

Praha: 17. 12. 2025
Číslo jednací: 165283/2025/KUSK
Spisová značka: SZ_136355/2025/KUSK/78
Vyřizuje: Ing. Sofie Winterová / I. 860
Značka: OŽP/SW

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

Identifikační údaje

Název záměru: I/9 Líbeznice – Mělník, přeložka

Umístění záměru: kraj: Středočeský

obec: Kly, Kojetice, Libiš, Malý Újezd, Mělník, Neratovice, Obříství, Tuhaň, Velký Borek, Bašť, Bořanovice, Líbeznice, Předboj, Zlonín

k. ú.: Kly, Záboří u Kel, Kojetice u Prahy, Libiš, Jelenice u Mělníka, Malý Újezd, Mělník, Byškovice, Neratovice, Obříství, Tuhaň, Skuhrov u Mělníka, Velký Borek, Bašť, Bořanovice, Líbeznice, Předboj, Zlonín

Kapacita (rozsah) záměru

Délka 1. části přeložky (úsek Líbeznice – Větrušice): 13,726 km.

Délka 2. části přeložky (úsek Větrušice (Kly) – Mělník): 6,928 km.

Komunikace je navržena v kategorii S 15,25/110, S 13,5/90.

Charakter záměru

Předmětem záměru je přeložka stávající silnice I/9 do nové trasy včetně jejího zkapacitnění v zájmovém území Líbeznice – Mělník. První část stavby tvoří přeložka v úseku Líbeznice-Větrušice. Na první část stavby navazuje druhá část stavby v úseku Větrušice (Kly)-Mělník. Na přeložce je navrženo celkem 11 mostů. V rámci stavby budou mimo upravované silnice I/9 dotčeny také silnice I/16 (v MÚK Malý Újezd), II/331 (most na hlavní trase), místní komunikace v Mělníce – ulice Okružní a celý soubor účelových komunikací. V rámci záměru mají být dále zřízena obslužná zařízení (odpočívky).

Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic, s. p., Čerčanská 2023/12, Krč, 140 00 Praha, IČ: 65993390, oprávněný zástupce Ing. Petr Kůrka.

Zpracovatel oznámení: Ing. Luboš Štancel, Antošovická 256/54, 711 00 Ostrava – Koblov (držitel autorizace MŽP dle § 19 zákona).

Záměr „**I/9 Líbeznice – Mělník, přeložka**“ naplňuje dikci bodu 49 (*Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než 4 jízdních pružích od stanovené délky [2 km]*) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

V samostatné kapitole dokumentace požaduje vypořádat obdržená vyjádření k oznámení.

Odůvodnění

Příslušný úřad obdržel řadu relevantních odůvodněných připomínek a požadavků ke zpracování dokumentace dle přílohy č. 4 k zákonu. S přihlédnutím k těmto požadavkům byly specifikovány výše uvedené oblasti.

1. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení a jejich vztah ke kritériím v příloze č. 2 k zákonu:

- 1) Obec Velký Borek, vyjádření ze dne 22. 10. 2025, č. j. VB 934/2025, doručeno pod č. j. 145414/2025/KUSK
- 2) Průtah vs. životní prostředí, z. s., vyjádření ze dne 1. 11. 2025, doručeno pod č. j. 149702/2025/KUSK
- 3) Povodí Ohře, s. p., vyjádření ze dne 3. 11. 2025, č. j. POH/45048/2025-2/032100, doručeno pod č. j. 149824/2025/KUSK
- 4) Povodí Vltavy, s. p., vyjádření ze dne 29. 10. 2025, č. j. PVL-61407/2025/240 – Sk, doručeno pod č. j. 149944/2025/KUSK
- 5) Obec Líbeznice, vyjádření ze dne 11. 11. 2025, č. j. 4544/25/LČe, doručeno pod č. j. 153807/2025/KUSK
- 6) Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, vyjádření ze dne 12. 11. 2025, č. j. KHSSC 77956/2025, doručeno pod č. j. 155146/2025/KUSK
- 7) Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Odbor životního prostředí, vyjádření ze dne 12. 11. 2025, č. j. MÚBNLSB-OŽP-129497/2025-CADAN, doručeno pod č. j. 154734/2025/KUSK
- 8) Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, vyjádření ze dne 13. 11. 2025, č. j. 155322/2025/KUSK
- 9) Středočeský kraj, vyjádření ze dne 13. 11. 2025, č. j. 156081/2025/KUSK
- 10) Městský Úřad Neratovice, Odbor životního prostředí, vyjádření ze dne 14. 11. 2025, č. j. MěÚN/090893/2025, doručeno pod č. j. 156417/2025/KUSK
- 11) Obec Kojetice, vyjádření ze dne 18. 11. 2025, doručeno pod č. j. 157250/2025/KUSK
- 12) Obec Malý Újezd, vyjádření ze dne 18. 11. 2025, doručeno pod č. j. 157327/2025/KUSK
- 13) Obec Obrátní, vyjádření ze dne 18. 11. 2025, doručeno pod č. j. 157229/2025/KUSK
- 14) Obec Tuhaň, vyjádření ze dne 18. 11. 2025, doručeno pod č. j. 157423/2025/KUSK
- 15) Občanské sdružení Původní Kly, z. s., doručeno dne 18. 11. 2025, doručeno pod č. j. 157380/2025/KUSK
- 16) Obec Kly, vyjádření ze dne 18. 11. 2025, doručeno pod č. j. 157377/2025/KUSK
- 17) Obec Předboj, vyjádření ze dne 18. 11. 2025, č. j. 2914/2025/PRED, doručeno pod č. j. 157365/2025/KUSK
- 18) Obec Bašť, vyjádření ze dne 18. 11. 2025, doručeno pod č. j. 157689/2025/KUSK
- 19) Spolek KORIDOR D8, z. s., vyjádření ze dne 18. 11. 2025, doručeno pod č. j. 157987/2025/KUSK
- 20) Obec Libiš, vyjádření ze dne 18. 11. 2025, č. j. 04058/2025/LIB/PKo, doručeno pod č. j. 157576/2025/KUSK
- 21) Vyjádření veřejnosti – M. D. – doručeno pod č. j. 154271/2025/KUSK
- 22) Vyjádření veřejnosti – A. V. – doručeno pod č. j. 154405/2025/KUSK
- 23) Vyjádření veřejnosti – R. S. – doručeno pod č. j. 154098/2025/KUSK

