o umístění a charakteru stavby. V biotopech dotčených stavbou je doporučeno sledovat rovněž sezónní dynamiku populací vybraných druhů obratlovců a indikačně významných skupin bezobratlých, např. motýlů. V případě negativních vlivů stavby a provozu komunikace navrhnout a provádět management biotopu za účelem jeho dalšího požadovaného vývoje.

55. U realizovaných vegetačních úprav bude probíhat ošetření 3 roky od jejich provedení.
56. Odpady vznikající z provozu komunikace budou zařazeny do odpadového hospodářství oznamovatele.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 413/2005 Sb., a nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 2 roky ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanoveními §4 odst. 1 písm. f) a §10 odst. 3 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.

RNDr. Jaroslav O b e r m a j e r
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

Přehled použitých zdrojů:

Čapek O.: Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa, Oznámení záměru podle §6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, zpracované podle přílohy č.3 zákona, 11/2004

Závěr zjišťovacího řízení, Krajský úřad Středočeského kraje, zn.:16037-142697-2a/2004/OŽP-Zk ze dne 23.12.2004, včetně vyjádření k oznámení

Čapek O.: Silnice I/9 + I/16 Mělník obchvat 1. – 4. etapa, Dokumentace podle §8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, 11/2007

Vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků, veřejnosti a občanského sdružení Okolo Mělníka – viz příloha č.1 posudku

Poznatky z konzultací se zástupci oznamovatele a projektanta

Poznatky z místního šetření

Související právní předpisy a literatura

<http://www.melnik.cz/>

<http://www.kr-stredocesky.cz/>

<http://www.malyujezd.cz/>

<http://www.velkyborek.cz/>

<http://www.env.cz/>

Datum zpracování posudku:

9.5.2008

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatelky posudku:

Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.
Na cihelně 1331
Český Brod
28201
tel. 267094115

Autorizace ke zpracování posudku

Držitelka autorizace č.j.: 10606/ENV/06 vydané Ministerstvem životního prostředí podle §19 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Podpis zpracovatelky posudku

Příloha 1

(vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územně samosprávných celků a veřejnosti k dokumentaci vlivů záměru)

Závěr zjišťovacího řízení, Krajský úřad Středočeského kraje, zn.:16037-142697-2a/2004/OŽP-Zk ze dne 23.12.2004, včetně vyjádření k oznámení

Městský úřad Mělník, odbor životního prostředí a zemědělství
(Vyjádření č.j. 213/ZP/08/JIHA, ze dne 18.2.2008)

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje
(Vyjádření č.j. 369/215/08/Me, ze dne 18.2.2008)

Česká inspekce životního prostředí
(Vyjádření č.j. ČIŽP/41/IPP/0801446.002/08/PMM, ze dne 12.2.2008)

Povodí Ohře, s.p.
(Vyjádření č.j. 003201-3509/2008, ze dne 6.2.2008)

Středočeský kraj
(Vyjádření č.j. 28212/2008/KUSK/6, ze dne 20.2.2008)

Město Mělník
(Vyjádření č.j. 1026/08, ze dne 11.3.2008)

Jiří Stočes
Dobrovského 1741
Mělník
(Vyjádření č.j. 13589/2008/KUSK, ze dne 4.3.2008)

Lenka Havelková
Mladoboleslavská
Mělník
(Vyjádření č.j. 32722/2008/KUSK, ze dne 20.2.2008)

Bohuslav Kastner, Mladoboleslavská, Mělník
Božena Kastnerová, Mladoboleslavská, Mělník
Eva Dušková, Mladoboleslavská, Mělník
Jaroslav Dušek, Mladoboleslavská, Mělník
Miloslav Dražil, Mladoboleslavská, Mělník
Milada Dražilová, Mladoboleslavská, Mělník
(Vyjádření č.j. 32883/2008/KUSK, ze dne 17.2.2008)

Jana Veselá
Mladoboleslavská
Mělník
(Vyjádření č.j. 33333/2008/KUKS, ze dne 21.2.2008)

Stanislav Novotný
Skuhrov
Velký Borek
(ze dne: 20.2.2008)

Bohumil Hokeš
Mladoboleslavská
Mělník
(ze dne: 19.2.2008)

Josef Tuček
Mladoboleslavská
Mělník
(ze dne: 20.2.2008)

Nádraská Marie
Mladoboleslavská
Mělník
(ze dne: 18.2.2008)

Michal Harbich
Chloumecká
Mělník
(Vyjádření č.j. 34633/2008/KUSK, ze dne 3.3.2008)

Občanské sdružení „Okolo Mělníka“
Pražská
Mělník
(Vyjádření č.j. 36125/2008/KUSK, ze dne 5.3.2008)

Renault
AutoR Roubíček
ředitel Mgr. Roman Roubíček
Mladoboleslavská
Mělník
(vyjádření č.j. 47451/2008/KUSK, ze dne 31.3.2008)

KRAJSKÝ ÚŘAD STŘEDOČESKÉHO KRAJE

Odbor životního prostředí a zemědělství

dle rozdělovníku

VÁŠ DOPIS ZN. / ZE DNE:
5014-15/2004 / 16.11.2004

NAŠE ZNAČKA:
16037-142697-2a/2004/OŽP-Zk

VYŘIZUJE/LJNK, E-MAIL:
Žák/257280539, zak@kr-s.cz

V PRAZE DNE:
23. prosince 2004

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)

Identifikační údaje:

Název: Silnice I/9 + I/16 Mělník, obchvat I. – 4. etapa

Charakter záměru: Záměr řeší nevyhovující průjezd obchvatem města v nové trase v souladu se schváleným územním plánem města a má nahradit původní průtah silnice I/9 městem Mělník, ulicemi Pražská – Tyršova – Legionářů – Českolipská. Současné řešení je vyhovující v úseku Průhon – Vehlovice, kde nová silnice již v konečné poloze převzala dopravní zátěž Českolipské ulice. Doprava po silnici I/9 od cukrovaru k Průhonu je provizorně vedena z Pražské ulice dvěma jednosměrnými ulicemi Starých Rousovic na Mladoboleslavskou, kde se spojuje s dopravou po silnici I/16 a dále Kokořínskou, Nádražní, Řípskou do Bezručovy, kde se na okružní křižovatce silnice rozdělují na již rekonstruované úseky (silnice I/9 na obchvat do Vehlovice, silnice I/16 na nový most přes Labe).

Kapacita (rozsah) záměru: Celková délka přeložky je cca 5 km. Rozdělena je na 4 etapy výstavby.

Umístění: kraj: Středočeský
obec: Mělník
k.ú.: Mělník

Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR; Správa Praha, Truhlářská 16, Praha 1

IČ: 65993390

Zařazení: dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, přílohy č. 1, kategorie II, se jedná o záměr zařazený pod bod 9.1 Novostavby, rekonstrukce silnic o šíři větší než 10 m (záměry neuvedené v kategorii I) nebo místních komunikací o čtyřech a více jízdních pruzích delších než 500 m.

Souhrnné vypořádání připomínek:

V zákonem stanovené lhůtě se ke zveřejněnému oznámení písemně vyjádřili: Středočeský kraj, Krajská hygienická stanice – územní pracoviště v Mělníku, Městský úřad Mělník-odbor

životního prostředí a zemědělství, Povodí Ohře s.p., Krajský úřad Středočeského kraje-OŽPaZ a veřejnost (všechna vyjádření jsou v plném znění přílohou tohoto Závěru zjišťovacího řízení).

Středočeský kraj – nepožaduje další projednávání záměru podle zákona č. 100/2001 Sb., za předpokladu plnění podmínek uvedených v oznámení v části D. 4 Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů. Zejména zdůrazňuje věnovat zvýšenou pozornost ochraně biologicky hodnotného lokálního biocentra - LBC 113-mokřad Pšovky.

KHS – územní pracoviště v Mělníku – mj. uvádí, že z vypočtených hladin hluku ve venkovním prostoru je zřejmé, že ke zlepšení hlukové situace dojde v okolí stávajícího průtahu a ke zhoršení v dosud relativně klidných lokalitách. Přestože s navrženými protihlukovými stěnami budou ekvivalentní hladiny hluku u většiny obytných objektů pod úrovní uvedených hygienických limitů, dojde u velké řady objektů (zejména u 3. a 4. etapy) k výraznému navýšení ekv. hladiny hluku (v řadě případů navýšení o 10 a více dB). Upozorňuje, že takovýto nárůst hluku bude obyvateli v okolí plánovaného obchvatu vnímán velmi negativně. V této souvislosti se jeví jako problematická výstavba nových domů v Dobrovského ulici. Považuje za vhodné, aby dokumentace EIA (pokud bude zpracovávána) vyhodnotila rámcově i počet obytných objektů, resp. obyvatel zasažených nadměrným hlukem při nulové variantě a při realizaci obchvatu. Jednoznačný přínos pro obyvatele, pokud nebere v úvahu počet demolice obytných objektů, bude mít 1. etapa výstavby obchvatu.

Městský úřad Mělník, odbor životního prostředí a zemědělství

Orgán ochrany přírody a krajiny uvádí, že trasa navrhovaného obchvatu vede středem lokálního biocentra (LBC) označeného dle okresního generelu ÚSES č. 113. Jedná se o poměrně zachovalá mokřadní a luční společenstva a břehové porosty, které uvažovaná stavba negativně ovlivní. Je proto nutné komunikaci technicky řešit tak, aby negativní vliv na celé biocentrum byl omezen na minimum. Základní podmínkou je vedení silnice přes celý úsek biokoridoru na pilotech a umístění protihlukových bariér po obou stranách a v celé délce přemostění.

Navrhovaná trasa přeložky protíná také lokální biokoridor č. 66. který je tvořen přirozeným tokem Pšovky s kvalitními břehovými porosty převážně olše lepkavé. I zde platí, že je třeba přemostění toku řešit tak, aby byla zachována funkčnost biokoridoru. V této souvislosti požadujeme, aby násep komunikace etapy č. 3 začínal před LBC 113 a byl minimálně 5 m před břehovou čarou potoka Pšovka. Dále je třeba zajistit odvod srážkových vod mimo biokoridor a biocentrum a zabránit tak znečištění těchto lokalit posypovými materiály.

Negativní zásah do biocentra a do biokoridoru lze částečně kompenzovat rozšířením biocentra o území přírodě blízké mezi žel. tratí Mělník – Všetaty a tratí Mělník – Mšeno, které je ve stávajícím ÚP navrženo ke sportovnímu využití.

Orgán ochrany přírody a krajiny požaduje ozelenění těchto komunikací. Ozelenění bude tvořeno dřevinami listnatými domácího původu, Městskému úřadu Mělník bude předložen projekt ozelenění pro každou etapu zvlášť. V případě nutnosti kácení dřevin, bude na MÚ Mělník podána žádost o povolení pokácení dřevin rostoucích mimo les. Ozelenění komunikací bude součástí kolaudací jednotlivých etap stavby.

Vodoprávní úřad mj. uvádí, že ve značné části území, kterým prochází etapa č. 3, jsou chronické problémy se zamokřením. Má obavy, že po vybudování předmětné stavby, která obsahuje násypy, zářezy a další prvky ovlivňující režim podzemních vod, by mohlo dojít k eskalaci uvedeného jevu. V předloženém oznámení záměru se na straně 51 pouze stroze konstatuje, že „ovlivnění

podzemních vod je velmi nepravděpodobné“. Považoval by za vhodné zpracování odborné studie v tomto směru.

Povodí Ohře, s.p. nemá k oznámení zásadní připomínky. Z hlediska správce povodí a správce toku požaduje, aby nové zpevněné plochy byly odvodněny pouze oddílnou dešťovou kanalizací, případně využít stávající odlehčovací stoky za oddělovacími komorami.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vydal stanovisko, ve kterém mj. upozorňuje z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny na to, že:

- v území, které bude dotčeno záměrem se nacházejí stanoviště zvláště chráněných živočichů podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., Ministerstva životního prostředí ČR, kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Stanoviště zvláště chráněných živočichů (dále jen stanoviště) korespondují s lokálním biocentrem LBC 113,
- je nutné během přípravy realizace stavby požádat o výjimku ze zákazu u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. Výjimku je možné udělit pouze z důvodů taxativně vyjmenovaných v zákoně,
- je nutné zachovat okolní biotopy pro zvláště chráněné druhy, záměr provádět v období vegetačního klidu a v době mimo hnízdění,
- v další fázi zpracování dokumentace je zapotřebí řešit podrobně dotčení chráněných druhů a navrhnout opatření k minimalizaci negativních dopadů,
- přemostěním nad stanovištěm zvláště chráněných druhů živočichů, které je zároveň lokálním biocentrem LBC 113 – mokřad Pšovky, pravděpodobně dojde k narušení ekologické stability a funkce stanoviště změnou přírodních podmínek. Toto území je z biologického hlediska velmi hodnotné a bylo by vhodné, aby přemostění bylo řešeno variantně. Současný návrh záměru přetíná stanoviště (LBC 113) v nejširším místě. Navrhnout variantní řešení k minimalizaci dopadu záměru na stanoviště zvláště chráněných druhů živočichů a LBC, např. přemostěním v užší části stanoviště (LBC), nebo vést trasu mimo stanoviště (LBC).

Ing. Jana Jirmusová, Mělník – uvedla mj., že již v současnosti je doprava z Chloumku do centra města problematická (křížení cesty z Chloumku s železnicí a následně hlavní silnicí). Současná situace předčila jejich obavy především vzhledem k frekvenci jak silniční, tak železniční dopravy (zejména nákladní - přemísťování kontejnerů do překladiště, přesuny na nádraží a tím automatické uzavření železničního přejezdu). O to více ji překvapil záměr řešit novým obchvatem tuto situaci tak, že bude docházet ke křížení místních komunikací s navrženým obchvatem v úrovni. Chloumek je dnes samostatnou čtvrtí Mělníka a frekvence dopravy po ulici Chloumecká je zejména v době dopravních špiček značná.

