

FB/1

Podací lístek	
Krajský úřad Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5	
Podal: Obec Větrušice, IČ:00240974, DS: 4pebqfq, Vltavská 14, 250 67 Větrušice, Czech Republic	
Číslo dokumentu: 091594/2021/KUSK UID: kuskes14d754f 	
Věc: Připomínky k DÚR přeložky D7 - D8 PŘÍHLÁŠKA ÚČASTNÍKA, NÁMITKY	
Doručeno dne: 20.07.2021 11:25	
Vaše značka: VET-504/2021	
li / li,sv.př: 0/0	př / druh: 1



OBEC VĚTRUŠICE

Vltavská 14, 250 67 Větrušice, Praha – východ, tel.: 220 941 265, 220 940 507
IČO: 00240974 e-mail: obec@vetrusice.cz www.vetrusice.cz

Datum: 20.7.2021
Č. j.: VET-504/2021

Vyřizuje: Špírková

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 81/11
150 00 Praha 5

Spisová značka: SZ166829/2020/KUSK/ÚSR/Čer
Čj.: 074507/2021/KUSK
Čj.: 076415/2021/KUSK

Připomínky k územnímu řízení stavby „II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7-D8, III. etapa

Na základě Oznámení zahájení územního řízení pro stavbu **II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7-D8, III. etapa** ze dne 15. 6. 2021, spisová značka: SZ 166829/2020/KUSK ÚSR/Čer, č. j.: 074507/2021/KUSK, zveřejněného dne 22. 6. 2021 na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje se tímto podle § 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí přihlašujeme jako účastník řízení.

Uplatňujeme námítky k ochraně zájmů obce a zájmů občanů obce. Cítíme se být dotčeni vlivy, které by realizace této stavby v navrženém provedení přinesla. Provozem této stavby dojde ke zvýšení hlukových a emisních limitů nejen v blízké lokalitě záměru, ale i na širším území, který změní směřování toků dopravy v již zatížené lokalitě. Realizací stavby dojde k omezení propustnosti krajiny. Stavba bude přispívat ke světelnému znečištění a v důsledku toho bude ovlivňovat jednotlivé relevantní složky životního prostředí a veřejného zdraví (obyvatelstvo, biologická rozmanitost, krajina apod.).

Rozpor stavby se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR)

Trasa stavby je ve svém rozsahu v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje (úplné znění po 2. aktualizaci) z června 2018. Ty vymezují veřejně prospěšnou stavbu *D059 Koridor Aglomeračního okruhu, úsek (II/101) Chvatěruby – Úžice*, který dle výkresové části začíná napojením na II. etapu v katastru obce Chvatěruby a končí v katastru obce Kozomín na styku s komunikací II/608. **V územním řízení posuzovaná stavba zasahuje v délce cca 600 m až do komunikace III/0081, resp. až k MÚK Úžice na dálnici D8, tedy mimo koridor vymezené v ZÚR.**



