

Praha: 16. 4. 2024
Číslo jednací: 021076/2024/KUSK
Spisová značka: SZ_021076/2024/KUSK/2
Vyřizuje: Ing. Aleš Rybář / I. 773
Značka: OŽP/AR

Dle rozdělovníku

ROZHODNUTÍ – ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný správní orgán podle § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (dále jen „zákon“) a vykonávající přenesenou působnost podle § 67 odst. 1 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), na základě provedeného zjišťovacího řízení

rozhodl

podle § 7 odst. 6 zákona, že záměr

„Přeložka silnice II/610“

nemůže mít významný vliv na životní prostředí a **nebude** posuzován podle zákona.

Identifikační údaje

Název záměru: Přeložka silnice II/610

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

Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4-Nusle

IČO oznamovatele: 65993390

Zpracovatel oznámení: Ing. Ilona Plevová, PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4-Krč, (držitelka autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle §19 zákona č. 100/2001 Sb., rozhodnutí MŽP ČR č.j. 109468/ENV/10, naposledy prodloužené rozhodnutím č.j. MZP/2020/710/3480).

Kapacita (rozsah) záměru: Novostavba komunikace bude v délce 5,4 km. Je navržena jako dvoupruhová, obousměrná, směrově nerozdělená se šířkou zpevnění 8,5 m. Jedná se o silnici II. třídy s návrhovou kategorií S/9,5/90.

Umístění záměru: kraj: Středočeský
okres: Praha-východ
obec: Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Podolanka, Přezletice
k. ú.: Brandýs nad Labem, Popovice u Brandýsa nad Labem, Podolanka, Přezletice

Záměr je umístěn mimo obydlené části přilehlých obcí nebo měst. Vzhledem k umístění a plánovanému přerozdělení intenzit dopravy byly o zahájení zjišťovacího řízení vyrozuměny též obce Brázdim, Dřevčice, Veleň, Hlavní město Praha a Městská část Praha-Vinoř.

Charakter záměru:

Záměrem je liniová dopravní stavba, dvoupruhová silnice II. třídy. Jedná se o novostavbu trvalého charakteru.

Možnost kumulace s jinými záměry:D0, stavba 520 Březiněves – Satalice

Požadavek na realizaci záměru vzešel z očekávaného přerozdělení dopravních intenzit v území v důsledku plánované realizace severovýchodního segmentu Pražského okruhu, stavby D0 520 v úseku Březiněves-Satalice. Realizace záměru se bez dostavby úseku D0 520 Pražského okruhu neuvažuje. Stavba D0 520 je nyní ve stupni posuzování vlivů na životní prostředí. Oba záměry jsou a i nadále budou připravovány v úzké koordinaci, přičemž předkládaný záměr je na stavbu D0 520 napojen v MÚK Přezletice. Tato MÚK Přezletice má stejné technické řešení pro v tuto chvíli dvě sledované výškové varianty D0 520 (zahlobená, tunelová) a konečné řešení D0 520 tedy nebude mít dopad na hodnocený záměr.

Pro potřeby předloženého hodnocení jsou použity dopravní prognózy, které vycházejí z dopravních modelů pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí pro stavbu D0 520. Stavba D0 520 je zahrnuta v hodnocených scénářích (aktivní i nulová varianta) a potenciální kumulativní vlivy v období provozu jsou vyhodnoceny.

Realizace úseku D0 520 je uvažována v letech 2027 až 2030. Možnost kumulace vlivů v období výstavby se odvíjí od harmonogramu prací obou záměrů. Potenciální kumulativní vlivy ze souběhu stavebních prací jsou pro relevantní aspekty jsou zahrnuty v oznámení. Lze uvažovat kumulaci vlivů v místech styku těchto staveb, tj. okolí MÚK Přezletice, a to na obyvatelstvo nejbližší zástavby, které může být zasaženo nepříznivými vlivy ze stavebních prací (hluk, znečištění ovzduší).

Přeložka silnice II/101 Brandýs nad Labem – obchvat – II. etapa

Plánovaná přeložka silnice II/101, na kterou je záměr ve východní části napojen, je II. etapou obchvatu města Brandýs nad Labem. Cílem je vymístění části dopravy z centra města, zlepšení životního prostředí a zvýšení bezpečnosti provozu. Stavba byla v celku v roce 2013 předložena do zjišťovacího řízení s tím, že záměr nemůže mít významný vliv. II. etapa obchvatu bude zprovozněna současně s 2. částí I. etapy, přičemž 1. část I. etapy je již v současné době zrealizována - Zápy-III/0103 v délce 1,675 km. Realizace této stavby je plánovaná v letech 2026-2028, tj. před zahájením výstavby hodnoceného záměru, případně lze uvažovat souběh závěrečných prací na obchvatu Brandýsa se zahájením prací na záměru, což bývají stavební práce odlišných charakterů. Pro období provozu je tato stavba zahrnuta v hodnocených scénářích (aktivní i nulová varianta) a z hlediska možných kumulativních vlivů při provozu je zohledněna.

II/244 Přezletice, přeložka včetně napojení na dálnici D0

Tato stavba je rozpracována na úrovni DUR a v roce 2009 byla podrobena zjišťovacímu řízení se závěrem, že záměr nebude posuzován. Přeložka odvádí dopravu mimo zástavbu obcí. Její potřeba vychází z celkové koncepce řešení dopravní sítě na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje. Přeložka je navržena v návaznosti na budoucí MÚK Přezletice na D0, u které je prognózováno zvýšení dopravní zátěže na stávající komunikaci. Předpoklad realizace je rok 2027. Možnost kumulace vlivů v období výstavby se odvíjí od harmonogramu prací obou záměrů. Potenciální kumulativní vlivy ze souběhu stavebních prací jsou pro relevantní aspekty popsány v oznámení. Pro období provozu je tato stavba zahrnuta v hodnocených scénářích (aktivní i nulová varianta).

Elektrifikace úseku Praha – Dřevčice – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

Pro autobusovou linku příměstské dopravy č. 375 je plánována realizace elektrifikace s nasazením dynamicky dobíjených elektrobuses. Trasa linky zůstane stejně jako v současné době ve stopě ul. Pražská (tj. sil. II/610) tak, aby zajistila dopravní obslužnost obcí. Provedení elektrifikace je plánováno v letech 2024-2025, kumulace z výstavby tak lze vyloučit. Nepředpokládají se ani kumulace z provozu, neboť elektrifikovaná linka zůstane na stávající sil. II/610.

Další dopravní stavby, které tvoří navazující komunikační síť a mají vliv na rozložení dopravních intenzit, ať již na území HMP či na území Středočeského kraje, které jsou uvažovány v dopravním modelu, jsou:

- nový úsek Pražského okruhu D0 518, 519 v úseku Ruzyně – Suchdol – Březiněves,

- nový úsek Pražského okruhu D0 511 v úseku dálnice D1 - Běchovice,
- přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly,
- zkapacitnění PO D0 510 v úseku Běchovice - Satalice,
- zkapacitnění PO D0 515 v úseku Třebonice – Slivenec,
- přestavba D7 v úseku Ruzyně – MÚK Aviatická, vč. MÚK Aviatická,
- kompletní přestavba MÚK Zdiby, zkapacitnění Prosecké radiály (úsek Březiněves, včetně - Zdiby), přestavba silnice I/9 MÚK Zdiby – Líbeznice na střídavý třípruh,
- přeložka ul. K Ládví – Dopraváků,
- obchvat Březiněvsi,
- zkapacitnění dálnice D10 do Radonic a dálnice D11 do Jiren, vč. MÚK Beranka a spojek Hornopočernické, Klánovické, a do ul. ve Žlíbku,
- dálnice D3 (v úseku od PO na hranici Středoč. kraje s napojením na stávající jihočeské úseky),
- přeložka I/16 obchvat Slaného (1. etapa uvedena do provozu 12/2019, tedy v průběhu roku 2019 ještě nebyla v provozu),
- přeložky II/101 a II/240 mezi D7 a D8, II/101 obchvat Záp a Brandýsa nad Labem, přeložka II/101 Říčany – Úvaly, II/611 obchvat Nehvizd, II/101 obchvat Jesenice, přeložka II/116 Jinočany – Lety,
- komunikační propojení Ocelkova – Budovatelská, Budovatelská – Mladoboleslavská, Toužimská – Veselská,
- Hostivařská spojka (úsek Průmyslová ul. v Hostivaři – obchvat Dolních Měcholup – severní obchvat Uhříněvsi),
- obchvat Písnice, komunikace Nová Komořanská, Vestecká spojka
- první úseky vysokorychlostních tratí (VRT), např. z Prahy do Světlé nad Sázavou (směr Brno) a do Lovosic / Litoměřic (směr Ústí n. L.),
- prodloužení tramvajových tratí (TT) Divoká Šárka – Dědina – Na Padesátníku, Malovanka – Strahov, Kobylisy – Bohnice (pouze po jižním okraji sídliště ulic K Pazderkám), Kobylisy – Zdiby, Sídlíště Ďáblice – Nádraží Čakovice, lanovka Podbaba-ZOO-Bohnice,
- modernizace železničního spojení na letiště a do Kladna.

Rozvoj území lze očekávat v souladu s územními plány naplňováním jednotlivých zastavitelných ploch pro obytná území, komerční a průmyslové zóny. Pro modely dopravních prognóz byly zároveň s postupným naplňováním územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy zohledněny také demografické prognózy rozvoje jednotlivých správních obvodů ORP na území metropolitní oblasti.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Přeložka silnice je navržena v délce 5,4 km. Začátek trasy se nachází v místě budoucí MÚK Přezletice (bez ohledu na výškové variantní řešení D0 520) a je tvořen okružní křižovatkou s plánovanou přeložkou silnice II/244. Záměr prochází východním až severovýchodním směrem volnou zorněnou krajinou. Cca v km 4,200 se nachází úroňové křížení se silnicí III/0109, které je navrženo jako průsečná křižovatka. Konec trasy se napojuje stykovou křižovatkou na plánovaný obchvat Brandýsa nad Labem (silnice II/101) cca v km 1,28 (staničení obchvatu Brandýsa) a to přibližně 150 m od Hrušovského rybníku.