V navrhovaném záměru je sice navržen nadjezd z města přes železniční trať, ale následně se tato cesta napojuje na obchvat úrovnovým křížením - auta, která pojedou na Chloumek budou muset dát přednost dopravě na obchvatu v obou směrech a ještě autům přijíždějícím na tuto křižovatku ze směru od Pšovky (tj. z tranzitu od dálnice z Prahy), vrátit se cca 200 (?) m po obchvatu zpět a odbočit vlevo (opět v úrovni) z obchvatu do Chloumecké ulice. To je jedna varianta. Nebo budou moci použít stávající cestu po ulici Chloumecká, kde ke krizovému křížení s tratí "přibude" křížení s obchvatem (na úseku v délce přibližně 100 metrů!) a následně budou přejíždět stávající hlavní cestu, přičemž za přejezdem je místo pro zastavení 1 vozidla! Závary jsou zde zavřené víc než často (vzhledem k uvedenému překladišti, blízkosti nádraží a silné železniční dopravě, navíc

je v době přepravy kontejnerů uzavřen i přejezd na Řipské na trase k překladišti), dochází k "zakoncentrování" aut na hlavní silnici a tím k častým krizovým dopravním situacím (o chodcích ani nemluvě).

Byla by ráda, kdyby se v rámci projednávání tohoto záměru znovu posoudila dopravní situace v této oblasti, protože je přesvědčená, že navrhovaný způsob řešení přinese obyvatelům Chloumku zhoršení jak dopravní situace, tak životního prostředí. Silnice se posune (míněna 4. etapa) ze stávající trasy, kde jsou převážně podniky nebo není zástavba, do více obydlené zóny. Předpokládá, že po "zprůjezdění" Mělníka po novém obchvatu se tranzitní doprava ještě navýší a dojde tak i ke zhoršení situace z hlediska hluku a emisí škodlivin.

Paní Šárka Matějčková, Mělník připojila se k vyjádření Ing. Jirmusové a obdobně zdůraznila, že navrhovaný způsob řešení přinese obyvatelům Chloumku, Chloumecké a Dobrovského ulice zhoršení jak dopravní situace, tak životního prostředí.

Závěr:

Oznámení k záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník, obchvat 1. – 4. etapa“ bylo dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., rozesláno k vyjádření příslušným dotčeným správním úřadům, dotčeným územním samosprávným celkům a jejich prostřednictvím i veřejnosti. Informace o oznámení byla zveřejněna na příslušných úředních deskách a dále na internetových stránkách Ministerstva životního prostředí a Středočeského kraje.

Z připomínek k oznámení v rámci zjišťovací řízení dle § 7 citovaného zákona vyplývá, že jsou k realizaci předmětného záměru v navržené trase připomínky. Týká se to zejména průchodu přes lokální biocentrum 113-mokřad Pšovky, poloha vůči části obytné zástavby (hluk, emise, potažmo imise), nedostatečné technické řešení propojení města napříč navrženou komunikací (vytvoření nové bariéry). K záměru vznesli připomínky Středočeský kraj, KHS Středočeského kraje-územní pracoviště v Mělníku, Městský úřad Mělník-OŽPaZ, Krajský úřad Středočeského kraje-OŽPaZ a z veřejnosti Ing. Jirmusová a paní Matějčková. Z vyjádření vyplývá, že je vhodné podrobit projednávaný záměr ještě podrobnějšímu zhodnocení vlivů na životní prostředí ve smyslu cit. zákona a navrhnout i variantní řešení.

Na základě zjišťovacího řízení, provedeného podle § 7 citovaného zákona, vlastního posouzení oznámení a všech obdržených připomínek a doporučení k oznámení dospěl Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, k závěru, že záměr

Silnice I/9 + I/16 Mělník, obchvat 1. – 4. etapa

b u d e

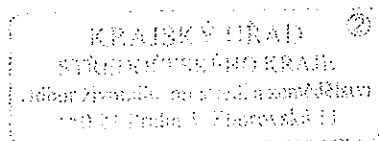
dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Tzn., že oznamovatel Ředitelství silnic a dálnic ČR správa Praha, Truhlářská 16, Praha 1, předloží k projednání Dokumentaci ve smyslu § 8 cit. zákona. Zpracovatel Dokumentace se při jejím koncipování musí řídit náležitostmi uvedenými v příloze č. 4 cit. zákona a především by měl mj. podrobným způsobem vyhodnotit ty problémové okruhy, které byly předmětem připomínek k Oznámení a jsou nedílnou přílohou tohoto závěru zjišťovacího řízení.

S ohledem na počet správních úřadů a dotčených územně samosprávných celků požadujeme, aby byla Dokumentace předložena v počtu 10 výtisků a v elektronické podobě.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Přiložená vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti k oznámení jsou nedílnou součástí závěru zjišťovacího řízení.



RNDr. Jaroslav Obermajer
vedoucí odboru životního prostředí a
zemědělství

Přílohy: seznam kopií obdržených vyjádření

- Sředočeský kraj, ze dne 9.12.2004, č.j.: 4963/2004/SHT (1 dle rozdělovníku)
- KHS-územní pracoviště v Mělníku, ze dne 3.12.2004, č.j.: 3618-215/04/ME (3)
- Městský úřad Mělník, OŽPaZ, ze dne 10.12.2004, č.j.: 1922/ZP/04/JIHA (4)
- Povodí Ohře s.p., ze dne 7.12.2004, č.j.: 003201-31508/2004 (6)
- KÚ Středočeského kraje, OŽPaZ, ze dne 19.12.2004, č.j.: 16037-142697-2d/2004/OŽP-Zk (7)
- Ing. Jana Jirmusová, e-mail ze dne 13.12.04 (13)
- Paní Šárka Matějčková, e-mail ze dne 15.12.2004 (14)

Rozdělovník k č.j: 16037-142697-2a/2004/OŽP-Zk

Dotčené územní samosprávné celky:

1. **Středočeský kraj, z d e**
2. **Město Mělník, Náměstí Míru 1, 276 01 Mělník**

Dotčené správní úřady:

3. **KHS Stč. kraje, pracoviště Mělník, Pražská 319, 276 01 Mělník**
4. **MěÚ Mělník, Náměstí Míru 1, 276 01 Mělník**
5. **ČIŽP OI Praha, Dělnická 12, 170 00 Praha 7**
6. **Povodí Ohře s.p., Bezručova 4219, 430 26 Chomutov**
7. **Krajský úřad Středočeského kraje, z d e**

Oznamovatel:

8. **Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Praha, Truhlářská 16, 110 15 Praha 1**

Zpracovatel oznámení:

9. **Ing. Ondřej Čapek, Pragoprojekt a.s., K Ryšance 1668/16, 147 54 Praha 4**

Na vědomí:

10. **MŽP, OIP, Vršovická 65, 100 00 Praha 10**
11. **MŽP, OVSS I, Podskalská 19, 128 00 Praha 2**
12. **MěÚ Mělník, odbor výstavby, Náměstí Míru 1, 276 01 Mělník**
13. **Ing. Jana Jirmusová, Chloumecká 1739, 276 01 Mělník**
14. **Šárka Matějčková, Chlumecká 3456, 276 01 Mělník**



Městský úřad Mělník

Odbor životního prostředí a zemědělství
Oddělení správní

Krajský úřad Středočeský kraj
Doručeno: 20.02.2008
27409/2008/KUSK
listy: 1 přílohy: 1
druh: list



4

[Handwritten signature]

Váš dopis ze dne: 31.1.2008
Vaše značka:
Naše značka: 213/ZP/08/JIHA
Vyřizuje: Hakl, Hronek
Tel.: 315 635 373
e-mail: j.hakl@melnik.cz
V Mělníku dne: 18.2.2008

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Věc: vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství k dokumentaci vypracované dle zák.č. 100/2001 Sb., k záměru „Silnice I/9 a silnice I/16 Mělník, obchvat, 1.- 4. etapa „

Dne 31.1.2008 obdržel odbor životního prostředí MÚ Mělník dokumentaci zpracovanou dle zákona č.100/2001 Sb. k záměru „ Silnice I/9 a I/16 Mělník, obchvat , 1. – 4. etapa „. Předpokládaný záměr řeší nevyhovující dopravní situaci města obchvatem v nové trase v souladu se schváleným územním plánem města. Jedná se o přeložku v celkové délce 4,75km.

Vyjádření z hlediska zák.č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů:

Z pohledu ochrany přírody je nutno věnovat největší pozornost přechodu nové silnice údolní nivou toku Pšovky a lokálního biocentra č. 113. Jedná se o poměrně cenné přírodní partie s vysokou druhovou rozmanitostí a výskytem řady chráněných druhů živočichů, což dokazuje předložený biologický průzkum. V řadě provedených průzkumů postrádáme ichtyologický průzkum toku Pšovky. V tomto úseku bude nutné učinit opatření k ochraně vodního toku a celé údolní nivy, zejména vyloučit riziko kontaminace toku a mokřadů vodami z komunikace (solení, uniky ropných látek). Pro alespoň částečné zachování funkce biocentra je důležité vybudovat dostatečně účinná protihluková opatření. Trasa obchvatu přibližně v místě napojení na ulici Řípskou (3,4 km) protíná lokální biokoridor č. 63. Doporučujeme v tomto místě doplnit komunikace o dostatečné ozelenění a snížit tak rozsah přerušení biokoridoru žel. tratí a novou komunikací. K výše uvedené akci dále uvádíme, že orgán ochrany přírody a krajiny bude požadovat ozelenění nové komunikace. Ozelenění bude tvořeno dřevinami listnatými domácího původu, MÚ Mělník bude předložen projekt ozelenění. V případě nutnosti kácení dřevin, bude na MÚ Mělník podána žádost o povolení pokácení dřevin rostoucích mimo les. Ozelenění komunikací bude součástí dokumentace jednotlivých etap stavby.

Vyjádření vodoprávního úřadu podle ustanovení § 18 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů:

Navržený projekt řeší likvidaci dešťových vod svedením do recipientu Pšovka. Toto řešení považujeme za nevhodné z důvodu možné kontaminace toku závadnými látkami.

Vyjádření ve smyslu § 79 zákona č.185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů:

K předložené dokumentaci oznámení záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník nemá zdejší odbor zásadních připomínek .

ADRESA: Městský úřad Mělník
Náměstí Míru č. 1
276 01 Mělník

TELEFON: 0206/635111
FAX: 0206/622318
E-mail: mu@melnik.cz

BANKOVNÍ SPOJENÍ: ČS Mělník 27-046000-4379/0800
DIČ: 043-00237051
IČO: 237051



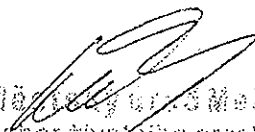
- Projektová dokumentace, zpracovaná k vlastnímu stavebnímu řízení a řízení o odstranění staveb, bude obsahovat samostatnou kapitolu popisující způsob nakládání s odpady vzniklými provedením stavby, a to zejména s ohledem na kontaminanty, jejichž výskyt se v zájmovém území předpokládá (zejména ropné látky, materiály s obsahem azbestu a pod). Tato dokumentace bude předložena zdejšímu odboru ŽPaZ k vyjádření.

MVDr. Ctirad Mikeš

vedoucí odboru životního prostředí
v zastoupení

RNDr. Jiří Hakl

vedoucí správního oddělení


Městský úřad Mělník
odbor životního prostředí
a zemědělství

ADRESA:	Městský úřad Mělník Náměstí Míru č. 1 276 01 Mělník	TELEFON:	0206/635111 FAX: 0206/622318 E-mail: mu@melnik.cz	BANKOVNÍ SPOJENÍ:	ČS Mělník 27-046000-4379/0800 DIČ: 043-00237051 IČO: 237051
---------	-----------------------------------------------------------	----------	---------------------------------------------------------	-------------------	-------------------------------------------------------------------



EWG

Krajský úřad Středočeský kraj
Doručeno: 20.02.2008
27380/2008/KUSK
listy: 1 přílohy: 1
druh: balík

✓
③
LAR

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem

Váš dopis č.j.: 13588/2008/KUSK
ze dne: 25.1.2008

Naše č.j.: 369-215/08/Me
Vyřizuje/linka: Ing. Hatašová/067

V Mělníku dne: 18.2.2008

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
Zborovská 11

150 21 PRAHA 5

Vyjádření k dokumentaci o vlivu záměru „**Silnice I/9 + I/16 Mělník, obchvat 1. – 4. etapa**“ na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Dopisem shora uvedené značky jsme byli ve smyslu § 8 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon), požádáni o vyjádření k dokumentaci o vlivu záměru „**Silnice I/9 + I/16 Mělník, obchvat 1. – 4. etapa**“ na životní prostředí. Oznamovatelem záměru je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4.

Po zhodnocení souladu předložené žádosti s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze toto vyjádření:

S realizací záměru se souhlasí. V následujícím stupni dokumentace musí být předložena upřesňující hluková studie, která prověří i chráněné obytné objekty, kde je dle současných výpočtů hluková zátěž na hranici přípustných limitů resp. v toleranci dosahované přesnosti výpočtu modelu (cca 1,5 dB). V místech, která nelze chránit protihlukovými stěnami, musí být navrženy úpravy na fasádách jednotlivých objektů tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, za dodržení možnosti větrání.