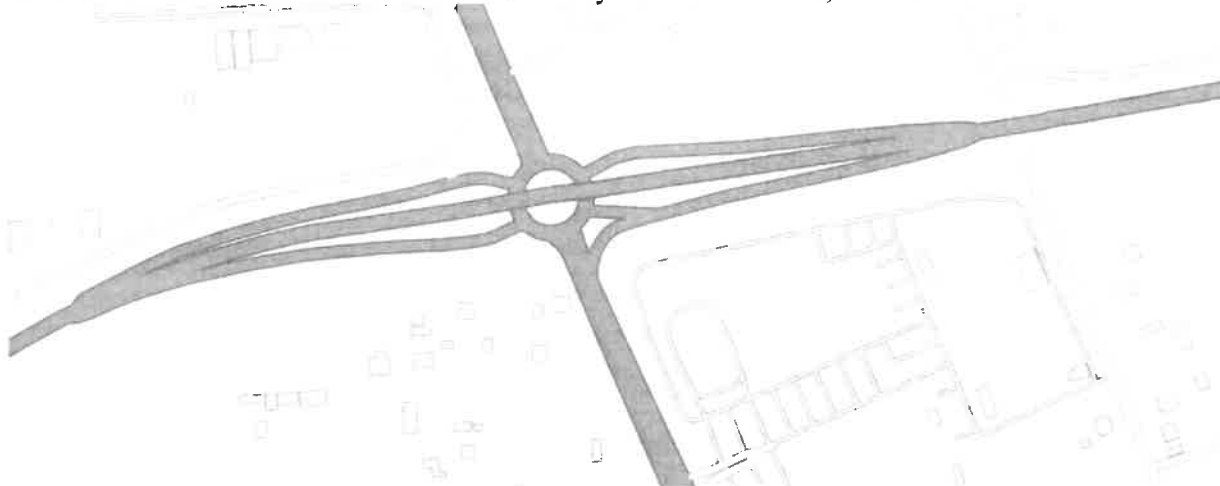
ZÚR pro veřejně prospěšnou stavbu D059 vymezují 1 MÚK v katastru obce Chvatěruby. Mimoúrovňová křižovatka je křižovatka, na níž jsou vzájemně propojeny pozemní komunikace, křižící se v různých úrovních. Ačkoliv se trasování stavby vyhýbá pojmenování MÚK a používá názvosloví „rampy“. Vedení trasy v úseku 6,5 – 7,1 vykazuje znaky útvarové kosodelné MÚK mezi navrhovanou komunikací na mostech a komunikací II/608. **III. etapa tedy obsahuje 2 MÚK, což je v rozporu se ZÚR Středočeského kraje.**

Detailně je tato skutečnost popsána v Souhrnné technické zprávě v části 4. **DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE:** Přeložka II/240, II/101 je napojena přes **rampy křižovatky** na projektovanou okružní křižovatku na II/608. Hlavní trasa přeložky kříží II/608 **mimoúrovňově** po mostním objektu. Výřez v obrázku situace stavby zobrazuje MÚK kosodelného tvaru:



SO 205 - 207

Takto popisovaná a zobrazená křižovatka plně odpovídá kosodelné MÚK, která se například nachází na mimoúrovňovém křížení silnic I. třídy 92 a 50 v Polsku, viz obrázek:



kosodelná MÚK Polsko

Protože druhá MÚK není v ZÚR zanesena, nelze ji tedy v posuzované dokumentaci pro zcela zřejmý rozpor se ZÚR navrhovat, ponechat a v území umístit.

Podle § 2 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. se pozemní komunikace rozdělují na „a) dálnice, b) silnice, c) místní komunikace, d) účelové komunikace“. Silnice se podle § 5 odst. 2 tohoto zákona podle svého určení a dopravního významu dále rozdělují do tříd „a) **silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy, c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace**“. Z grafické části projektové dokumentace je umísťovaná komunikace v šíři koridoru 180 metrů. Šíře koridoru vyšší třídy, jak je v ZÚR tato komunikace popisována není v ZÚR stanovena. I přes převzetí hodnoty 180 m pro silnice II. třídy je pro MÚK Chvatěruby rozměr koridoru rozšířen na 300 metrů. **Z toho důvodu je i navržená MÚK Chvatěruby naprojektována v rozporu s platnými ZÚR.**

Rozpor stavby s technickými normami a ZÚR

Souhrnná technická zpráva odůvodňuje mimoúrovňové křížení silnice II/608 a nové II/101 takto: *Při výhledových intenzitách nelze navrhnout úrovnňovou okružní křižovatku, která by kapacitně vyhovovala (II/608 x nová II/101). Nепropustnost křižovatky bude příčinou dopravní kongesce. Z tohoto důvodu je nově navržen mostní objekt na hlavní trase přes silnici II/608. Dále: Při posouzení úrovnňového křížení vznikaly na přilehlé dopravní síti až 2km dlouhé fronty vozidel od D8. Z kapacitních důvodů projekt navrhuje zrušení okružní křižovatky na III/0081 (mezi II/608 a D8) a ponechání zde pouze pravých odbočení do přilehlých průmyslových objektů. Žadatelem nebyly nikde předloženy žádné výpočty, které by dokazovaly toto tvrzení a to i přesto, že úrovnňové turbookružní křižovatky jsou běžně navrhovány až do intenzity dopravy 40 000 vozidel/24 hodin. Dle normy je pro Okružní křižovatku s dvěma pruhy na okružním pásu a dvěma pruhy na vjezdu maximální celodenní kapacita 30 000 – 40 000 vozidel za den. Dle předložené dopravní studie má být v oblasti mezi D8 a Kozomínem doprava v roce 2040 v intenzitě:*

- **max 27 800 vozidel / 24 hodin bez okruhu kolem Prahy,**
- **max 20 110 vozidel / 24 hodin s okruhem kolem Prahy.**

Není tedy jakkoliv odůvodněna nutnost mimoúrovňového řešení.

