

2 MJT + 1 příloha	Podací lístek
Krajský úřad Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5	
Podal: Obec Husinec, IČ:00240231, DS: hfbbpt6, U Radnice 64, 250 68 Husinec, Czech Republic	
Číslo dokumentu: 093269/2021/KUSK UID: kuskes14d7de0 	
Věc: Připomínky k ÚR přeložky D7 D8	
Doručeno dne: 22.07.2021 14:39	
Vaše značka: 00810/21/PNo	
li / li,sv.př: 0/0	př / druh: 2

FB/



OBEC HUSINEC

U Radnice 64

250 68 Husinec, okres Praha – východ

tel.: 220940309, mob.: 725174463, e-mail: ou@husinec-rez.cz, IČO: 00240231

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 81/11
15000 Praha 5

Vaše značka:	Naše značka:	Vyřizuje:	V Husinci dne
	00810/21/PNo	Bc. Veronika Kristová	22.07.2021

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

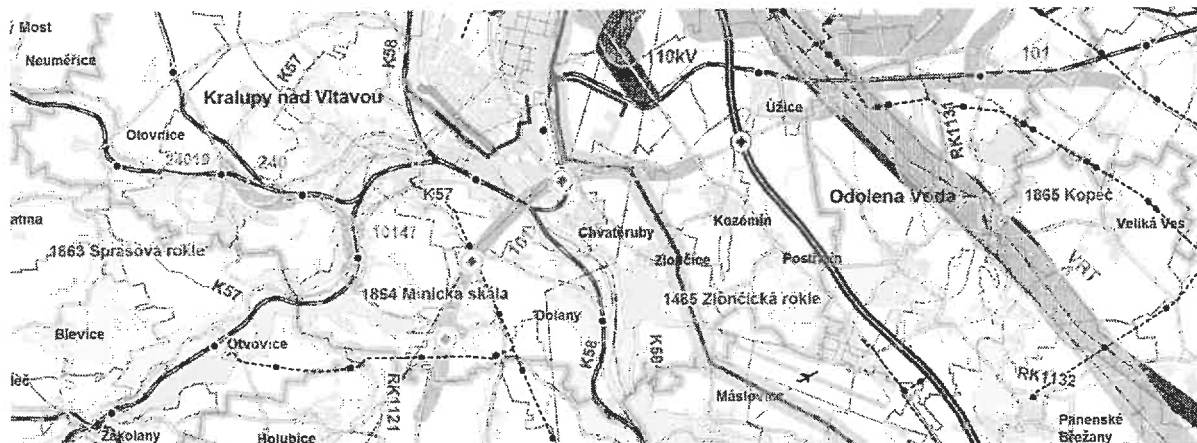
Připomínky k územnímu řízení stavby „II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7-D8, III. etapa

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 ÚSŘ/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)

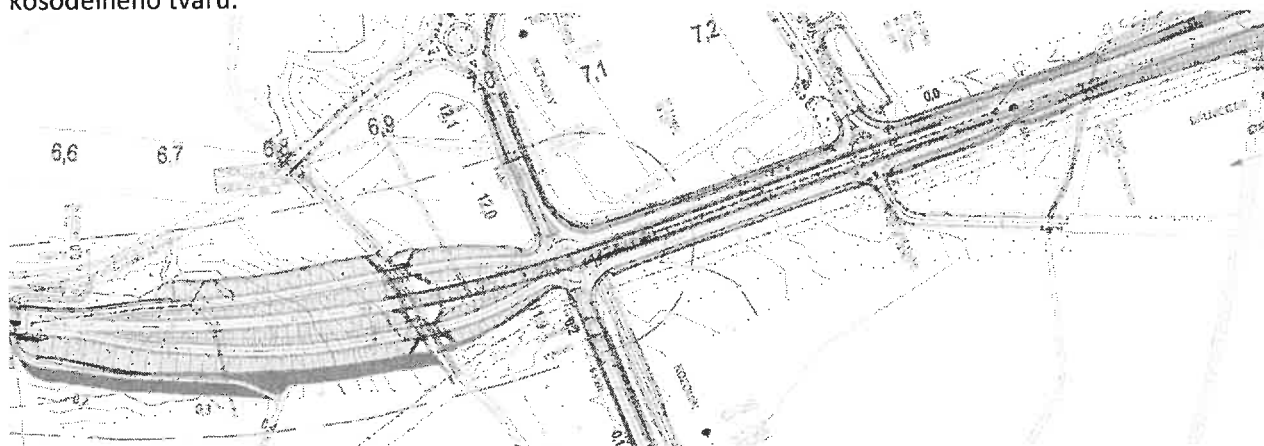
Trasa stavby je ve svém rozsahu v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje (úplné znění po 2. aktualizaci) z června 2018. Ty vymezují veřejně prospěšnou stavbu *D059 Koridor Aglomeračního okruhu, úsek (II/101) Chvatěruby – Úžice*, který dle výkresové části začíná napojením na II. etapu 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 výřez - D059

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 navrhopvat, 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 úrovnovou okružní křižovatku, která by kapacitně vyhovovala (II/608 x nová II/101). Nepropustnost křižovatky bude příčinou dopravní kongesce. Z tohoto důvodu je nově navržen mostní objekt na hlavní trase přes silnici II/608. Dále: Při posouzení úrovnového 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 úrovnové 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.**

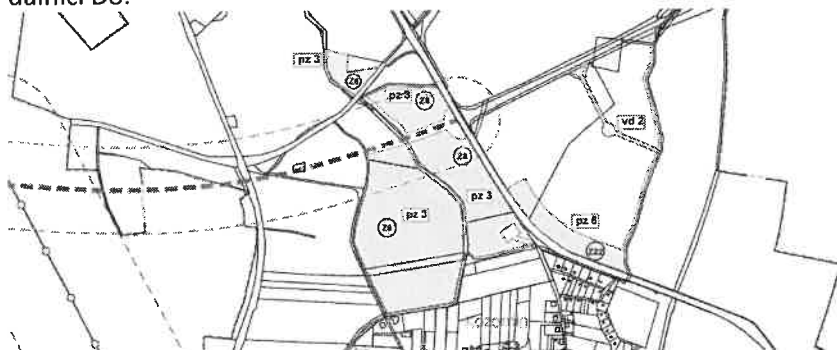
Není tedy jakkoliv odůvodněna nutnost mimoúrovňového řešení.

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.1.5.1 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.1.5.2 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.1.6. 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, železnicí, 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 turbokružní

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 přeřezena s využitím stávajícího podjezdu pod D7. MÚK u Kněževse je přeřezena, místo podjezdu pod D7 je na silnici II/240 navrženo o cca 200 m dále přemostění D7. Napojení křižovatek větvi z D7 u Kněževse je provedeno na západní straně D7 stykovou křižovatkou a na straně východní okružní křižovatkou se čtyřmi křižovatek rameny.
1.5	MUK Tuchoměřice	Osmičková MÚK – křížení se sil. III/0077 Tuchoměřice – Středokluky;
km	Objekt	Popis
		v tomto křižovatek 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 křižovatek pohybů pomocí samostatných ramp, které jsou ukončeny v okružní křižovatece; 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 kosodélné 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 $A_{L_{Aeq,T}}$ z provozu na navrhované silnici. Jedná se o oblast katastrálních území Kralupy nad Vltavou, Chvatěruby a Kozomín. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ 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 nepřijatelné. 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 úrovňová křížení, 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 nepřijatelné. **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.**

Bc. Veronika Kristová
starostka obce Husinec