Odůvodnění:

Předkládaný záměr řeší nevyhovující průjezd silnic I/9 a I/16 v nové trase v souladu s územním plánem města Mělník. Navrhované řešení bylo studií City Plan potvrzeno jako nejvhodnější počátek celkového řešení vymístění dopravy z města. Záměr délky cca 4,75 km je rozdělen na celkem 4 stavby. Posuzovanými variantami je varianta nulová (nebude prováděna žádná výstavba a doprava bude i nadále probíhat po stávajících městských komunikacích) a varianta 1 (aktivní – 1. stavba: Pražská – Mladoboleslavská v nové stopě

s využitím pozemku vlečky TTD + rekonstrukce ulice Pražská, 3. stavba : Mladoboleslavská – Kokořinská, 4. stavba: Kokořinská – Chloumecká, 2. stavba : Chloumecká – Průhon). Navrhovaná trasa silnic I/9 a I/16 v průchodu Mělníkem je vedena v nové stopě. V úseku mezi ulicemi Pražská a Mladoboleslavská je vedena od okružní křižovatky v místě zrušené vlečky do cukrovaru TTD k ulici Mladoboleslavská, kde je navržena další okružní křižovatka. V další trase překonává silnice cca 300 m dlouhou estakádou vodoteč Pšovku a železniční trať a pokračuje podél areálu firmy Beck. V km 1,7 trasa mění směr ze SV na SZ a pokračuje přes lokalitu Blata, kříží Kokořinskou ulici a pokračuje souběžně s ulicí Dobrovského přes Chloumeckou až k železniční trati. Zde se stáčí severním směrem k Průhonu, kde se pomocí okružní křižovatky napojuje na stávající I/16. K demolici jsou navrženy poloviny dvojdomku čp. 1810 a 1811.

Předmětem hlukové studie bylo posouzení hlukové zátěže a návrh ochrany v obytných lokalitách v blízkosti nových přeložek (po jejich dokončení a v plném provozu) dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Podstatnou součástí hlukové studie je porovnání navrženého stavu s nulovou variantou (stávající silniční síť bez výstavby nové komunikace) v roce 2015. V modelech byl zkoumán nejen vliv předpokládané hlukové emise na posuzovaném obchvatu, ale i dalších frekventovaných komunikacích (Italská, Cukrovarská, Mladoboleslavská, Kokořinská, Bezručova, Nádražní, Řípská, sil. I/9), na kterých dojde vlivem výstavby obchvatu ke změnám v dopravním zatížení. Vzhledem k danému stupni dokumentace je návrh konečného umístění a výšky protihlukových stěn pouze orientační. Hlavním cílem studie bylo určit lokality, které bude nutno chránit před hlukem a zda to bude technicky možné zajistit. Upřesněný a konečný návrh musí být řešen v dalších stupních dokumentace. Je zřejmé, že ke zlepšení hlukové situace dojde v okolí stávajícího průtahu a ke zhoršení v dosud relativně klidných lokalitách, a to zejména v okolí staveb 3 a 4. I s navrženými protihlukovými stěnami budou hladiny hluku v chráněném venkovním prostoru staveb překročeny. Jedná se zejména o domy v místě přerušení protihlukových stěn (u křižovatek), a o domy, které jsou v těsném okolí nových komunikací. Vyšší protihlukové stěny nepřinášejí dle výpočtů výrazný efekt. Situaci takto dotčených objektů lze řešit pouze ochranou vnitřních prostor. Výrazné zlepšení lze očekávat v okolí současného průtahu. K největšímu zlepšení dojde v okolí 1. stavby v Rousovicích, zejména v ulicích Cukrovarská, Italská a Polská (až o 15 dB). V ostatních ulicích bude snížení hlukových zátěží také výrazné (v okolí Nádražní ul. a Jiřího z Poděbrad až o 6-8 dB, Kokořinské a Bezručovy ul. o cca 4-5 dB). Navržené protihlukové stěny budou splňovat následující parametry – třída A2 zvukové pohltivosti, na mostech třída A1 a třída B2 zvukové neprůzvučnosti.

Podkladem pro hodnocení vlivů na veřejné zdraví je dále rozptylová studie a studie osídlení území (tj. počet obytných objektů resp. obyvatel zasažených nadměrným hlukem při nulové variantě a při realizaci záměru). Celkový počet obyvatel, kteří bydlí do vzdálenosti 100 m od osy trasy silnic I/9 a I/16 se sníží o 35 %, do 50 m pak o 56 %. Navíc při realizaci záměru lze tyto osoby lépe ochránit technickými opatřeními proti nepříznivým účinkům hluku.

Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví zpracoval Mgr. Jan Karel (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., Hvoždanská 3/2053, 148 01 Praha 4), držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví MZd, č.j. HEM-300-15.4.05/13326. V případě změn v hlukové zátěži se konstatuje, že vlivem záměru dojde ke zlepšení situace z hlediska vlivů na zdraví obyvatel v blízkosti stávajícího průtahu. Naopak ke zvýšení dojde v blízkosti navrhované trasy, přičemž zejména v objektech č. 22A a 22B v Kokořinské ulici se jedná vzhledem k malé vzdálenosti domů od trasy o změny

s prokazatelným vlivem na lidské zdraví. V souladu s akustickou studií je doporučeno – provedení vhodných vegetačních úprav; provedení akustického monitoringu pro uvedení stavby do provozu; instalace protihlukových stěn všude tam, kde je to technicky možné; v místech, kde není možná protihluková stěna, provést úpravy na fasádách jednotlivých objektů tak, aby byl splněn hlukový limit uvnitř budov, za dodržení možnosti větrání. Uvedená doporučení budou ze strany KHS požadována v dalších fázích zpracování dokumentace.

Krajská hygienická stanice
Středočeského kraje se sídlem v Praze
Územní pracoviště v Mělníku
Pražská 391, 276 01 Mělník
-77-

Ing. Šárka Hatašová
vedoucí oddělení hygieny obecné a komunální
územní pracoviště Mělník

Rozdělovník:
adresát + dokumentace
KHS Stč. kr. – ÚP Mělník



ČESKÁ INSPEKCE
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Oblastní inspektorát Praha
Referát integrace
Wolkerova 40, 160 00 Praha 6
tel.: fax:
e-mail: mares@ph.cizp.cz, www.cizp.cz
IČ: 41 69 32 05

E. H. G.

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství

Zborovská 11
150 21 Praha 5

Krajský úřad Středočeský kraj
Doručeno: 14.02.2008
24787/2008/KUSK
řady: I přílohy:
druh:



13572380

5
DAK

Váš dopis zn./ ze dne:
13588/2008/KUSK

Číslo jednací:
ČIŽP/41/IPP/0801446.002/08/PM

Vyřizuje / linka / os.č.
Ing. Mareš / 6105 / 5224

Místo a datum
Praha, 12.2.2008

Věc: Zahájení zjišťovacího řízení záměru „Silnice I/9+I/16 Mělník, obchvat 1. - 4. etapa, ŘSD ČR“
Dopisem uvedené značky byl požádán oblastní inspektorát Praha ČIŽP o vyjádření k záměru. K němu vydáváme následující komplexní stanovisko:

Oddělení odpadového hospodářství:

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů nemáme k předložené dokumentaci připomínky. K nakládání s výkopovou zemínou upozorňujeme, že v případech, kdy nebude výkopová zemina využita v místě stavby a bude zařazena jako odpad [§ 3 zákona o odpadech], je v zájmu ochrany životního prostředí, aby při odvozu tohoto druhu odpadu, bylo ověřováno a zajištěno nejen jejich předání osobě oprávněné dle zákona o odpadech [§ 12 odst. 3], ale zároveň předání do konkrétního zařízení, které je určeno k nakládání s tímto odpadem a opatřené souhlasy příslušných správních orgánů (dle § 14 odst. 1 nebo 2 zákona o odpadech, územní rozhodnutí stavebního úřadu, apod.).

Vyřizuje: Mgr. Křivánková

Oddělení ochrany ovzduší:

K předložené dokumentaci nemáme připomínek dle platné legislativy o ochraně ovzduší. Nejedná se v tomto případě o zdroj znečišťování dle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů.

Vyřizuje: ing. Jirásk Petr

Oddělení ochrany přírody:

Z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny je dokumentace zpracovaná dostatečně pro zhodnocení vlivu záměru na životní prostředí.

Vyřizuje: Trávníček

Oddělení ochrany vod:

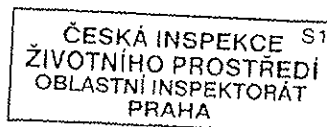
Z hlediska oddělení ochrany vod nemáme k předložené dokumentaci závažné připomínky. K možnému ovlivnění kvality Pšovky z poryvů komunikace v zimním období upozorňujeme na možnost náhlé rychlé oblevy (po delším mrazivém období), kdy se koncentrace chloridů v Pšovce může zvýšit mnohem více, než je ve výpočtu uvedeném na str. 74. Uvedená poznámka je uvedena ve vztahu k ohroženým živočichům, kteří se v lokalitě vyskytují.

Vyřizuje: Rýzlerová

Závěr:

ČIŽP OI Praha nemá k dokumentaci podstatné připomínky.

S pozdravem



Mareš
Ing. Miroslav Mareš
vedoucí referátu integrace
ČIŽP OI Praha



VÁŠ DOPIS ZN.: 13588/2008/KUSK
ZE DNE.: 25.01.2008
NAŠE ZN.: 003201-3509/2008

VYŘIZUJE: Ing. Polách
TEL.: 474 636 288
MOBIL:
E-MAIL: polach@poh.cz

DATUM: 06.02.2008

KÚ Středočeského kraje
Odbor ŽP a zemědělství
Zborovská 11
150 21 PRAHA

Krajský úřad Středočeský kraj
Doručeno: 12.02.2008
23340/2008/KUSK
listy: 2 přílohy: 1
druh: svazek



Silnice I/9 + I/16 Mělník, obchvat 1. – 4. etapa – dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb.

K Vaší žádosti o vyjádření k výše uvedené akci ze dne 25.1.2008, kterou jsme obdrželi dne 31.1.2008, Vám sdělujeme:

K dokumentaci zpracované podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí na akci „Silnice I/9 + I/16 Mělník, obchvat 1. - 4. etapa“ nemáme z hlediska správce povodí a správce významného vodního toku Pšovka zásadní připomínky. Dle přílohy A jsou naše předchozí připomínky (vyjádření č.j. 003201-31508/2004 ze dne 7.12.2004) týkající se odvodnění navrhovaných komunikací respektovány.

Pokud bude stavba i přes její negativní dopady (uvedené např. v části B.6) realizována, požadujeme respektovat závěry biologického průzkumu. Ke konkrétnímu technickému řešení (např. umístění pilířů v inundaci vodního toku Pšovka, množství odváděných dešťových vod do vodního toku Pšovka a další) se z hlediska správce povodí a správce významného vodního toku Pšovka vyjádříme po předložení projektové dokumentace pro územní řízení.

Vzhledem k tomu, že je navrhovaná komunikace vedena z části v prostoru nevyužívané železniční vlečky, upozorňujeme, že v rámci dalšího projednávání akce budeme požadovat odstranění přemostění Pšovky na této nevyužívané železniční vlečce.

Předmětem vyjádření je studie EIA na akci „Silnice I/9 + I/16 Mělník, obchvat 1. – 4. etapa“. Z hlediska charakteru záměru se jedná o novostavbu propojující dvě silnice I. třídy. Z části se území nachází mimo správní území Povodí Ohře, s.p. Objednatel dokumentace EIA – ŘSD ČR správa Praha (Čerčanská 12, 140 00 Praha 4). Zpracovatel – Pragoprojekt, a.s. (K Ryšánci 1668/16, 147 54 Praha 4).
Základní údaje:

<u>Stavba</u>	<u>Úsek</u>	<u>Délka</u>	<u>Kategorie</u>	<u>Šířkové uspořádání</u>
<u>Stavba 1</u>	Pražská – Mladoboleslavská + Rekonstrukce ulice Pražská	576 + 250 m	MS4 14,5/13,5/50	2 jízdní + 2 zastavovací pruhy, chodníky
<u>Stavba 3</u>	Mladoboleslavská – Kokořinská	1490 m	MS2 12,0/9/50	2 jízdní pruhy, chodníky
<u>Stavba 4</u>	Kokořinská – Chloumecká	984 m	MS 2 16,5/13,5/50	2 jízdní + 2 zastavovací pruhy, chodníky
<u>Stavba 2</u>	Chloumecká – Průhon	255 m 1 170 m + kříž. Průhon	MS2 – 12,0/9/50 MS2 – 9/9/50	2 jízdní pruhy, chodníky 2 jízdní pruhy + krajnice

Povodí Ohře, státní podnik
Bezručova 4219
430 03 Chomutov, p. a. 62

Ing. Václav Svejkovský
vedoucí odboru VR

Povodí Ohře, státní podnik je zapsán v obchodním rejstříku u Krajského soudu v Ústí nad Labem v oddílu A, vložce č. 13052

Telefon: 474 636 111 Fax: 474 636 328 http: www.poh.cz Bank. spojení KB Chomutov č. úč. 9137-441/0100 IČ: 70889988 DiČ: CZ70889988

**Středočeský kraj**

Ing. Vilém Žák, náměstek hejtmána

Praha 20. února 2008

Č.j.: 28212/2008/KUSK/6

**Vyjádření Středočeského kraje v samostatné působnosti podle zákona č. 100/2001 Sb.
k dokumentaci záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník, obchvat 1. – 4. etapa“**

Středočeský kraj v samostatné působnosti jako územně samosprávný celek projednal oznámení zahájení zjišťovacího řízení podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí výše uvedeného záměru a ve smyslu § 6 odst. 4) téhož zákona vydává toto vyjádření:

Středočeský kraj souhlasí s dokumentací k záměru „Silnice I/9+ I/16 Mělník, obchvat 1. – 4. etapa“, k.ú. Mělník a nemá připomínky.

