

Praha: 23. 8. 2021  
Číslo jednací: 107313/2021/KUSK  
Spisová značka: SZ\_028270/2021/KUSK  
Vyřizuje: Ing. Jan Šefl I. 859  
Značka: OŽP/ŠJ

**Dle rozdělovníku**

## **ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

**(dále jen „závazné stanovisko“)**

podle ustanovení § 9a odst. 1 až 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“).

### **Povinné údaje**

**Název záměru:** Nové dopravní řešení v lokalitě Horní Počaply - Dolní Beřkovice - Cítov

**Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu: bod II/49** „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b)“. Limit: „a) 2 km; b) 1000 voz/24hod“

**Umístění záměru:** kraj: Středočeský, Ústecký  
obec: Horní Počaply, Dolní Beřkovice, Hořín, Cítov, Býkev, Kostomlaty pod Řípem  
k. ú.: Horní Počaply, Křivenice, Dolní Beřkovice, Vliněves, Brozánky, Cítov, Býkev, Kostomlaty pod Řípe

### **Kapacita (rozsah) záměru:**

Záměr byl předložen k posouzení ve dvou variantách směrového vedení.

Varianta 1 představuje novostavby komunikací II. a III. třídy v délce 11,155 km a rozšíření či úpravu komunikací II. a III. třídy v délce 5,418 km, varianta 2 představuje novostavby komunikací II. a III. třídy v délce 14,530 km a rozšíření či úpravu komunikací II. a III. třídy v délce 3,530 km. Varianta 1 i 2 zahrnuje subvariantu 1 spočívající v odlišném napojení místní části Podvlčí v km 0,000–1,800 obchvatu Dolních Beřkovic a Horních Počapel, resp. v jeho 2. části (varianta 2). Varianta 2 záměru dále zahrnuje subvariantu 2 spočívající ve změně organizace dopravy – dopravní situace při zrušení železničního přejezdu na silnici č. III/24636 Cítov–Dolní Beřkovice. Varianta 2 dále zahrnuje dílčí varianty napojení obchvatu obce Cítov na stávající silnici II/246 západně od obce Cítov. Základní řešení navrhuje napojení průsečnou křižovatkou, dílčí varianty zahrnují napojení stykovou křižovatkou nebo okružní křižovatkou.

Všechny specifikované komunikace budou budovány v kategorii S 7,5/60.

## Varianta 1:

- Obchvat obce Cítov v délce 3,560 km (jižní část 1 – 2,891 km, východní část 2 – 0,669 km). Od původního vedení silnice II/246 se obchvat odklání a pokračuje jižním směrem, dále je trasa obchvatu navržena podél jižní zástavby obce Cítov, přechází stávající koryto Cítovského potoka (Daminěveské strouhy) a následně je napojena do nově navržené okružní křižovatky v km 2,891, kde první část obchvatu končí. Z okružní křižovatky je navrženo napojení obce Cítov na původní silnici II/246, která prochází intravilánem. Délka této úpravy je 167 m. Z okružní křižovatky dále pokračuje druhá východní část obchvatu obce Cítov. Celková úprava končí na nově navržené křižovatce se stávající silnicí III/24636 v km 1,093 provozního staničení.
- Úprava stávající silnice II/246 mezi obcemi Cítov a Brozánky v délce 3,380 km, 1,547 km úpravy podkladních vrstev a výměna krytu vozovky, 1,832 km úpravy směrového a výškového vedení trasy. Ve staničení km 0,000–0,250 a v km 1,215–2,512 je uvažováno s úpravou podkladních vrstev a krytu vozovky např. formou recyklace. Ve staničení km 0,250–1,215 je navržena směrová úprava stávajících protisměrných oblouků s malým poloměrem na větší poloměr z důvodu zvýšení bezpečnosti komunikace. Opuštěné části komunikace budou rekultivovány. Ve staničení km 2,512 se trasa navrhované úpravy komunikace směrově i výškově odklání od stávající stopy a mimoúrovňově kříží železniční trať č. 527A (traťový úsek č. 090) Praha–Ústí nad Labem. Mostní objekt, resp. mimoúrovňové křížení s železničním koridorem je samostatnou investicí SŽ s.o. Za mimoúrovňovým křížením bude trasa napojena do okružní křižovatky s obchvatem obce Cítov.
- Úprava stávající silnice III/24636 mezi obcemi Cítov a Dolní Beřkovice v délce 2,038 km – úprava podkladních vrstev a výměna krytu vozovky, směrové vedení trasy silnice III/24636 není měněno.
- Obchvat Dolních Beřkovic a Horních Počapel v délce 7,595 km, který zahrnuje mimoúrovňové napojení areálu ZEVO Mělník v km 3,868 (o délce 703 m) a mimoúrovňové napojení areálu cementárny Rigips a silnice III/24050 v km 4,470 (o délce 719 m). Začátek komunikace je v místě upravené křižovatky se silnicemi III/24636 a III/24638, dále je stavba vedena v souběhu se železniční tratí 527A (traťový úsek č. 090) Praha–Ústí nad Labem, podél areálu elektrárny Mělník, dále se odklání jihozápadně od obce Horní Počaply a od km 5,741 se trasa stáčí zpět ke komunikaci III/24050. V km 6,737 překračuje obchvat železniční trať č. 527A (traťový úsek č. 090) Praha–Ústí nad Labem a záplavové území Q100 řeky Labe mostním objektem o délce 84 m. Následně bude trasa obchvatu napojena na silnici III/24050 (v km 10,196 provozního staničení stávající silnice III/24050). V km 3,667 je navržen mostní objekt nad vedením produktovodů elektrárny Mělník o délce 18 m. Niveleta mostního objektu je navržena ve výšce cca 2,5 m nad terénem. V km 3,924 je navržen mostní objekt o délce 40 m, který bude součástí nadjezdu pro napojení budoucího areálu ZEVO a bude překračovat železniční trať č. 527A (traťový úsek č. 090) Praha–Ústí nad Labem a samotný obchvat. Niveleta mostního objektu je navržena ve výšce cca 10 m nad terénem. V km 4,567 je navržen mostní objekt o délce 56,75 m, který bude součástí nadjezdu pro napojení komunikace III/24050, resp. obce Horní Počaply a bude překračovat železniční trať č. 527A (traťový úsek č. 090) Praha–Ústí nad Labem a samotný obchvat. Niveleta mostního objektu je navržena ve výšce cca 10 m nad terénem.
- Odvádění srážkových vod ze silničního tělesa je navrženo otevřeným systémem, tedy příčným a podélným sklonem do postranních retenčních a vsakovacích příkopů s vyústěním do nejbližších recipientů. V některých případech jsou dále z důvodu konfigurace stávajícího terénu navrženy přelivné příkopy s propustným dnem a přelivnou hranou na povrch terénu. Na části stavby obchvatu Dolních Beřkovic a Horních Počapel je navržena dešťová kanalizace především z důvodu konfigurace terénu a z důvodu existence ochranného pásma vodního zdroje. Dešťová kanalizace bude doplněna o dva odvodňovací příkopy v km 1,140 a 2,540 obchvatu Dolních Beřkovic a Horních Počapel. Odvodňovací příkopy budou odvádět dešťovou vodu z km 0,000–1,850 a km 1,850–3,300 obchvatu Dolních Beřkovic a Horních Počapel. Dále je dešťová kanalizace navržena v km 3,300–4,700, tento úsek obchvatu bude odvodněn do odvodňovacího kanálu odkaliště Panský les v km 4,530 obchvatu Dolních Beřkovic a Horních Počapel. Před vyústěním dešťové kanalizace do recipientů jsou navrženy retenční nádrže s regulovaným odtokem. RN A01 – Retenční nádrž ve staničení km 1,140 obchvatu Dolních Beřkovic a Horních Počapel – Retenční nádrž je navržena o velikosti 290 m<sup>3</sup> a bude zaústěna do odvodňovacího příkopu svedeného do řeky Labe. RN A02 – Retenční nádrž ve staničení km 2,540

obchvatu Dolních Beřkovic a Horních Počapel – Retenční nádrž je navržena o velikosti 230 m<sup>3</sup> a bude zaústěna do odvodňovacího příkopu, svedeného do řeky Labe. RN A03 – Retenční nádrž ve staničení km 4,530 obchvatu Dolních Beřkovic a Horních Počapel – Retenční nádrž je navržena o velikosti 370 m<sup>3</sup> a bude zaústěna do kanálu Panský les svedeného do řeky Labe.

- Navrženy jsou čtyři protihlukové stěny. PHS 01 jižně od obce Cítov, podél obchvatu obce Cítov, část 1, délka 100 m. PHS 02 jihovýchodně od obce Cítov, podél obchvatu obce Cítov, část 2, délka 115 m. PHS 03 jihovýchodně od obce Cítov, podél upravované silnice II/246 (Brozánky–Cítov), délka 115 m. PHS 04 u objektu Dolní Beřkovice čp. 57 (Josefka), podél stávající rozšiřované komunikace III/24636, délka 45 m.