- 24) Vyjádření veřejnosti – M. N. – doručeno pod č. j. 154065/2025/KUSK
- 25) Vyjádření veřejnosti – J. F. – doručeno pod č. j. 154064/2025/KUSK
- 26) Vyjádření veřejnosti – společnost GROS s. r. o. – doručeno pod č. j. 155459/2025/KUSK
- 27) Vyjádření veřejnosti – V. V. – doručeno pod č. j. 155447/2025/KUSK
- 28) Vyjádření veřejnosti – M. K. – doručeno pod č. j. 155380/2025/KUSK
- 29) Vyjádření veřejnosti – T. K. – doručeno pod č. j. 155268/2025/KUSK
- 30) Vyjádření veřejnosti – J. F. – doručeno pod č. j. 156297/2025/KUSK
- 31) Vyjádření veřejnosti – L. V. – doručeno pod č. j. 156068/2025/KUSK
- 32) Vyjádření veřejnosti – H. A. – doručeno pod č. j. 156497/2025/KUSK
- 33) Vyjádření veřejnosti – D. B. – doručeno pod č. j. 156465/2025/KUSK
- 34) Vyjádření veřejnosti – M. K. – doručeno pod č. j. 157208/2025/KUSK
- 35) Vyjádření veřejnosti – J. K. – doručeno pod č. j. 157208/2025/KUSK
- 36) Vyjádření veřejnosti – L. K. – doručeno pod č. j. 157208/2025/KUSK
- 37) Vyjádření veřejnosti – M. H. – doručeno pod č. j. 157244/2025/KUSK
- 38) Vyjádření veřejnosti – D. S. – doručeno pod č. j. 157332/2025/KUSK
- 39) Vyjádření veřejnosti – J. S. – doručeno pod č. j. 156794/2025/KUSK
- 40) Vyjádření veřejnosti – D. L. – doručeno pod č. j. 156799/2025/KUSK
- 41) Vyjádření veřejnosti – J. K. – doručeno pod č. j. 156800/2025/KUSK
- 42) Vyjádření veřejnosti – M. K. – doručeno pod č. j. 156801/2025/KUSK
- 43) Vyjádření veřejnosti – R. D. – doručeno pod č. j. 156814/2025/KUSK
- 44) Vyjádření veřejnosti – J. P. – doručeno pod č. j. 156815/2025/KUSK
- 45) Vyjádření veřejnosti – J. Š. – doručeno pod č. j. 156816/2025/KUSK
- 46) Vyjádření veřejnosti – J. J. – doručeno pod č. j. 156919/2025/KUSK
- 47) Vyjádření veřejnosti – J. N. – doručeno pod č. j. 156934/2025/KUSK
- 48) Vyjádření veřejnosti – V. Š. – doručeno pod č. j. 156859/2025/KUSK
- 49) Vyjádření veřejnosti – D. V. – doručeno pod č. j. 156782/2025/KUSK
- 50) Vyjádření veřejnosti – R. V. – doručeno pod č. j. 156780/2025/KUSK
- 51) Vyjádření veřejnosti – B. S. – doručeno pod č. j. 157693/2025/KUSK
- 52) Vyjádření veřejnosti – J. Z. – doručeno pod č. j. 157691/2025/KUSK
- 53) Vyjádření veřejnosti – K. S. – doručeno pod č. j. 157690/2025/KUSK
- 54) Vyjádření veřejnosti – V. V. – doručeno pod č. j. 157688/2025/KUSK
- 55) Vyjádření veřejnosti – R. D. – doručeno pod č. j. 157686/2025/KUSK
- 56) Vyjádření veřejnosti – D. K. – doručeno pod č. j. 157327/2025/KUSK
- 57) Vyjádření veřejnosti – J. L. – doručeno pod č. j. 157093/2025/KUSK
- 58) Vyjádření veřejnosti – K. D. – doručeno pod č. j. 157366/2025/KUSK
- 59) Vyjádření veřejnosti – L. B. – doručeno pod č. j. 156930/2025/KUSK
- 60) Vyjádření veřejnosti – M. D. – doručeno pod č. j. 157366/2025/KUSK
- 61) Vyjádření veřejnosti – M. Š. – doručeno pod č. j. 157363/2025/KUSK

- 62) Vyjádření veřejnosti – M. V. – doručeno pod č. j. 157327/2025/KUSK
- 63) Vyjádření veřejnosti – O. V. – doručeno pod č. j. 157327/2025/KUSK
- 64) Vyjádření veřejnosti – J. Š. – doručeno pod č. j. 156798/2025/KUSK
- 65) Petice Obchvat obce Kly – celkem 130 podpisů – doručeno pod č. j. 156798/2025/KUSK

Po uplynutí lhůty pro zaslání vyjádření obdržel příslušný úřad vyjádření od následujících subjektů:

- 1) Městský úřad Mělník, Odbor životního prostředí, vyjádření ze dne 12. 11. 2025, č. j. MUME-9779/ZP/25/MAKE, doručeno pod č. j. 158745/2025/KUSK
- 2) Obec Zlonín, vyjádření ze dne 18. 11. 2025, bez č. j., doručeno pod č. j. 158034/2025/KUSK
- 3) Obec Zlonín, vyjádření ze dne 18.11.2025, bez č. j., doručeno pod č. j. 157495/2025/KUSK
- 4) Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility, č. j. 160268/2025/KUSK, doručeno pod č. j. 164046/2025/KUSK
- 5) Vyjádření veřejnosti – P. R. – doručeno pod č. j. 159482/2025/KUSK
- 6) Vyjádření veřejnosti – J. K. – doručeno pod č. j. 159464/2025/KUSK
- 7) Vyjádření veřejnosti – L. K. – doručeno pod č. j. 159463/2025/KUSK
- 8) Vyjádření veřejnosti – J. H. – doručeno pod č. j. 159460/2025/KUSK
- 9) Vyjádření spolku Klidná Bašť, z. s. – doručeno pod č. j. 159456/2025/KUSK
- 10) Vyjádření veřejnosti – D. B. – č. j. 164046/2025/KUSK

Dále příslušný úřad obdržel nepodepsaná vyjádření od následujících subjektů:

- 1) Vyjádření veřejnosti – D. K. – doručeno pod č. j. 157327/2025/KUSK
- 2) Vyjádření veřejnosti – doručeno pod č. j. 157327/2025/KUSK
- 3) Vyjádření veřejnosti – Z. Š. – doručeno pod č. j. 156798/2025/KUSK
- 4) Vyjádření veřejnosti – H. Š. – doručeno pod č. j. 156798/2025/KUSK
- 5) Vyjádření veřejnosti – L. Š. – doručeno pod č. j. 156798/2025/KUSK
- 6) Vyjádření veřejnosti – Z. S. – doručeno pod č. j. 157327/2025/KUSK

2. Shrnutí vyjádření a připomínek ke zveřejněnému oznámení záměru:

Příslušný úřad dále uvádí pouze podstatu obdržených vyjádření. S přesným zněním všech obdržených vyjádření je možné se seznámit na Krajském úřadě Středočeského kraje, Zborovská 11, 150 21 Praha 5, 4. patro, č. dv. 4102. Současně jsou vyjádření v plném znění vč. příloh umístěna na portálu MŽP www.cenia.cz/eia pod kódem STC2845 spolu s tímto závěrem zjišťovacího řízení. Obdržená kompletní vyjádření k záměru jsou spolu s tímto závěrem zjišťovacího řízení předána oznamovateli záměru pro potřeby zpracování dokumentace EIA.