Krajský úřad Středočeského kraje
odbor životního prostředí a zemědělství
zde



Město Mělník

E. W.

Krajský úřad Středočeský kraj

Doručeno: 17.03.2008

40216/2008/KUSK

listy: 1

přílohy:

druh:



JK

Váš dopis ze dne: 25.1.2008

Vaše značka: 13588/2008/KUSK

Naše značka: *444 1026/08*

Vyřizuje: Vecko

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí a
zemědělství
Zborovská 11
150 21 Praha 5

V Mělníku dne: 11.3.2008

Věc: Silnice I/9+I/16 Mělník, obchvat 1.-4.etapa - EIA

K záměru silnice I/9 +I/16 Mělník nemáme námitek.

Záměr je v souladu s územním plánem sídelního útvaru Mělník a jeho změnou č.3.

Cílem města je maximálně podpořit stavbu přeložky silnice I/9 a I/16 a tím zlepšit dopravní situaci ve městě.



[Signature]
Mgr. Miroslav Neumann
starosta města Mělník

ADRESA: Městský úřad Mělník
Náměstí Míru č. 1
276 01 Mělník

TELEFON: 315 635 359
FAX: 315 622 318
E-mail: s.vecko@melnik.cz

BANKOVNÍ SPOJENÍ: ČS Mělník 27-046000-4379/0800
DIČ: 043-00-237051
IČO: 237051



Krajský úřad
Odbor životního prostředí a zemědělství
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Krajský úřad Středočeský kraj
Doručeno: 10.03.2008
36899/2008/KUSK
listy: 1 přílohy:
druh:



V
ZAK

Věc: Posouzení vlivu na veřejné zdraví a životní prostředí silnice 1/9 a 1/16 Mělník –
Obchvat 1.- 4. etapa

č.j. 13589/2008/KUSK

Zasílám své námítky k tomuto posouzení:

Upozorňuji na závažné nepřesnosti posouzení, které výrazně ovlivňují její hodnocení. Například dům čp. 1740 se nenachází v Dobrovského ulici, k té je daleko blíže můj objekt čp. 1741- křižovatka ul. Chloumecká / Dobrovského, tudíž limity hluku u něj budou pravděpodobně ještě výrazněji překročeny. Dále upozorňuji, že pokud bude vykácena vzrostlá zeleň v zahrádkách před železniční tratí (i pouze částečně) dojde k výraznému navýšení hluku od tohoto vytíženého žel. koridoru to studie neřeší. Předpokládám také, že studie odmítne řešení křižovatek Chloumecká/ nová Dobrovského úrovníově – tato koncepce je nevyhovující již nyní a kruhový objezd by tak výrazně zvýšil hlukové zatížení, že by se okolní objekty pro rodinné bydlení staly neobyvatelné. Další připomínku mám k řešení protihlukové stěny – pro tento úsek uváděny různé výšky 4 až 4.5 m – jako by to nemělo mít vliv na hluk? U betonové konstrukce není také zmíněn její estetický vliv (budeme koukat do zdi) – žádné naznačení, že by provedení mohlo být jinak beton + sklo, zalomení atd. Posouzení uvádí hlukový vliv na novostavby v ul. Dobrovského těsně pod bodem překročení limitů – tj. o 0.2dB a uvádí v závěru, že se jedná o výpočet, který nemusí být přesný. Je proto možné, že dojde k překročení limitu u všech těchto objektů. Stejně tak podezřelé jsou limity hluku uváděné v hlukové studii u varianty bez obchvatu, na různých místech této ulice různé limity hluku, přestože objekty jsou od komunikace stejně vzdáleny. Z těchto uváděných nepřesností pak vyvstává otázka, zda není ovlivněn výsledek studie ku prospěchu obchvatu a zda takových nepřesností není v posouzení více – i na jiných místech.

V Mělníku 4.3.2008

Jiří Stočes
Dobrovského 1741.
27601 Mělník

Krajský úřad Středočeský kraj
Doručeno: 29.02.2008
32883/2008/KUSK
listy: 1 přílohy:
druh:



Krajský úřad Středočeského kraje
odbor životního prostředí
Zborovská 11
150 21 Praha 5

V Mělníku dne 17.2.2008

Věc: Vyjádření k dokumentaci záměru posuzovaného ve smyslu zákona č. 100/2001Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „Přeložka silnice I/9 + I/16 Mělník - obchvat,,

Dne 7.2.2008 byla zveřejněna Dokumentace EIA k výše uvedenému záměru, k němuž podáváme následující vyjádření:

JEDNA KE D SILNICI 1/16 - MĚLNÍK-ROUSOVICE,
MLADOBOL. SLAVKA
VYJÁDŘENÍ - VÍZ 2 STRANA

S pozdravem

Jméno Příjmení
adresa

ZOHUSLAV KASTNER	MLADOBOL. MĚLNÍK 2274	
BOŽENA KASTNEROVÁ	- - -	
EVA DUSŤKOVÁ	MLADOB. 2275, MĚLNÍK	
JADOSLAV DUSŤEK	MLADOB. 2275, MĚLNÍK	
MILOSLAV DRAŽIL	MLADOBOL. 2276 MĚLNÍK	
MILADA DRAŽILOVÁ	MLADOBOL. 2276 MĚLNÍK	

1) VELMI SILNÝ PŘEVŮZ, HLAVNĚ KAMIONOVÁ PŘEPRAVA, KTERÁ SE DÁ DOČÍTAT POMALU NATISICE. MYSLÍME SI, ŽE PŘÍJÍ ČÁST PŘEPRAVOU SI KŘÁTÍ CESTU SILNICÍ 1/16, NEŽ ABY VYUŽÍVALI ŽELEZNIČNÍ TRASU SMĚR PRAHA - JEDNÁ SE O SMĚRY LOVOSICE, KARLOVY VARY, PLZEŇ, ÚSTĚN LK, TEPlice A POD. TOTO SE TÝKÁ PŘEPRAVY V OBOU SMĚRECH. PROTO JE TOLIK ZATÍŽENO ÚZEMÍ MĚLNÍKA

2) TOTO JE UŽ NEÚNOSNĚ:

a) VELKÁ HLUČNOST, JE TAKÉ ZPŮSOBENÁ JIŽ NEKVALITNÍ KOBLOKOU

b) ZNEČIŠŤOVÁNÍ VÝFUKOVÝMI PLYNY (HLAVNĚ NATTOVÉ MOTORY)

c) MÁME POPROSKANĚ ŽDIVO ZOD. DOMKŮ

d) NEDODRŽOVÁNÍ PŘEDPISANĚ RYCHLOSTI, Z TOHO VYPLÝVÁ I NEBEZPEČÍ ÚRAZŮ, HLAVNĚ PRO CYKLISTY A NA PŘECHODECH PRO CHODCE.

TENTO BOD BY BYLO MOŽNO ŘEŠIT OKAMŽITĚ S ODPovídNÝMI INSTITUCEMI.

TUTO NAŠE PŘÍPOMÍNKY BY BYLY I MIMO JINĚ VYŘEŠENY PŘÍSLNÝM OBCHVATEM MĚLNÍKA.

Krajský úřad Středočeský kraj
Doručeno: 03.03.2008
33333/2008/KUSK
listy:5 přílohy:
druh:

Odesílatel
Jana Veselá
Mladoboleslavská
276 01 Mělník



V
E W
(K)
JTV

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí
Sborovská 11
150 21 Praha 5

V Mělníku dne 21. února 2008

Věc: Vyjádření k dokumentaci záměru posuzovaného ve smyslu Zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „Přeložka silnice I/9 + I/16 Mělník – obchvat I.-IV. Etapa“

Podávám nesouhlasné vyjádření s Vámi zveřejněnou dokumentací dokumentací EIA a navrhovanou trasou přeložky silnic I/9 + I/16 obchvat I.-IV. Etapa“.

Trasa zpracovaná v dokumentaci, neřeší situaci v ulici Mladoboleslavské. Mladoboleslavská silnice je velmi zatížená auty a to hlavně kamiony. Ve špičce do práce, do školy a zpět nelze přejít na přechodech, což je velmi nebezpečné zejména pro děti a starší občany. V domech praská zdívo. Výfukové splodiny mají dopad na životní prostředí, tedy i na zdraví obyvatel. Nesouhlasím z „průtahovou komunikací“ posuzovanou v dokumentaci, žádám zpracování a posouzení alternativní varianty z územního plánu – trasu mimo zastavěnou oblast!

S díky za vyřízení
Jana Veselá
Mělník

MLADOBOLĚSLAVSKÁ 2247

Jana Veselá

Odesílatel
Stanislav Novotný
Skuhrov 436
277 31 p. Velký Borek

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí
Sborovská 11
150 21 Praha 5

V Mělníku dne 20. února 2008

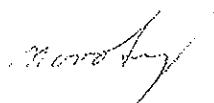
Věc: Vyjádření k dokumentaci záměru posuzovaného ve smyslu Zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „Přeložka silnice I/9 + I/16 Mělník – obchvat I.-IV. Etapa“

Dne 7.2.2008 byla zveřejněna Dokumentace EIA k výše uvedenému záměru, k němuž podáváme následující vyjádření:

Nesouhlasím tímto s dokumentací EIA a navrhovanou trasou přeložky silnic I/9 + I/16 obchvat I.-IV. Etapa“ a žádáme o posouzení trasy, která vyvede tranzitní dopravu, (které je v Mladoboleslavské ulici drtivá většina), mimo zastavěnou oblast města Mělníka!

Trasa zpracovaná v dokumentaci, neřeší situaci v ulici Mladoboleslavské, která je enormně zatížena hluchostí, prašností a vibracemi, které narušují statiku na domě a ohrožují zdraví obyvatel.

Stanislav Novotný
Skuhrov 436



Odesílatel
Bohumil Hokeš
Mladoboleslavská 2137
276 01 Mělník

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí
Sborovská 11
150 21 Praha 5

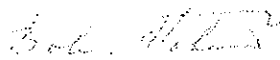
Věc: Vyjádření k dokumentaci záměru „Přeložka silnice I/9 + I/16 Mělník – obchvat I.-IV. Etapa“

Moje vyjádření k přeložce výše uvedených silnic. Varianta posuzovaná v dokumentaci, jak budoucnost ukáže, je drahé provizorium. Žádám o posouzení následující varianty: Scénář 2 počítá s výstavbou propojení silnic I/9 a I/16 novou trasou přes Turbovický hřbet před městem Mělník (od Prahy). Okolo Kočovského lesa s přemostěním přes Mladoboleslavskou ul., dráhu, s napojením na přeloženou silnici I/16 v prostoru za V. Borkem. Silnice I/16 vedená za Byšicemi, Liblicemi, Vavřínčem a V. Borkem by měla pokračovat na Liběchov atd. Za dlouhá léta, kdy se o problému hovoří, je zbytečné mluvit o oddálení této akce. Kdyby stejným tempem měli o problémech hovořit řemeslníci, tak se za čas lidstvo vrátí zpátky na stromy. Je-li někdo, kdo pochybuje o mých slovech najde mne na adrese: B. Hokeš, Mladoboleslavská 2137, 27601 Mělník.

PS: Jak říkají odborníci v Americe. Laciná dálnice je drahá dálnice.

Mělník, 19.2.2008

S pozdravem Hokeš



Odesílatel
Josef Tuček
Mladoboleslavská 2246
276 01 Mělník

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí
Sborovská 11
150 21 Praha 5

V Mělníku dne 20. února 2008

Věc: Vyjádření k dokumentaci záměru posuzovaného ve smyslu Zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „Přeložka silnice I/9 + I/16 Mělník – obchvat I.-IV. Etapa“

Dne 7.2.2008 byla zveřejněna Dokumentace EIA k výše uvedenému záměru, k němuž podáváme následující vyjádření:

V Mladoboleslavské ulici bydlíme od roku 1969. Byla to klidná tichá ulice. Dnešní době ve špičkách provozu projede za minutu i 40 kamionů. V silnici se tvoří hluboké koleje od přeložených nákladních aut. Zvýšený provoz provází nadměrný hluk, zápach a prašnost, které určitě překračují povolené hygienické limity. Chtěl bych podotknout, že projíždějící auta Mladoboleslavskou ulicí cílovou stanicí v Mělníku, jak jsem četl v novinách. Při přeložce vodovodního řádu z chodníku do silnice se ještě zvýšila hlučnost projíždějících aut (nejen nákladních) při přejezdění domečku, v kterých jsou uzávěry vodovodních přípojek do domovních objektů. Toto neuvážené přemístění vodovodního řádu z chodníku do silnice bude i v budoucnu zdrojem hluku a poruch na vozovce.

Žijeme ve „městě Mělník – Rousovice“ a do dnešního dne jsme bez veřejné kanalizace. Každá dobře fungující obec v 21. století po Kristu již toto běžné hygienické zařízení vlastní. Nesouhlasíme tímto s dokumentací EIA a navrhovanou trasou přeložky silnic I/9 + I/16 a žádáme o posouzení trasy, která vyvede tranzitní dopravu, (které je v Mladoboleslavské ulici drtivá většina), mimo zastavěnou oblast města!