#### Varianta 2:

- Obchvat začíná v km 0,000 napojením na stávající komunikaci II/246 západně od obce Cítov (provozní staničení stávající II/246 km 47,829). Od původního vedení silnice se obchvat odklání a pokračuje jižním směrem obchvatem obce Cítov. Dále je trasa obchvatu navržena ve vzdálenosti cca 160 m od jižní zástavby obce Cítov a pokračuje směrem na východ. Následně je trasa obchvatu napojena do nově navržené okružní křižovatky v km 3,440. Obchvat obce Cítov je navržen v délce 3,440 km.
- Úprava stávající silnice II/246 mezi obcemi Cítov a Brozánky v délce 3,530 km. Ve staničení km 0,000–0,250 a v km 1,215–2,177 je uvažováno s úpravou podkladních vrstev a krytu vozovky např. formou recyklace. Ve staničení km 0,250–1,215 je navržena směrová úprava stávajících protisměrných oblouků s malým poloměrem na větší poloměr z důvodu zvýšení bezpečnosti komunikace. Opuštěné části komunikace budou rekultivovány. Ve staničení km 2,177 je navržena úprava komunikace II/246, která se následně směrově i výškově odklání od stávající stopy a mimoúrovňově kříží železniční trať č. 527A (traťový úsek č. 090) Praha–Ústí nad Labem. Za mimoúrovňovým křížením bude trasa napojena do okružní křižovatky s obchvatem obce Cítov. V rámci předmětného úseku bude dále zajištěn přístup na vlakovou zastávku Cítov pomocí obslužných sjezdů na účelové komunikace. V km 3,040 úseku je navržen mostní objekt přes železniční trať č. 527A (traťový úsek č. 090) Praha–Ústí nad Labem a 1. část obchvatu Dolních Beřkovic a Horních Počapel o délce 61 m. Niveleta mostního objektu je navržena ve výšce cca 10 m nad terénem.
- Obchvat Dolních Beřkovic a Horních Počapel v délce 11,090 km (1. část 3,495 km; 2. část 7,595 km). Trasa zahrnuje mimoúrovňové napojení areálu ZEVO Mělník v km 3,868 2. části obchvatu (o délce 703 m) a mimoúrovňové napojení areálu cementárny Rigips a silnice III/24050 v km 4,470 2. části obchvatu (o délce 719 m). V km 3,667 je navržen mostní objekt o délce 18 m. Niveleta mostního objektu je navržena ve výšce cca 2,5 m nad terénem. V km 3,924 je navržen mostní objekt o délce 40 m, který bude součástí nadjezdu pro napojení budoucího areálu ZEVO a bude překračovat železniční trať č. 527A (traťový úsek č. 090) Praha–Ústí nad Labem a samotný obchvat. Niveleta mostního objektu je navržena ve výšce cca 10 m nad terénem. V km 4,567 je navržen mostní objekt o délce 56,75 m, který bude součástí nadjezdu pro napojení komunikace III/24050, resp. obce Horní Počaply a bude překračovat železniční trať č. 527A (traťový úsek č. 090) Praha–Ústí nad Labem a samotný obchvat. Niveleta mostního objektu je navržena ve výšce cca 10 m nad terénem. V km 6,737 je navržen mostní objekt o délce 84 m, který bude překračovat železniční trať č. 527A (traťový úsek č. 090) Praha–Ústí nad Labem a záplavové území Q100 řeky Labe. Niveleta mostního objektu je navržena ve výšce cca 10 m nad terénem.
- Odvádění srážkových vod ze silničního tělesa je navrženo otevřeným systémem, tedy příčným a podélným sklonem do postranních retenčních a vsakovacích příkopů s vyústěním do nejbližších recipientů. V některých případech jsou dále z důvodu konfigurace stávajícího terénu navrženy přelivné příkopy s propustným dnem a přelivnou hranou na povrch terénu. V rámci druhé části obchvatu Dolních Beřkovic a Horních Počapel je navržena dešťová kanalizace především z důvodu konfigurace terénu a z důvodu existence ochranného pásma vodního zdroje. Dešťová kanalizace bude doplněna o dva odvodňovací příkopy v km 1,140 a 2,540 obchvatu Dolních Beřkovic a Horních Počapel, část 2. Odvodňovací příkopy budou odvádět dešťovou vodu z první části obchvatu obce Horní Počaply a Dolní Beřkovice km 3,059–konec úseku a z druhé části obchvatu obce Horní Počaply a Dolní Beřkovice km 0,000–1,850 a km 1,850–3,324. Dešťová kanalizace je dále navržena v km 2,067–3,059

první částí obchvatu, odvodnění bude svedeno do bezejmenného toku od lokality Bažantnice v km 2,037 a dále v km 3,324–4,700 druhé části obchvatu, odvodnění bude svedeno do odvodňovacího kanálu odkaliště Panský les v km 4,530. Před vyústěním dešťové kanalizace do recipientů jsou navrženy retenční nádrže s regulovaným odtokem.

- Před vyústěním dešťové kanalizace do recipientů jsou navrženy retenční nádrže s regulovaným odtokem. RN D02 – Retenční nádrž ve staničení km 1,950 obchvatu Dolních Beřkovic a Horních Počapel – část 1 – Retenční nádrž je navržena o velikosti 160 m<sup>3</sup> a bude zaústěna do bezejmenné vodoteče směrem od lokality Bažantnice. Retenční nádrže RN A01, RN A02, RN A03 jsou stejné jako ve variantě I.
- Varianta 2 nevyžaduje realizaci protihlukových opatření.

**Obchodní firma oznamovatele:** Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace  
**IČ oznamovatele:** 00066001  
**Sídlo oznamovatele:** Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Krajský úřad Středočeského kraje jako příslušný úřad podle § 22 zákona **vydává**

## S O U H L A S N É   Z Á V A Z N É   S T A N O V I S K O

k posouzení vlivů provedení záměru

### **Nové dopravní řešení v lokalitě Horní Počaply** **– Dolní Beřkovice – Cítov**

na životní prostředí.

Jako doporučující je vyhodnocena varianta 2 záměru.

#### **S následujícími podmínkami:**

##### Fáze přípravy záměru

- 1) Stabilizovat osu silnice tak, aby byly maximálně využity pozemky ve veřejném vlastnictví. Tam, kde je to technicky možné, upravit niveletu silnice tak, aby byla minimalizována negativní bilance výkopů.
- 2) Zpracovat technické řešení nově navrhovaných silnic II. a III. třídy tak, aby byla zajištěna obsluha rozsáhlých zemědělských ploch, kterými je osa silnic vedena.
- 3) Ve stupni DÚR i DSP samostatně projekčně zpracovat kompenzační a ochranná opatření vůči biotě. Na realizaci těchto opatření vyčlenit (alokovat) příslušné finanční prostředky v rozpočtu stavby.
- 4) Návrh vegetačních úprav koncipovat tak, aby zeleň plnila i funkci eliminace resuspenze prachových částic (vhodná kombinace stromového a keřového patra, výsadba liniové zeleně).
- 5) Všechny stupně projektové dokumentace vždy projednat s obcí Cítov.
- 6) Součástí projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení (DSP) budou i Zásady organizace výstavby (ZOV). Do této části PD bude zakomponován požadavek na eliminaci prašnosti, např. zkrápěním apod.

- 7) Zásady organizace výstavby (součást PD DSP) navrhovat s maximálním využitím Metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM<sub>10</sub>.
- 8) Upřesnit zdroj zeminy pro krytí negativního salda výkopových zemin; v případě využití materiálů z Elektrárny Mělník trvají požadavky dle aktuálně platného zákona o odpadech (popis alternativních produktů apod.).
- 9) Ve fázi DÚR zpracovat hlukovou a rozptylovou studii hodnotící fázi výstavby záměru. V rámci DSP (na podkladu ZOV) tyto studie aktualizovat.
- 10) Provést pedologický průzkum, jehož součástí bude i ověření přítomnosti polutantů sledovaných ve vyhlášce 271/2019 Sb., v platném znění. Na základě provedeného rozboru navrhnout hospodárné využití skrývané ornice.
- 11) V DÚR zpracovat a následně v DSP aktualizovat Projekt monitoringu ŽP, který bude vycházet z Návrhu monitoringu, který je součástí kapitoly D.IV. Dokumentace EIA.