Přeložka je navržena jako dvoupruhová, obousměrná, směrově nerozdělená se šířkou zpevnění 8,5 m. Jedná se o silnici II. třídy s návrhovou kategorií S/9,5/90, se šířkou jízdního pruhu 3,5 m, šířkou zpevněné krajnice 0,75 m a nezpevněné krajnice 0,75 – 1,50 m.

Výškové řešení respektuje morfologii terénu, trasa je vedena z větší části po terénu a v malých násypch.

Na přeložce jsou navrženy 3 křižovatky, které jsou všechny řešeny jako úrovňové. Na trase nejsou navrženy žádné mosty.

Lze předpokládat, že realizace stavby bude probíhat v souběhu s výstavbou Pražského okruhu úseku D0 520, a to koordinovaně v návaznosti na jednotlivé stavební postupy.

Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu:

Krajský úřad Středočeského kraje, obdržel dne 21. 2. 2024 oznámení záměru zpracované dle přílohy č. 3 zákona „Přeložka silnice II/610“, od oznamovatele Ředitelství silnic a dálnic ČR, na Pankráci 546, 140 00 Praha 4. Oznámení záměru s informací o zahájení zjišťovacího řízení bylo rozesláno k vyjádření příslušným správním orgánům a územním samosprávným celkům dne 28. 2. 2024 pod č. j. 029308/2024/KUSK.

Oznámení záměru bylo v souladu s § 16 zákona zveřejněno a informace o projednávaném oznámení záměru byla vyvěšena na úřední desce Středočeského kraje od 28. 2. 2024 do 25. 3. 2024 pod č. j. 029312/2024/KUSK, a rovněž v Informačním systému CENIA na internetových stránkách www.cenia.cz/eia spolu s textem oznámení pod kódem STC2668. Oznámení bylo též vyvěšeno na úřední desce města Brandýs nad Labem-Stará Boleslav ode dne 28. 2. 2024 do 14. 3. 2024, obce Přezletice od 28. 2. 2024 do 14. 3. 2024 a obce Podolanka od 4. 3. 2024 do 31. 3. 2024.

V souladu s § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován v plném rozsahu podle zákona. Příslušnému úřadu bylo možné zaslat vyjádření do 29. 3. 2024 včetně.

V průběhu zjišťovacího řízení neobdržel příslušný úřad žádné zásadní připomínky k záměru, které by stanovovaly rámec pro celý proces EIA. Připomínky k záměru obdržel příslušný úřad v rámci zákonné lhůty pro vyjádření od Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odboru životního prostředí, Krajské hygienické stanice Středočeského kraje, Krajského úřadu Středočeského kraje, Odboru životního prostředí, od Středočeského kraje, města Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a Ministerstva životního prostředí.

Součástí oznámení byly následující přílohy: Hluková studie, Rozptylová studie, Biologické hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., Studie vlivů na krajinný ráz, Hydrogeologické posouzení záměru a povinná příloha dle zákona.

1.1 CHARAKTERISTIKA ZÁMĚRU

Záměrem je novostavba komunikace o délce 5,4 km. Je navržena jako dvoupruhová, obousměrná, směrově nerozdělená se šířkou zpevnění 8,5 m. Jedná se o silnici II. třídy s návrhovou kategorií S/9,5/90. Přeložka silnice II/610 je vedena mimo obytné části sídel v oblasti.

Záměr byl posuzován jako celek s vyhodnocením všech relevantních dopadů na životní prostředí a jejich možných kumulací okolních staveb či záměrů, přičemž se vycházelo ze stávajícího a budoucího stavu v lokalitě se zohledněním právě možných kumulativních vlivů. K hodnocení záměru byly použity Hlukové a Rozptylové studie, Biologické hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., Studie vlivů na krajinný ráz a Hydrogeologické posouzení záměru, ze kterých vyplývají konkrétní závěry.

Při hodnocení rizik pro veřejné zdraví dospěl příslušný úřad k závěru, že se jedná o záměr, který svými vlivy nezatěžuje životní prostředí nad přípustnou mez a jeho realizací nedojde k podstatnému zhoršení stavu v lokalitě jak v oblasti znečištění ovzduší, tak z hlediska hlukové zátěže v lokalitě.

Po zhodnocení charakteristiky záměru v souladu s přílohou č. 2 k zákonu je patrné, že zjišťovací řízení prokázalo, že předložený záměr nemůže mít samostatně ani v kumulaci s jinými záměry významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Na základě výše uvedeného byl tedy učiněn závěr, který je uveden ve výroku tohoto rozhodnutí.

1.2 UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

Záměr novostavby komunikace je umístěn do extenzivně zemědělsky obhospodařované krajiny bez zástupu cennějších ekosystémů. Území je velice druhově chudé.

Trasa je vedena zcela mimo obydlená sídla dotčených obcí a měst.

Záměr se nachází mimo zvláště chráněná území (maloplošná i velkoplošná) a území lokalit NATURA 2000.

V lokalitě ani v širším území nejsou vymezeny skladebné prvky nadregionálního a regionálního ÚSES. Trasa protne pět prvků lokálního ÚSES, Dle metodiky MŽP jsou dvoupruhové komunikace hodnoceny jako polopropustné bariéry a ÚSES může být v místě křížení prostorově nespojitý. Pro minimalizaci prostorové nespojitosti a míry narušení funkční spojitosti je preferováno kolmé křížení. Interakční prvky nejsou též v lokalitě situovány. Na samotné ploše záměru nejsou evidovány významné krajinné prvky (VKP), stavba se jich dotkne pouze nepatrně.

Lokalitou neprochází žádné migrační trasy živočichů. Záměr nekříží žádný migrační koridor ani nezasahuje do žádného jádrového území dle Biotopů vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců.

Záměrem nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa. V trase přeložky se nenacházejí žádné památné nebo významné stromy či stromořadí.

V lokalitě se nenachází vodní zdroje a jejich ochranná pásma, ani vodní nádrže a jejich ochranná pásma. Zájmové území neleží v oblasti přirozené akumulace vodních zdrojů CHOPAV.

V místě záměru nejsou evidovány staré ekologické zátěže. Podle údajů získaných z archivu ČGS - Geofond nejsou v trase záměru registrovány žádné sesuvy, potenciaálně sesuvná území ani jiné svahové deformace.

V lokalitě ani širším okolí se nenacházejí dobývací prostory či ložisková území. V místě záměru nejsou evidovány důlní díla či poddolovaná území.

Záměrem nebudou dotčeny žádné registrované kulturní nemovitě ani archeologické památky. V širším okolí se tyto objekty nachází. Do území zasahuje oblast s archeologickými nálezy, investor a stavitel bude v případě realizace postupovat dle zákona o státní památkové péči, v platném znění.

Realizací záměru dojde k záboru zemědělské půdy v rozsahu cca 14 ha.

V rámci posouzení schopnosti přírodního prostředí snášet zátěž bylo bráno v úvahu, že zvláště chráněná území, evropsky významné lokality a ptačí oblasti, území přírodních parků, VKP, NR a L ÚSES, ložisková území, lesy, památné stromy, vodní zdroje s jejich ochrannými pásmy, oblast přirozené akumulace vod, území historického nebo kulturního významu se v dotčené lokalitě nevyskytují, a že záměr není situován do zalidněného území. V krajině převládá rozsáhlá polní matrice téměř bez menších plošek s velmi nízkou mozaikovitostí krajiny.

Po zhodnocení umístění záměru v souladu s přílohou č. 2 k zákonu je patrné, že zjišťovací řízení prokázalo, že předložený záměr nemůže mít samostatně ani v kumulaci s jinými záměry významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, protože nedochází k významnému zásahu do cenných chráněných území. Na základě výše uvedeného byl tedy učiněn závěr, který je uveden ve výroku tohoto rozhodnutí.

1.3 CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Záměr nebude zdrojem elektromagnetického záření, v souvislosti s jeho realizací se nepředpokládá kontaminace zdrojů vod chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny. Hlavními faktory, kterými obecně liniové dopravní stavby mohou působit na zdraví obyvatel, je znečištění ovzduší a emitovaný hluk. Záměrem ve fázi realizace a provozu nelze očekávat nadlimitní nebo významné negativní vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví. Pro stanovení úrovně zátěže byla zpracována hluková a rozptylová studie, jejichž závěry jsou rozpracovány dále. Trasa je vzdálena

nejméně 450 m od obytné zástavby, s přihlédnutím, že trasa vymezení nemalou část dopravy z intravilánu obcí Podolanka a Přezletice, neobsahuje oznámení další studie, např. HIA.

Vliv na ovzduší a klima

Vliv záměru na ovzduší lze formálně očekávat ve fázi výstavby (příprava staveniště, výkopové, demoliční a stavební práce, dovoz materiálu a pracovníků). Jedná se o krátkodobý zdroj znečištění, který ve stávající době nelze zcela a přesně identifikovat. Záměr je dosud ve fázi studie bez podrobnější PD. Lze očekávat, že emise během době výstavby budou malé, jejich objem bude stanoven v navazující přípravě záměru na základě vypracovaného projektu ZOV a předložen schvalujícímu orgánu. Je třeba podotknout, že samotná výstavba proběhne mimo obydlená sídla.

Jak již bylo řešeno výše, oznámení záměru obsahuje rozptylovou studii. V té byly pro potřeby modelového výpočtu kolem hodnocené silnice II/610 a okolních silnic vytvořena pravidelná síť bodů, zahrnující i nejbližší obytnou zástavbu.