Obec Velký Borek

Jak je uvedeno v mapových podkladech P1.3 Situace záměru 2 úsek km 0,472-7,200, dojde na katastru naší obce (Velký Borek, pod kterou spadá i část Skuhrov) k souběhu akce „I/9 Líbeznice-Mělník, přeložka“ s akcí „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo)“. Obec Velký Borek požaduje společné posouzení vlivů stavby přeložky a stavby Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo) hlukovou studií.

Vzhledem k tomu, že jak železniční trať, tak trasa přeložky povede v blízkosti bytového domu Skuhrov čp. 1, p.č.36/3, domu čp.28, a dále 7 domů ve Skuhrově s čísly popisnými: 29, 71, 75, 79, 60, 63, 58, na všech jednáních žádáme společné posouzení obou staveb (železnice, silnice) jednou hlukovou studií.

Náš požadavek nebyl při přípravě stavby železnice akceptován, protože, jak nám bylo řečeno, mohou řešit jen vliv železnice. V tomto úseku na našem katastru, kde dojde k souběhu obou staveb (tři koleje a přeložka silnice vedle sebe), je ale skutečně zásadní posoudit, co se hluku týče, obě stavby zároveň, aby nedošlo ke zhoršení podmínek pro zde bydlící občany, nebo aby byla případně navržena a vybudována protihluková stěna.

Průtah vs. životní prostředí, z. s.

Podatel má za to, že realizace záměru bude jednak v rozporu s vyšší územně plánovací dokumentací, jednak mít významný dopad na životní prostředí a obyvatele výše uvedených obcí. Podatel proto požaduje provedení posouzení vlivů záměru na životní prostředí, přičemž má následující připomínky k Oznámení záměru a jeho přílohám:

Absence posouzení variantních řešení

Jedním ze základních principů procesu posuzování vlivů na životní prostředí je posuzování různých variant záměru. Účelem procesu EIA totiž není pouze popsat vlivy záměru na životní prostředí, ale rovněž pokusit se nalézt takové řešení záměrů, které má nejméně negativní vlivy na životní prostředí (srov. např. usnesení Ústavního soudu ze dne 12.10.2001, sp. zn. Pl. ÚS 24/2000). Z předloženého oznámení vyplývá, že oznamovatel předkládá záměr stavby v úseku Velký Újezd – Mělník, jenž má být dle oznamovatele napojen na související stavbu „I/9, I/16 Mělník, obchvat stavba 3, 4“, v intravilánu Mělníka (místní část Staré Rousovice) v MÚK „U Garáží“, pouze v jedné aktivní variantě C2, ač tato navazující stavba vedená původně koridorem D020 byla v roce 2023 „de iure“ i „de facto“ vyňata ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „ZÚR“), a to v rámci 3. aktualizace ZÚR.

Z předloženého oznámení vyplývá, že oznamovatel předkládá záměr stavby v úseku Velký Újezd – Mělník, jenž má být dle oznamovatele napojen na související stavbu „I/9, I/16 Mělník, obchvat stavba 3, 4“, v intravilánu Mělníka (místní část Staré Rousovice) v MÚK „U Garáží“, pouze v jedné aktivní variantě C2, ač tato navazující stavba vedená původně koridorem D020 byla v roce 2023 „de iure“ i „de facto“ vyňata ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „ZÚR“), a to v rámci 3. aktualizace ZÚR.

Záměr oznamovatele by měl své územní a ekologické opodstatnění, pokud by nekončil v místní část Staré Rousovice v MÚK „U Garáží“, ale navázal na něj např. průtah silnice I/9, I/16 koridorem označeným v Územním plánu města Mělník jako KD15, který nabízí možnost logického sdružení železniční a silniční dopravní cesty do jednoho společného koridoru v souladu s republikovou prioritou (23) vyjádřenou v Politice územního rozvoje ČR. Tímto řešením by se předešlo vzniku dalších územních bariér i vzniku vyloučené lokality v jižní části Blat. O tomto využití koridoru však doposud nebylo rozhodnuto ani v ZÚR, ani Územním plánu města Mělník. Současně je nutné podotknout, že komunikace I/9, I/16 v úseku od křižovatky Kokořínská x Nádražní k obchvatu dokončené 2. stavby města Mělníka prošla komplexní rekonstrukcí včetně její zkapacitnění v roce 2025.

K výše uvedenému vedení návazné stavby průtahu silnice I/9, I/16 koridorem KD15 již byly zpracovány potřebné studie, například z podnětu podatele byla zpracována Vyhledávací studie vedení průtahu podél jižní strany železniční trati zpracovaná A - ISA ATELIER, s.r.o. dostupná na internetových stránkách podatele¹. Vedení průtahu podél severní strany železniční trati je i součástí vítězného návrhu Územního plánu Mělník zveřejněného na stránkách České komory architektů 2. Vyhledávací studie ve svém obsahové části jednoznačně deklaruje snížení negativních dopadů na obyvatele dotčených městských částí oproti plánované variantě umístění koridoru označeného jako D020. příloha: Průvodní zpráva vyhledávací studie zpracované A – ISA ATELIER, s.r.o.

Vedle toho se nabízí i možnost vybudování podjezdu železniční trati, jenž by vyústil například za areálem ZZN Polabí Mělník, či jiná obdobná varianta, která by vyvedla tranzitní dopravu mimo rezidenční oblasti města Mělník a ochránila tak právními předpisy deklarovaný zájem na příznivé životní prostředí společenství obyvatel žijících na daném území.

Alternativní varianta, které by měla méně negativní dopad na životní prostředí a na obyvatele, se přitom nabízí v ZÚR aprobovaném koridoru D520, jenž spojuje zamýšlený obchvat obce Malý Újezd se související stavbou „I/9, I/16 Mělník, obchvat stavba 2“, v intravilánu Mělníka v MÚK „Na Průhoně“.