Biomonitoring bude zaměřen na výskyt zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a druhů uvedených v Příloze II a Příloze IV směrnice Rady Evropského společenství 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků a planě rostoucích rostlin, dále pak druhů uvedených v Příloze I směrnice Rady Evropského společenství 2009/147/EHS, o ochraně volně žijících ptáků. V rámci monitoringu je doporučeno zaměřit se i na druhy uváděné v Červených seznamech (bezobratlé, obratlovce a rostliny). Biomonitoring bude směřován do míst stavebních prací a nejbližšího okolí projektovaného záměru, které bude nebo by mohlo být stavbou dotčeno. Speciální pozornost bude věnována lokalitám, kde se stavba dotýká přírodě cenných území. Cílem bude zjištění, resp. ověření druhové diverzity zkoumaného území, celkového rizika pro vybrané vyskytující se organizmy i pro ekosystémy. Zcela zásadní je monitoring průběhu stavebních prací, s prováděním bezprostředních kontrol území před zahájením jednotlivých zásahů do území. Za tímto účelem bude ustanoven biologický dozor stavby, který bude monitorovat řadu jevů na lokalitě a koordinovat se zhotovitelem stavebních prací s cílem minimalizovat dopady na chráněné zájmy. Jako součást dozoru je navrženo monitorovat pohyby a migraci živočichů v území, a to nejen pro zajištění transferů, ale i pro následná opatření v podobě vhodného způsobu realizace prvků souvisejících s jednotlivými stavebními objekty. Vhodné je to zejména s ohledem na podchycení změn, které budou nastávat v průběhu realizace stavby a úpravám stávajícího prostředí. Další náplní biomonitoringu bude mj. sledování výskytu nebezpečných invazních druhů a doporučení pro jejich včasnou likvidaci, zejména pokud se jedná o bolševník velkolepý (*Heracleum mantegazzianum*) a křídlatku japonskou (*Reynoutria japonica*). Monitoring bude sloužit pro ověření účinnosti konkrétních opatření na ochranu přírody (vč. Opatření na podporu migrace). Na základě zjištění následně mohou být v případě potřeby navržena další doplňující opatření.

U povrchových vod v profilech na Cítovském potoce (Daminěveské strouze), bezejmenném toku od lokality Bažantnice a na 2 umělých odvodňovacích kanálech odkaliště Panský les bude provedena vstupní analýza před zahájením stavby v rozsahu zjištění anorganických ukazatelů jakosti vody (ÚCHR), obsahu ropných uhlovodíků C10-C40 a dále obsahu těžkých kovů (As, Be, Cd, Hg, Pb, Ni). Vzorky budou odebírány při standardním průtoku v daném ročním období. Následný monitoring po ukončení stavby doporučujeme provádět 2 roky po ukončení stavby s intervalem odběrů 2x za rok (tak, aby alespoň 2 odběry byly provedeny v období po ukončení zimní údržby). Monitoring povrchových vod je doporučeno realizovat před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu), v průběhu výstavby a po zahájení provozu. Odběrné profily povrchových vod budou stanoveny na Cítovském potoce (Daminěveské strouze), bezejmenném toku od lokality Bažantnice a na 2 umělých odvodňovacích kanálech odkaliště Panský les. Odběry vzorků je navrženo provést v jarním období (po období tání) a v podzimním období. Analýzy rozborů vzorků vody ve vodotečích by měly být zaměřeny na základní fyzikální a chemické ukazatele a dále na zjištění hodnot organických látek i obsahu těžkých kovů.

Monitoring podzemních vod je doporučeno realizovat před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu), v průběhu výstavby a po zahájení provozu. Monitoring je navrženo provést v podzimním období. V případě potřeby lze v průběhu výstavby nebo provozu změnit četnost monitoringu na dvě období, tj. jarní období a podzimní období. V případě, že by monitoring vod prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem stavby, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu. Četnost měření hladin je doporučena 1x měsíčně tak, aby údaje o sezónním

kolísání obsáhly alespoň jeden hydrologický rok. Sledování hladin je nutno zahájit nejméně rok před započítáním stavby a pokračovat i v jejím průběhu a krátce po jejím dokončení. Doporučeny jsou následující jímací objekty, k.ú. Cítov objekt 6 na p.č. 113/1, objekt 7 na p.č. 1906, objekt 9 na p.č. 330/2, objekt 10 na p.č. 390/41, objekt 14 na st. 329, objekt 16 na p.č. 681/8, k.ú. Dolní Beřkovice objekt 11 na p.č. 173/2, objekt 13 na p.č. 461/6, k.ú. Horní Počaply objekt 17 na p.č. 622/29 a objekt 18 na p.č. 622/23. Na jmenovaných studnách bude proveden pouze vstupní chemický rozbor před započítáním stavby. U podzemních vod bude prováděna analýza v rozsahu zjištění anorganických ukazatelů jakosti vody ÚCHR (úplný chemický rozbor), obsah ropných uhlovodíků (C10-C40), obsah organického uhlíku (TOC) a dále obsah těžkých kovů (As, Be, Cd, Hg, Pb, Ni). V průběhu stavby bude prováděn monitoring pouze v případě havárie nebo reklamací ze strany některého z vlastníků výše uvedených studen (v rozsahu následného monitoringu). Následný monitoring v daných objektech bude prováděn 2 roky po ukončení stavby s intervalem odběrů 2x za rok (tak, aby alespoň 2 odběry byly provedeny v období po ukončení zimní údržby). Monitoring vlivu výstavby a provozu předmětného záměru na kvalitu podzemních vod je rozdělen pro řešené varianty záměru varianta 1 (objekty 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18) a varianta 2 (objekty 11, 13, 15, 17, 18) dle předpokládaného ovlivnění individuálních zdrojů podzemních vod.

Monitoring hluku bude realizován před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu) a po zahájení provozu. Monitoring hluku bude realizován v obcích, které mohou být záměrem z hlediska akustické situace dotčeny. Místa monitoringu budou umístěna v chráněném venkovním prostoru staveb, které jsou situovány nejbližší směrem k předmětnému záměru. Měření hluku ze silniční dopravy (před zahájením výstavby, po zahájení provozu) bude, pokud možno, prováděno synchronně a kontinuálně na všech navržených měřicích místech z důvodu zajištění stejných podmínek při měření pro následná porovnání výsledků. V případě, že by monitoring hluku prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem stavby nového dopravního řešení na lokalitě Horní Počaply – Dolní Beřkovice – Cítov budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu (např. dodatečná protihluková opatření). Vzhledem k blízkosti obchvatu obce Cítov a jeho napojení na stávající komunikaci II/246 východně od obce Cítov vůči nejbližší zástavbě nelze zcela vyloučit riziko přenosu vibrací v souvislosti se stavební činností k chráněné zástavbě (převážně ve variantě 1). Monitoring vibrací bude realizován 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu) a po zahájení provozu. Z hlediska hodnocení vlivu vibrací je třeba se zaměřit na vyhodnocení vlivu na zdraví obyvatel. Měření vibrací bude provedeno v souladu s § 32 a) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů. Při výběru míst monitoringu je třeba zohlednit to, aby monitorovaná místa nebyla ovlivněna jinými zdroji vibrací. V případě, že by monitoring vibrací prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem záměru, budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

- 12) Pro účely zajištění migrační prostupnosti zajistit v km 0,900 migrační objekt pro živočichy kategorie „C“, a to o minimálních rozměrech 2 x 2 m (v příčném řezu); obdobné propustky navrhnout v místech křížení všech biokoridorů.
- 13) Eliminovat rušivé faktory při migraci zvěře, navrhnout zejména doplňující vegetační úpravy, přírodě blízký charakter povrchu, stínění osvětlení, apod.
- 14) Nadzemní retenční nádrže projekčně navrhnout tak, aby alespoň jedna strana měla sklon cca 1:3, nebo pozvolnější.
- 15) Návrh osvětlení pozemní komunikace navrhovat tak, aby byla eliminována světelná emise do boku a vzhůru.
- 16) Zpracovat podrobný geologický a geotechnický průzkum, jehož součástí budou i vsakovací zkoušky.
- 17) V DÚR prověřit možnost vedení úseku km 7,400 – KÚ obchvatu Horních Počapel a Dolních Beřkovic nad úrovní Q100.
- 18) Návrh příčného sklonu silnice zejména v km 1,000 – 2,600 navrhovat jižně, tzn. na odvrácenou stranu od nádrže.
- 19) Při návrhu technického řešení silnice vždy zajistit ochranu individuálních zdrojů podzemních vod.
- 20) V rámci sadových úprav navrhovat nepravidelnou výsadbu stromů, vždy s podsadou podrostu keřů.

- 21) Před zahájením výstavby a v průběhu výstavby záměru provádět monitoring hlavních složek životního prostředí (dle návrhu Dokumentace EIA). V případě negativních zjištění přerušit práce, a ihned zpracovat řešení zjištěného problému.
- 22) Již ve fázi DÚR dohodnout se subjekty, které hospodaří na dotčených plochách, aby byly osevňovací postupy přizpůsobeny eliminaci výskytu chráněného křečka polního, dle postupu popsáno v Dokumentaci EIA.  
Před realizací záměru obchvatu obce Cítov v první části první varianty změnit osevňovací postupy (vylovení obilovin) jihozápadně od obce, aby došlo k přirozenému přesunu na jinou lokalitu. Rovněž je možné prostor plánované komunikace nechat po sklizni alespoň sezónu před zahájením výstavby bez polní plodiny (obilovin) a povrch povláčet, popř. pěstovat plodiny, které jsou jako potrava pro křečka nevhodné (řepka, brambory, kukuřice) a průběžně kontrolovat výskyt aktivních nor. V případě absence druhu pak transfery nejsou nutné a k dotčení druhu nedojde. Pouze pokud se bude křeček polní vyskytovat v místě staveniště i po omezení potravní nabídky, bude přistoupeno k řízenému přesunu na náhradní lokalitu.
- 23) V DSP precizovat technické řešení protihlukových stěn; při návrhu materiálového řešení volit barvy spíše nevýrazné a přírodě blízké (šedé, zelené; obecně tlumené odstíny), vyvarovat se výrazných barev (červená, žlutá, černá). Preferovat PHS pohltivé. Pro eliminaci rizika střetů s ptáky doplnit případné průhledné plochy vhodným značením (nejvhodnější se jeví svislé proužky).