Záměr počítá s minimálním příspěvkem znečišťujících imisí oproti stávající situaci a navýšením zpevněných ploch, lze tak vyloučit, že by se záměr projevil sledovatelnou měrou negativně na změnách klimatu na globální i lokální úrovni. Předmětem rozptylové studie je posouzení imisní zátěže související s dopravou na novém úseku komunikace. V modelu jsou dále zohledněny hlavní komunikace v území, zejména lze uvést plánovaný úsek Pražského okruhu D0 520, plánovaný obchvat Brandýsa nad Labem, plánovanou přeložku silnice II/244, a navazující silniční síť. Z výsledků rozptylové studie je zřejmé, že provozem záměru nedojde k překračování imisního limitu průměrných ročních/maximálních hodinových koncentrací NO₂, nezpůsobí překračování imisního limitu průměrných ročních koncentrací benzenu, nezpůsobí překračování imisního limitu průměrných ročních koncentrací PM₁₀, provoz výhledově nezpůsobí překračování imisního limitu maximálních denních koncentrací PM₁₀, ani limit překročení, který je do 35 případů za rok. Dále také provoz záměru nezpůsobí překračování imisního limitu průměrných ročních koncentrací PM_{2,5}. Jak ukazují výsledky modelových výpočtů, provozem záměru dojde místně k malému nárůstu imisních koncentrací oproti nulové variantě. V referenčním bodě RB 24 (Brandýs n. Labem-Stará Boleslav, Hrušovská č. p. 1897), který se v oblasti s nadlimitní koncentrací nachází, nicméně dojde k nárůstu o pouhou 0,1 % imisního limitu.

Záměr není zdrojem dopravy, zprovozněním dojde k přemístění dopravy ze stávající komunikaci II/610 na přeložku. Záměr tak není zdrojem nových skleníkových plynů. Z důvodu snížení vlivu nových zpevněných ploch (byť v silně obdělávané krajině) je navrženo opatření formou ozelenění. S očekávaným nárůstem obyvatel v okruhu kolem Hlavního města Prahy bude přeložka nabývat na významnosti v ochraně klimatu a ovzduší. Bez významného negativního vlivu.

Vliv hlukové zátěže

Vliv záměru na hlukovou situaci ve fázi výstavby lze hodnotit až po detailních znalostech a upřesnění způsobu a rozsahu stavebních činností, lze je však kvantifikovat jako časově krátkodobé a omezené. Samotné zemní práce budou probíhat zcela mimo obydlená sídla, zdrojem hluku bude krátkodobý provoz stavebních a obslužných strojů, avšak k výškovému vedení trasy se nepředpokládá nikterak významné přesuny hmot, znamenající velkou dopravní zátěž.

Hluková situace je podrobně popsána v příložené hlukové studii k oznámení. Studie vymezila 36 výpočtových bodů. Ze studie vyplývá, že u všech výpočtových bodů dochází buď ke snížení hlukové zátěže, nebo ke splňování hygienických limitů i při zvýšení hlukové zátěže. Výjimkou je výpočtový bod VB 31, u kterého dochází k překračování hygienických limitů pro denní i noční dobu a zároveň dojde vlivem záměru ke zhoršení situace. Bez významného negativního vlivu.

Vibrace a záření

U posuzovaného záměru není, vzhledem k lokalizaci, předpoklad překračování hygienických limitů vibrací jak při výstavbě, tak při provozu. Záměr může naopak znamenat v určitých bodech jejich snížení. Bez významného negativního vlivu.

Výstavba nebo provoz nebude zdrojem elektromagnetického záření o hygienicky významných intenzitách ve smyslu nařízení vlády č. 291/2015 Sb., o ochraně zdraví před neionizujícím zářením, v platném znění. Pro přeložku se neplánuje stacionární osvětlení. Bez vlivu.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Výstavba přeložky bude probíhat v maximální míře tak, aby potenciální ovlivnění vod došlo pouze vlivem havárie, kterým bude předcházeno standardními postupy. Na staveništi budou přípravy na akutní řešení těchto případných havárií.

Pro provoz bude řešen dostatečný propustek pro překlenutí přítoku Záhořské svodnice. Předpokládá se, že likvidace dešťových vod bude likvidována svedením do podélných příkopů. Ve fázi studie není zcela dořešeno, v navazující PD a v souladu s normovými a legislativními požadavky bude dále rozpracován návrh prvků podporujících zasakování srážkových vod. Kontaminace vod lze uvažovat pouze během mimořádných událostí – havárií. Komunikace se uvažuje jako nadzemní na náspu, hydrologické poměry tak zůstanou bez zásadních změn.

Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje

Záměr si vyžádá zábor půdního fondu o výši 14,8 ha. Zábor při výstavbě liniové komunikace nelze eliminovat, odnětí půdy k nezemědělskému účelu bude posouzena v dalším stupni přípravy stavby příslušným úřadem. Rozsah záborů lesní půdy je současně stanoven ve výši 0,01 ha, avšak precizací záměru bude postupováno tak, aby se záměr PUPFL zcela vyhnul. Jedná se tak o středně významný vliv.

Stavba bude mít téměř vyrovnanou bilanci zemin a nebude zasahovat do geologických poměrů v lokalitě. Realizací záměru nedojde k dotčení horninových zásob. Bez vlivu.

Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy

V lokalitě záměru se nenachází žádný druh ze zvláště chráněných druhů rostlin v prováděcí vyhlášce č. 395/1992 Sb. zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ani v Červeném seznamu ohrožených druhů České republiky. Z hlediska dotčení fauny bude v dalším stupni požádáno o výjimku z podmínek ochrany podle § 50 podle § 56 Zákona č. 114/1992 Sb. v celkovém rozsahu 27 zvláště chráněných druhů živočichů (3 druhy bezobratlých, 4 druhy herpetofauny, 12 druhů ptáků a 8 druhů savců). Dále jsou 2 druhy s vysoce pravděpodobným výskytem (ropucha obecná a slepýš křehký). K minimalizaci vlivu bude ustanoven biologický dozor stavby a kladen důraz na kompenzační opatření pro dotčené živočichy. Území je ale jinak z biologického hlediska víceméně velice chudé. Lokalitu lze charakterizovat jako biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem. Lokalita je dlouhodobě využívána k extenzivnímu zemědělství, proto zde lze vyloučit existenci hodnotného nebo cenného ekosystému. Vlivy jsou tak souhrnně malé a přijatelné.

Vliv na chráněné části přírody

Záměr se nachází zcela mimo velkoplošná a maloplošná zvláště chráněná území, památné stromy nebo skupiny stromů. Zájmové území nezasahuje do žádného přírodního parku. Stavba bude velmi okrajově zasahovat do VKP, avšak přímé ovlivnění nelze očekávat. Lze vyhodnotit vlivy jako malé

Vlivy na území NATURA 2000

Záměr se nachází mimo zvláště chráněná území a území lokality NATURA 2000. Záměr má nulový vliv na soustavu NATURA2000.

Územní systémy ekologické stability

V území se nenachází žádný z nadregionálních nebo regionálních prvků ÚSES. Křížení s lokálním ÚSES bude navrženo tak, aby docházelo k minimálnímu ovlivnění. Bez významného negativního vlivu.

Vliv na krajinu a krajinný ráz

Přeložka silnice II/610 nevnesou do území velkého měřítká, velkoplošné struktury, charakteru suburbánní a intenzivně agrární krajiny nové znaky, ani nebude znamenat změnu významu a zastoupení jednotlivých znaků krajinného rázu. Změna či snížení krajinného rázu tedy nebude výrazná. Dojde především k posílení stávajících (zejména neutrálních) znaků. Krajinářsky nejvyšší partii spjaté s přírodě blízkými segmenty krajiny, především s údolím Vinořského potoka či remízky na drobných vyvýšeninách, nebudou fyzicky dotčeny, vizuální dopad záměru, tj. ovlivnění charakteru

krajiny a krajinného kontextu, bude slabé a prostorově omezené. Přírodní parku nejsou v místě záměru evidované.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměrem nebudou dotčeny žádné registrované kulturní nemovité ani archeologické památky. Vliv tak lze hodnotit jako nulový.

Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

V období výstavby a provozu se nepředpokládají rizika havárií, díky dodržení platné legislativy, norem a postupů.

Pro zamezení vlivů z výstavby na přírodní segmenty bude zajištěno důsledné dodržování technologické kázně (předcházení riziku havárií) a odvodnění staveniště. Jedná se o zabezpečení staveniště před úniky znečištěných vod, zamezení splachům zeminy do okolí. Srážkové vody odtékající ze staveniště musí splňovat limity ukazatelů znečištění dle platné legislativy

Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Veškeré vlivy byly identifikovány jako málo významné až nulové, bez přesahu řešeného území. Jako středně významný vliv lze hodnotit dotčení půd, které je však nevyhnutelné a podléhá dalšímu posouzení v navazujících řízeních. Lze vyloučit, že by záměr byl zdrojem významných nepříznivých vlivů přesahujících státní hranice.

Žádná z jednotlivých složek životního prostředí ani životní prostředí jako celek nebude negativně ovlivněno nad míru trvale udržitelného rozvoje.

Investor je povinen dodržovat veškerá aktuálně platná zákonná opatření a postupy vyplývající z právního rámce ČR a EU aj. bez ohledu na proces EIA.

Z hlediska posouzení dopadů provozu na jednotlivé složky životního prostředí nebyly prokázány žádné významné vlivy, které by mohly životní prostředí nezvratně poškodit.

Všechny výše uvedené a popsané vlivy byly příslušným úřadem uváženy s ohledem na velikost a prostorový rozsah vlivů, povahu vlivů, intenzitu a složitost vlivů, pravděpodobnost vlivů, předpokládaný počátek, dobu trvání, frekvenci a vratnost vlivů, kumulaci vlivů s vlivy jiných stávajících nebo povolených záměrů a možnost účinného snížení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Po zhodnocení vlivů záměru v souladu s přílohou č. 2 k zákonu je patrné, že zjišťovací řízení prokázalo, že předložený záměr nemůže mít samostatně ani v kumulaci s jinými záměry významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

Příslušný úřad se zabýval veškerými podklady pro provedení zjišťovacího řízení, tím bylo oznámení záměru. Dále se příslušný úřad zabýval všemi připomínkami, které byly obdrženy v rámci vyjádření k oznámení záměru. Veškerá provedená hodnocení v rámci oznámení byla učiněna v souladu s aktuálními postupy či doporučeními danými platnými právními předpisy. Podrobné vypořádání dílčích vyjádření je uvedeno v kapitole č. 3 tohoto rozhodnutí.