S pozdravem rodina Tučkova



Odesílatel
Nádraská Marie
Mladoboleslavská 2306
276 01 Mělník

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí
Sborovská 11
150 21 Praha 5

V Mělníku dne 18. února 2008

Věc: Vyjádření k dokumentaci záměru posuzovaného ve smyslu Zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „Přeložka silnice I/9 + I/16 Mělník – obchvat I.-IV. Etapa“

V souvislosti s budování tzv. obchvatu, který je pouze průtahem není řešena ulice Mladoboleslavská. Žádáme proto posouzení varianty, která je zanesena v územním plánu Velkého Borku, Malého Újezda a také z ÚP VÚC pražského regionu a navazuje na územní plán Mělníka v oblasti mezi Mělníkem a Chloumkem. Z dokumentace, kterou nechalo zpracovat město Mělník – „*Návrh postupu rozvoje silniční sítě na území města Mělníka*“ z listopadu 2006, cituj str. 27 studie:

„2.2.4.2 Varianta „OBCHVAT I/16 – VAR. VÚC-2“

Návrhovaná přeložka silnice I/16 je vedena v trase, která se odklání od stávající stopy silnice I/16 před obcí Vavříneč.

Zmíněnou obec obchází severní stopou a dále pokračuje do proluky mezi Malým Újezdem a Jelenicí. Komunikace dále pokračuje v těsném souběhu s koridorem vysokého napětí severně od Velkého Borku, kde úrovnově kříží silnici III/2731. „

Žádáme tímto o posouzení výše zmíněné varianty z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., v dokumentaci je posuzována pouze varianta „průtahu“ a varianta nulová.

Odůvodnění: Ulice Mladoboleslavská je komunikace I. třídy (I/16) tato komunikace je zatížena nadměrnou dopravou – těžkými nákladními auty a především kamiony. Z tohoto důvodu, obyvatelé zde bydlící jsou zatěžováni nadměrným hlukem, prachem a zplodinami z výfukových motorů. Jsou zde vysoce překračovány limity výše zmíněných veličin. Domy praskají, trpí otřesy, nelze otevřít okna na větrání.

S pozdravem
Nádraská Marie



Krajský úřad
Odbor životního prostředí a zemědělství
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Ehl
Krajský úřad Středočeský kraj
Doručeno: 05.03.2008
34633/2008/KUSK
listy: 1 přílohy: druh:



✓
Lp
H/E

Věc: Posouzení vlivu na veřejné zdraví a životní prostředí silnice 1/9 a 1/16 Mělník –
Obchvat 1.- 4. etapa

Zasílám své námítky k tomuto posouzení:

Ve studii je posuzování vlivu pouze pro jedinou nabízenou variantu (nebo žádnou) a u této varianty se nejedná o řešení s nejméně razantními průvodními omezeními. Nebere příliš ohledy na obyvatele, kterých se bude týkat (uváděn vliv na cca 2500 obyvatel). Není nabízeno řešení, které ještě výrazněji sníží zatížení obyvatel. Důvod není dostatečně vysvětlen.

Dále se pozastavuji nad uváděnými údaji – zahájení stavby 2010 – termín dokončení 2015. Nevyhovující úseky již v roce 2030. (tj. řešení pouze na 15 let). Z toho plyne, že dojde k dalšímu nežádoucímu zatížení, které toto posouzení neřeší. V posuzované studii mám připomínku k zavádějícím – chybným údajům „ v počtech ovlivňovaných osob“. Při variantě 1 se uvádí – úsek Blata závažnost 1 – **0 osob**, což není možné, protože jak v Kokořínské ulici tak i u objektů č. 1754 a 1755 a na dalších místech bude nárůst provozu takový, že překročí normy podobně jako v současnosti v Rousovicích, kde je uváděna závažnost 1 přes 300 osob.

V dokumentaci jsou závažné chyby v posuzování dopravní intenzity v r. 2015. V ulici Chlumecká – patrně Chloumecká (Nádražní – Dobrovského) jsou smyšlená data o průjezdu nákladní dopravy. Při nulové variantě je zde uváděno 840/den – podotýkám, že se jedná o místní komunikaci se zákazem vjezdu nákladní dopravy (pro nákladní dopravu slepá ul.). Tato komunikace ani nemá pro tuto dopravu parametry. I uváděná data o počtu os. automobilů neodpovídají skutečnosti. V r. 2005 bylo u mého objektu provedeno měření emisí akreditovanou firmou z dokumentů vyplývá: 1.210 vozidel za den tj. předpokládán 3x větší nárůst v r. 2015 a 6x po zprovoznění obchvatu. Tyto údaje jsou tedy výrazně nadhodnoceny s ohledem na to, že komunikace je využívána pro obytnou část Chloumek (tak velké rozrůstání nepravděpodobné). Další nesrovnalostí jsou roční úhrny emisí pro tuto komunikaci a naměřená ekv. hladina hl. 47,4/39.9 dB je ve studii výrazně vyšší. Pravděpodobně i zde je počítáno s neexistující nákladní dopravou. Pokud tedy odpovídají uváděné hodnoty při „variantě 1“ bude nárůst hlučnosti daleko výraznější. Studie se nezabývá vznikem krizových situací, které budou nebezpečné i pro okolí. Budou vznikat špatným řešením sjezdu na Chloumek – záměr křížení místních komunikací v úrovni. Toto řešení proto pouze posune stávající nevhodnou křižovatku Chloumecká / Řípská blíže k dalším obytným budovám .

Další neméně podstatné připomínky:

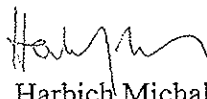
- Řešení dělicího účinku stavby. Pouze přechod pro chodce je nedostatečný (viz obdobný přechod přes ulici Řípská z Chloumecké – vybudován mimo osu Chloumecká / Vodárenská, velmi nebezpečný, nepřehledný).
- Povrchové vody. Od vrchu Chloumeček dochází při přívalových srážkách k nadměrnému odtoku srážkových vod. Je uváděno provedení komunikace na nízkém náspu / pojem blíže neurčen, ale výškový rozdíl mezi ul. Chlumeckou a

polem směrem k silu je 1,4 m . Obávám se vytvoření hráze proti těmto srážkám a tím zaplavování mého objektu a přilehlých pozemků. Poukazuji na hluboký odvodňovací kanál před železniční tratí souběžně s Dobrovského ulicí. Stávající dešťový sběrač v ul. Chloumecké je nefunkční. Studie se na jeho využití odkazuje.

- Podzemní voda. U mého objektu čp. 1755 cca 30 m od zamýšlené stavby používám starou studnu. Hloubka hladiny 2,8 m. pod povrchem. Uváděno, že v místních vrtech nebyla voda v této hloubce zastižena.
- Zeleň - vliv stavby. Stromy v ul. Chloumecké tak v zahrádkách tvoří přirozenou protihlukovou bariéru železniční trati nejen mého objektu. Jsou vysoké více než 8 m, tudíž navrhované protihlukové stěny po vykácení těchto vysokých stromů toto neřeší.
- Studie se nezabývá vzniklými světelnými emisemi a oslňováním. Budu mít ze všech stran objektu veřejné osvětlení. Je to bráno jako výhoda?
- Studie neuvádí vliv 2. etapy stavby na ul. Chloumeckou – tj. na můj objekt čp.1755 . Řešení hluku a ostatních nežádoucích vlivů uváděno pouze pro 4. etapu.
- Posouzení blíže nspecifikuje navržená protihluková opatření v objektech , možnost větrání. Jsem osoba ZTP a hluk mi vadí, proto potřebuji řešení 40/30 db v objektu. Postrádám přímý účinek vlivu komunikace na okolní pozemky , které budou přímo sousedit se stavbou, zda je bude možné používat dále k rekreačním účelům. Jak zde vzroste množství polétavého prachu?

Děkuji za odpovědi na mé námitky a připomínky .

V Mělníku dne 3.3.2008


Harbich Michal
Chloumecká 1755
27601 Mělník

Občanské sdružení „Okolo Mělníka“
Pražská 2073
276 01 Mělník

EUG

Krajský úřad Středočeského kraje
odbor životního prostředí
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Krajský úřad Středočeský kraj
Doručeno: 07.03.2008
36125/2008/KUSK
lisy: 4 přílohy:
druh:



2k

v Mělníku dne 5.3.2008

Věc: Vyjádření k dokumentaci záměru posuzovaného ve smyslu zákona č. 100/2001Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „Přeložka silnice I/9 + I/16 Mělník – obchvat“

Po zveřejnění Dokumentace EIA k výše uvedenému záměru, k němuž podáváme následující vyjádření:

Ve věci vedení „Silnic I. třídy I/9 a I/16 – obchvat I. – IV.“ Na území města Mělník jsme se již mnohokrát obraceli se žádostmi o posouzení alternativní trasy přeložky silnic I/9 a I/16. Město Mělník nechalo zpracovat v roce 2006 studii „Návrh postupu rozvoje silniční sítě na území města Mělníka“ (dále NPRSS), kde je tendenčně prosazována varianta průtahu, která není optimální ani z dopravního ani z ekologického hlediska. Městu Mělník bylo odesláno několik petic, dopisů vyjadřujících pochybnosti o navrhované přeložce. Protože nebyla vůle ze strany města s občany spolupracovat, spojením petičních výborů vzniklo Občanské sdružení „Okolo Mělníka“. Probíhalo mnoho jednání s městem Mělníkem a zástupci OS. Požadovali jsme zanést do územního plánu alternativní trasu. Cíle - vysunout přeložku silnic I/9 a I/16 mimo zastavěnou oblast, aby byla řešena také velmi silně zatížená ulice Mladoboleslavská - se nám zatím nepodařilo dosáhnout. Základní argument, že většina dopravy je cílová, je postaven na základě minimálně 10 let starých měření. Studie NPRSS prezentuje také jakési měření, ovšem několik dotazů našeho OS na metody měření a další fakta týkající se výsledků měření, nebylo vůbec do dnešního dne zodpovězeno.

Vzhledem k tomu, že se do této akce mají investovat nemalé finanční prostředky a v případě realizace této silnice by byla situace životního prostředí na dlouhou dobu neměnná, chtějí bychom zdůraznit ne jeden argument proti navrhované trase.

Obchvat – jak je uvedeno v názvu stavební akce, by zaručeně uvítal každý občan Mělníka, protože jsme si dobře vědomi dopravní situace ve městě. Ovšem nesmělo by se jednat pouze o PRŮTAH MĚSTEM! Zvláště pokud toto má být investice řešící problém dopravy pouze na období 15 let. Z dokumentace je patrné, že práce na průtahu budou dokončeny do roku 2015 (pokud vše půjde podle plánu), v dokumentaci je též zmíněno, že průtahová varianta je schopna pojmout dopravu pouze do roku 2030. A co dále? Dostaneme peníze na velký obchvat?

Převede se tak velmi intenzivní, převážně kamionová doprava do jiných částí města v některých částech zůstane. Dojde k neúměrnému přetížení dopravy a s tím souvisí nárůst emisí hluku, vibrací, znečišťování ovzduší, narušování zdraví obyvatelstva, pohody bydlení a co statiky starších rodinných domů? Dokumentace ve své hlukové studii vychází z téměř 20 let starých údajů o měření hlukové hladiny, proto je nezbytné udělat nová měření hluku. Neproběhlo žádné měření vibrací, které mají nemalý vliv na zdraví obyvatel. Požadujeme nápravu.

V dokumentaci je nesplnitelný požadavek: „Pokud není možné technicky dostupnými prostředky dodržet hlukovou hladinu chráněném venkovním prostoru staveb, je nutné, aby byl chráněn vnitřní prostor staveb za předpokladu dostatečné možnosti větrání.“ Z praxe víme, že předpoklad dostatečné možnosti větrání není možné splnit v místech, kde jsou okna v blízkosti vozovky nebo v úrovni snížení či níže. Tato situace nastane ihned na začátku trasy – v ul. Pražské, kde je několik obytných domů a zcela jistě i na dalších kritických úsecích trasy.

Hluková zátěž prostředí skutečně výrazně negativně ovlivňuje zdravotní stav populace. Nadměrný hluk je významným stresujícím faktorem, vyvolávajícím řadu psychických i fyzických onemocnění zmíněných v dokumentaci, ale i mnoha dalších civilizačních chorob, kdy se novým fenoménem stává chronický únavový syndrom, který naprosto vyřadí jedince ekonomické aktivity i ze společnosti a může mít fatální následky.

Už takhle tu máme v blízkosti další hlavní znečišťovatele ovzduší jako je ČEZ a.s., Elektrárna Mělník, Spolana Neratovice a další. Existují programy snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší nejen snížení emisí prachu z lokálních topenišť v sektoru domácností, zatížení

dopravy a dalších faktorů... Na nové průtahové trase přeložky jsou v současnosti velmi špatné rozptylové podmínky, přeložkou se velice zhorší.

Máme dopustit, aby ve 21. století byla vybudována komunikace jen proto, že je řadu let připravena v „šuplíku“ v podobě územního plánu bez ohledu na vzrůstající tranzitní dopravu!? Jak mohou být zastupitelé města pyšní, že v jedné části vyřeší nejvíce problémů s dopravou a do dalších obydlených částí města tuto dopravu přivedou? Copak to je nějaké řešení? Neustále my občané slyšíme, že pokud je stát ochoten investovat do města finanční prostředky, že toho musíme využít!

Jak můžeme na ŘSD dostat oproti argumentům ve prospěch životního prostředí informaci, že by skutečný obchvat města byla ekonomicky nenávratná investice? To jsou peníze nad zdraví a klidný život občanů?

V jedné etapě stavby dojde k přesunu vozovky ještě zhruba o 200m blíže k centru města, kde je v těsné blízkosti plánované komunikace hustě obydlené sídliště a nedojde tam ani ke zkapacitnění vozovky!