#### Fáze realizace záměru

- 24) Zajistit činnost biologického dozoru stavby. Tato činnost bude vykonávána osobou, která je držitelem autorizace k provádění biologických hodnocení dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.
- 25) Práce skryvkové, kácení zeleně, apod. provádět primárně mimo vegetační období, tzn. v době od 1.10. do 31.3. kalendářního roku.
- 26) Při provádění stavební činnosti důsledně uplatňovat opatření uvedená v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM<sub>10</sub>, zejména zkrápění staveniště a pojižděných nezpevněných ploch, minimalizovat přesypy suchého materiálu, ložné plochy vozidel přivážejících a odvázejících sypké materiály důsledně zakrývat plachtou.
- 27) V případě potřeby, a pouze na základě Výjimek udělených dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, provést transfery zvláště chráněných druhů.
- 28) Zpracovat Havarijný plán stavby – soubor opatření pro případ úniku zejména maziv a pohonných hmot do vodních toků, nebo do půdního prostředí.
- 29) Koordinovat transfery ryb s místně příslušnou organizací Českého rybářského svazu.
- 30) Při výstavbě eliminovat zákal vody; vždy zajistit minimální průtok ve všech přemostovaných nebo upravovaných vodotečích.

#### Fáze provozu záměru

- 31) Po uvedení stavby do provozu realizovat kontrolní monitoring hlavních složek životního prostředí. Dle rozsahu Projektu monitoringu životního prostředí, který vychází z kapitoly D.IV. Dokumentace EIA.
- 32) V rámci údržby a péče o travnaté plochy preferovat kosení místo mulčování.
- 33) Po realizaci díla zajistit pětiletou následnou péči o zeleň, a to včetně náhrady uschlých kusů stromů a keřů.

## **Odůvodnění**

### **Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění uvedených podmínek:**

Dokumentaci záměru podle přílohy č. 4 zákona zpracovala společnost EKOLA group, s.r.o. s osobou autorizovanou podle § 19 zákona Ing. Liborem Ládyšem. Jako zpracovatel posudku byla vybrána osoba s autorizací podle zákona Ing. Aleš Hanslík, Ph.D.

Podklady závazného stanoviska:

- Dokumentace záměru „Nové dopravní řešení v lokalitě Horní Počaply – Dolní Beřkovice – Cítov“ zpracovaná dle přílohy č. 4 zákona osobou autorizovanou dle zákona Ing. L. Ládyšem, v lednu 2021.
- Vyjádření k dokumentaci záměru „Nové dopravní řešení v lokalitě Horní Počaply – Dolní Beřkovice – Cítov“.
- Veřejné projednání konané dne 12. 5. 2021 prostřednictvím internetového přímého přenosu přes aplikaci Microsoft Teams. Veřejné projednání bylo s ohledem na průběžně vyhlášená epidemiologická opatření související s onemocněním Covid-19 realizováno distanční formou, a to v souladu s metodickým sdělením Ministerstva životního prostředí ze dne 5. 2. 2021 (č. j. MZP/2021/710/856).
- Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí záměru „Nové dopravní řešení v lokalitě Horní Počaply – Dolní Beřkovice – Cítov“ (dále jen „posudek“), který vypracoval dle přílohy č. 5 zákona Ing. Aleš Hanslík, Ph.D., autorizovaná osoba dle zákona.
- Posudek je spolu s tímto závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí zveřejněn na internetových stránkách CENIA - <http://www.cenia.cz/eia> pod kódem STC 2362.

Vydání souhlasného závazného stanoviska je založeno na vyhodnocení současného stavu příslušných složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území (v době zpracování dokumentace) a také na vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Z provedeného hodnocení záměru uvedeného v dokumentaci vyplývá, že na základě charakteru samotného záměru, závěrů jednotlivých odborných studií a na základě souhrnného posouzení možných negativních vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví lze konstatovat, že vlivy záměru na životní prostředí budou při realizaci požadovaných podmínek přípravy, výstavby a provozu záměru z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné.

Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace, že realizací a provozem záměru velmi pravděpodobně nebude ovlivněna žádná ze složek životního prostředí, ani zdravotní stav obyvatel nad míru, která by znamenala zvýšené riziko jak pro obyvatele, tak pro složky životního prostředí a jeho realizace a provoz jsou akceptovatelné. Při splnění navržených podmínek v tomto závazném stanovisku pro eliminaci resp. snížení negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí lze považovat záměr z hlediska vlivů na životní prostředí za realizovatelný.

Příslušný orgán se ztotožnil s hodnocením a závěry posudku.

Na základě dokumentace záměru, posudku k dokumentaci, veřejného projednání a obdržených vyjádření, dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr je realizovatelný za předpokladu splnění navržených podmínek pro jednotlivé fáze přípravy, výstavby a provozu záměru a lze tedy vydat souhlasné stanovisko.

#### Odůvodnění stanovených podmínek:

Podmínky vycházejí z vyjádření obdržených k Dokumentaci EIA, zejména ze stran veřejnosti a obcí, a dále vychází z kapitoly D.IV. Dokumentace EIA. Do stanovení podmínek byly promítnuty i stanoviska uplatněná na veřejném projednání a dále jsou stanovena na základě zkušeností zpracovatele Posudku EIA s realizací obdobných staveb a s jejich dozorováním. Podmínka č. 28 je pouze preventivním opatřením, a lze očekávat, že zpracování havarijního plánu bude požadovat vodoprávní úřad v rámci projednání DÚR nebo DSP.

#### **Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti:**

Z hlediska velikosti, rozsahu a významnosti vlivů vyplynulo z procesu posuzování vlivů, že veškeré vnější projevy záměru lze hodnotit jako lokální, nepřekračující legislativou stanovené hodnoty.

Pro dokumentaci EIA byly zpracovány podkladové odborné průzkumy a studie (hluková a rozptylová studie, Posouzení zdravotních rizik, hydrogeologický průzkum), které jsou přílohou dokumentace EIA. Z těchto průzkumů vyplývá, že vlivy na kvalitu ovzduší jsou přijatelné, vlivy na akustickou situaci jsou akceptovatelné (byť s realizací protihlukových opatření ve formě protihlukových stěn), a zdravotní rizika spojená s realizací záměru jsou taktéž akceptovatelná, resp. pozitivní v místech, odkud bude odkloněna tranzitní doprava (obec Cítov, Křivenice).



Jako hlavní vlivy spojené s realizací a provozem záměru byly určeny vlivy na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci, zemědělský půdní fond a biotu.

Bylo hodnoceno, že záměr se neprojeví významnou měrou na kvalitě ovzduší (změně imisní situace), a to ani v jedné z hodnocených variant.

Z hlediska hlukové situace (a potažmo i veřejného zdraví), bylo provedeno autorizované měření hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, které prokázalo, že dochází k překročení hygienických limitů u silnic vedených jako průtah sídelními útvary. Vymístěním tranzitujících vozidel na nové komunikace II. a III. tříd dojde k měřitelnému zlepšení akustické situace v intravilánech sídel. Varianta 2 oproti variantě 1 nevyžaduje stavbu protihlukových opatření.

Z hlediska zemědělského půdního fondu je záměr navrhován (v obou variantách) na plochách, které jsou nyní chráněny v ZPF. Dotčení ploch bude jak trvalé, tak dočasné (do 1 roku). Záběr ploch zejména v I. a II. třídě ochrany je pak jedním z markantních ukazatelů. Negativní vliv záměru na ZPF je ale kompenzovatelný a řešitelný transportem orníční vrstvy k zúrodnění méně úrodných ploch. Upřednostňovaná varianta 2 má sice větší plošný záběr ZPF, ale její průběh v blízkosti železniční dráhy, který představuje nejvýznamnější rozdíl mezi posuzovanými variantami, nebude představovat nové dělení obhospodařovaných lánů.