Na základě oznámení záměru, informací, které jsou příslušnému úřadu známy z jeho úřední činnosti, při respektování kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu a po vypořádání připomínek v obdržených vyjádřeních, rozhodl příslušný úřad tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Zjišťovací řízení prokázalo, že předložený záměr nemůže mít samostatně, ani v kumulaci s jinými záměry významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a proto příslušný úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výrokové části tohoto rozhodnutí.

2. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

Krajský úřad Středočeského kraje, OŽP, ze dne 21.03.2024, pod č.j. 040492/2024/KUSK

Krajská hyg. stanice Stř. kraje, se sídlem v Praze, ze dne 07.03.2024 pod č.j. KHSSC 16544/2024

Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor životního prostředí – ze dne 13.03.2024, pod č.j. MÚBNLSB-OŽP-28575/2024-CADAN

Ministerstvo životního prostředí, OVSS I, ze dne 26.03.204, pod č.j. MZP/2024/210/998

Středočeský kraj, ze dne 28.03.2024 pod č.j. 043640/2024/KUSK

Město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, ze dne 28.03.2024 bez č.j.

Městská část Praha 19, ze dne 02.04.2024, pod č.j. P19 2947/2024 – po řádném termínu

Obec Podolanka, ze dne 28.03.2024, bez č.j.

Obec Přezletice, ze dne 28.3.2024 pod č.j. 255/24/OUPřez a doplnění bez č.j. ze dne 29.03.2024

3. Vypořádání vyjádření obdržných v průběhu zjišťovacího řízení:

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství – dle jednotlivých složkových zákonů:

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
(M. Prokop, DiS., l. 777)

Předmětem záměru je přeložka stávající silnice II/610 v délce cca 5,4 km. Přeložka silnice je navržena jako dvoupruhová, obousměrná, směrově nerozdělená se šířkou zpevnění 8,5 m. Jedná se o silnici II. třídy s návrhovou kategorií S/9,5/90. Začátek stavby se nachází v plánované MÚK Přezletice Pražského okruhu v křížení s přeložkou silnice II/244, kde je navržena okružní křižovatka. Konec trasy se napojuje přes stykovou křižovatku na plánovaný obchvat Brandýsa nad Labem (silnice II/101). Záměr bude realizována na pozemcích v k. ú. Přezletice, Podolanka, Popovice u Brandýsa nad Vltavou a Brandýs nad Labem. Součástí žádosti o stanovisko ochrany přírody k řešenému záměru je zpracované „Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracované podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v pl. znění, v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. (RNDr. Vlastimil Kostka, PhD., prosinec 2023)“.

Krajský úřad, jako orgán ochrany přírody příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. o) zákona č. 114/1992 Sb. sděluje, že v souladu s ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb. **již byl vyloučen významný vliv** předložené koncepce, samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi, na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí, stanoviskem orgánu ochrany přírody vydaným v rámci stanoviska pod č. j. 105755/2022/KUSK ze dne 30.08.2022, a toto stanovisko **zůstává nadále v platnosti**.

Krajský úřad dále, jako orgán ochrany přírody podle ustanovení § 77a odst. 4 a následujících zákona **sděluje, že** z pohledu ostatních zájmů hájených orgánem ochrany přírody, zejména z hlediska zvláště chráněných území (přírodní rezervace, přírodní památky a jejich ochranná pásma), z hlediska zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a z hlediska regionálních a nadregionálních územních systémů ekologické stability, již byl záměr posouzen stanoviskem orgánu ochrany přírody pod č.j. 105755/2022/KUSK ze dne 30.08.2022 a toto stanovisko **zůstává nadále v platnosti**

Odůvodnění stanoviska: Nadále platí, že pozemky, do níž záměr přímo zasahuje, jsou dle údajů Nálezové databáze ochrany přírody Agentury ochrany přírody a krajiny ČR biotopem zvláště chráněných druhů. To potvrzuje i přiložené „Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracované podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v pl. znění, v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. (RNDr. Vlastimil Kostka, PhD., prosinec 2023)“. Terénní průzkumy provedené v rámci tohoto hodnocení zjistily na dotčených pozemcích větší množství zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin. V případě kolize záměru s ochrannými podmínkami zvláště chráněných druhů uvedenými v ust. §§ 49 a 50 zákona **lze záměr provést pouze na základě předem udělené výjimky** z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle ust. § 56 zákona.

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (Ing. K. Orságová, l. 131)

Podle předložené dokumentace mají být realizací záměru dotčeny pozemky zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“). Předpokládaný zábor ZPF činí 14,78 ha.

Před vydáním rozhodnutí o záměru dle ustanovení § 195 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, je třeba získat souhlas příslušného orgánu ochrany ZPF k trvalému, popř. i dočasnému odnětí dotčené zemědělské půdy ze ZPF.

Žádost o udělení výše uvedeného souhlasu musí mít veškeré náležitosti podle ustanovení § 9 odst. 6 zákona o ochraně ZPF.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (Ing. C. Volný, Ph.D., l. 360)

Záměrem dochází k záboru 114 m² PUPFL (dle tab. na str. 23 a textu na str. 111). K posouzení věci a vydání souhlasu dle ust. § 14 odst. 2 lesního zákona je podle ust. § 48 odst. 2 písm. c) lesního zákona kompetentní MěÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav.

Dál bez připomínek.

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (Ing. L. Hrobský, l. 778)

Jedná se o záměr, který je v souladu s podpůrným opatřením pod kódem PZKO_2020_P_9 *Odklon tranzitní a části vnitroměstské dopravy mimo obydlené části obcí* v rámci aktualizovaného Programu zlepšování kvality ovzduší [Zóna Střední Čechy – CZ02](#).

Stavební činnost, která bude spojená s tímto projektem, může být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM₁₀ a PM_{2,5}), proto je nutné při provádění stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení. Opatření jsou uvedena v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí České republiky ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností.

K nejefektivnějším patří např. očišťování kol nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na dopravní komunikace, minimalizace délky tras staveništní dopravy (výběr nejbližší skládky a deponií zeminy). Neodkrývat u stavby celý povrch najednou, ale provádět skrývku půdy a zemní práce postupně v závislosti na místě výstavby. Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná. Tam, kde není možné vysadit vegetaci, je vhodné použít jutové plátno, mulč, látky či aplikovat jiná řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu. Plochy určené k následnému zpevnění dočasně ztuhnout 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 metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí České republiky ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností 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 nové přeložky silnice.

Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění (dále jen zákon) (Ing. P. Švadlena, l. 928)

K předložené dokumentaci nemáme z faktického hlediska žádné připomínky. Z hlediska zákona č.541/2020 Sb. o odpadech je k vyjádření a vydání závazného stanoviska v územním a stavebním řízení z hlediska nakládání s odpady kompetentní příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností a to dle §146 odst.3 písm. b).

Z hlediska dalších složkových zákonů není Krajský úřad dotčeným orgánem nebo nemá připomínky.

Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, se sídlem v Praze

Po zhodnocení souladu předloženého oznámení záměru s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále také „KHS“) podle ustanovení § 6 odst. 7 zákona, toto vyjádření:

K oznámenému záměru KHS konstatuje, že není nutné záměr posoudit dle zákona.

Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek.

Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor životního prostředí

vodoprávní úřad příslušný podle § 104 a § 106 zák. č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vodní zákon:

Bez připomínek. Nepožadujeme další hodnocení.

orgán ochrany ZPF a SSL příslušný podle ust. § 15 zák. ČNR č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a dle ust. § 48 zák. č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů:

- **ZPF** – Bez připomínek.
- **OSSL** – Dotčení pozemků ve vzdálenosti 30 m od okraje lesa bude řešeno v dalších řízeních. Nepožadujeme další hodnocení.

orgán ochrany přírody a krajiny příslušný podle ust. § 65 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny:

Bez připomínek. Nepožadujeme další hodnocení.

orgán odpadového hospodářství příslušný podle ust. § 146 odst. 3 zákona č. 541/2020, o odpadech:

Bez připomínek. Nepožadujeme další hodnocení.

Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek.

Ministerstvo životního prostředí, Odbor výkonu státní správy I

Ministerstvo uvádí, že dle oznámení záměru se jedná o přeložku silnice II. třídy v délce cca 5,4 km v úseku od plánované MÚK Přezletice po stykovou křižovatku s plánovaným obchvatem Brandýsa nad Labem (II/101). Vzhledem k tomu, že se nejedná o vyhrazenou stavbu dle přílohy č. 3 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, je ministerstvo v souladu s ust. § 3 písm. e) zákona EIA příslušný dotčený orgán na úseku ochrany zemědělského půdního fondu na základě ust. § 17 písm. m) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění účinném do 31. 12. 2023 (dále jen „zákon o ochraně ZPF“)

Realizace záměru si z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) vyžádá trvalý i dočasný zábor pozemků náležících do ZPF. Celkový trvalý zábor ZPF, vyvolaný realizací záměru, je v oznámení vyčíslen na 14,1651 ha. Dočasný zábor ZPF pak s ohledem na fázi projektové přípravy není stanoven a bude vyčíslen v následujícím stupni projektové dokumentace.

Z kvalitativního hlediska jsou zábohem zasaženy především půdy nejvyšší kvality v I. třídě ochrany dle bonitovaných půdně ekologických jednotek (dále jen „BPEJ“), v kódu BPEJ 2.01.00 a částečně 2.03.00. Z půd zařazených v II. třídě ochrany dle BPEJ se jedná o kódy 2.05.01 a 2.61.00, ve III. třídě ochrany dle BPEJ pak 2.26.01 a 2.30.01. Půdy zařazené v IV. třídě ochrany dle BPEJ jsou zastíženy jen částečně, kód BPEJ 2.26.04 a 2.30.04, nejméně kvalitní půdy z V. třídy ochrany nejsou zastoupeny. Jedná se tak především o půdní typy černozemě a kambizemě.