Předkládaný záměr komunikace je v úseku od Líbeznic (v blízkosti křížení s Pakoměřickým potokem) až po mimoúrovňovou křižovatku (MÚK) Malý Újezd navržena v kategorii S 15,25/110 s možností střídavého uspořádání silnice 2 + 1. Zbylá část komunikace (úsek od MÚK Malý Újezd po MÚK U garáží) je poté nekoncepčně navržena pouze v kategorii S 13,5/90, v intravilánu Mělníka pak dokonce MS 8,5/50 či S 9,5/60.

Územní plán města Mělník rovněž vymezuje koridor D520, a to jako územní rezervu R4 mezi urbanistickými částmi Blata a Chloumek. Tato územní rezerva pak skýtá optimální prostor pro umístění směrově rozdělené pozemní komunikace bez ostrých oblouků v původně zamýšlené kategorii S 15,25/110 (s možností střídavého uspořádání silnice 2 + 1), tedy bez zúžení, a to po celé trase Malý Újezd - „I/9, I/16 Mělník, obchvat stavba 2“, v intravilánu Mělníka v MÚK „Na Průhoně“.

Předkládaná alternativní řešení nevykazují srovnatelné negativní dopady do práv místních obyvatel (dostatečný odstup od obytné zástavby a odstranila by i nežádoucí působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel), jsou ekonomicky přijatelnější a zároveň jsou v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, na rozdíl od oznamovatele předložené varianty C2 Velký Újezd – Mělník + ze ZÚR vyňatý koridoru D020.

Dle názoru podatele by proto mělo být předmětem posouzení EIA i zhodnocení těchto alternativních variant s přihlédnutím k jejich dopadům na životní prostředí a výběr té varianty, která bude mít co nejmenší negativní vlivy.

Podatel proto požaduje, aby krajský úřad rozhodl o tom, že záměr bude podroben posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona EIA, a současně aby v souladu s § 7 odst. 8 zákona EIA navrhnul oznamovateli zpracovat variantní řešení záměru, která zohlední alternativní možnosti vedení trasy s menšími negativními vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Uvedené rozpory záměru se základními principy územního plánování a republikovými prioritami odůvodňují nutnost posoudit i alternativní varianty záměru. Kupříkladu výše nastíněné alternativy jsou dle názoru podatele přitom s cíli a úkoly územního plánování, jakož i s Politikou územního rozvoje ČR v souladu a měly by proto být zvažovány v rámci posouzení EIA. Nedostatečné vyhodnocení variant má přímý dopad i na nedostatečné posouzení vlivů na zdraví obyvatel, neboť volba trasy předurčuje rozsah hlukové a imisní zátěže.

Vlivy záměru na veřejné zdraví

Z předloženého oznámení a jeho odborných příloh vyplývá, že realizace záměru bude mít významné negativní dopady na obyvatele dotčených lokalit, zejména v oblasti hlukové zátěže a kvality ovzduší.

Nepřijatelné překračování hlukových limitů

Z hlukové studie (příloha P4 k oznámení) je patrné, že vlivem nové přeložky I/9 bude samotným záměrem hygienický limit pro rok 2036 i 2056 překročen ve VB 3 a 5 v noční době. Hluková studie (příloha B.1 k oznámení navazujícího záměru „I/9, I/16 Mělník, obchvat stavba 3,4“) pak jednoznačně dokládá, že i přes navržené 11 protihlukových stěn výšky 2 až 4 m nebude možné u všech chráněných objektů dodržet hygienické limity pro hluk. Konkrétně v prostoru přechodu ul. Kokořínské

u křižovatky s ul. Dobrovského jsou identifikovány tři chráněné objekty, u kterých nelze navrhnout účinná protihluková opatření.

Hluková studie (příloha B.1 k oznámení navazujícího záměru „I/9, I/16 Mělník, obchvat stavba 3,4“) na straně 28 explicitně uvádí: „Dle výsledků výpočtového modelu je tedy zřejmé překračování hygienických limitů v denní i noční době i s navrženými protihlukovými stěnami, a to v obou aktivních variantách ve výpočtovém roce 2037. (...) Výjimku tvoří bytové domy na ulici Kokořínská č. p. 1830, č. p. 1831 a č. p. 4306. (...) Tyto bytové domy jsou v těsné blízkosti záměru a nelze je účinně chránit.“

Kromě toho dojde k významnému nárůstu hlukové zátěže v dosud relativně klidných lokalitách po celé délce jak varianty C2 Velký Újezd – Mělník, tak navazujícího záměru „I/9, I/16 Mělník, obchvat stavba 3,4“. U bodu VB 3 činí nárůst oproti nulové variantě až 7,1 dB v denní a 6,7 dB v noční době U bodu UP 5 (viz Územní plán města Mělník) činí nárůst oproti nulové variantě až 10,3 dB v denní a 7,3 dB v noční době. U referenčních bodů RB 40-RB 42, RB 48-RB 50 a ÚP 5-6 dojde k navýšení hlukové zátěže, u některých i o více než 10 dB.

Podatel má za to, že skutečnost, že záměr i přes navržená ochranná opatření nebude moci splnit zákonem stanovené hygienické limity pro hluk, je zásadním argumentem proti jeho realizaci ve stávající podobě a pro posouzení alternativních variant řešení.

V této souvislosti podatel upozorňuje na skutečnost, že podle § 1 odst. 3 zákona EIA je účelem posuzování vlivů na životní prostředí získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Odkaz v tomto ustanovení dále odkazuje na zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, který obsahuje ve svém § 11 zákaz zatěžování území lidskou činností nad míru únosného zatížení. Podle § 12 odst. 1 téhož zákona přípustnou míru znečišťování životního prostředí určují mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy, přičemž v případě hluku jsou tyto mezní hodnoty stanoveny zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a jeho prováděcími předpisy. S ohledem na to, že záměr v předložené variantě bude zatěžovat dotčené území nad únosnou míru, je nutné provést i další fáze procesu posuzování EIA, v rámci nichž budou zpracovány a posouzeny jiné varianty záměru, které by hygienické limity hluku nepřekračovaly.

Zhoršení kvality ovzduší v rezidenčních oblastech

Přestože oznamovatel argumentuje celkovým zlepšením imisní situace díky odvedení dopravy z centra města, nelze přehlížet skutečnost, že největší nárůst koncentrace znečišťujících látek numerický model předpokládá vedle referenčního bodu 5 i v referenčním bodě 2 na Mělníku v ulici Řepínské. V rezidenčních oblastech Blata a Neuberk pak takto vznikne zcela nový významný zdroj znečištění ovzduší.