Z hlediska vlivů na biotu si záměr v obou variantách vyžádá kácení vzrostlé mimolesní zeleně, a také zásah do biotopů několika zvláště chráněných druhů živočichů. Varianta 2 se vyhýbá environmentálně hodnotnému území bývalé pískovny, a z pohledu ochrany bioty je proto přijatelnější. Zásahy do biotopů ZCHD jsou pouze místní, a přiměřenost zásahů bude předmětem navazujících správních řízení dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Z hlediska vlivů na abiotické složky životního prostředí především na podzemní vody (zdroje v okolí plánované osy silnice; v obou variantách), byly pro eliminaci případných negativních vlivů stanoveny opatření ve stanovisku a nastaven systém monitoringu.

### **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 v Dokumentaci EIA dostačujícím způsobem popsáno. V rámci posuzovaného záměru není navrhována převratně nová technologie. Pozemní komunikace, které jsou v rámci záměru navrhovány, jsou technicky řešeny standardním způsobem, tedy zejména založení, stabilizace, konstrukce, odvodnění a další funkční prvky (vegetační úpravy, apod.). Součástí stavby jsou v obou variantách i mostní objekty (přes vodoteče, přes železniční trať). Žádný z těchto stavebních objektů není navrhován jako technicky unikátní dílo (např. formy lanových nebo zavěšených mostů).

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v Dokumentaci EIA dostačujícím způsobem popsáno. Přesnost údajů a popis jednotlivých částí stavby odpovídá aktuálnímu projekčnímu zpracování záměru, a také délce projektové přípravy. První zpřesnění rozsahu a polohy stavebních objektů proběhne již v rámci dokumentace pro územní řízení, která je následujícím stupněm projektové přípravy.

Impakty pozemních komunikací jsou všeobecně známé. Stejně tak je pak možné s výhodou využít znalostí a zkušeností s jejich minimalizací, resp. odstraněním. Na základě uvedeného lze konstatovat, že záměr představuje dostatečný stupeň technického podrobnosti zpracování, a z hlediska znečišťování (ovlivňování) životního prostředí dosahuje přijatelných hodnot. "

### **Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:**

Předmětný záměr je z hlediska pozice osy pozemní komunikace navrhován ve dvou základních variantách. Varianta 1 představuje novostavby komunikací II. a III. třídy v délce 11,155 km a rozšíření či úpravu komunikací II. a III. třídy v délce 5,418 km. Varianta 2 představuje novostavby komunikací II. a III. třídy v délce 14,530 km a rozšíření či úpravu komunikací II. a III. třídy v délce 3,530 km.

Na stranách 302 – 310 dokumentace EIA je podrobně komentován a diskutován výběr preferované varianty. Součástí porovnání je i analýza pomocí několika desítek parametrů, kdy jsou varianty porovnány, a je vyhodnoceno, která z nich je v daném parametru výhodnější.

Je zřejmé, že obě varianty mají identické impakty. Významnost vlivů je pak také velmi podobná a pouze mírně příznivější se jeví varianta č. 1, která je i zpracovatelem Dokumentace EIA uvedena jako doporučená k realizaci. Ani jedna z variant však nepředstavuje významně negativní (nebo nepřijatelně negativní – nadlimitní, neakceptovatelný) vliv na hodnocené parametry (složky životního prostředí, veřejné zdraví). Všechny mírně negativní vlivy je možné kompenzovat vhodnými technicko-organizačními opatřeními.

Z hlediska výsledků veřejného projednání, a se zohledněním faktu, že je varianta 2 akceptovatelnější pro obce, na jejichž katastru je navržena, s ohledem na větší vzdálenost od zástavby obce Cítov, a na nedotčení environmentálně významného biotopu bývalé pískovny, je zpracovatelem Posudku EIA doporučena jako výsledná varianta 2.

Příslušný orgán na základě všech podkladů k vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí doporučuje k realizaci, v souladu s doporučením zpracovatele posudku, záměr ve variantě 2.

### **Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí:**

Vlivy záměru „Nové dopravní řešení v lokalitě Horní Počaply - Dolní Bečkovice - Cítov“ na životní prostředí byly posouzeny ze všech podstatných hledisek v souladu se zákonem.

- Dne 9. 3. 2021 byla Krajským úřadem Středočeského kraje, odborem životního prostředí a zemědělství (dále jen „KÚ“) rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům k vyjádření dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) zpracovaná Ing. Liborem Ládyšem autorizovanou osobou dle § 19 zákona (autorizace č.j. 3772/603/OPV/93). Dokumentace byla zveřejněna na úřední desce Středočeského kraje dne 8. 3. 2021 na na Úřední desce Ústeckého kraje dne 12. 3. 2021.
- KÚ pověřil zpracováním posudku Ing. Aleše Hanslíka, Ph.D. autorizovanou osobu dle § 19 zákona (autorizace č.j. 58626/ENV/12).
- Na základě obdržených odůvodněných nesouhlasných vyjádření veřejnosti k dokumentaci nařídil KÚ konání veřejného projednání, konaného dne 12. 5. 2021 prostřednictvím internetového přímého přenosu přes aplikaci Microsoft Teams. Veřejné projednání bylo s ohledem na průběžně vyhlášená epidemiologická opatření související s onemocněním Covid-19 realizováno distanční formou, a to v souladu s metodickým sdělením Ministerstva životního prostředí ze dne 5.2.2021 (č. j. MZP/2021/710/856).
- Dne 18. 8. 2021 byl na KÚ doručen posudek k dokumentaci záměru.

### **Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:**

K dokumentaci bylo obdrženo celkem 15 vyjádření v řádném termínu od následujících subjektů.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje

Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha

Středočeský kraj

Obec Býkev

Obec Cítov

Obec Horní Počaply

Obec Kostomlaty pod Řípem

Spolek Arnika – program Toxické látky a odpady

Spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu

Občan Cítova

Občan Horních Počapel

Občan Liběchova

Vyjádření v anonymizované verzi jsou přílohou posudku. Ve vypořádání je pouze shrnuta podstata vyjádření. Příslušný orgán se ztotožnil s vypořádáním vyjádření vypracovaným zpracovatelem posudku EIA.

Obsah obdržených připomínek se hojně týkal záměru ZEVO, který není předmětem tohoto posouzení, ale který s Novým dopravním řešením souvisí. Základní premisou ovšem je, že záměr „Nové dopravní řešení“ není pouze „dopravní infrastrukturou pro ZEVO“, ale je samostatným záměrem, který lze realizovat a účinně provozovat i bez realizace záměru ZEVO.

## **Vypořádání vyjádření k dokumentaci:**

### **1. Územní samosprávné celky**

#### **Středočeský kraj**

Souhlasí s dokumentací k záměru „Nové dopravní řešení v lokalitě Horní Počaply – Dolní Beřkovice – Cítov“ za podmínky detailnějšího rozpracování ozelenění tělesa silnice než je obvyklé, které bude koncipováno zejména jako izolační zeleň s funkcí protiprachovou a protihlukovou.

*Vypořádání: Souhlasné vyjádření, problematika sadových úprav je promítnuta do podmínky č. 4, 20 a 33 stanoviska EIA.*

#### **Obec Býkev**

Obec má zásadní připomínku k předložené dokumentaci ve věci hlukového zatížení obyvatel. Studie konstatuje, že obec Býkev je zasažena vysokou hlukovou zátěží z komunikace I. třídy I/16, kdy v měřicích bodech Byk\_03, Byk\_04 a Byk\_05 dochází ke stálému překračování denního (60 dB) i nočního (50 dB) limitu hlukové zátěže. Studie nikde neuvádí, jak bude tento nevyhovující stav řešen. Obec požadovala, aby se záměr posuzoval komplexně ve všech souvislostech, které se dopravní obslužnosti zařízení ZEVO v Horních Počapech bude týkat. Po zprovoznění zařízení ZEVO dojde k nárůstu osobní i nákladní dopravy, a tím bude mít hlukové zatížení obyvatelstva obce Býkev vzrůstající trend, což povede ke zhoršení kvality života v obci.

Obec Býkev požaduje, aby do záměru „Nového dopravního řešení“ byla zařazena i realizace protihlukového opatření a to v podobě realizace výstavby protihlukové stěny podél severní části obce, kde je lemována komunikací I. třídy I/16 (od benzínové pumpy směrem k horkovodu). Realizací protihlukové stěny by došlo k zásadnímu poklesu zatížení hlukem z dopravy, zlepšení životních podmínek pro obyvatele obce a snížilo by se prachové zatížení obyvatel.

*Vypořádání: Předmětem posuzovaného záměru není silnice I/16 která je ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR, jedná se tedy o jiný záměr jiného subjektu. Na stranách 218 a 219 Dokumentace EIA je hluková situace v k.ú. Býkev a k.ú. Brozánky. Ze zde prezentovaných textů vyplývá, že realizace posuzovaného záměru se ve výhledových letech 2024 a 2040 nijak měřitelně neprojeví oproti stávajícímu stavu. I zde je konstatováno, že zásadním způsobem se na akustické situaci projeví pouze realizace propojení silnic I/9 a I/16, kterou by investovalo Ředitelství silnic a dálnic ČR.*

## Obec Cítov

Obec Cítov souhlasí pouze s variantou 2 záměru. Obec požaduje, aby nejbližší stupně projektové dokumentace byly úzce konzultovány s obcí Cítov tak, aby mohly být účelně využity pozemky ve veřejném vlastnictví k přesunu do zamýšleného koridoru.