Ministerstvo na základě výše uvedených skutečností uvádí, že realizací záměru budou dotčeny především nejkvalitnější půdy České republiky, jedná se o nejúrodnější půdy, které podléhají zvýšené ochraně ZPF. Ministerstvo především upozorňuje na ust. § 4 odst. 3 zákona o ochraně ZPF, dle kterého lze zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.

Zábor ZPF bude řádně individuálně posouzen, a to ve fázi odnímání zemědělské půdy ze ZPF dle ust. § 9 zákona o ochraně ZPF, kde bude řešena přípustnost odnětí zemědělské půdy pro realizaci tohoto záměru. V rámci tohoto řízení bude nezbytné předpokládané zábory ZPF dostatečně vyčísřit a náležitě odůvodnit.

Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek.

Středočeský kraj

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

Středočeský kraj souhlasí se záměrem „Přeložka silnice II/610“, ke zjišťovacímu řízení nemá připomínky a nepožaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření, bez připomínek.

Město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

Především konstatujeme, že tento záměr vítáme a považujeme jej za potřebnou návaznost na vybudování severní části DO, obchvatu Brandýsa a připravované vlakové trati Praha-Brandýs. Je pro nás důležité, aby takto zrealizovaná Přeložka zachovala návaznosti na existující či chystaná dopravní řešení a přístupnost krajinou.

Z toho důvodu zasíláme naše připomínky:

1. Koordinace vedení přeložky a budoucí železniční trati Praha Brandýs (koridor pro obě stavby by měl být veden jako multimodální o patřičné šířce (ideálně 300m).
2. Přednostní vedení přeložky v zářezu - zahloubené, co nejméně nad terénem
3. Výškové řešení přeložky v místech předpokládaného křížení shodné s plánovanou tratí a v zářezu - zahloubené.
4. Zpracovat na vedení přeložky i trati krajinářsko-urbanistickou a architektonickou studii pro jejich zasazení do krajiny.
5. Místa křížení na všech stávajících trasách v krajině vyřešena mimoúrovňově, přednostně přemostěním silnice II/610 a trati vedených v zářezu.

1. Místa křížení jsou následující:

- trasa stávajícího pěšího a cyklistického spojení mezi Brandýsem a Popovicemi navazující na alej prvňáčků (historická polní cesta)
- silnice Popovice - Polerady (jediné křížení v projektu zohledněné)
- trasa stávajícího pěšího a cyklistického propojení Popovic a Brázdima (historická polní cesta) s nově vysazenou alejí
- trasa stávajícího propojení Cvrčovic a Brázdima (historická polní cesta) s nově vysazenou alejí

6. V rámci multimodálního koridoru počítat i s cyklostezkou Praha - Brandýs (v současnosti chystaná stavba ve stejné trase jako II/610 a železnice).

Vypořádání: Nejedná se o připomínky environmentálního charakteru, řešitelné v rámci řízení EIA. Stavba je ve fázi studie, křížení, vedení s trasou železnice apod. lze řešit až po zpracování detailnější projektové dokumentace. Připomínky MěÚ byly předány oznamovateli, pro další projekční úkony.

Městská část Praha 19 – Úřad městské části, Odbor životního prostředí, dopravy a místního hospodářství – po řádném termínu

Městská část Praha 19 jako dotčený územní samosprávný celek podává tímto následující připomínky k záměru „Přeložka silnice II/610“. Požadujeme zpracování následujících požadavků:

- 1) Dopravní závady se často neprojevují přímo v místě výstavby, ale v jejím okolí, kde jsou patrné kumulativní vlivy, mj. z dalších středočeských obcí. Požadujeme proto řádné doplnění kumulativních vlivů stavebních záměrů v k. ú. Přezletice a okolních katastrálních územích, a ty posuzovat jako celek. Zejména jde o záměry přeložky silnice II/244, stavby dálničního okruhu DO č. 520 a zástavby Panská pole. Samotné komunikace se týká i nutná koordinace se záměrem nové dvojkolejné elektrifikované železniční trati Praha-Kbely - Brandýs nad Labem a s cyklostezkou Praha - Brandýs nad Labem (v celoměstském systému hl. m. Prahy jako nadřazená trasa A4 s větvením páteřní trasou A28 do Prahy-

Kbel). Všechny tyto stavby musí být řádně odděleny a ochráněny vůči negativním vlivům ze stavby a provozu záměru. V této druhů doprav, který výrazně sníží negativní vliv záměru.

Problém přenášení rizik vyvolané dopravy je silně patrný v obci Přezletice, jejíž počet obyvatel má časem vzrůst na desetinásobek oproti době před třiceti lety. infrastruktura pro novou výstavbu vzniká omezeně a s velkým zpožděním. Obyvatelé Přezletic jsou nuceni využívat služby v hlavním městě Praze a při komplikovaném a pomalém provozu MHD je pro ně vhodnější využití osobního automobilu. To má výrazný vliv na intenzity provozu a modal split v celé oblasti. Například jízdní doba MHD do nejbližšího obchodního centra v Praze - Čakovicích je oproti IAD čtyřnásobná a s přestupem. V podkladech chybí řešení MHD ve vazbě na její konkurenceschopnost vůči IAD. Požadujeme doplnění řešení MHD pro celou oblast.

2) V městských částech Praha-Vinoř, Praha 19 a Praha-Čakovice podstatnou část (ve Vinoři většinu) dopravních výkonů tvoří vztahy ze Středočeského kraje nebo tranzit mezi jednotlivými obcemi Středočeského kraje. Bezpečnostní inspekci požadujeme projednat s dotčenými městskými částmi, hl. m. Prahou a správci komunikací. Teprve na základě této inspekce může správní orgán provést kvalifikované posouzení celého záměru, rozsahu vlivu záměru a stanovení podmíněných staveb. Zároveň je třeba zpracovat kapacitní posouzení křižovatek v navazující síti. Zejména je třeba klást důraz na nedostatečnou kapacitu křižovatky ulic Semilská a Toužimská ve Kbelích. Rovněž není zohledněno, že křižovatka místních komunikací II. třídy Semilská a NN317 je provedena v rozporu s § 33 Zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, tudíž nemá standardní kapacitu, nejsou navržena opatření na její úpravu. Dokumentace tedy uvedenou křižovatku neřeší ani z hlediska bezpečnosti ani z hlediska plynulosti provozu. Tato komunikace již v minulosti byla posouzena společností AFRY a z hlediska bezpečnosti ani plynulosti provozu nevyhověla. Křižovatku je nutno přebudovat dle doporučení společnosti AFRY s přihlédnutím ke zvýšení intenzity provozu. Požadujeme zpracovat bezpečnostní inspekci hlavních komunikací v obci Přezletice a navazujících úseků v pražských městských částech Praha-Vinoř, Praha 19 a Praha-Čakovice se zvláštním důrazem na křižovatku Semilská x Toužimská a Semilská x NN317.

Není možné napojit přeložku silnice II/610 na území Přezletic bez posouzení dalších vlivů, zejména kumulativních. Upozorňujeme, že komunikace nemá pokračování na území hl. m. Prahy pro tranzitní dopravu, neboť tranzitní komunikace se vypouští vzhledem k zásadně nežádoucímu vlivu na budovaný Krajinný park Havraňák a nemožnosti zaústit komunikaci na území hl. m. Prahy do další komunikace, která by měla volnou kapacitu. Proto probíhá zrušení územní rezervy pro komunikaci podnětem na zrněnu ÚP SÚ hl. m. Prahy P73/2021.

Vypořádání: Ačkoliv se jedná o připomínky po termínu, sdělujeme: 1) V rámci hodnocení vlivů jsou kumulativní vlivy s popsány záměry silnice II/244, dostavba Pražského okruhu D0 520 či realizace další zástavby v území zohledněny. Tyto záměry jsou zahrnuté v rámci dopravní prognózy, která je základním vstupem pro hodnocení vlivů v kap. D.I, nebo také viz kap. B.I.4. Plánovaný rozvoj území je v dopravním modelu zohledněn a zahrnuje plánované dopravní i jiné rozvojové aktivity v rámci stanovených územně plánovacími dokumentacemi. V oznámení záměru je odkazováno na zdrojový dopravní model sestavený pro připravovaný stavební záměr Pražského okruhu z roku 2022 včetně odkazu na jeho veřejně dostupný přístup. K využití tohoto zdrojového dopravního modelu bylo přistoupeno pro zajištění koordinace jednotlivých připravovaných záměrů v území i z hlediska vyhodnocení kumulativních vlivů. V tomto podkladu je pak podrobně uvedeno, že se při konstrukci modelových výpočtů pro výhledové stavy vychází z předpokladů postupného naplňování ÚP SÚ hl. m. Prahy a demografické prognózy rozvoje jednotlivých správních obvodů ORP na území metropolitní oblasti.

2) *Nejedná se o připomínku environmentálního charakteru relevantní pro proces EIA, lze však konstatovat, že dle dopravní prognózy, jejíž výsledky jsou prezentovány v kap. B.II.5, dochází vlivem výstavby a provozem záměru na komunikacích v MČ Kbely (Semilská, Toužimská) k poklesu dopravy. Přeložka silnice II/610 je napojena na MÚK Přezletice.*

Obec Podolanka

Podatel jako dotčený územní samosprávný celek tímto v souladu s ustanovením § 6 odst. 7 Zákona podává nadepsanému příslušnému úřadu toto své vyjádření k Záměru:

1. Ačkoli je připravovaný Záměr nápadem Podatele, který jej navrhl Oznamovateli, coby reakci na připravovanou stavbu dálnice "D0, stavba 520 Březiněves – Satalice" ("Stavba D0"), a tudíž jej podporuje, nic to nemění na tom, že Podatel bude realizací a provozem Záměru zásadně dotčen. Záměr určitě povede ke zhoršení kvality životního prostředí na území Podatele a života jeho občanů, a proto je nezbytné, aby byly jeho negativní vlivy v maximální možné míře zmírněny. Toho bude možné docílit jedině tak, že si Oznamovatel přípravu Záměru poctivě odpracuje a vyprojektuje jej s maximálním respektem ke všem složkám životního prostředí a obyvatel žijících v jeho blízkosti – v tuto chvíli tomu tak, bohužel, rozhodně není.