Podle ČSN 73 6101, která je závazná pro projektování a navrhování křižovatek na silnicích a dálnicích, je minimální vzdálenost mezi křižovatkami při návrhové rychlosti 80 km na směrově nerozdělených silnicích 1,5 km, což je případ této stavby silnice II. třídy v kategorii

S 9,5/80. Současně platí, že vzdálenost mezi jednotlivými křižovatkami se měří od konce připojovacího pruhu předcházející křižovatky po začátek odbočovacího pruhu následující křižovatky. Z výkresů stavby je ovšem zřejmé, že vzájemná vzdálenost MÚK Chvatěruby s novou MÚK Kozomín (i když tak není nazvána) je pouze 600 metrů. **Předložená dokumentace je tak v rozporu s ČSN 73 6101, která je závazná pro projektování a navrhování křižovatek na silnicích a dálnicích.**

Mimo to zasahuje nově navržené mimoúrovňové křížení silnic II/608 s novou II/101 mimo koridor vymezený v platných ZÚR. Silniční stavby severně i jižně na II/608, včetně nájezdových ramp, směrem k dálnici D8 jsou v rozporu v ZÚR vymezeným koridorem pro stavbu D059 úsek (II/101) Chvatěruby – Úžice, který obsahuje pouze 1 MÚK Chvatěruby.

Rozpor stavby s územním plánem obce Kozomín

Trasa stavby je ve svém rozsahu v rozporu s územním plánem obce Kozomín, který vymezuje veřejně prospěšnou stavbu v rozsahu koridoru D059 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Dle územního plánu obce Kozomín končí trasa na styku s komunikací II/608. V územním řízení posuzovaná stavba zasahuje v délce cca 600 m až do komunikace III/0081, resp. až k MÚK Úžice na dálnici D8.



výřez z ÚP obce Kozomín

Rozpor stavby s dokumentací posouzení vlivů záměru na životní prostředí

Posuzovaná stavba navazuje na vydané závazné souhlasné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí čj. MHMP 2498581/2019, Sp. zn.: S-MHMP 596798/2018 OCP ze dne 12. 12. 2019, řízení PHA1073 „Přeložka silnice II/240 (D7 - D8) - úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“.

Dokumentace doplněná podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění z 3/2019, zakázkové číslo: 18-323-4 uvádí v kapitole B.I.5.1 ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY ZÁMĚRU A JEHO UMÍSTĚNÍ uvádí: **Aglomerační okruh je nejvýraznější komunikací nadregionálního významu, jež by tangenciálně spojovala významná středočeská města mezi sebou a po úplném dobudování by měla výrazně ulehčit dopravě v hl. m. Praze. Komunikace by měla také fungovat jako doprovodná v případě havárií či oprav Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP).** Vzhledem ke stavu řízení SOKP, který nemá v severní části Prahy ani ukončeno posuzování vlivů na životní prostředí tzv. EIA, nelze konstatovat, že se by se mělo jednat o doprovodnou komunikaci k SOKP. Tato komunikace bude tento okruh nahrazovat a do území přivede větší dopravní intenzitu, než s kterou bylo v PHA1073 kalkulováno.

V kapitole B.I.5.2 PŘEHLED ZVAŽOVANÝCH VARIANT je uvedeno: *Etapa III se napojuje na druhém konci obchvatu Kralup nad Vltavou a pokračuje kolem obcí Chvatěruby a Kozomín až do křižovatky se silnicí II/608 u dálnice D8.* V územním řízení navrhované řešení **je v rozporu s dokumentací EIA**, protože stavba zasahuje v délce cca 600 m až do komunikace III/0081, resp. až k MÚK Úžice na dálnici D8.