Dále obec navrhuje zohlednit výškové uspořádání komunikací tak, aby byla saturována negativní bilance zemin (lokálním snížením nivelety komunikací). Rovněž nesouhlasí termíny zahájení výstavby (6/2023) a dokončení stavby (12/2024), tyto termíny jsou nereálné.

*Vypořádání: Na základě vyjádření byly formulovány podmínky č. 1, 5 a 8 stanoviska EIA. Příslušný úřad na základě procesu EIA upřednostňuje k realizaci variantu 2. záměru.*

## Obec Horní Počaply

Součástí vyjádření obce Horní Počaply bylo i stanovisku uplatnění k fázi oznámení EIA, výsledky místního referenda „Souhlasíte s výstavbou zařízení pro energetické využití odpadů ZEVO na území obce Horní Počaply“ a připomínky zpracované RNDr. A. Dvorskou, Ph.D.

Podstatou vyjádření je nesouhlas s posuzovaným záměrem především z důvodu omezení rozvoje obce a z důvodu vyvolaných vlivů na kvalitu života občanů. Požaduje vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů se ZEVO a pro případnou realizaci propojení silnic I/16 a I/9 novým přemostěním Labe. Předmětný záměr je propojen s realizací záměru ZEVO v elektrárně Mělník, jelikož podmínkou stanoviska EIA pro „ZEVO“ je nezbytnost realizace nového silničního napojení procházejícího mimo nejbližší obce. Posouzení nulové varianty záměru, bez obchvatu obce, s varianty kombinující železniční a lodní dopravu. Pro fázi výstavby Záměru nebylo provedené akustické hodnocení ani rozptylový výpočet, nebyly zpracovány zásady organizace výstavby. Doplnění akustické a rozptylové studie pro fázi výstavby záměru, a to kumulativně s výstavbou související infrastruktury (překladiště) a dalších v zájmovém území plánovaných záměrů. Dále požaduje navržení preventivních opatření a monitoringu významných negativních vlivů. Dále je konstatováno, že záměr není v souladu s územně plánovací dokumentací obce.

*Vypořádání: Proces EIA není procesem povolovacím, a nelze tedy spojovat vydání Stanoviska EIA s bezprostřední realizací záměru. Rozpor záměru s územními plány není překážkou k provedení procesu EIA. Zpracovatel Dokumentace EIA vyhodnotil vliv na jižní okraj zástavby obce Horní Počaply dle požadavků legislativy. Zjištěné hodnoty (hluk, emise) odpovídají legislativě. Podrobnější požadavky na projektovou přípravu a zpracování rozptylové a hlukové studie pro fázi realizace záměru jsou uvedeny jako podmínky č. 6, 7, 9 a 11 stanoviska EIA. Z pohledu liniových bariér v území je nutno také zmínit, že v ose SZ-JV je obec Horní Počaply lemována dvoukolejnou elektrifikovanou železniční tratí, přičemž jižně od této železniční tratě je situována pouze zahrádkářská lokalita. Návrh osy silnice (záměru) v nezastavěném území je v k.ú. Horní Počaply determinován také pozicí neveřejného letiště (LKPOCA), od kterého je nutno zachovat alespoň minimální odstupové vzdálenosti. Přístup do území, které bude lemováno na severu železniční tratí a na jihu plánovaným záměrem bude zajištěn pomocí stávající silnice III. třídy spojující Horní Počaply s obcí Bechlín (III/24621). Předmětem posuzovaného záměru není záměr ZEVO, ale místní dopravní infrastruktura, která má vymístit dopravní zátěž mimo sídla obcí. To znamená, že tento záměr je realizovatelný samostatně, dále pak se jedná o záměr jiného oznamovatele. Řešit v rámci záměru „Nově dopravní řešení“ téma překladišť odpadů, lodní dopravy a dalších zmíněných prvků je proto nedůvodné a nesmyslné. Stejně tak je nesmyslný požadavek na zpracování jiných variant záměru „Nově dopravní řešení“ ve vztahu k různým způsobům dopravy odpadů do ZEVO. Projekt propojení silnic I/16 a I/9 s novým přemostěním Labe, není v tuto chvíli v takové projektové přípravě, aby bylo možné jeho vlivy adekvátně do procesu EIA předmětného záměru adekvátně zapracovat, přesto se dokumentace EIA touto problematikou zabývá. V rámci dokumentace EIA byla specifikována řada opatření pro snížení vlivů záměru a byl nastaven systém monitoringu na životní prostředí. Součástí stanoviska EIA je pak řada podmínek pro přípravu a realizaci záměru a taktéž specifikace monitoringu životního prostředí.*

## Obec Kostomlaty pod Řípem

Obec sděluje, že záměr neovlivňuje zájmové území obce, pouze upozorňuje, na možné navýšení intenzity nákladní dopravy na komunikaci č. 246 Mělník – Roudnice nad Labem, v souvislosti s realizací záměru.

*Vypořádání: Vyjádření bez připomínek, dokumentace EIA v dopravním modelu hodnotila i vazby v širším okolí a v rámci růstových koeficientů dopravy promítla možné navýšení dopravy i na komunikaci č. 246. Z dopravního modelu pak vycházely další podkladové studie, hodnotící vlivy na životní prostředí. Z výsledků hodnocení plyne, že nebude docházet k překračování hygienických limitů u obce Kostomlatky pod Řípem po zprovoznění záměru.*

## 2. Dotčené správní orgány

### Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

- Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů: Krajský úřad souhlasí s provedením hodnocením vlivů záměru na zákonem chráněné zájmy, které je přílohou dokumentace. Krajský úřad souhlasí s provedením záměru za podmínky dodržení doporučení k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativního vlivu zásahu, které jsou uvedeny v hodnocení. Krajský úřad, v souladu s hodnocením, preferuje provedení varianty č. 2 záměru.

Z hlediska zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů Krajský úřad upozorňuje, že provedení záměru je vázáno na předem povolenou výjimku z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

- Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů:

Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu, jejíž význam lze poměřovat s veřejným zájmem na ochranu a zachování ZPF - o návrh trasy pozemní komunikace, který byl předložen ve dvou variantách. Varianta č. 1, subvarianta 1 je z hlediska ochrany ZPF nejpříznivější, neboť představuje nejmenší zábor ZPF: 33,5440 ha trvalého záboru a 7,2771 ha dočasně záboru zemědělské půdy.

Některé úseky trasy nejsou zaneseny v platných územních plánech obcí ani v platných Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, a proto nelze uplatnit výjimku dle ustanovení § 7 odst. 5 zákona o ochraně ZPF - je nutné požádat příslušný orgán ochrany ZPF (Městský úřad Mělník) o vyjádření dle ustanovení § 7 odst. 4 zákona o ochraně ZPF při doložení náležitostí uvedených v ustanovení § 7 odst. 6 téhož předpisu.

- Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, v platném znění:

Navrhovaným záměrem dochází k dotčení PUPFL. Krajský úřad konstatuje, že preferovanou variantou je ta, která působí nejmenší zábor lesa, tedy varianta 1.

Krajský úřad upozorňuje, že ani jedna z variant nepředstavuje zábor PUPFL nad 1 ha. K vyjádření ve smyslu ust. § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., a odněti ve smyslu ust. § 13 odst. 1 a navazujících zákona č. 289/1995 Sb., je kompetentní Městský úřad Mělník ve smyslu ust. § 48 odst. 1 písm. d) zákona č. 289/1995 Sb.

- Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší:

Nové dopravní řešení spočívající ve výstavbě obchvatů by mělo po svém dokončení přispět ke zlepšení kvality ovzduší v obcích Cítov, Dolní Beřkovice a Horní Počaply, jelikož odvede stávající dopravu z oblastí obytné zástavby. Z hlediska kvality ovzduší dochází v současné době v obcích Cítov, Dolní Beřkovice a Horní Počaply k překračování jednoho imisního limitu a to u znečišťujících látek benzo(a)pyren.

Stavební činnost, která je spojená s výstavbou nových obchvatů, může být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>), proto je nutné při provádění těchto stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení. Opatření jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM<sub>10</sub>.

K neefektivnějším patří např. očišťování kol nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na dopravní komunikace, minimalizace délky tras staveništní dopravy (výběr nejbližší skládky a deponií

zeminy). Neodkrývat u stavby celý povrch najednou, ale provádět skrývku půdy a zemní práce postupně v závislosti na místě výstavby. Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná. Tam, kde není možné vysadit vegetaci, je vhodné použít jutové plátno, mulč, látky či aplikovat jiná řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu. Plochy určené k následnému zpevnění dočasně zhutnit nebo použít chemické stabilizátory pro snížení prašnosti. Zakrývat prašný stavební materiál při převozu na stavbu či izolovat prostory stavby od okolní zástavby. Za suchého počasí případně provádět skrápění areálu stavby.