K záměrům pořízené rozptylové studie (přílohy P3 a B.2) sice konstatují, že provoz záměru výhledově nezpůsobí překračování imisního limitu u většiny škodlivin, avšak u benzo(a)pyrenu uvádí, že „není možné vyloučit, že bude docházet k překračování imisního limitu průměrných ročních koncentrací, a to z důvodu již v současné době překračovaných imisních limitů.“ resp. „V oblasti Mělníka dochází v 5 čtvercích (1x1 km) k 10% překročení imisního limitu pro benzo(a)pyren.“

Podatel v této souvislosti upozorňuje, že Listina základních práv a svobod ve svém čl. 35 odst. 1 přiznává každému právo na příznivé životní prostředí. Pojem „příznivé životní prostředí“ je definován jako prostředí zatěžované lidskou činností pouze podlimitně, tj. v míře, jíž připouští právní předpisy. V daném případě se jedná především o limity stanovené zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Žádnému jednotlivci proto nelze odepírat právo na ochranu práva na příznivé životní prostředí, tedy na jeho nezatěžování nad míru přípustného zatížení, tj. nad hodnoty zákonných limitů. Proto rovněž nelze prosazovat určité řešení s tím, že může přinést zlepšení stavu životního prostředí určité skupině lidí, pokud by zároveň bylo důsledkem tohoto řešení zhoršení nebo zachování „nadlimitního“ zatížení území ve vztahu k jiné skupině osob.

Vlivy na prvky územního systému ekologické stability a významné krajinné prvky

Záměr zasáhne do několika prvků územního systému ekologické stability (ÚSES), konkrétně do lokálního biokoridoru LBK 63 Podolí-Klamovka, který bude trasou protnut. Dále bude mostním objektem dotčen lokální biocentrum LBC 113 Rousovice a lokální biokoridor LBK 66 Pšovka.

Trasa dále zasáhne do významných krajinných prvků, zejména do nivy Pšovky a souvisejících lesních fragmentů. Přestože oznamovatel charakterizuje vliv jako „pouze lokální“, podatel má za to, že zásah do těchto přírodně cenných území představuje významný negativní dopad na ekologickou stabilitu území.

Vlivy na krajinný ráz

Studie krajinného rázu sice konstatuje, že nedochází k zřetelné změně zastoupení a vzájemných vztahů znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu, příp. že vliv na krajinný ráz v úseku přeložky lze považovat za žádný až středně silný, dlouhodobého charakteru, avšak podatel s těmito závěry nesouhlasí.

Součástí stavby jsou významné okružní křižovatky a rozsáhlý mostní objekt přes železniční trať a potok Pšovku (řešený jako 14-polový mostní objekt), které se nesporně v krajinném rázu projeví jako nové dominantní prvky. Liniová stavba vedená rezidenčními oblastmi se rovněž výrazně projeví v rázu krajiny.

Podatel má za to, že studie podceňuje vizuální dopady záměru a jeho vliv na harmonické měřítko krajiny a harmonické vztahy v krajině.

Vlivy na mokřady a vodní režim

Zájmové území se nachází v blízkosti Mokřadů Pšovky, které jsou součástí mokřadů Ramsarské úmluvy (Mokřady Liběchovky a Pšovky). Přestože nedojde k přímému zásahu do těchto mokřadů, realizace záměru bude mít vliv nejen na jejich hydrologický režim, ale i floru a faunu (srov. s negativními stanovisky P2.1 a P2.2 odboru životního prostředí a zemědělství Krajský úřad Středočeského kraje).

Zpevněním povrchu nové komunikace „I/9, I/16 Mělník, obchvat stavba 3,4“ vzniknou v intravilánu Mělníka nepropustné plochy (celkem 18 200 m²/rok odvodňovaných ploch), což ovlivní povrchové vody a půdu na přilehlých pozemcích, včetně vinic, zahrad u rodinných domů a v zahrádkářské kolonii.

Riziko havárií a kontaminace

Vybudováním nové komunikace v blízkosti Mokřadů Pšovky, které jsou součástí mokřadů Ramsarské úmluvy (Mokřady Liběchovky a Pšovky) a dále středem rezidenční oblasti dojde k nežádoucímu mísení tranzitní a místní dopravy zejména pak v oblasti křížení s ulicemi Kokořínská a Chloumecká. Tento dopravní konflikt povede k nezanedbatelnému zvýšení rizika havárií, se kterými je spojena nejvyšší míra kontaminace půdy. Zvláště problematické je riziko havárií vozidel přepravujících nebezpečné látky ADR, kterých se se spuštěním ZEVO Mělník bude pohybovat po přeložce silnice I/9 násobně více.

Neproporcionální zásah do vlastnických práv

Realizace navazujícího záměru „I/9, I/16 Mělník, obchvat stavba 3,4“ si vyžádá demolici pěti rodinných domů, jedné administrativní budovy a řady dalších objektů včetně zahrádkářských staveb. Podatel má za to, že s ohledem na existenci alternativních variant řešení, které by těchto záborů nevyžadovaly nebo by je výrazně omezily, není takový zásah do vlastnických práv proporcionální.

Oznamovatel v oznámení nedostatečně zdůvodňuje, proč jsou tyto demolice nezbytné, když existují alternativní možnosti vedení trasy, které by mohly naplnit stejný účel s výrazně menšími dopady na vlastnická práva občanů.

Navržené demolice představují nejen zásah do Listinou základních práv a svobod garantovaného práva vlastnit majetek zakotveného v čl. 11, ale rovněž i práva na nedotknutelnost obydlí vyjádřeného v čl. 12. Podatel v této souvislosti upozorňuje na skutečnost, že alternativní varianty řešení trasování, které jsou dokumentovány například ve vyhledávací studii zpracované podatelem, na níž bylo odkazováno výše, by vyžadovaly pouze demolici jedné nevyužité průmyslové budovy namísto demolice pěti obydlených rodinných domů. Takové řešení by bylo nejen ekonomicky přijatelnější, ale zejména by představovalo výrazně menší zásah do základních práv občanů a jejich rodinného života. Oznamovatel tak ve svém oznámení nedostatečně zdůvodňuje, proč volí variantu s daleko invazivnějšími dopady na soukromý majetek a obydlí občanů, když existují alternativní možnosti vedení trasy s minimálními dopady na obydlenou zástavbu. Tato okolnost je dalším důvodem, proč by měly být v rámci procesu EIA posouzeny alternativní varianty řešení záměru.