2. Předně je Podatel přesvědčen, že je nutné Záměr posoudit dle Zákona.

3. Dále má Podatel za to, že v dokumentaci vlivů Záměru na životní prostředí by v souladu s § 7 odst. 1 Zákona měl být kladen zvýšený důraz na posouzení vlivu Záměru na krajinu a biologickou rozmanitost, na hlukovou situaci, na ovzduší a klima a na obyvatelstvo a to s důrazem zejména na následující vlivy, které nebyly dostatečně vyhodnoceny ve zpracovaném oznámení Záměru:

- V oznámení Záměru není dostatečně vyhodnocen vliv na migraci v dotčeném území. Dle údajů uvedených na <http://www.srazenazver.cz/cz/> jsou v zájmovém území časté srážky se zvěří. Proto budování další komunikace, která bude tvořit migrační bariéru a fragmentovat území je třeba posoudit a vyhodnotit dle metodiky Doprava a ochrana fauny v ČR, metodika AOPK ČR Praha 2020.
- V oznámení je uvedeno, že v km 2,92 a 4,54 budou navrženy rámové propustky. Dle doloženého podélného profilu z oznámení záměru je možné konstatovat, že tyto propustky z hlediska výškového vedení v uvedených místech není možné realizovat. Požadujeme úpravu technického řešení návrhu komunikace tak, aby byla zachována migrace v zájmovém území a aby nové řešení bylo vyhodnoceno z hlediska vlivu na životní prostředí.
- Vyhodnotit fázi výstavby z hlediska hlukové a rozptylové studie a možného souběhu realizace s realizací Stavby D0. Definice, že se bude používat pro zásobování budované těleso komunikace je nepřipustná a je nutné nadefinovat trasy pro návoz a odvoz materiálu a jejich vliv.
- Doplnit dendrologický průzkum včetně vyhodnocení ekologické újmy dle metodiky AOPK.
- Doplnit návrh vegetačních úprav s kvantifikací počtu vysázených keřů a stromů.
- Zpracovat hlukovou a rozptylovou studii pro výhledový rok 20 let po uvedení Záměru do provozu.

4. K ochraně přírody a krajiny

Dotčený krajinný prostor Přezletice Kostomlátky Podolanka Cvrčovice Dřevčice Popovice lze zjednodušeně označit za krajinu obyčejnou, s podprůměrným zastoupením lesů, s nikterak dramatickou terénní morfologií. Jedná se však o dosud kompaktní nenarušenou a prakticky nefragmentovanou krajinnou plochu o úctyhodné výměře téměř 20 km², navazující na území hlavního města Prahy a představující zcela unikátní takto plošně rozsáhlou část krajiny bez silnic s denními zátěžemi nad 1.000 vozidel, bez jakékoli zástavby, a tedy i bez funkčních produkčních areálů či bez brownfieldů, areálů těžby nerostů a podobně, zkrátka krajinu nepoznamenanou běžnými civilizačními zásahy a vlivy, krajinu poklidnou a přátelskou. Je proto bez jakýchkoli pochybností, že polohové a výškové uspořádání dopravní liniové stavby v krajinné ploše s takovýmito základními znaky musí být věnována mimořádná, ba dokonce nadstandardní péče.

Souběhem s připravovanou trasou dvojkolejného železničního spojení Prahy s Brandýsem n. L. je celá věc podstatně složitější, vyžadující od samého počátku onu nadstandardní péči. Vložení významnějších prvků dopravní infrastruktury do tohoto prostoru se nepochybně promítne do přeměrování prakticky všech druhů pohybů, do ryze přírodních složek místa, do kulturních i civilizačních prvků. V souhrnu se bude jednat o mnohovrstevnatý zásah, vyžadující uvážlivý a citlivý přístup. Jeho výsledkem by měla být nová kvalita bez negativního dotčení hodnot území při zachování rázu jedinečné kulturní krajiny.

Krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny je jako součást předložené dokumentace zpracován standardně na obvykle vysoké odborné úrovni. Přesto však Podatel vyjadřuje podstatnou výhradu k té části, která se letmou stručnou zmínkou týká dalekých krajinných výhledů za hranice vymezené části krajiny.

Podle odstavce 1 § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny musejí zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mimo jiné zohlednit harmonické měřítko a vztahy v krajině. V dokumentaci Záměru Podatel postrádá adekvátní zdůraznění potřeby celkovým řešením předmětné liniové stavby vzít v potaz veškeré související okolnosti a je nucen brojit proti lehkovážnému konstatování, že předmětným zásahem (u něhož je vedení nové silnice na náspu zmíněno) nebude krajinný ráz negativně ovlivněn.

Unikátní geografická a topografická situace prostoru Přezletice Kostomlátky Podolanka Cvrčovice Dřevčice Popovice v centrálním prostoru Čech totiž umožňuje zdejším obyvatelům bez nutnosti vystoupat na vrchol kopce nebo hory každodenní žití se vzdálenými horizonty. Zvláště Říp, Milešovka, Velký i Malý Bezděz a Ještěd spoluvytvářejí podobu zdejší krajiny, stejně jako scénu lemující horstva – na severozápadě České Středoohoří s Krušnými horami ve druhém plánu, nebo severovýchodě Lužické hory s pozadím Krkonoš, na východě pak Orlické hory. Všechny tyto vzdálené fenomény je nutné považovat za nedílnou součást zdejší krajiny.

Přímo ve zdejším krajinném prostoru existuje řada míst a linií s dalekými rozhledy, výhledy a průhledy. To vše jako celek nepochybně představuje prvořadou hodnotu, kterou je potřebné chránit. Je jisté, že Záměr ale může mít vliv na některé z nich – v této souvislosti Podatel připomíná, že přeložka silnice II/610 není jedinou liniovou stavbou mezi Přezleticemi a Brandýsem n. Labem.

Zatímco stavby charakteru jednotlivého bodu nebo dobře promyšlené sestavy bodů mají právo do takové krajinné podoby vstoupit³, u nesprávně, nevhodně a neuměle koncipovaných staveb liniových, a to jak dálnic, železnic, tak i běžných dvoupruhových silnic, je to nepřipustné.

V souběhu s navrhovanou dvoupruhovou silnicí, vedenou na náspu, má být vedena dvoukolejná elektrifikovaná železniční trať. Dosud známé a nikterak nezkoordinované polohové vedení obou tras (každé v jiném stupni zpracování) vede Podatele k obavě, že výsledkem nekoordinovaného postupu přípravy i realizace metodou „krok za krokem“ může být s velkou pravděpodobností zničená část krajiny.

Trasy těchto dvou linií prozatím nejsou vedeny v potřebném souběhu. Přestože jejich koncové body v dotčené části krajiny jsou víceméně identické, ve skutečnosti jsou vzájemně propleteny tak, že se ve dvou bodech křížují. Ve výsledku tak mohou být buď technicky dokonale vyřešena veškerá křížení silnice s dráhou, veškerá mimoúrovňová křížení v severojižním směru v zájmu dosud neznámé nové funkčnosti celé plochy (například i trasa budoucí dráhy musí být křížena silnicemi nejnižších tříd, zemědělskými účelovými komunikacemi, biokoridory, cyklistickými a pěšími spojkami, o dalších trasách pro živočichy nemluvě), bude-li se postupovat koordinovaně, nebo také ne, jak je tomu nyní. Z toho důvodu Podatel požadoval, aby koridor pro přeložku silnice II/610 v pořizované aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje byl vymezen jako multimodální. Tím by se předešlo nežádoucí situaci, kdy jedna (časově v pořadí první) liniová stavba je upřednostněna před v pořadí dalšími a vytváří pak další překážku nejen v trase další stavby, ale hlavně v krajině samotné.

S ohledem na minimalizaci negativních vlivů je jednoznačně nutné zajistit zahloubení trasy Záměru. Toto zahloubení je nutné především v oblastech, kde dochází ke zpomalování a zrychlování vozidel a v místech křížení jednotlivých komunikací, cyklistických a pěších tras, kruhových objezdech. Toto zahloubení je jednoznačně přínosné v místě budování nadchodů a lávek, které jsou požadovány místo úrovnňového křížení. Řešení umístění silnice na náspu je nepřipustné.

S ohledem na výše uvedené Podatel zejména požaduje, aby:

- do Záměru byly doplněny dostatečné prostupy a průchody krajinou a křížení s cestami (i pro zemědělce, zvěř a cyklisty) tak, aby byly zachovány komunikační koridory; aby
- přeložka silnice II/610 byla zapuštěná a nikoli na náspu; a aby

- Oznamovatel nechal zpracovat krajinářskou studii, která navrhne postupy pro minimalizování dopadů stavby na stávající hodnoty území (včetně výhledů krajiny z vyvýšených míst – hlavně na sever). Taková studie by měla navazovat na územní studii krajiny ORP Brandýs, která byla přijata v roce 2019. Předmětná studie by měla být koncipována coby studie celého multimodálního koridoru, nikoli jen Záměru.

5. Ke koordinaci s ostatními stavbami

Záměr musí být koordinován s ostatními stavbami připravovanými v údolí mezi obcí Podolanka a Brázdímem, konkrétně pak s novou dvojkolejnou elektrifikovanou vlakovou tratí Praha - Brandýs n.L. a s cyklostezkou "Praha, Čakovice – Brandýs nad Labem". Všechny tyto stavby musí být řádně odděleny a ochráněny vůči negativním vlivům ze stavby a provozu Záměru (například zeleným pásem a zahloubením silnice II/610). V této souvislosti Podatel připomíná požadavek na vytvoření multimodálního koridoru jednotlivých druhů doprav.