V další etapě dojde k demolici domů a silnice I. třídy povede lidem přímo přes zahrady a pár metrů od oken domů. Aglomerace Blata se nachází v kotlině, která je přírodně nedostatečně větraná. Z tohoto důvodu a v současné době vzhledem k používání lokálních topenišť v zimním období dochází k silné koncentraci škodlivých látek. Situaci navíc zhoršuje podnik umístěný v obydlené části, který vyrábí plastové bazény. Na tuto situaci byl několikrát starosta města upozorněn a výsledek nulový. Plánuje se zde také, konkrétně v ulici Kokořínská úrovně křížení, které bude mít vliv nejen na životní prostředí, provoz chodců, kvalitu bydlení, ale i oddělí území Blat od zóny klidu směr Lhotka a Hled'sebe. V této etapě je navíc možné vést vozovku mimo zástavbu ve volné krajině.

Neumíme si představit, jak zde může fungovat tak mohutná tranzitní doprava od Mladé Boleslavi a Prahy? Berou se stále ohledy pouze na peníze, aby řešení dopravní situace bylo co nejlevnější, ale co budoucnost? Copak se dá bydlet v takto nedýchatelném a hlučném prostředí? A co děti, studenti a jejich bezpečná cesta do škol, domů popř. na internát (pozn. v této lokalitě se nachází školní statek a internát SZaŠ).

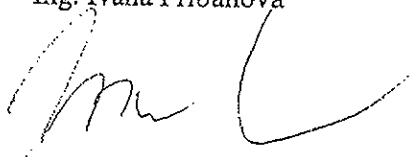
Pro jednotlivá území měst je nutné zpracovat územně plánovací dokumentaci, která vychází ze současného stavu a do níž jsou promítány nároky na využití území v budoucím období.

Cílem územně plánovací dokumentace by mělo být i v praxi vytvořit předpoklady pro dlouhodobý a harmonický rozvoj území při respektování všech hodnot území a udržení kvality životního prostředí.

Závěr: Navrhujeme proto vrácení předkladateli a řádné vypracování Dokumentace EIA s ohledem na výše uvedené argumenty, resp. nejlépe opuštění navrhované varianty jako varianty krajně nepřijatelné především z hlediska ochrany veřejného zdraví, práva občanů na ochranu před hlukem, polétavým prachem a vůbec škodlivými účinky ze stále vzrůstající automobilové dopravy. Navrhujeme, aby Přeložka silnice I/9 a I/16 byla odpovědně a objektivně prověřena a posouzena varianta z územních plánů obcí Velký Borek a Malý újezd a scénáře 2 ze studie NPRSS.

Za Občanské sdružení „Okolo Mělníka“

Ing. Ivana Přibáňová



Žadatel:
RENAULT
AutoR Roubíček, s.r.o.
ředitel Mgr. Roman Roubíček
Mladoboleslavská 3561
27601 Mělník

Adresát:
Odbor životního prostředí a zemědělství
Pan Žák
Krajský úřad Středočeského kraje
Zborovská 11
15021 Praha 5

Žádáme o změnu umístění protihlukové stěny na průtahu Mělníkem v oblasti nové kruhové křižovatky na ulici Mladoboleslavská.

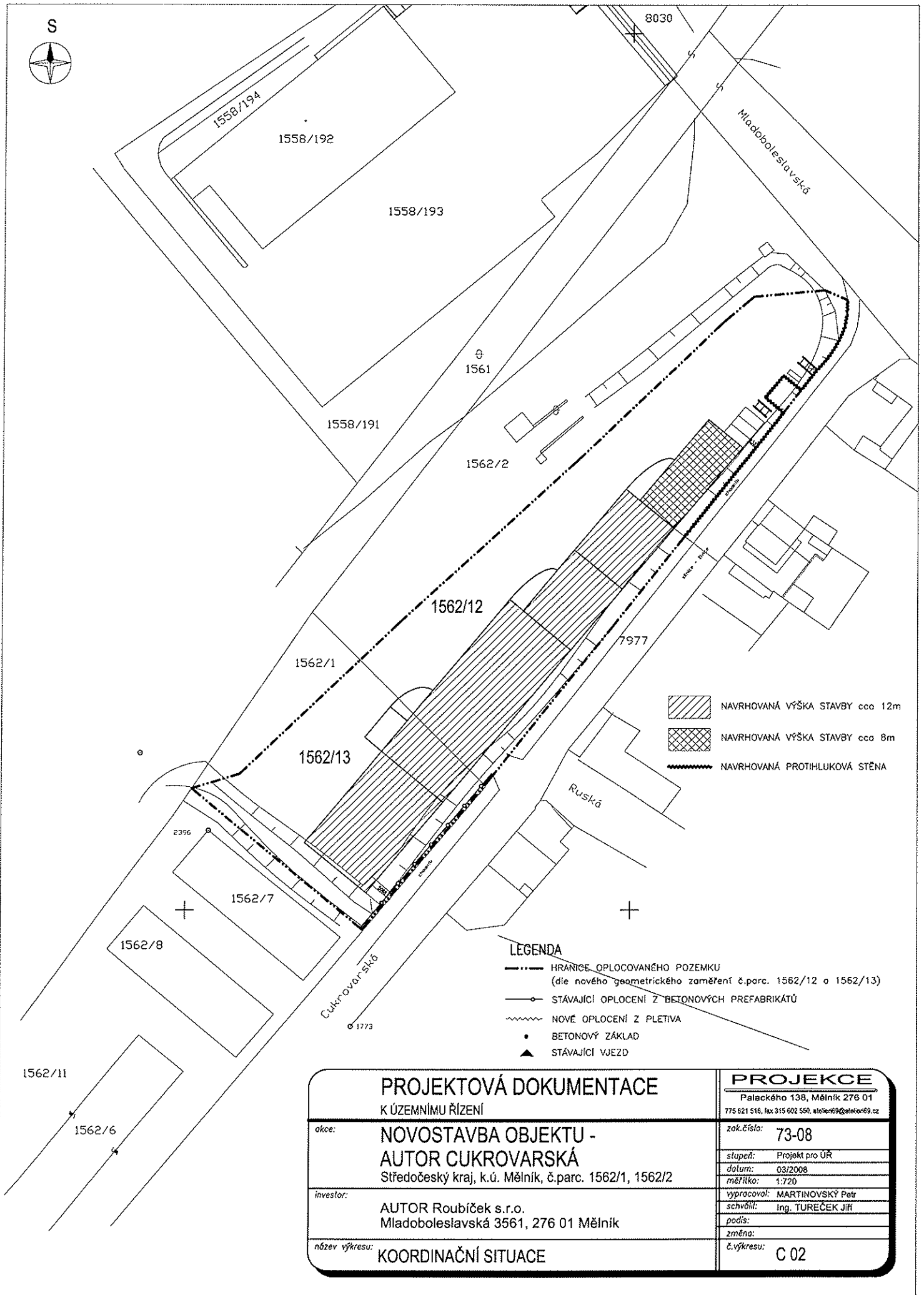
Z důvodu značných investic do zakoupení pozemku mezi nově plánovanou komunikací souběžnou s ulicí Cukrovarská v budoucí kruhové křižovatce s ulicí Mladoboleslavská (viz příložený plán kde je pozemek označen šrafovaně oddělen od p.č.1562/2 a 1562/1) vás žádáme o změnu umístění plánované protihlukové stěny.




Na základě informací místního stavebního úřadu je protihluková stěna na ochranu domů za ulicí Cukrovarská plánovaná na hranici nově budované komunikace. Tím by však došlo v budoucnu k znehodnocení naší investice do koupě pozemku a projektové dokumentace na nové autocentrum RENAULT, které zamýšlíme na tomto pozemku vybudovat. Plánujeme po celé délce pozemku vystavět budovu autosalonu a autoservisu. Tato budova by mohla sloužit jako odhlučnění domů za ulicí Cukrovarská. Dále bychom rádi maximálně spolupracovali při vybudování protihlukové stěny za autosalonem na hranici ulice Cukrovarská, tak aby autosalon a autoservis byly pohledově přístupné z nově plánovaného průtahu Mělníkem a obyvatelé domů za ulicí Cukrovarská přitom měli požadované odhlučnění.

Předem vám děkujeme za pochopení a za spolupráci.






S pozdravem ředitel Mgr. Roman Roubíček

Příloha 1: Plán katastrální mapa



-  NAVRHOVANÁ VÝŠKA STAVBY cca 12m
-  NAVRHOVANÁ VÝŠKA STAVBY cca 8m
-  NAVRHOVANÁ PROTIHLUKOVÁ STĚNA

LEGENDA

-  HRANICE OPLOCOVANÉHO POZEMKU
(dle nového geometrického zaměření č.parc. 1562/12 o 1562/13)
-  STÁVAJÍCÍ OPLOCENÍ Z BETONOVÝCH PREFABRIKÁTŮ
-  NOVÉ OPLOCENÍ Z PLETIVA
-  BETONOVÝ ZÁKLAD
-  STÁVAJÍCÍ VJEZD

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE K ÚZEMNÍMU ŘÍZENÍ		PROJEKCE Palackého 138, Mělník 276 01 775 621 516, fax 315 602 550, ato@at69.com	
akce:	NOVOSTAVBA OBJEKTU - AUTOR CUKROVARSKÁ Středočeský kraj, k.ú. Mělník, č.parc. 1562/1, 1562/2	zak.číslo:	73-08
investor:	AUTOR Roubíček s.r.o. Mladoboleslavská 3561, 276 01 Mělník	stupeň:	Projekt pro ÚR
název výkresu:	KOORDINAČNÍ SITUACE	datum:	03/2008
		měřítko:	1:720
		vypracoval:	MARTINOVSKÝ Petr
		schválil:	ing. TUREČEK Jiří
		podis:	
		změna:	
		č.výkresu:	C 02

NAŠE ZNAČKA: ŽP/Nb/383/08
VYŘIZUJE: Ing. Vojtišková / 337
DATUM: 8.4.2008

RENAULT
AutoR Roubíček, s.r.o.
ředitel Mgr. Roman Roubíček
Mladoboleslavská 3561
276 01 Mělník

Věc: Posouzení umístění protihlukové stěny na průtahu Mělníkem v oblasti nové kruhové křižovatky na ulici Mladoboleslavská v souvislosti s výstavbou autosalonu a servisu Renault

Vzhledem k investičnímu záměru firmy Renault vybudovat v několika výstavbových etapách nové budovy autosalonu a autoservisu byla dle platné hlukové legislativy, zejména vyhlášky č. 148/2006Sb. „O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací“ a zákona 258/2000Sb. „O ochraně veřejného zdraví“ ve znění pozdějších předpisů, znovu posouzena protihluková ochrana podél Cukrovarské ulice a posouzen vliv tohoto zdroje hluku na okolní zástavbu. Záměrem firmy je vynechání části protihlukové stěny podél Cukrovarské ulice tak, aby byl autosalon Renault z budoucího obchvatu dobře viditelný, zároveň je zde plánovaný od této komunikace přístup.

Pro výpočet byly použity stejné vstupní údaje jako v hlukové studii k dokumentaci podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí stavby „Sil. I/9 + I/16 Mělník – obchvat, 1.– 4.etapa“, včetně dopravních zátěží pro výpočtový rok 2015.

Plánované budovy budou umístěny podél stávající Cukrovarské ulice a budou tvořit clonu mezi novým obchvatem a stávajícími domy. Výstavba autosalonu a servisu Renault je plánována ve 3 etapách. Vliv nových budov je patrný z výše uvedené tabulky a přiložených situací.

Z výpočtu je vidět clonící účinek nových budov v průběhu výstavby jednotlivých etap areálu. Objekty jsou vysoké 7-12m, jejich vliv je srovnatelný a dokonce mírně lepší než vliv v původní hlukové studii navržené protihlukové stěny umístěné těsně podél nového obchvatu. Proto je možné tuto stěnu v tomto úseku vynechat.

Pokud bude v době výstavby I.etapy areálu již obchvat v provozu, bude nutné doplnit protihlukové stěny mezi stávající bytovnou a plánovaným areálem (viz situace- I. etapa) a mezi koncem nové budovy a křižovatkou. Ve výpočtu byly uvažovány stěny vysoké 4m o stejných parametrech, jako v hlukové studii, která byla součástí dokumentace o posuzování vlivů na životní prostředí stavby „Sil. I/9 + I/16 Mělník – obchvat, 1.– 4.etapa, tedy A2 zvukové pohltivosti a třídy B2 vzduchové neprůzvučnosti. Části stěn před budovami bude možné po jejich výstavbě odstranit, nutné ponechat je pouze stěnu v blízkosti křižovatky s Mladoboleslavskou ulicí - mezi budovami Renaultu a křižovatkou (II. a III. etapa). Pokud bude v době výstavby obchvatu již areál Renaultu plně dokončen, je možné postavit pouze stěnu mezi koncem areálu a křižovatkou s Mladoboleslavskou ulicí.

S pozdravem

Ing. Libor Brožek
ředitel ateliéru Praha
PRAGOPROJEKT, a.s.
K Ryšánci 1668/16, 147 54 Praha 4
IČO: 452 72 387, zapsán v OR
Měst. soudu v Praze odd.B, vl.1434

Přílohy: 1. Tabulka výpočtových bodů

2. Zobrazení izofon v noci v okolí areálu dle původní hlukové studii a v průběhu jednotlivých výstavbových etap autosalonu Renault

Co: PRAGOPROJEKT, a.s. - a.a.