Závěrečný návrh

S ohledem na výše uvedené skutečnosti podatelé požadují, aby byly řádně posouzeny všechny vlivy záměru „I/9 Líbeznice-Mělník, přeložka v k. ú. Bořanovice, Líbeznice, Bašť, Zlonín, Předboj, Kojetice u Prahy, Byškovice, Neratovice, Libiš, Obříství, Tuhaň, Kly, Záboří u Kel, Jelenice u Mělníka, Malý Újezd, Skuhrov u Mělníka, Velký Borek, Mělník“ na životní prostředí a veřejné zdraví, a to postupem podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

Současně podatel navrhuje, aby krajský úřad v souladu s § 7 odst. 8 zákona EIA navrhnul oznamovateli zpracovat variantní řešení záměru.

Povodí Ohře, s. p.

V rámci podkladů, které jsou součástí Oznámení záměru, vč. příloh, postrádáme posouzení vlivu záměru na stav vodních útvarů z hlediska směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (viz § 23a, § 24 a § 26 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů). V oznámení záměru je pouze uvedeno: „V této fázi projektu rovněž není uvažováno s dotčením útvarů povrchových vod.“

V obecné rovině žádáme, aby při identifikaci dotčených vodních toků byly používány oficiální databáze tak, aby identifikace byla jednoznačná. S názvy vodních toků (v podkladech jsou používány názvy používané v rámci ZABAGED, resp. GEONAMES, což není zmíněno) je tedy žádoucí používat současně i identifikátor IDVT dle databáze CEVL (zdroj <https://voda.gov.cz/?page=osy-vodnich-linii-mapa>). V případě termínu "Mlýnský náhon" se jedná o ostatní vodní linii s identifikátorem IDVT 10226764.

V případě navrženého zmírňujícího opatření "Před zaústěním odvodnění do koryta Pšovky musí být realizovány DUN, resp. retenční nádrže." předpokládáme, že požadované DUN nebudou umístovány do prostoru, který bude významně zúžen v části trasy přeložky vedené v souběhu s železniční tratí a korytem Pšovky. Z textu oznámení však vyplývá, že srážkové vody z komunikace by měly být převážně zasakovány.

Přílohou oznámení jsou i situace, na kterých jsou zobrazeny i související stavby. Z tohoto pohledu považujeme tyto přílohy za neaktuální. V případě projednávání související stavby "Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Mělník (mimo)" (viz příloha P1.3 Situace záměru 2 úsek km 0,472–7,200.pdf) s naším státním podnikem došlo k úpravám projektu (výškové vedení železnice, počet, umístění a kapacita propustků apod.), a to na základě hydrotechnického posouzení (2D) vlivu stavby na odtokové poměry. Předkládaný záměr musí tedy respektovat dojednané řešení související stavby (zatím nám nebyla předložena kompletní projektová dokumentace). Doporučujeme výše uvedené hydrotechnické posouzení využít pro posouzení předkládaného záměru, příp. toto posouzení v případě potřeby i rozšířit.

Dále upozorňujeme, že některé požadavky (tj. navrhovaná zmírňující opatření) by se měly promítnout právě i do výše zmíněné související stavby. Např. zmírňující opatření uvedené shodně v příloze P6 i P7, které se týká přemostění koryta vodního toku Pšovka ("Mosty přes Pšovku musí být vybaveny postranními lavicemi (bermami) o šířce minimálně 2 m."). Projektová příprava obou staveb (obou záměrů) musí být úzce koordinována.

Povodí Vltavy, s. p.

K předložené dokumentaci nemáme námitky a nepožadujeme posoudit záměr „I/9 Líbeznice-Mělník, přeložka“ dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně souvisejících zákonů, v platném znění. Záměr je navržen v dílčím povodí Horní a Střední Labe – příslušným správcem povodí je státní podnik Povodí Labe, Víta Nejedlého 951/8, 500 03 Hradec Králové. Pro vydání vyjádření, případně stanoviska správce povodí k tomuto záměru se, prosím, obraťte na státní podnik Povodí Labe.

Upozorňujeme, že záměr se nachází v oblasti s významným povodňovým rizikem DVL 01-01–v oblasti se zbytkovým povodňovým ohrožením.

Záměr se nedotýká pozemků ani staveb, ke kterým má Povodí Vltavy, státní podnik, právo hospodařit. Záměr se nedotýká vodního toku ve správě Povodí Vltavy, státní podnik. Záměr je z části navržen v oblasti s významným povodňovým rizikem – v oblasti se zbytkovým povodňovým ohrožením, a to v oblasti Obříství.

Obec Líbeznice

Na základě Vašeho oznámení sdělujeme, že k zahájenému zjišťovacímu řízení k záměru „I/9 Líbeznice – Mělník, přeložka“ nemá obec Líbeznice připomínky.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze

Záměr „I/9 Líbeznice – Mělník, přeložka“ v k. ú. Bořanovice, Líbeznice, Bašť, Zlonín, Předboj, Kojetice u Prahy, Byškovice, Neratovice, Libiš, Obříství, Tuhaň, Kly, Záboří u Kel, Jelenice u Mělníka, Malý Újezd, Skuhrov u Mělníka, Velký Borek, Mělník není nutné posoudit podle zákona 100. Dokumentace pro oznámení byla zpracována z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví uspokojivým způsobem.

Se záměrem lze souhlasit za splnění těchto podmínek:

- V dalším stupni posuzování bude předložena aktualizována hluková studie zahrnující také podrobnější posouzení hluku v lokalitě mostu přes Labe a mimoúrovňových křižovatek. Součástí bude i vyhodnocení hluku ze stavební činnosti.
- V rámci zkušebního provozu dokončené stavby bude požadováno kontrolní měření hluku za účelem ověření předpokladů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření. V případě překročení hygienických limitů hluku musí být navržena a realizována dodatečná protihluková opatření.

Po seznámení s obsahem oznámení a jejím zhodnocením KHS konstatuje, že nebyl negativně dotčen zájem, který jakožto místně příslušný orgán ochrany veřejného zdraví chrání a byl shledán soulad se všemi požadovanými předpisy, a proto předložený materiál je dostatečným odborným pokladem v procesu posouzení vlivů na životní prostředí a není nutné záměr posoudit dle zákona.

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.

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
- OSSS – bez připomínek.

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

Nově navrhovaná komunikace je v úseku spadajícím do působnosti zdejšího úřadu trasována v souběhu se stávající silnicí I/9 a částečně s teplovodem vedeným po povrchu. Dokumentace k posouzení vlivu na životní prostředí by se měla soustředit na vyhodnocení vlivu souběhu těchto tří prvků v krajině na krajinný ráz a navržení adekvátních opatření ke zmírnění těchto vlivů.