Dále je třeba Záměr nutně posuzovat společně o ostatními návrhy infrastrukturních staveb v dané lokalitě, zejména pak se:

- Stavbou D0,
- „Přeložka silnice II/101 Brandýs nad Labem – obchvat – II .etapa",
- „II/244 Přezletice, přeložka včetně napojení na dálnici D0",
- cyklostezka "Praha, Čakovice – Brandýs nad Labem

Uvedené stavby nepřipustně definují, že se bude používat pro zásobování budované těleso komunikace bez definice odkud a jak se doprava na toto těleso dostane. Je nutné provést kompletní posouzení pro všechny stavby a zvážit možnost výstavby kolejové dopravy pro návoz a odvoz materiálu v ose připravované trati pro rychlé pojení Praha-Brandýs n.L. Dopravu materiálu tak zajistit s využitím železniční dopravy, bez zatížení do stávající silniční sítě.

V případě, že dojde k zajištění staveništní dopravy po stávající silniční síti, je nutné zajistit její technické posouzení a posouzení i z pohledu vlivu na životní prostředí. Naprosto nepřipustné je vedení této dopravy obcí Přezletice, kde je nevyhovující šířkové uspořádání jak v ulicích Veleňská, tak i Čakovická a zřízena značka B4 Zákaz vjezdu nákladních automobilů, nebo obcí Podolanka.

S ohledem na výše uvedené Podatel zejména požaduje, aby Záměr byl posuzován a plně zkoordinován se všemi stavbami v dotčeném multimodálním koridoru (přeložka II/610, vlak, cyklostezka) se Stavbou D0, místní dopravou a biokoridory.

Stavba Záměru předjímá svými podklady, že se navazuje na Stavbu D0 ve variantě „ZAHLOUBENÉ" (!). Podatel tedy předpokládá, že v případě jiné varianty Stavby D0, tedy TUNELOVÉ, dojde k aktualizaci kompletní dokumentace.

6. Návaznost na Stavbu D0

Záměr řeší vytvoření silnice propojující silniční okruh Brandýsa nad Labem se Stavbou D0. Vzhledem ke svedení dopravy na katastrální území Podolanky a Přezletic je jednoznačný požadavek na koordinaci obou uvedených staveb mezi sebou. Podatel zejména požaduje, aby Záměr nesměl být zprovozněn před zprovozněním Stavby D0 a, zároveň, aby Stavba D0 nesměla být zprovozněna před zprovozněním Záměru.

7. Vlivy na hlukovou situaci

Dle Hlukové studie Záměru se dále předjímá zřízení přeložky II/244 a existence propojení na ulici Čakovická, která dle Hlukové studie odvádí významnou část dopravy i z projektu Záměru. Tento úsek však již není v rámci stavby vyhodnocen a pomíjí ho. Vzhledem k tomu je požadavek na zřízení výpočtového bodu na této silnici v místě napojení na stávající polohu ulice Čakovická a kompletní vyhodnocení i z pohledu technického řešení.

Záměr ve své přípravě nebere v potaz další stavby jak navazující silniční, tak realizace staveb developerské výstavby. Příkladem může být Obytný soubor Přezletice-Panská Pole, pro který byla zpracována Hluková studie (09/2022) společností Jacobs Clean Energy s.r.o. Už z této studie vyplývá

nasycení silničního systému a riziko zhoršení stávající nadlimitní hlukové zátěže. Už pouze z pohledu tohoto projektu byla navržena výměna povrchu vozovky Čakovická a Veleňská, včetně instalace PHS. V rámci posouzení Záměru je tak nutné aktualizovat jednotlivé vstupy z pohledu navazujících staveb a příprav v území.

Je zřejmé, že intenzita dopravy na Záměru bude vyšší, než je intenzita dopravy na plně dokončených dálnicích, případně silnicích I. třídy. I přes tuto skutečnost je Záměru navrhován v parametrech silnice II. třídy i ve vztahu k okolí, což je nepřijatelné. Proto se jeví jako vhodné přeradit silnici do jiné třídy a s jiným uspořádáním a parametry pro zajištění bezpečnosti jednotlivých druhů doprav.

8. Vlivy na obyvatelstvo, ovzduší a klima

Území Podatele, jehož obyvatelstvo má být Záměrem dotčeno, je již v současnosti zatíženo automobilovou a leteckou dopravou. V důsledku toho dochází k překračování hygienických limitů. Z Programu zlepšování kvality ovzduší Aglomerace CZ01 – Praha ("PZKO") jsou patrné údaje o stávajícím zatížení území imisemi a hlukem, které má již v tuto chvíli značný vliv na lidské zdraví a životní prostředí.

V dotčeném území se navíc již dnes objevují nadlimitní hodnoty karcinogenní látky benzo(a)pyrenu, které budou dále zhoršeny nad rámec zákonných předpisů vsazením dalšího zdroje znečištění. Negativní dopady plynoucí z nárůstu dopravního zatížení by vedly ke zhoršení kvality prostředí nad rámec zákonných předpisů a negativnímu vlivu na zdraví občanů.

9. Křižovatka ve Cvrčovicích

Přesně v logice výše uvedené argumentace k ochraně přírody a krajiny a zachování její prostupnosti je na území obce Podolanka v návrhu nového územního plánu vymezena silniční spojka místní části Cvrčovice s připravovanou přeložkou silnice II/610 jako kolmé severojižní napojení. Tato spojka se podle okolností může, nebo nemusí, křížit s budoucí dráhou Praha Brandýs n. L.

Z tohoto důvodu Podatel požaduje, aby do Záměru byla přidána křižovatka na úrovni dnešního "letišťátka", která umožní zřízení nového silničního napojení Podolanky a Cvrčovic na přeložku silnice II/610.

10. Posouzení kumulativních a synergických vlivů

Obce podél předpokládané trasy Záměru jsou již nyní vystaveny negativním účinkům neustále rostoucí automobilové dopravy (D10, II/610, Novopacká a místní komunikace II. třídy) a účinkům letecké dopravy (Letiště Václava Havla, Kbely, Letňany). Realizace Záměru by představovala další zátěž pro obyvatele a území těchto obcí. Podatel tedy požaduje zapracování synergického vlivu okolních záměrů, zejména modernizace D10, Stavby D0 a paralelní dráhy letiště Václava Havla, do hlukové studie Záměru.

Jak již Podatel uvedl výše, stávající judikatura nevyklučuje, aby byl Záměr, který je sám o sobě zdrojem dalších negativních vlivů na životní prostředí, vymezen v území, které je již nyní nadlimitně zatíženo z hlediska hluku či znečištění ovzduší. V takovém případě ovšem musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, jejichž kumulace vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů musí být koncipována přiměřená kompenzační opatření.

Vypořádání: 1) Z bodu jedna není zřejmé, z jakého důvodu záměr přeložky povede ke zhoršení kvality životního prostředí na území podatele a života jeho občanů. Záměr je navržen tak, aby předcházel, eliminoval nebo zcela kompenzoval dopady na složky životního prostředí.

2) Viz bod 1) z bodu není zřejmé, z jakého důvodu je záměr nutné posoudit v celém rozsahu.

3) Záměr je v celém rozsahu posouzen vč. relevantních kumulativních vlivů na krajinu a biologickou rozmanitost, na hlukovou situaci, na ovzduší a klima a na obyvatelstvo.

- Vlivy na migrační prostupnost byly vyhodnoceny v kap. D.1.7 Oznámení, a to i dle výsledků biologických průzkumů. Záměr nepřetíná žádné migrační trasy živočichů. Jak je v kap. B.1.6. popsáno, pro zvýšení bezkolizní průchodnosti nové komunikace pro drobné, běžně se vyskytující živočichy, je pro navazující přípravu počítáno se zařazením rámových propustků.

- V km 2,92 a 4,54 trasa kříží vodoteč, návrh propustků je zde tedy nezbytný. V oznámení je uvedeno, že pro navazující přípravu se počítá s tím, že tyto propustky budou navrženy jako rámové tak, aby zajistily i požadavky pro prostupy drobných živočichů.

- Výstavba bude realizována mimo zástavbu obcí a bude bez významného negativního vlivu. V kap. B.I.6 je uvedeno, že hluková a rozptylová studie pro období výstavby bude součástí navazujícího stupně přípravy, jak je u těchto typů staveb zcela běžné.

- Dendrologický průzkum je součástí nepovinné přílohy oznámení B.3 Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracované podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v pl. znění, v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb., viz. kap. 6.5. Vlivy na dřeviny, rostoucí mimo les.

- V kap. B.I.6 je jako součástí záměru, se kterou se dále počítá, je uvedeno i zpracování podrobného projektu vegetačních úprav. To odpovídá požadavkům na jednotlivé projektové stupně. Návrh vegetačních úprav není nezbytným podkladem pro vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo, který by mohl měnit závěry provedeného hodnocení.

- Hluková a rozptylová studie není povinnou přílohou oznámení, její podobu nelze nárokovat. KHS, jako orgán veřejného zdraví, nepožaduje záměr dále posoudit v celém rozsahu EIA.

4) Příslušný úřad se neztotožňuje s vyjádřením obce, že dotčená oblast je nenarušená krajinná plocha. Území je silně poškozeno a nenávratně narušeno extenzivním zemědělstvím, s monokulturními plochami, kdy výměry jednotlivých lánů dosahují i 20 ha i více, způsobující zcela minimální biologickou rozmanitost a výskyt hodnotnějšího krajinného rázu území. Proto i z oznámení je patrné, že záměr nepředstavuje významný zásah do znaků a hodnot krajinného rázu řešeného území. Přeložka silnice II/610 nevnese do území velkého měřítka, velkoplošné struktury, charakteru suburbánní a intenzivně agrární krajiny nové znaky, ani nebude znamenat změnu významu a zastoupení jednotlivých znaků krajinného rázu. Změna či snížení krajinného rázu tedy nebude výrazná. Dojde především k posílení stávajících (zejména neutrálních) znaků. Krajinářsky nejceněnější partie spjaté s přírodě blízkými segmenty krajiny, především s údolím Vinořského potoka či remízky na drobných vyvýšeninách, nebudou fyzicky dotčeny, vizuální dopad záměru, tj. ovlivnění charakteru krajiny a krajinného kontextu, bude slabé a prostorově omezené.