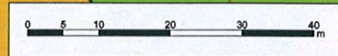
Tabulka výpočtových bodů

Bod výpočtu a popis	Podlaží *	Ekv. hladina hluku v dB (A) bez PHS (r.2015)		Ekv. hladina hluku v dB (A) s PHS (r.2015)		Ekv. hladina hluku v dB (A) Renault I.etapa		Ekv. hladina hluku v dB (A) Renault II.etapa		Ekv. hladina hluku v dB (A) Renault III.etapa	
		den	noc	den	noc	den	noc	den	noc	den	noc
09- Cukrovarská- ubytovna-provizorní budova (od obchvatu)	1	60,4	53,1	51,6	44,6	52,5	45,0	52,5	45,0	52,5	45,0
	2	61,9	54,6	53,3	46,3	54,3	46,8	54,2	46,8	54,2	46,8
10- Cukrovarská čp.34	1	60,9	54,2	57,7	51,6	59,5	52,1	58,6	51,4	57,9	50,7
10A- Cukrovarská čp. 3458	1	63,4	56,9	60,2	54,1	61,3	53,9	61,3	53,9	60,7	53,4
10B- Mladoboleslavská čp. 2052	1	70,4	64,1	69,2	63,1	69,2	60,3	69,2	60,3	69,3	60,3
11- Sportovní čp.2721	1	51,6	44,7	50,9	43,8	50,9	43,8	50,9	43,8	50,9	43,8
	2	53,1	46,2	52,4	45,4	52,4	45,4	52,4	45,4	52,4	45,4
	3	53,3	46,3	52,5	45,5	52,5	45,5	52,5	45,5	52,5	45,5
	4	53,6	46,6	52,8	45,8	52,8	45,8	52,8	45,8	52,8	45,8
	5	53,8	46,8	53,0	46,0	53,0	46,0	53,0	46,0	53,0	46,0
	6	54,0	47,0	53,2	46,2	53,2	46,2	53,2	46,2	53,2	46,2
	7	54,1	47,2	53,4	46,4	53,4	46,4	53,4	46,4	53,4	46,4
	8	54,4	47,4	53,7	46,7	53,7	46,7	53,7	46,7	53,7	46,7
V1- venkovní prostor	-	59,2	52,5	56,0	49,9	57,0	49,9	56,7	49,6	56,3	49,2
V2- venkovní prostor	-	62,8	56,1	58,0	51,7	58,3	50,6	58,3	50,6	58,1	50,5

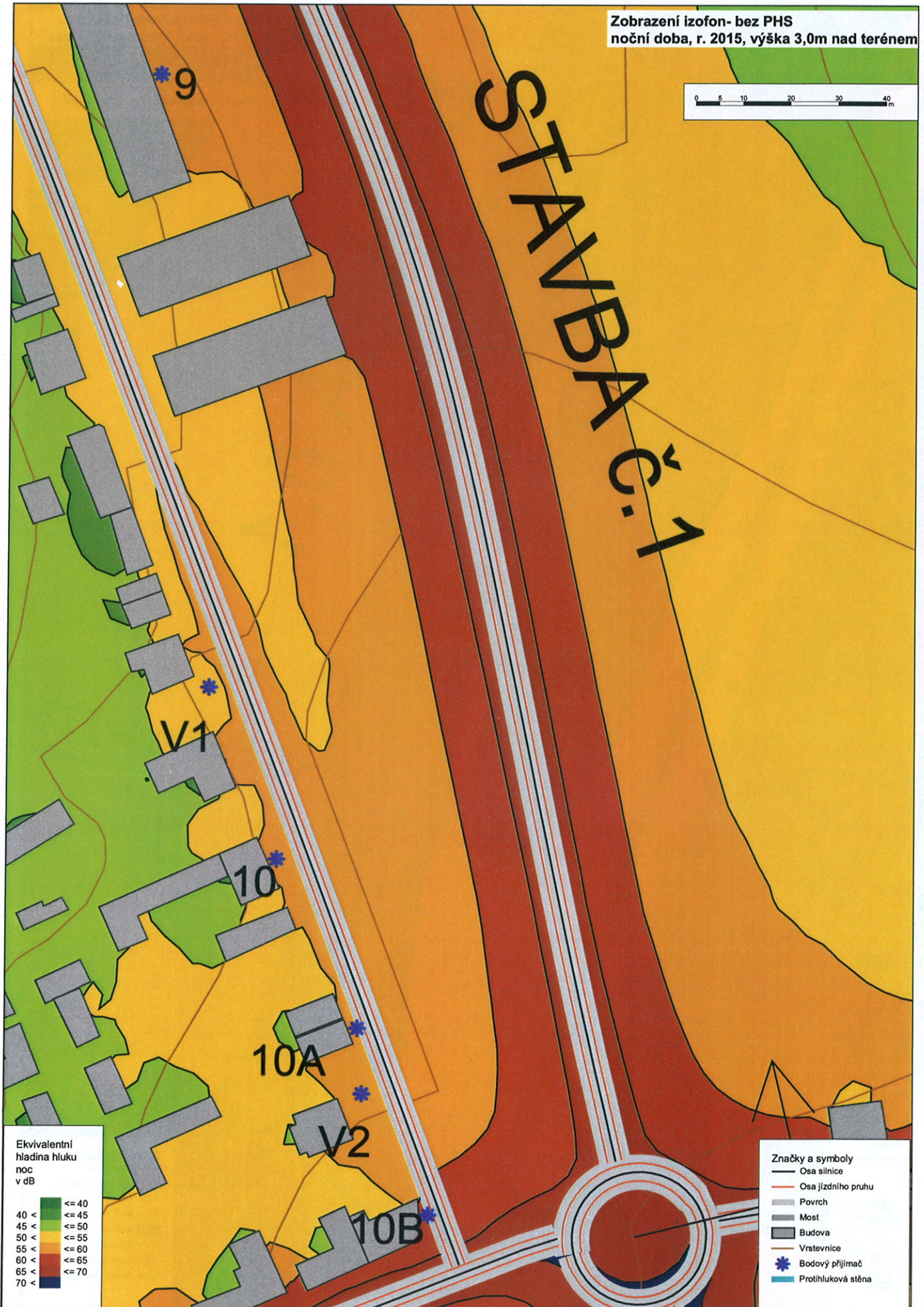
* výška bodu před 1.podlažím byla ve výpočtu uvažována 3m nad terénem (výška okna), výška jednotlivých pater 3,0m.

Body byly zvoleny stejné jako v hlukové studii k dokumentaci, doplněné o body 10A a 10B
pozn.: výška budov v I. a II.etapě- 7m, ve III.etapě 8-12m

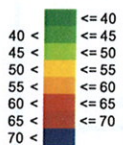
Zobrazení izofon- bez PHS
 noční doba, r. 2015, výška 3,0m nad terémem



STANBA č.1



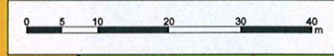
Ekvivalentní
 hladina hluku
 noc
 v dB



Značky a symboly

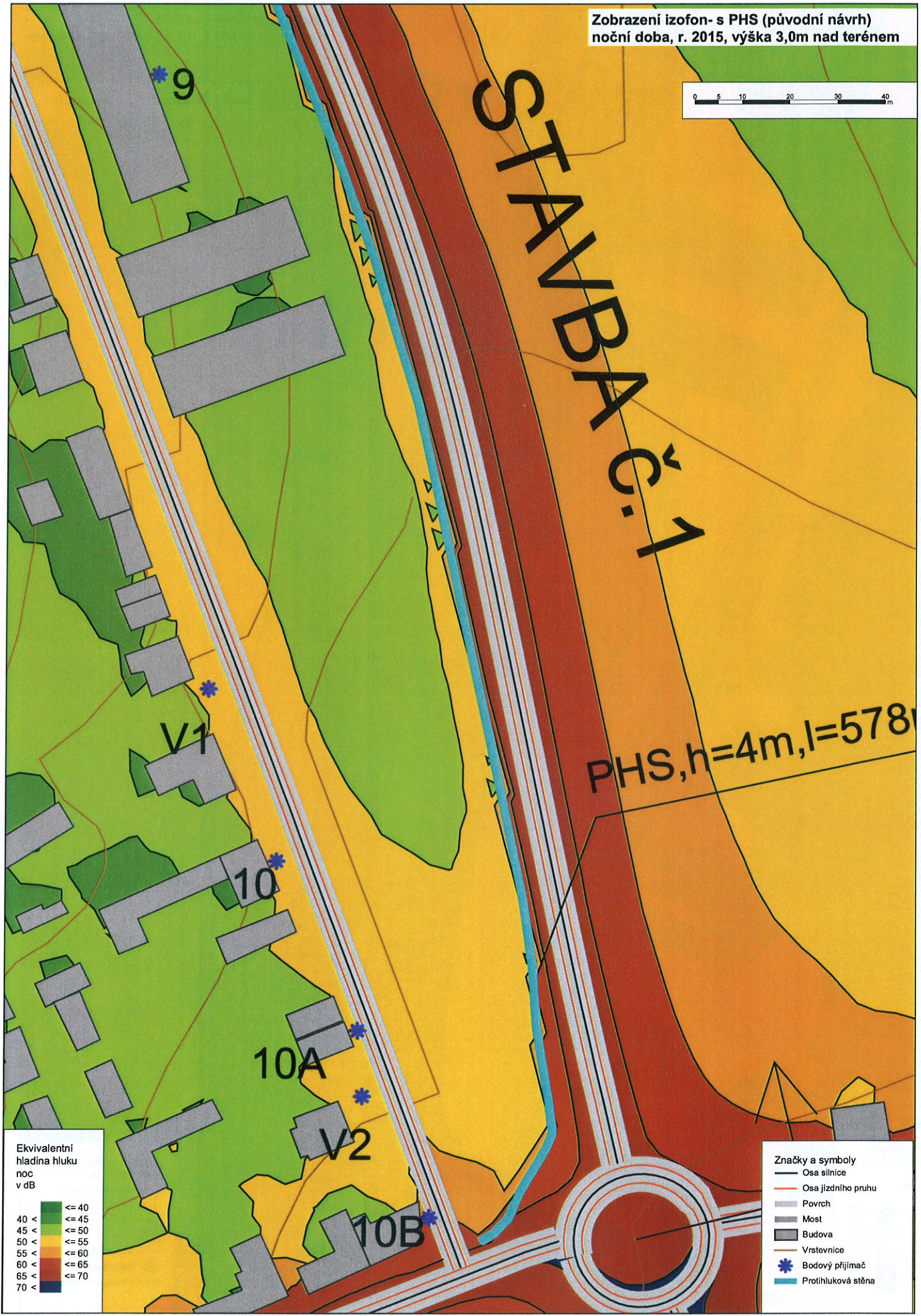
- Osa silnice
- Osa jízdního pruhu
- Povrch
- Most
- Budova
- Vrstevnice
- ✳ Bodový přijímač
- Protihluková stěna

Zobrazení izofon- s PHS (původní návrh)
 noční doba, r. 2015, výška 3,0m nad terémem



STANBA č. 1

PHS, h=4m, l=578



Ekvivalentní
 hladina hluku
 noc
 v dB

<= 40	<= 45
40 <	<= 50
45 <	<= 55
50 <	<= 60
55 <	<= 65
60 <	<= 70
65 <	<= 70
70 <	<= 70

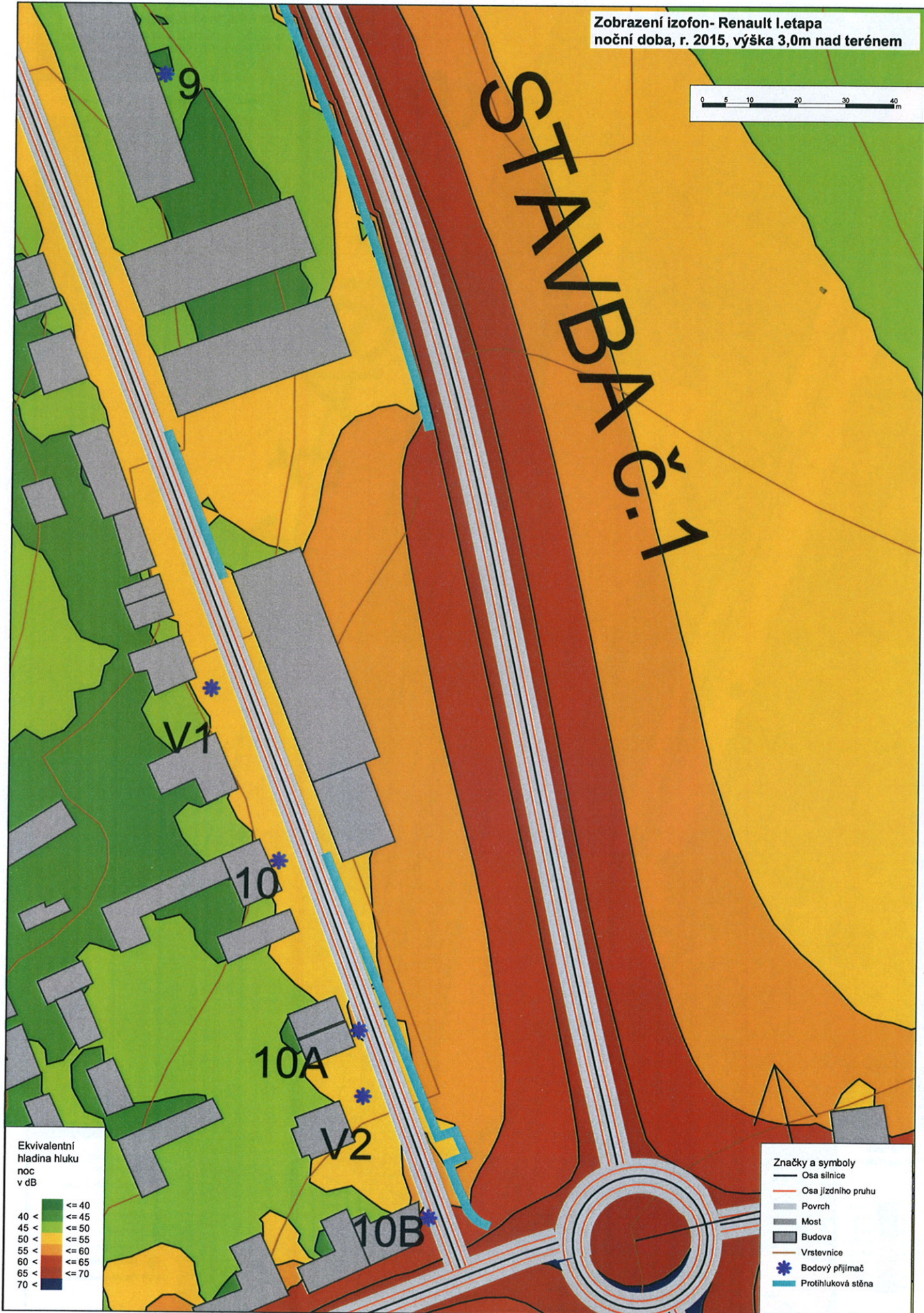
Značky a symboly

- Osa silnice
- Osa jízdního pruhu
- Povrch
- Most
- Budova
- Vrstevnice
- ★ Bodový přijímač
- Protihluková stěna