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

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství

- **Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů**
(Ing. Klára Polesná / l. 789)

Předložené oznámení záměru obsahuje (samostatná příloha č. 6 oznámení záměru) posouzení podle ust. § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., (dále též jen „naturové posouzení“) zpracované Mgr. Martinou Fialovou, Ph.D., držitelkou příslušné autorizace k provedení „naturového posouzení“.

Závěr „naturového hodnocení“ konstatuje, že předmětný záměr nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit (dále jen EVL): CZ0210186 Úpor – Černínovsko, CZ0214013 Kokořínsko, CZ0213039 Labe – Liběchov, které byly v posudku identifikovány jako potenciálně dotčené. V případě EVL Úpor – Černínovsko byl vliv záměru shledán jako mírně negativní na dva předměty ochrany: evropský typ stanoviště 6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*), evropský typ stanoviště 91F0 - Smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), jilmem habrolistým (*Ulmus minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo jasanem úzkolistým (*Fraxinus angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmenion minoris*). Na ostatní předměty ochrany EVL Úpor – Černínovsko a na předměty ochrany EVL Kokořínsko a EVL Labe – Liběchov nebyl zpracovatelkou „naturového hodnocení“ shledán žádný prokazatelný vliv záměru. Záměr mírně naruší celistvost EVL Úpor – Černínovsko a EVL Kokořínsko. Celistvost EVL Labe – Liběchov nebude dotčena. Závažné kumulace posuzovaného záměru s dalšími záměry nebyly zjištěny. V rámci „naturového hodnocení“ byla v kapitole 14. navržena opatření k prevenci, vyloučení a snížení očekávaných nepříznivých vlivů záměru na uvedené EVL Úpor – Černínovsko a EVL Kokořínsko. Tato opatření jsou zapracována v oznámení záměru.

Orgán ochrany přírody požaduje, aby v rámci navazující projektové přípravy a realizace záměru byla náležitě reflektována veškerá opatření navržená v „naturovém hodnocení“.

Orgán ochrany přírody konstatuje, že oznámení záměru neobsahuje hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (dále jen hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.), byť je jako toto hodnocení označena příloha č. 7 oznámení záměru.

Samostatnou přílohou č. 7 oznámení záměru je dokument označený jako „Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (dále jen příloha č. 7). Předmětný dokument nemá předepsané náležitosti hodnocení záměru dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., stanovené vyhláškou č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Dokument v příloze č. 7 je sice zpracován držitelem autorizace k provedení „hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., věnuje se však pouze působení záměru na rostliny a živočichy, ostatními chráněnými zájmy dle části druhé, třetí a páté zákona dle č. 114/1992 Sb., které mohou být záměrem potenciálně dotčeny (viz níže), se nezabývá.

Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. nepatří mezi součásti oznámení záměru vyžadované dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů záměru na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Orgán ochrany přírody by považoval za vhodné, vzhledem k potenciálně dotčeným zájmům ochrany přírody, pokud by bylo hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. zpracováno na úrovni oznámení záměru, avšak vyžadovat ho nelze. Jednalo by se odborný podklad, který by poskytl relevantní ucelené informace o míře možného dopadu záměru na veškeré zájmy chráněné zákonem č. 114/1992 Sb., identifikoval konkrétní problémy a střety s těmito zájmy, obsahoval opatření k eliminaci či omezení zjištěných negativních vlivů, což by usnadnilo další projektovou přípravu.

Orgán ochrany přírody požaduje, aby v rámci další projektové přípravy záměru bylo pro předmětný záměr zpracováno hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., které bude nutné přiložit k žádosti v řízeních ve věcech ochrany přírody (tj. k žádosti o vydání souhlasu, povolení nebo jiného rozhodnutí, závazného stanoviska, vyjádření či jiného správního úkonu dle zákona č. 114/1992 Sb. nebo žádosti o vydání jednotného environmentálního stanoviska).

Vzhledem k lokalizaci záměru a údajům vyplývajících z oznámení záměru orgán ochrany přírody shledal, že předložený záměr může představovat závažné zásahy, které by se mohly dotknout zájmů chráněných podle částí druhé, třetí a páté zákona č. 114/1992 Sb. Záměr zasahuje na území přírodní rezervace Úpor – Černínovsko a přírodní památky Dolní Pšovka, dotýká se prvků územního systému ekologické stability, významných krajinných prvků, bude vyžadovat kácení dřevin, zjevně škodlivě zasáhne do vývoje zvláště chráněných rostlin a živočichů, potenciálně se může dotknout obecné ochrany volně žijících organismů a ochrany krajinného rázu.

Orgán ochrany přírody upozorňuje, že před realizací záměru bude nezbytné aktualizovat průzkum rostlin a živočichů a vyhodnotit jejich dotčení záměrem, aby byla získána data relevantní jejich výskytu v době realizace (plánovaný termín realizace 2033-36) a konkrétnímu projektovému řešení záměru.

Záměr škodlivě zasáhne do vývoje zvláště chráněných živočichů a rostlin. Orgán ochrany přírody sděluje, že k realizaci předmětného záměru bude nezbytné získat předchozí povolení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných organismů, které budou škodlivě zasaženy ve vývoji. Tuto výjimku lze povolit v souladu s ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb. v případech taxativně stanovených v zákoně.

Části záměru zasahují do zvláště chráněných území (dále jen ZCHÚ): přírodní rezervace Úpor – Černínovsko a přírodní památka Dolní Pšovka.

Realizace záměru bude v kolizi se základními ochrannými podmínkami těchto ZCHÚ, které jsou definovány pro přírodní rezervace v § 34 odst.1 zákona č. 114/1992 Sb. a pro přírodní památky v § 36 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. jako zákazy. K realizaci bude nezbytné získat povolení dle § 34 zákona č. 114/1992 Sb. z příslušných zákazů v ZCHÚ. Povolení výjimky ze zákazů v ZCHÚ není nárokové a orgán ochrany přírody ho může povolit v případech stanovených v zákoně.

K činnostem uvedených v § 44 odst. 2 zákona a k činnostem a zásahům vymezených v bližších ochranných podmínkách uvedených ZCHÚ bude nezbytný předchozí souhlas orgánu ochrany přírody. Tento souhlas může být vydán v případě splnění zákonem stanované podmínky.