V kapitole B.I.6. **POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU VČETNĚ PŘÍPADNÝCH DEMOLIČNÍCH PRACÍ NEZBYTNÝCH PRO REALIZACI ZÁMĚRU; V PŘÍPADĚ ZÁMĚRŮ SPADAJÍCÍCH DO REŽIMU ZÁKONA O INTEGROVANÉ PREVENCI VČETNĚ POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI DOSTUPNÝMI TECHNIKAMI, S NIMI SPOJENÝMI ÚROVNĚMI EMISÍ A DALŠÍMI PARAMETRY** je uvedeno:

Výškové vedení trasy

Návrh nivelety silnice II/101 vychází z podélného profilu obchvatu Kralup nad Vltavou. V násypu je silnice dále vedena tak, aby se postupně mimoúrovňově křížila se stávající silnicí II/101, železnici, silniční rampou a příjezdovou účelovou komunikací. Poté se niveleta snižuje na úroveň stávajícího terénu. Před tratí ČD v km 2,0 se zvyšuje do výše nadjezdu a poté klesá až do místa křižovatky se silnicí II/608. V územním řízení navrhované řešení **je v rozporu s dokumentací EIA**, protože stavba vede nadúrovňově na mostech až po křížení s II/608, kde překonává nově vybudovanou turbookružní křižovatku. Teprve následně klesá na III/0081, kde se až za rušeným kruhovým objezdem do průmyslové zóny přiblíží terénu.

Dle výkresu B 6.4 Podélný profil (III. etapa) dokumentace EIA prochází v bodě *nadjezd nad železnici* (vlečka Aero) kód terénu kótou 205,41 a kód nivelety kótou 214,19. Odsud klesá cca 500 m do výšky 202,85 kdy se kód terénu rovná kódu nivelety, když se protíná s komunikací II/608.

Ve výkresu Podélného profilu posuzované dokumentace prochází ve stejném bodě kód terénu kótou 205,32 a kód nivelety kótou 214,74. Odsud postupuje přibližně ve stejné výšce. Ve stejném bodě, tedy styku s komunikací II/608, kde je kód terénu 202,47, dosahuje kód nivelety 212,51. Následně klesá cca 300 m na konec opěrných zdí a znovu stoupá cca 200 m kvůli přípojným rampám. Úsek **komunikace od styku s II/608 po exit 9 km dálnice D8 je v rozporu s dokumentací EIA.**

Křižovatky

Tab. 4 Mimoúrovňové křižovatky ve variantě A

km	Objekt	Popis
etapa I		
0.383	2 MUK s D7 (úprava stávajících)	Úprava stávajících MÚK u Kněževse (exit 3) a u Středokluk (exit 5) tak, aby byla odstraněna nebezpečná místa (doplnění připojovacích a vyřazovacích pruhů apod.): MÚK Středokluky je kompletně přeřešena s využitím stávajícího podjezdu pod D7. MÚK u Kněževse je přeřešena, místo podjezdu pod D7 je na silnici II/240 navrženo o cca 200 m dále přemostění D7. Napojení křižovatkových větví z D7 u Kněževse je provedeno na západní straně D7 stykovou křižovatkou a na straně východní okružní křižovatkou se čtyřmi křižovatkovými rameny.
1.5	MUK Tuchoměřice	Osmičková MÚK – křížení se sil. III/0077 Tuchoměřice – Středokluky;
km	Objekt	Popis
		v tomto křižovatkovém uzlu přechází přes silnici II/240 také železniční trať
etapa III		
0.2-1.05	MUK Chvatěruby	Přeložka sil. II/101 přechází mostem přes přeložku sil. III/00811 a železnici; MÚK s řešením jednotlivých křižovatkových pohybů pomocí samostatných ramp, které jsou ukončeny v okružní křižovatce; přes OK je napojena i sil. III/2429 do Zlončic

V územním řízení navrhované řešení je v rozporu s dokumentací EIA, která schvaluje 1 MÚK. Ačkoliv se trasování stavby vyhýbá pojmenování MÚK a používá názvosloví „rampy“. Vedení trasy v úseku 6,5 – 7,1 vykazuje znaky útvarové kosodelné MÚK mezi navrhovanou komunikací na mostech a komunikací II/608. **III. etapa tedy obsahuje 2 MÚK, což je v rozporu s dokumentací EIA.**

Mostní objekty

Dokumentace EIA uvádí 10 mostních objektů. 6 mostů v I. etapě a 4 mosty v III. etapě.