Zobrazení izofon- Renault I. etapa
 noční doba, r. 2015, výška 3,0m nad terénem



STANBA Č.1



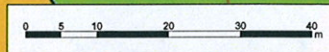
Ekvivalentní
 hladina hluku
 noc
 v dB

≤ 40
40 <
45 <
50 <
55 <
60 <
65 <
70 <

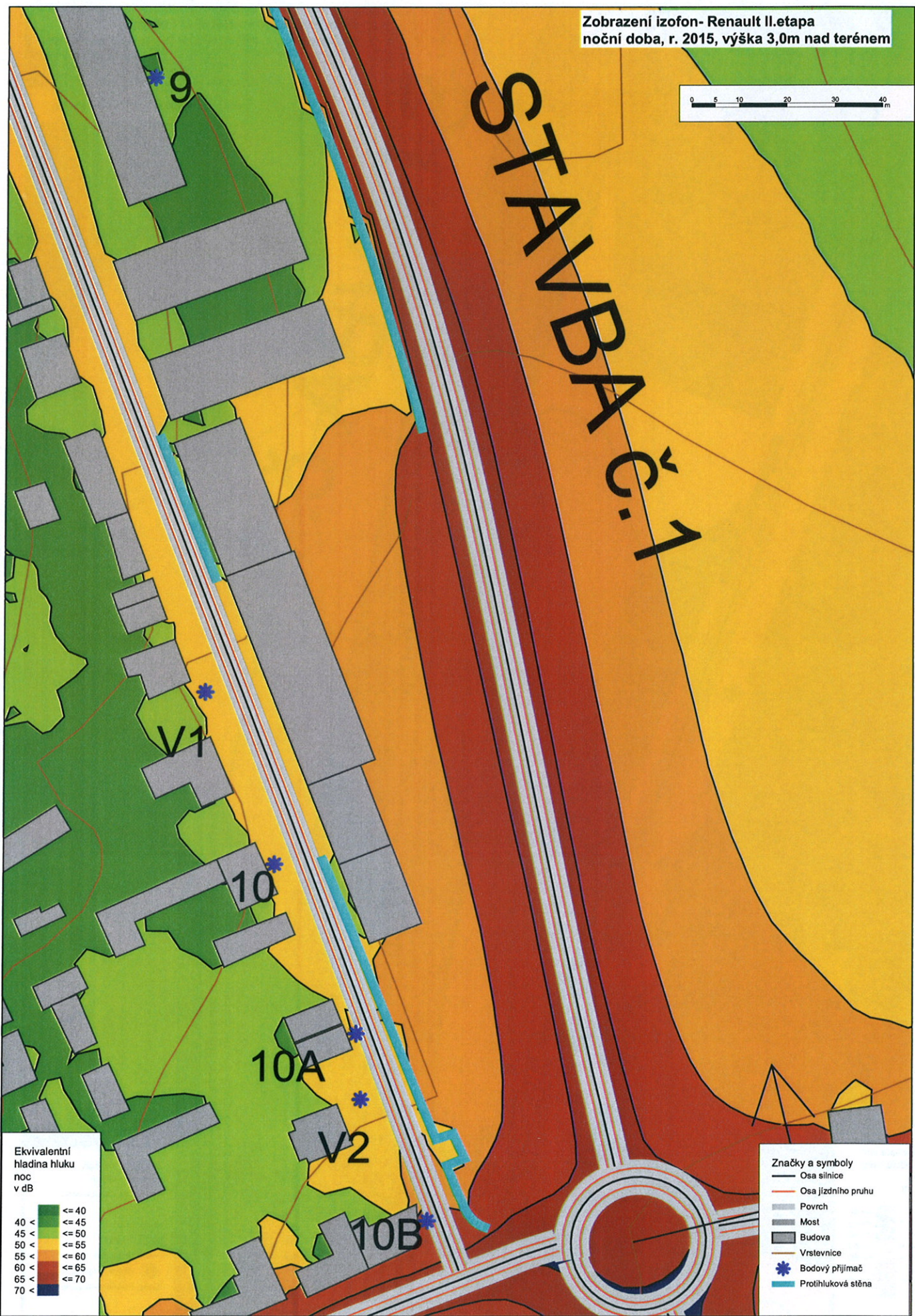
Značky a symboly

- Osa silnice
- Osa jízdního pruhu
- Povrch
- Most
- Budova
- Vrstevnice
- ✱ Bodový přijímač
- Protihluková stěna

Zobrazení izofon- Renault II.etapa
noční doba, r. 2015, výška 3,0m nad terénem



STANBA Č.1



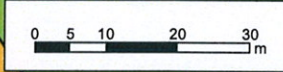
Ekvivalentní
hladina hluku
noc
v dB

<= 40
40 < <= 45
45 < <= 50
50 < <= 55
55 < <= 60
60 < <= 65
65 < <= 70
70 <

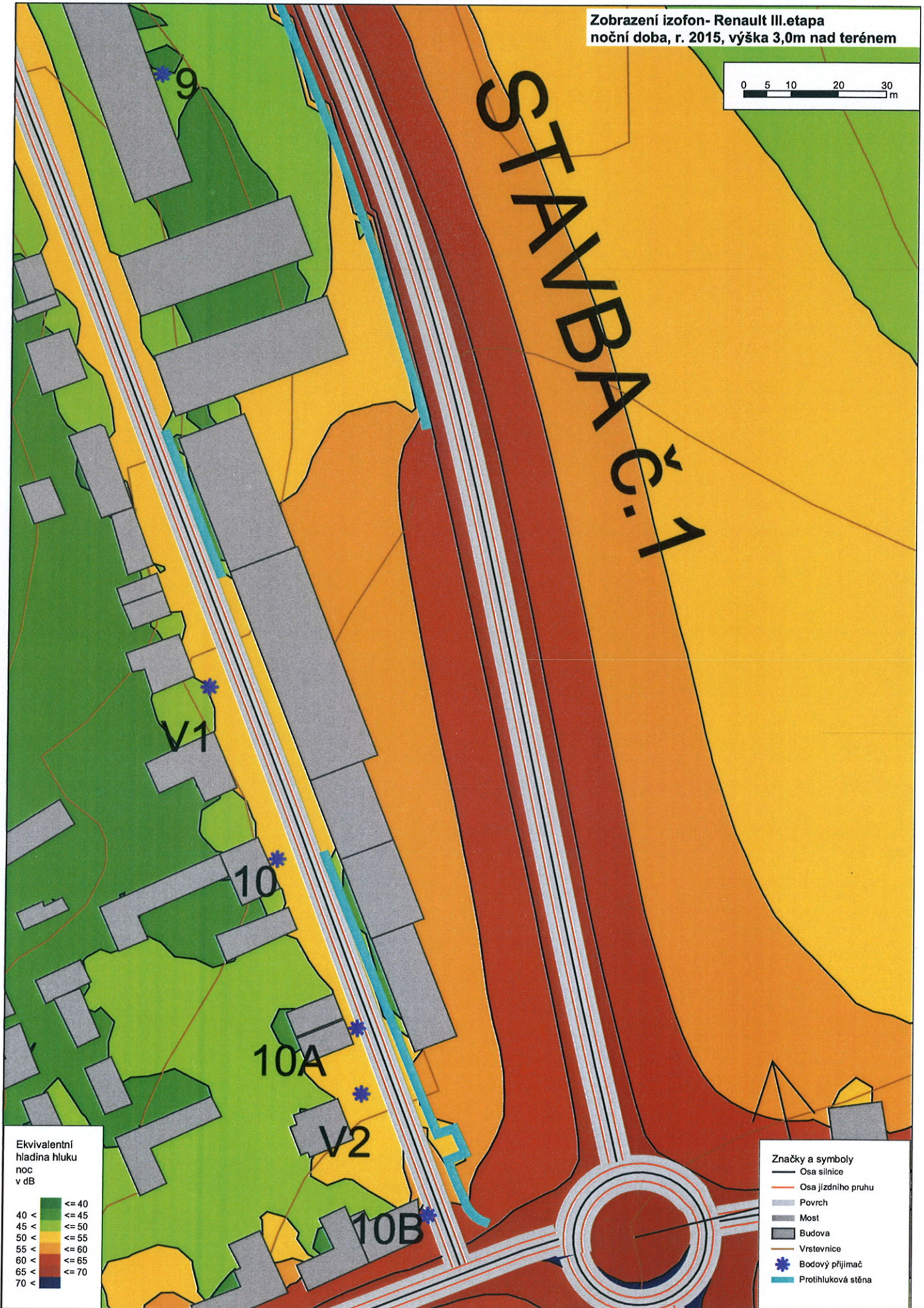
Značky a symboly

—	Osa silnice
—	Osa jízdního pruhu
—	Povrch
—	Most
—	Budova
—	Vrstevnice
*	Bodový přijímač
—	Protihluková stěna

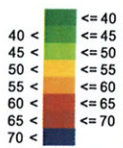
Zobrazení izofon- Renault III. etapa
 noční doba, r. 2015, výška 3,0m nad terénem



STANBA Č.1



Ekvivalentní
 hladina hluku
 noc
 v dB



Značky a symboly

- Osa silnice
- Osa jízdního pruhu
- Povrch
- Most
- Budova
- Vrstevnice
- ✳ Bodový přijímač
- Protihluková stěna

Příloha 2

(autorizace zpracovatele posudku)

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
100 10 Praha 10 - Vršovice, Vršovická 65

Vážená paní
Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.
Na Cihelně 1331
282 01 Český Brod

Č.j.:
10606/ENV/06

Vyřizuje/telefon:
Eva Lexová / 267 122 802.

V Praze dne:
6. 2. 2006

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne: 8. 3. 2006

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí podle § 19 odst. 10 a § 21 písm. i) 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 zákona č. 93/2004 Sb., vyhovuje žádosti fyzické osoby Ing. Kateřiny Hladké, Ph.D., narozené 28. 7. 1974 ve Velkém Meziříčí, bytem Na Cihelně 1331, 282 01 Český Brod a po dohodě s Ministerstvem zdravotnictví

uděluje autorizaci ke zpracování dokumentace a posudku

podle § 19 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 zákona č. 93/2004 Sb.

Oprávnění ke zpracování dokumentace a posudku vzniká dnem nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.

Autorizace se v souladu s § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., uděluje na dobu 5 let.

Odůvodnění

Fyzická osoba Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., narozená 28. 7. 1974 ve Velkém Meziříčí, bytem Na Cihelně 1331, 282 01 Český Brod požádala o udělení autorizace a splnila podmínky pro udělení autorizace v souladu s § 19 odst. 3, odst. 4 a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., v souladu s ustanoveními v příloze č. 3 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Ukončené vysokoškolské vzdělání bylo doloženo diplomem a osvědčením o státní závěrečné zkoušce. Vykonaná zkouška odborné způsobilosti byla doložena osvědčením 9620/ENV/710/05 ze dne 11. 1. 2006. Bezúhonnost byla doložena výpisem z rejstříku trestů ze dne 13. 1. 2006.


Vzhledem k tomu, že předložená žádost obsahuje všechny náležitosti a jsou splněny všechny podmínky pro udělení autorizace ke zpracování dokumentace a posudku rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Řízení o vydání tohoto rozhodnutí podléhá ve smyslu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, správnímu poplatku ve výši 200 Kč (položka 22 písm. b) sazebníku). Poplatek byl uhrazen formou kolkové známky.

Poučení o odvolání

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministroví životního prostředí podáním na Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí.




Ing. Jaroslava HONOVÁ
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC

Toto rozhodnutí obdrží:

- a) Žadatel - Ing. Kateřina Hladká, Ph.D - účastník správního řízení
- b) po nabytí právní moci
orgán příslušný k evidenci - odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Ministerstva životního prostředí

Fotodokumentace



Pohled na železniční most přes Pšovku na stávající vlečce.



Pohled na zástavbu nových rodinných domů v ulici Dobrovského.



Pohled na zahrádky mezi ulicí Chloumecká, Dobrovského a železniční tratí.



Pohled ulici Dobrovského, kde je omezen vjezd pro nákladní dopravu.