Realizace některých opatření, která jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM<sub>10</sub>, povede k omezení prašnosti v místě provádění stavby a tím dojde ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.

Pro fázi provozu je vhodným opatřením k omezení prašnosti výsadba liniové zeleně podél nových obchvatů.

- Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech:

V oznámení záměru jsou uvedeny v dostatečném rozsahu odpady vznikající při realizaci záměru, zejména se dá očekávat, že bude převažovat vznik výkopových zemin, nicméně dle popisovaného záměru lze oprávněně očekávat, že veškeré tyto zeminy budou v místě realizace použity. Tyto nekontaminované zeminy mohou být v místě realizace záměru použity pro účely stavby mimo odpadový režim, nicméně pokud by byly z místa záměru odváženy, jednalo by zejména o odpad. V popisované variantě 1 mají tvořit výkopy 68 819 m<sup>3</sup> a násypy 251 735 m<sup>3</sup>, v popisované variantě 2 mají výkopy tvořit 127 862 m<sup>3</sup> a násypy 281 791 m<sup>3</sup>. Nedostatek zeminy bude činit v případě varianty 1 celkem 59 043 m<sup>3</sup> a varianty 2 celkem 153 929 m<sup>3</sup>, tedy tyto zeminy bude potřeba řešit dovozem. Není upraveno, zda v místě záměru budou použity také neznečištěné odpadní výkopové zeminy v režimu odpadů z jiných míst, například z realizace jiných staveb. Pokud by tomu tak mělo být, musí se jednat o zařízení určené k využívání odpadů dle § 21 odst. 2 zákona, kdy k této činnosti vydává souhlas krajský úřad. Dále je uvedeno, že lze v případě vhodnosti uvažovat o tvorbě vrstevnatých násypů dle ČSN 73 6133 s využitím alternativních či druhotných surovin z Elektrárny Mělník. Upozorňujeme, že výstupem ze zařízení Elektrárna Mělník mohou být odpady či vedlejší výrobky, které musí nicméně splňovat požadavky na vedlejší výrobky dle zákona o odpadech. Vzhledem k tomu, že není tato varianta dostatečně popsána, nelze posoudit, zda takové použití je v souladu s právními předpisy v oblastech odpadového hospodářství a v souladu s Plánem odpadového hospodářství Středočeského kraje (POH SK). Tyto skutečnosti je nutné specifikovat v dalších stupních projektové dokumentace.

Vzhledem k běžnému postupu, kdy zhotovitel stavby plní realizaci zakázky prostřednictvím subdodavatelů upozorňujeme, že dle nové odpadové legislativy je původcem odpadu ten, při jehož fyzické činnosti odpad vzniká, pokud tak neplyne z písemně uzavřené smlouvy (§ 5 odst. 2 zákona).

Proti záměru samotnému popisovanému v oznámení není z hlediska nakládání s odpady námitek, kromě výše uvedených připomínek. Rámcově je záměr v souladu s Plánem odpadového hospodářství Středočeského kraje, nicméně je nutné vyjasnit, jaké zeminy či další materiály budou použity na násypy, aby bylo možné dostatečně posoudit, zda je takový záměr opravdu v souladu s POH SK.

*Vypořádání: Pouze upozornění na postupy a povinnosti do následných povolujících řízení.*

### **Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství**

K variantě 2 zasahující na území obce Kostomlátky pod Řípem nemá připomínky.

*Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření bez připomínek.*

### **Krajská hygienická stanice Středočeského kraje**

V případě zvolení varianty 1 bude v dalším stupni projektové dokumentace stavby zvoleno konkrétní technické řešení protihlukové ochrany objektů Cítov čp. 320 a Dolní Beřkovice č.p. 57.

Předpoklady akustické studie budou po realizaci staveb ověřeny měřeními hluku z provozu na komunikacích v referenčních bodech zvolených po dohodě s KHS.

Z hlediska akustické situace považuje KHS variantu 2 za mírně příznivější (tato varianta nevyžaduje realizaci protihlukových stěn v k. ú. Cítov a Dolní Beřkovice).

*Vypořádání: Příslušný úřad doporučuje záměr ve variantě 2. Požadavek na protihluková opatření stanovuje podmínka 23 stanoviska EIA a podmínku ověření měření hluku pak podmínka 31.*

### **Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha**

ČIŽP OI Praha má k dokumentaci zásadní připomínku ze strany ochrany přírody. Investice zásadním způsobem zasahuje do přírodního a krajinného systému Polabí a tím negativně až destruktivně ovlivní dlouhou škálu zájmů ochrany přírody a krajiny (nadmárodní struktury ÚSES, výskyt ZCHD, škodlivý dopad na řadu VKP, ovlivnění a přeměna krajinné mozaiky včetně jejích funkčních složek, zejména vodních a vláhových poměrů, zábory nejkvalitnějšího ZPF, migrační relace bioty v národním i mezinárodním kontextu, Natura 2000). Výše uvedené předložená dokumentace buď nezmiňuje, nebo jen zčásti. Projekt musí obsahovat precizní identifikaci rizik, analýzu jejich prevence, reálné návrhy žádoucích fakultativních i obligatorních kompenzačních opatření. Z těchto důvodů ČIŽP pokládá za nezbytné uskutečnění kvalifikovaného posouzení předmětného záměru ve smyslu ustanovení zákona č. 114/1992 Sb. a jeho § 67, paralelně také čtvrtou část zákona č. 114/1992 Sb.

*Vypořádání: Součástí Dokumentace EIA je i Hodnocení zpracované dle § 67 autorizovanou osobou dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Součástí tohoto dokumentu jsou i poměrně komplexně navržená opatření pro minimalizaci vlivu na faunu zájmového území. Součástí projektové dokumentace ve stupni DÚR i DSP bude samostatný stavební projekt, který komplexně zahrne všechna navrhovaná kompenzační opatření, i včetně alokace příslušných finančních prostředků. Výše zmíněná část čtvrtá, zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, pojednává o lokalitách soustavy Natura 2000. Vliv na lokality soustavy Natura 2000 byl vyloučen Stanoviskem Krajského úřadu Středočeského kraje č.j. 089714/2020/KUSK ze dne 8. 7. 2020, a Stanoviskem Krajského úřadu Ústeckého kraje č.j. KUUK/121215/2020 ze dne 30. 7. 2020.*

### **3. Dotčená veřejnost**

#### **Spolek Arnika – program Toxické látky a odpady**

#### **Spolek Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu**

Vyjádření obou spolků vykazuje značnou podobnost formulací, hlavní závěry jsou fakticky totožné.

Dokumentace nehodnotí nulovou variantu, případně další varianty, dále dokumentace obsahuje další nedostatky. Je uvedeno nepřesvědčivé a nepodložené tvrzení, že var. 1 je výhodnější, než var. 2. Chybí odůvodnění ke stanovení všech hlavních kritérií a také jejich váhy / význam, neboť nelze mechanicky a účelově s rozporů tvrdit, že nějaké kritérium převažuje (např. zábor půdy): podle našeho názoru vychází jako nejvýhodnější Nulová varianta a za ní je var. 2, která má daleko nižší rizika k realizaci. Neposouzení všech hlavních vlivů, např. chybí konkrétní údaje, kolik obyvatel obcí je dotčeno nadlimitními intenzitami hluku a nadlimitním znečištěním ovzduší, jak je zohledněn počet kácených dřevin rostoucích mimo les ve var. 1 a var. 2 navzájem a k Nulové variantě apod.

Předložená dokumentace EIA nezajišťuje objektivní podklad pro další rozhodování, neboť nepředstavuje úplné, správné a přezkoumatelné posouzení vlivů záměru na životní prostředí, resp. obsahuje řadu nejasností (např. Hluková a Rozptylová studie), rozporů (studie o vlivu na klima) a spekulací.