Tab. 5 Mostní objekty ve variantě A

km	Popis	přemostovaný objekt	konstrukce mostu
etapa I			
0.383	most na II/240	převede sil. II/240 přes D7	třípolový, spřažená konstrukce
1.442	most přes II/240	převede železnici přes sil. II/240	jednopolový, ŽB deska, rozpětí 15.5 m, šířka 6.5 m
1.477	most přes II/240	převede sil. III/0077 přes sil. II/240 (součást MÚK)	jednopolový, ŽB deska, rozpětí 15.5 m, šířka 10 m
2.641	most na II/240	převede sil. II/240 přes železnici a silnici III/0071	dvoupolový, spřažená konstrukce, rozpětí 30+30 m
3.781	most přes II/240	převede sil. III/0079 přes sil. II/240	jednopolový, spřažená konstrukce, rozpětí 18.3 m
10.235	most na II/240	převede novou sil. II/240 přes přeložku stávající sil. II/240	jednopolový, spřažená konstrukce, rozpětí 21.8 m
etapa III			
0.260–0.402	most na II/101	převede sil. II/101 přes místní komunikaci od Chvatěrub, sil. III/00811, železnici a vlečku	pětipolový (sloučeny tři původně navržené mosty), spřažená konstrukce, rozpětí 24+38+38+38+30 m
0.762	most na II/101	převede sil. II/101 přes větev MÚK (SO 111)	jednopolový, spřažená konstrukce, rozpětí 21.3 m
1.058	most na II/101	převede sil. II/101 přes místní komunikaci (SO 113)	jednopolový, spřažená konstrukce, rozpětí 29.6 m
2.021	most na II/101	převede sil. II/101 přes železnici	jednopolový, ŽB rám, rozpětí 9.5 m

Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8, III.etapa – Obchvat Kralup nad Vltavou – D8 MÚK Úžice v části B. *Souhrnná technická zpráva* uvádí 7 mostních objektů, což **je v rozporu s dokumentací EIA.**

Řada 200 - Mostní objekty a zdi				
SO 201	Most přes sil. III/00811, vlečku a železniční trať v km 4,886	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 202	Most přes přeložku III/00811 v km 5,299	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj

SO 204	Most přes vlečku v km 6,556	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 205	Most přes Černávku a OK na II/608 v km 6,986	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 206	Most přes Černávku - sil. II/101 v km 6,986 - větev 1	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 207	Most přes Černávku - sil. II/101 v km 6,986 - větev 2	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 211	Most přes stezku pro pěší v km 7,620	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj

Trasa posuzované komunikace je v rozporu s dokumentací EIA viz, výkres A.I.3 Ortofoto (výřez) z doplněné dokumentace EIA.



A.I.3 Ortofoto (výřez)

Při správním řízení posuzování vlivů na životní prostředí EIA došlo k mnoha pochybením. Zveřejňování informací neprobíhalo dle zákonných lhůt nebo neproběhlo vůbec, kvůli tomu byla občanům některých obcí odepřena možnost se účastnit řízení, protože neměli možnost se o záměru dozvědět. Posudek k záměru neobsahuje v části V.2. vypořádání připomínek z veřejného projednání. Mimo to investorem předložené varianta C trasy nebyla řádně posouzena a nedošlo k porovnání vlivů na životní prostředí.