Předložený záměr přeložky II/610 nemůže být v tuto chvíli koordinován ani hodnocen s popsáním zamýšleným železničním spojením Prahy s Brandýsem n. L., neboť tento záměr železničního spojení nemá v tuto chvíli konkrétní podobu. Aktuálně je teprve v přípravě zadání Studie proveditelnosti, která bude prověřovat variantní průběh takového nového železničního spojení. Koordinace těchto staveb tedy musí být provedena právě v rámci této studie proveditelnosti.

Předložené hodnocení v souladu s požadavky zákona vychází ze známých skutečností a z dostupných podkladů. Soulad se ZÚR není relevantní připomínkou pro proces EIA. Zahloubení záměru z důvodu křížení tras a lávek není též relevantní environmentální připomínkou, nicméně investor s ní bude seznámen.

5) Není relevantní environmentální připomínkou pro řízení EIA. Vedení staveništní dopravy je popsáno v kap. B.II.5 oznámení. Z uvedeného vyplývá, že nebude probíhat přes zástavbu obcí. Záměr je plně koordinován s uvedenými třemi dopravními stavbami – D0, přeložka silnice II/101, přeložka II/244. Dopravní prognóza pro hodnocený výhledový stav zahrnuje tyto dopravní stavby a v daném scénáři zohledňuje a hodnotí jejich kumulativní vlivy. Jak je v úvodu oznámení uvedeno, je z hlediska dopravní prognózy pro výhledový scénář uvažována varianta zahloubená stavby D0 520, která dle dopravních modelů vyvolá na záměru oproti variantě tunelové vyšší (ač v absolutních hodnotách fakticky nevýznamné) dopravní zatížení a je tedy postupováno na straně bezpečnosti. Dále v textu oznámení je uvedeno, že hodnocení a učiněné závěry jsou tedy platné pro obě v současnosti sledované varianty stavby D0 520 (zahloubená, tunelová).

V kap. B.I.4 je popsáno, že MÚK Přezletice D0, do které se záměr napojuje, má stejné technické řešení pro v tuto chvíli dvě sledované výškové varianty D0 520 (zahloubená, tunelová) a konečné řešení D0 520 tedy nebude mít dopad na hodnocený záměr.

6) V oznámení je mnohokrát důrazně uvedeno, že realizace záměru se bez dostavby úseku D0 520 Pražského okruhu neuvažuje.

7) *Výpočtové body a jejich umístění nelze nárokovat, jedná se o nepovinnou přílohu oznámení. Krajská hygienická stanice, jako orgán ochrany veřejného zdraví, záměr nepožaduje dále posuzovat. Lze dodat, že v ul Veleňská dojde naopak dle prognóz v oznámení k poklesu dopravy. Záměr je vyhodnocen se všemi relevantními kumulativními vlivy, což je z oznámení patrné. Bezpečnost dopravy nebo jiné zařazení komunikace není relevantní připomínkou.*

8) *Není zřejmé, z jakého zdroje podatel čerpá, pokud hovoří o novém zdroji znečištění. Z oznámení je srozumitelné, že zprovozněním přeložky dojde k vymístění stávající dopravy mimo stávající komunikaci II/610. Samotná komunikace není vlivem nového zdroje znečištění v území. Z toho důvodu jsou realizovány přeložky a obchvaty obcí a měst, které směřují tranzitní dopravu mimo intravilány a zajišťují plynulejší provoz při němž dochází k efektivnějšímu spalování paliva a nižším emisím.*

9) *Není připomínkou environmentálního charakteru.*

10) *Viz bod 8. Vlivy paralelní dráhy letiště Václava Havla nejsou pro daný záměr relevantní, což vyplývá z výsledků hlukové studie pro záměr „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“, na kterou je v předloženém hodnocení odkazováno. V této studii, která se zabývá v rámci hodnocení širšího území také kumulativním vyhodnocením leteckého hluku (nejen s paralelní dráhou letiště Václava Havla, ale také s letištem Letňany a Kbely), je konstatováno, že pro obec Přezletice má dominantní vliv zejména silniční doprava. Pouze ve výpočtovém bodě Zlatý kopec 33 má v denní době dominantní vliv letecká doprava, což je dáno skutečností, že tento bod leží fakticky na samotě, vzdáleně od silniční sítě. V hlukové studii pro předložený záměr je bod Zlatý kopec 33 postihnut výpočtovým bodem VB3, kde budou příslušné hygienické limity plněny i po zprovoznění záměru.*

Obec Přezletice

Jedná se v bodech 1-8 a 10 o totožné vyjádření, v bodě 9 podatel připomínkuje následující:

9. Ostatní vlivy

Severovýchodní okraj Přezletic je regeneračním místem a výstavbou Záměru, Stavby D0 a dalšími stavbami bude toto území významně zasaženo a znehodnoceno. Pro eliminaci těchto nevhodných vlivů je nutné zajistit náhradní výsadbu s vysokým podílem zalesnění tohoto území pro zamezení negativního dopadu na tuto lokalitu. Požadavkem tedy je zřízení ochranné zelené v sousedství Záměru a výsadba plošně zeleně v místě styků jednotlivých dopravních staveb s vymezením rozsáhlých lokalit kvalitní zeleně. Podatel v této souvislosti podotýká, že podél administrativní hranice obce Přezletice je vymezena plocha výraznějších krajinářských úprav, jejichž hlavním posláním je tvořit clonu vůči Stavbě D0. Touto plochou by v její střední části měla příčně procházet jak přeložka silnice II/610, tak dráha.

Dle dokumentace dojde v rámci stavby Záměru k navýšení intenzity silniční dopravy na silnici 0102 mezi Prahou a Přezleticemi. Toto navýšení je 700/50 vozidel za 24 hod. a v rámci dokumentace není toto nikde postihnuto a ošetřeno s ohledem na jednotlivé vlivy ani z pohledu technického řešení této komunikace, která v současnosti plní jen lokální propojení dvou sídelních celků. Požadavkem je tento úsek zanést do dokumentace a zajistit jak jeho posouzení, tak technické řešení s definicí rozsahu úprav.

V dokumentaci chybí posouzení kruhové křižovatky Přezletice, která má zajistit v roce 2030 sjezd 63 180 aut za 24 hod. což se jeví jako nereálné a povede k nutnosti změny technického řešení dané lokality. Toto posouzení má významný dopad na hlukovou studii dokumentace Záměru s ohledem na změnu dynamiky silničního provozu. Je nutné toto opětovně technicky posoudit včetně dopadu na hlukovou studii.

Vypořádání: Posouzení bezpečnosti křižovatek není předmětem EIA. Záměr počítá s ozeleněním tělesa přeložky, jak je patrné z oznámení. Oznámení obsahuje hlukovou studii, která počítá s výhledem hluku včetně všech relevantních záměrů k roku 2030. Komunikace s navýšením v rozsahu 700 OA a 50 NA je vedena zcela v extravilánu. V okolí není situována chráněná zástavba a hodnocení by pozbývalo smyslu.

Podklady pro rozhodnutí

Podkladem pro rozhodnutí bylo oznámení záměru a došlá vyjádření k záměru uvedená v bodě 3.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel, dotčené územně samosprávné celky a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona odvolání podle § 81 a následujících zákona č. 500/2004 Sb., správní řád k Ministerstvu životního prostředí, a to podáním učiněným u zdejšího odboru životního prostředí a zemědělství. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání. Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po datu vyvěšení na Krajském úřadu Středočeského kraje.

Otisk úředního razítka

oprávněná úřední osoba

Ing. Aleš Rybář

odborný referent

na úseku životního prostředí

Středočeský kraj město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, obce Přezletice a Podolanka (jako dotčené územní samosprávné celky) příslušný úřad žádá ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o **neprodlené zveřejnění** tohoto rozhodnutí na úřední desce. Doba zveřejnění je dle ust. § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. **Zároveň příslušný úřad ve smyslu § 16 odst. 2 žádá město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, obce Přezletice a Podolanka o písemné vyrozumění o datu vyvěšení zdejšímu úřadu, a to v co nejkratším možném termínu.**

Rozhodnutí – závěr zjišťovacího řízení je zveřejněno na internetových stránkách Středočeského kraje www.stredoceskykraj.cz a rovněž v Informačním systému CENIA na internetových stránkách [Informační systém EIA \(cenia.cz\)](http://Informacni.system.EIA.cenia.cz) pod kódem STC2668.

Datum vyvěšení:

Datum sejmutí:

Rozdělovník k č. j.: 021076/2024/KUSK

Dotčené územní samosprávné celky: : k vyvěšení na úřední desce

1. **Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5**
2. **Město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Masarykovo nám. 1/6, 250 01 Brandýs nad Labem-Stará Boleslav**
3. **Obec Přezletice, Veleňská 48, 250 73 Přezletice**
4. **Obec Podolanka, Hlavní 15, 250 73 Podolanka**

Dotčené orgány:

5. **KHS Stč. kraje se sídlem v Praze, územní pracoviště Praha-východ, Dittrichova 17, 128 01 Praha 2**
6. **Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, OŽP, Ivana Olbrachta 59, 250 01 Brandýs nad Labem**
7. **Krajský úřad Středočeského kraje, OŽPaZ, Zborovská 11, 150 21 Praha 5**
8. **Povodí Labe, státní podnik, Víta Nejedlého 951/8, 500 03 Hradec Králové**
9. **MŽP, Odbor OVSS1, Vršovická 65, 100 10 Praha 10**

Oznamovatel:

10. **Ředitelství silnice a dálnice ČR, Na Pankráci 56, 140 00 Praha 4**

Na vědomí:

11. **Zpracovatel oznámení: PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4**
12. **Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor stavebního úřadu, územního plánování a památkové péče, Masarykovo náměstí 1/6, 250 01 Brandýs nad Labem-Stará Boleslav**
13. **Magistrát hlavního města Prahy, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1**
14. **Městská část Praha-Vinoř, Bohdanečská 97, 190 17 Praha-Vinoř**
15. **Obec Brázdim, Nový Brázdim 30, 250 63 Brázdim**
16. **Obec Dřevčice, Dřevčice 73, 250 01 Dřevčice**
17. **Obec Veleň, Hlavní 7, 250 63 Veleň**