*Vypořádání: Posuzovaný záměr je koncipován jako novostavby a úpravy stávajících silnic II. a III. třídy, tedy silnic, které jsou v majetku oznamovatele. Požadavek na zpracování variantního řešení se záměrem jiného investora je nemožný. Hodnotící kritéria, která zvolil zpracovatel Dokumentace EIA, jsou odpovídající řešenému záměru, a odpovídají principům správné odborné praxe. Požadavek na nulovou variantu je stále vázán na koncepci, kdy podatel považuje posuzovaný záměr za „dopravní infrastrukturu pro ZEVO“. Tato konstrukce je ale mylná. Posuzovaný záměr „Nové dopravní řešení“ lze považovat za smysluplný, resp. bude plnit svou funkci i bez realizace záměru ZEVO. Vyhodnocení variant z hlediska jednotlivých složek životního prostředí je v dokumentaci EIA provedeno řádně a dostatečně pro posouzení příslušného úřadu. Příslušný úřad na základě dokumentace EIA, ale i obdržených vyjádření, veřejného projednání a posudku, doporučil*

*k realizaci záměr ve variantě 2. Konkrétní rozsah kácení mimolesní zeleně bude precizován v rámci DÚR. Jako kompenzační opatření jsou navrženy náhradní výsadby, které v krajině udrží prvky liniové zeleně.*

*Podrobné vypořádání konkrétních bodů vyjádření je obsaženo v posudku EIA, zde nejsou uváděny, protože se převážně jedná o polemiku ve výběru a počtu posuzovaných variant, která je však v rukou oznamovatele a ne příslušného orgánu. Dále pak se jedná o otázku zahrnutí do kumulačních vlivů i záměry, které nejsou ani v přípravné fázi projektu EIA a tudíž k nim nejsou ani relevantní data.*

### **3. Veřejnost**

#### **vyjádření občana Z. C. z Cítova, ze dne 8. 4. 2021**

Zaslané vyjádření je adresováno do procesu EIA předmětného záměru, ale obsahuje připomínky, které nemají žádnou souvislost s projednávaným záměrem. Podání obsahuje sdělení resp. námítky obyvatelky obce Cítov (jakožto vlastníka pozemků) ke změně č. 3, územního plánu Cítov. V dokumentu je zmíněn odkaz na ukončené správní řízení ve věci odstranění dvou kusů dopravních značek na místních komunikacích v obci Cítov, a jsou zde dále zmíněny spory, které občan Z.C. vede se společností Zemědělská Cítov, a.s.

*Vypořádání: Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře, netýká se procesu EIA předmětného záměru.*

#### **vyjádření občana F. O. z Liběchova, ze dne 12. 4. 2021**

Ve vyjádření je záměr spojován se záměrem „ZEVO Mělník“, je zde uváděna spekulace chybného provedení hodnocení záměru „ZEVO Mělník“, a že předmětný záměr je pokračující fází záměru „ZEVO Mělník“. Většina vyjádření se tedy týká spíše záměru „ZEVO Mělník“. Vyslovena je zde připomínka, že dokumentace byla zveřejněna po 2 letech a v nouzovém stavu v ČR a na vyjádření bylo dáno 30 dní, čímž nelze očekávat provedení hlubší analýzy a návrhy na řešení. Přesto lze konstatovat, že předložená dokumentace EIA nezajišťuje objektivní podklad pro další rozhodování, neboť nepředstavuje úplné, správné a přezkoumatelné posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Žádá proto, aby byla dokumentace EIA vrácena k přepracování a k doplnění, a to i přesto, že došlo k vypracování řady rozsáhlých podkladů, ale dokumentace EIA jen zčásti reaguje na řady požadavků ve vyjádření k oznámení EIA. V tomto smyslu považuje předložený záměr za nedostatečný, zejména z dopravních, ekonomických a hlavně ekologických hledisek.

*Vypořádání: Jak již bylo komentováno výše, záměr není definován pouze jako „dopravní infrastruktura pro „ZEVO Mělník“, ale jde o silniční stavbu, která má smysl i bez realizace ZEVO. Dokumentace v maximální míře a komplexně reaguje na všechny požadavky plynoucí ze Závěru zjišťovacího řízení. Z pohledu zpracovatele Posudku EIA je záměr Nového dopravního řešení zpracován komplexně, věcně správně a na odpovídající odborné úrovni, s tímto závěrem se příslušný úřad ztotožňuje, o čemž vypovídá fakt, že dokumentace nebyla vrácena k přepracování, či doplnění příslušným úřadem, ani zpracovatelem posudku. Problematika nakládání s odpady, potažmo záměru „ZEVO Mělník“ se netýká řešeného záměru, a proto nebude komentována.*

#### **vyjádření občana L. B. z Horních Počapel, ze dne 11. 4. 2021**

Z textu je patrný odpor podatele vůči záměru „ZEVO Mělník“, ale v samotném sdělení je pak uvedeno, že si je podatel vědom faktu, že v horizontu cca 20 let (rok 2040) dojde k vyčerpání kapacity silniční sítě u města Mělník, resp. že již dnes jsou některá místa na hraně kapacity (např. uvedený Nový most přes Labe), zcela rozporně pak vůči tomuto sdělení působí požadavek na vyhodnocení nulové varianty (bez realizace záměru). Dále je zmíněna přeložka silnice I/9 v úseku Liběchov-Dubá, kterou podatel požaduje posoudit. Hlavní body vyjádření lze shrnout následovně.

Předložená dokumentace EIA nezajišťuje objektivní podklad pro další rozhodování, neboť nepředstavuje úplné, správné a přezkoumatelné posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Chybí posouzení nulové varianty a varianty s výstavbou silnice I. třídy mezi I/9 a I/16 a s dílčími technickými úpravami stávajících silnic II. a III. třídy.



Žádá proto, aby byla dokumentace EIA vrácena k přepracování a k doplnění, a to i s upřesněním posouzení variant. A to i přesto, že došlo k vypracování řady rozsáhlých podkladů.

Absence řádného vyhodnocení kumulativních vlivů plánované silnice mezi I/9 a I/16.

*Vypořádání: Jak již bylo komentováno výše, záměr není definován pouze jako „dopravní infrastruktura pro „ZEVO Mělník“, ale jde o silniční stavbu, která má smysl i bez realizace ZEVO. Dokumentace v maximální míře a komplexně reaguje na všechny požadavky plynoucí ze Závěru zjišťovacího řízení. Předmětem posuzovaného záměru není silnice I/16, ani silnice I/9, tyto jsou ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR, jedná se tedy o jiný záměr jiného subjektu. Dokumentace nebyla vrácena k přepracování, či doplnění příslušným úřadem, ani zpracovatelem posudku. Z pohledu zpracovatele Posudku EIA je Dokumentace koncipována vhodně, obsahuje všechny zákonem stanovené náležitosti, je zpracována v zákonem dané struktuře, a prezentovaná hodnocení jsou provedena s využitím vhodného software, pomocí vhodně zvolených metodik. S tímto závěrem se příslušný úřad ztotožňuje. Problematika záměru „ZEVO Mělník“ se netýká řešeného záměru, a proto nebude komentována.*

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

#### **Okruh dotčených územních samosprávných celků:**

Vyšší územní samosprávný celek: Středočeský kraj, Ústecký kraj.

Základní územní samosprávný celek: Horní Počaply, Dolní Beřkovice, Hořín, Cítov, Býkev a Kostomlaty pod Řípem.

Středočeský kraj, Ústecký kraj a obce Horní Počaply, Dolní Beřkovice, Hořín, Cítov, Býkev a Kostomlaty pod Řípem (jako dotčené územní samosprávné celky) příslušný úřad žádá ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o **neprodlené zveřejnění** informace o tomto závazném stanovisku na úřední desce, doba zveřejnění je nejméně 15 dnů. **Zároveň příslušný úřad ve smyslu § 16 odst. 2 žádá Ústecký kraj a obce Horní Počaply, Dolní Beřkovice, Hořín, Cítov, Býkev a Kostomlaty pod Řípem o písemné vyrozumění o datu vyvěšení zdejšímu úřadu a to v co nejkratším možném termínu. Závazné stanovisko je zveřejněno na internetových stránkách Středočeského kraje [www.kr-stredocesky.cz](http://www.kr-stredocesky.cz) a rovněž v Informačním systému CENIA na internetových stránkách [www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia) pod kódem **STC 2362**.**

**Ing. Simona Jandurová**

Otisk úředního razítka

vedoucí odboru, pověřena zastupováním

Odbor životního prostředí a zemědělství

**Rozdělovník k č. j.: 107313/2021/KUSK**

**Dotčené územní samosprávné celky: k vyvěšení na úřední desce**

1. Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
2. Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
3. Obec Horní Počaply, Horní Počaply 247, 277 03 Horní Počaply
4. Obec Dolní Beřkovice, Klášterní 110, 277 01 Dolní Beřkovice
5. Obec Hořín, Hořín 19, 276 01 Hořín
6. Obec Cítov, Cítov 203, 277 04 Cítov
7. Obec Býkev, Býkev 50, 276 01 Mělník
8. Obec Kostomlaty pod Řípem, Kostomlaty pod Řípem 90, 413 01 Roudnice nad Labem

**Dotčené orgány:**

9. KHS Stč. kraje, územní pracoviště Mělník, Pražská 391, 276 01 Mělník
10. KHS Úst. Kraje, územní pracoviště Litoměřice, Mírové nám. 35, 412 46 Litoměřice
11. Městský úřad Mělník, OŽP, nám. Míru 1, 276 01 Mělník
12. Městský úřad Roudnice nad Labem, OŽP, Riegrova 1100, 413 01 Roudnice nad Labem
13. ČIŽP OI Praha, Wolkerova 40, 160 00 Praha 6
14. Ministerstvo životního prostředí ČR, Vršovická 65, 100 10 Praha
15. Povodí Labe, státní podnik, Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
16. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, zde
17. Krajský úřad Ústeckého kraje, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

**Zástupce oznamovatele a oznamovatel:**

18. EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4/558, 108 00 Praha 10
19. Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 11, 150 21 Praha 5