Z výše uvedených důvodů tímto **podáváme v rámci tohoto územního řízení námítky a připomínky proti závaznému Stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru PHA1073 na životní prostředí (EIA) ze dne 12. 12. 2019, vydaného Magistrátem hlavního města Prahy č.j. MHMP 2498581/2019, Spisová značka S-MHMP 596798/2018 OCP s názvem „Přeložka silnice II/240 (D7 - D8) - úsek mezi rychlostní dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“ a žádáme o provedení jeho přezkumu dle zákona 183/2006 Sb.**

Rozptylová studie stavby a vlivy na kvalitu ovzduší

Souhrnná technická zpráva dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby v části 6. *Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana* uvádí: *Ovzduší – vliv na ovzduší je podrobně popsán v příloze 05 Rozptylová studie v Dokladové části.....Hodnocení kvality ovzduší je provedeno v souladu se zadáním pro výpočetní stav k roku 2020 s SOKP ve variantě A.*

V současné době je povolování této části Pražského okruhu teprve na začátku projednávání procesu EIA – po zjišťovacím řízení. Je tedy více než pravděpodobné, že nebude zrealizován dříve než nyní posuzovaná stavba.

V rozptylové studii **nejsou zahrnuty pevné částice produkované pneumatikami či otěrem brzdových destiček o kotouče (tzv. NEE, Non-Exhaust Emissions, tedy Emise mimo výfuk).** Pneumatiky znečišťují vzduch až 1000x více než pevné částice z výfukových plynů. Navíc je třeba počítat i s emisemi z vozovek, či brzd, které jsou majoritním zdrojem znečištění ovzduší pocházejícího z dopravy. Podílí se na znečištění 60 procenty u částic PM_{2,5} (velikost částice 2,5 mikrometru) a 73 % v případě PM₁₀ (velikost částice 10 μm).

Rozptylová studie a celkový emisní dopad na obyvatele je tak jednoznačně žadatelem podhodnocen. **Považujeme toto pochybení za závažný systémový nedostatek, který nelze považovat za vadu nemající vliv na konečnou podobu a výsledky rozptylové studie včetně navržených kompenzačních opatření.**

Akustická studie stavby a vlivy hluku

Souhrnná technická zpráva dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby v části 6. *Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana* uvádí: *Hluk – vliv Hlukové zátěže je podrobně popsán v příloze 03 Akustická studie v Dokladové části.....Akustické posouzení je provedeno v souladu se zadáním pro výhledový rok 2040 se zohledněním provozu silničního okruhu kolem Prahy v aktivní variantě A.*

V současné době je povolování této části Pražského okruhu teprve na začátku projednávání procesu EIA – po zjišťovacím řízení. Je tedy více než pravděpodobné, že nebude zrealizován dříve než nyní posuzovaná stavba. Hluková studie a celkový vliv hluku na obyvatele je tak jednoznačně žadatelem podhodnocen.

Akustická studie v části 5. **VÝSLEDKY MODELOVÝCH VÝPOČTŮ** uvádí: *V modelovém hodnocení jsou posuzovány ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ z provozu na navrhované silnici. Jedná se o oblast katastrálních území Kralupy nad Vltavou, Chvatěruby a Kozomín. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ výhradně z provozu na navrhované silnici byly stanoveny pro porovnání výsledků s hygienickými limity hluku. Akustické příspěvky z provozu na navrhované silnici ukazuje tabulka 5. Výpočtové body 1 až 5 reprezentují akustické příspěvky z provozu na navrhované komunikaci u stávající chráněné zástavby. Body 10 až 17 reprezentují akustické dopady na hranici ploch vymezených pro bydlení. Posuzovaná je aktivní varianta A ve výhledovém horizontu 2040 po zprovoznění Silničního okruhu kolem Prahy. Jedná se o vytržení vlastní komunikace z terénu, což je nepřípustné. Je nutné započítat i vliv dalších komunikací a jejich součtový efekt. Limit je dán na hluk ze silničního provozu. Ne na hluk z každé komunikace separátně zvlášť.*

Předložená akustická studie počítá hluk POUZE z vlastního záměru, tj. není hodnocen hluk ze silničního provozu v území! V území jsou významné komunikace D8 a II/608, které generují významnou hlukovou zátěž! Taktéž nejsou zahrnuty důležité komunikace v jednotlivých obcích. Hlukový limit je dán jako celek na silniční dopravu ne jen jednotlivé komunikace, kde je možné hodnotit příspěvky. **Tj. studii je nutné doplnit i o aktuální stávající situaci v území a k ní nový záměr připočíst!**

Trváme na posouzení silniční dopravy jako celku ne pouze jedné nové komunikace, což považujeme za „vytržené z kontextu“, včetně aktualizace kumulativních záměrů

v lokalitě a to i výpočet bez realizace SOKP a to včetně vlivu všech okolních komunikací. Považujeme toto pochybení za závažný systémový nedostatek, který nelze považovat za vadu nemající vliv na konečnou podobu a výsledky hlukové studie včetně navržených kompenzačních opatření.

Kategorie pozemní komunikace

Podle zákona č. 13/1997 o pozemních komunikacích, byla stavba v projednávané dokumentaci EIA vedena jako **silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy**. Při veřejném projednání bylo ovšem architektem potvrzeno, že silnice splňuje **technické požadavky pro silnice I. třídy, které jsou určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu**.

Mimo to je ve veřejně dostupných smlouvách na projektovou dokumentaci ke stavebnímu povolení II. etapy tj. Obchvatu Kralup a III. etapy přeložky z Kralup k D8 v čl. 16 uveden požadavek investora na připravovanou dokumentaci: „*Dokumentace musí být projednána a doloženo stanovisko úseku provozovatele elektronického mýta ŘSD ČR v souvislosti s výhledovým zapojením stavby do systému mýta provozovaného ŘSD ČR. Systém mýtných bran bude odpovídat systému provozovanému na komunikacích ve správě ŘSD ČR*“. Podle Nařízení vlády č. 240/2014 Sb. o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném, **lze vybírat mýto pouze na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy**.

Z výše uvedených skutečností je zřejmé, že již od oznámení záměru v roce 2015 Středočeským krajem, byl plánován a posléze smluvně vyžadován výběr mýta na této silnici. **To je v rozporu s nařízením vlády, protože mýto je možné vybírat jen na silnici I. třídy s mezinárodní dálkovou a mezistátní dopravou, nikoliv na silnici II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy a u které byl posuzován její vlivy na životní prostředí!**

Výše uvedené kroky investora vykazují známky klamného jednání, aby byl umožněn nákladní tranzit mimo Prahu mezi dálnicemi D1, D5, D7 a dálnicí D8 po silnici II. třídy, která ovšem splňuje kritéria pro výstavbu silnice I. třídy a to ve vzdálenosti 200 – 300 metrů od obytné zástavby v trase na mostech a náspech bez jakékoliv protihlukové ochrany. Dokumentace posuzované silnice v rozporu s EIA již neobsahuje úrovněová křižení, která byla nahrazena mimoúrovňovými křižovatkami. **Což je ovšem v rozporu se ZÚR, EIA i ÚP obce Kozomín.**

Shrnutí

Stavbu „*Přeložka silnice II/240 (D7 – D8) – úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101*“ a stavbu „*Obchvat Kralup nad Vltavou včetně mostu, jako součást aglomeračního okruhu – I. etapa*“ nelze realizovat bez zajištění uvedení obou staveb do provozu ve stejném termínu, protože jiné řešení z hlediska zprovoznění etap je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nepřipustné. **Obě stavby musí být zprovozněny současně, resp. všechny tři etapy, tedy celá trasa od D7 po D8.**

V celé délce trasy je nutné u obytné zástavby, která je blíže než 500 metrů zrealizovat protihlukové stěny. Na ochranu obyvatel okolních obcí je nutné zajistit zemní valy, které budou nejprve zatravněny a poté osázen řadami stromů a keřů, aby byl vytvořen přírodě blízký vícepatrový porost s co největším clonícím účinkem.

Vzhledem k neexistenci SOKP resp. lhůtám správního řízení SOKP je více než pravděpodobné, že stavba by měla sloužit jako náhrada za nedokončenou část SOKP, což bude mít významný vliv životní prostředí a veřejné zdraví.

Závěr

Kvůli všem výše uvedeným nesrovnalostem navrhuje podanou žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby ze dne 30. 11. 2020 pro stavbu "*II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7-D8, III. etapa*", tak jak je navržena a pro rozpor s požadavky uvedenými v zákoně č. 183/2006 Sb. zákona o územním plánování a stavebním řádu **zamítnout.**

Petra Šefčíková
starostka obce Větrušice

Petra Šefčíková