Záměrem budou dotčeny prvky územního systému ekologické stability (dále jen ÚSES). Zásady územního rozvoje Středočeského kraje primárně stanovují plochy a koridory prvků ÚSES regionální a nadregionální úrovně jako nezastavitelné s využitím pro zvýšení biodiverzity a ekologické stability krajiny, v nezbytných případech připouští stavby dopravní a technické infrastruktury za podmínky, že nedojde k významnému snížení schopnosti ekosystému odolávat znečištění, erozi či jiné fyzikální nebo chemické zátěži prostředí, a zároveň nedojde k podstatnému snížení schopnosti bez dalších opatření plnit stabilizující funkce v krajině. Krajský úřad upozorňuje, že bude nezbytné prokázat před realizací záměru (odborným posudkem), že záměr podstatně nesníží schopnost plnit funkce regionálního a nadregionálního ÚSES, případně iniciovat změny vymezení ÚSES v územně plánovací dokumentaci či realizovat opatření na podporu funkce ÚSES.

K realizaci záměru bude nezbytný souhlas se zásahem do krajinného rázu podle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb.

Záměr se evidentně dotkne ochrany dřevin.

Záměr se dotýká ochrany významných krajinných prvků: les, vodní tok, údolní niva vodního toku. Záměr bude vyžadovat souhlas se zásahem, který by mohl vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce podle § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb.

Záměr může vyžadovat vydání dalších souhlasů či povolení podle zákona č. 114/1992 Sb., což může vyplynout až z konkrétního projektového řešení a jeho hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.

- **Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů** (Ing. Nad'a Rašáková / l. 842)

Dle předložené projektové dokumentace posuzovaný záměr vyžaduje trvalé odnětí, které je připraveno ve dvou částech:

1. část, úsek Líbeznice–Větrušice o výměře 36,88 ha (zábory jsou navrhované na I., II., III., IV., V. třídách ochrany).
2. část, úsek Mělník–Líbeznice o výměře 14,48 ha (zábory jsou navrhované na III., IV., V. třídách ochrany).

Před vydáním územního a stavebního rozhodnutí je nutné požádat orgán ochrany ZPF, o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF podle ust. § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF a v souladu s ust. § 3 zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku. Dle předpokládaného rozsahu kompetentní bude KUSK dle ustanovení § 17a písm. c) zákona o ochraně ZPF.

Krajský úřad upozorňuje:

u dočasného záboru ZPF po dobu delší, než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu je třeba požádat příslušný orgán ochrany ZPF o souhlas s odnětím. S ohledem na výše vypsane výměry bude kompetentní krajský úřad dle ustanovení § 17a písm. c) zákona o ochraně ZPF.

u dočasného záboru ZPF po dobu kratší, než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu je třeba písemně oznámit příslušnému orgánu ochrany ZPF úřadu obce s rozšířenou působností nejméně 15 dní před zahájením vlastního nezemědělského využívání ZPF (ust. § 9 odst. 2 písm. d) zákona o ochraně ZPF).

- **Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů (lesní zákon)** (Ing. Ctibor Volný, Ph.D. / l. 360)

Z předložené dokumentace vyplývá, že záměrem dochází k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesů (dále jen „PUPFL“). Z pohledu ochrany PUPFL bude vždy preferovaná varianta, kterou dochází k menšímu záboru PUPFL. Varianta C6 je z pohledu ochrany PUPFL nevhodná, jelikož zde dochází k trvalým záborům lesní půdy.

Krajský úřad dále upozorňuje, že změnou legislativy došlo k úpravě tzv. „ochranného pásma lesa“ na 30 m od lesa (ust. § 14 odst. 2 lesního zákona). K záboru lesní půdy je nutno konstatovat, že ten je možný pouze za předpokladu, že je nezbytně nutný a veřejný zájem zde převažuje nad veřejným zájmem na zachování lesa (ust. § 13 odst. 1 lesního zákona). Realizace záměru je deklarovaná v zásadách územního rozvoje, je však vhodné volit takovou variantu, která v maximální možné míře využije stávající komunikace a k záboru lesa dojde pouze v případech, kdy jiná varianta nepřichází v úvahu.

Dále bez připomínek.

- **Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů** (Ing. Lukáš 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.

Pokud bude záměr zasahovat do zastavěného území některé z obcí, na jejichž katastrálním území se bude nacházet, bude záměr vyžadovat vydání závazného stanoviska k povolení záměru pozemní komunikace kategorie dálnice nebo silnice I. třídy v zastavěném území obce podle § 11 odst. 2 písm. d) zákona o ochraně ovzduší. Jedná-li se o záměr vyžadující jednotné environmentální stanovisko, závazné stanovisko podle § 11 odst. 2 písm. d) zákona o ochraně ovzduší se nevydává.

K řízení o vydání jednotného environmentálního stanoviska podle zákona č. 148/2023 Sb., v platném znění nebo závazného stanoviska k povolení záměru pozemní komunikace kategorie dálnice nebo silnice I. třídy v zastavěném území obce, podle § 11 odst. 2 písm. d) zákona o ochraně ovzduší, je žadatel povinen předložit rozptylovou studii, zpracovanou autorizovanou osobou v souladu s ustanovením § 11 odst. 8 zákona o ochraně ovzduší, a v souladu s obsahovými náležitostmi pro rozptylovou studii, které jsou uvedeny v příloze č. 15 k vyhlášce č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Stavební činnost, která bude spojená s tímto projektem, může být výrazným zdrojem prašnosti, především zdrojem tuhých znečišťujících látek (PM₁₀ a PM_{2,5}). Stavebník je proto při realizaci stavebních prací povinen dodržovat opatření uvedená v příloze č. 10 zákona o ochraně ovzduší, která povedou k omezení prašnosti v místě provádění stavby a tím dojde ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.

- **Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů** (Ing. Lenka Dvořáková / l. 344)

V oznámení o záměru jsou uvedeny v dostatečném rozsahu jak odpady vznikající při realizaci záměru, tak při samotném provozu. Upozorňujeme, že povinností původce odpadu je dodržovat hierarchii odpadového hospodářství (viz § 2 zákona o odpadech), podle níž je prioritou předcházení vzniku odpadu, a nelze-li vzniku odpadu předejít, pak v následujícím pořadí jeho příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití, a není-li možné ani to, jeho odstranění.

Proti záměru samotnému popisovanému v oznámení není z hlediska nakládání s odpady námitek. Záměr je v souladu s Plánem odpadového hospodářství Středočeského kraje.

Středočeský kraj

Středočeský kraj souhlasí se záměrem „I/9 Líbeznice-Mělník, přeložka“ a nepožaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

Městský Úřad Neratovice, Odbor životního prostředí

- **Vyjádření z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)**

Městský úřad Neratovice, odbor životního prostředí jako orgán ochrany přírody a krajiny k předloženému oznámení o zahájení zjišťovacího řízení sděluje níže uvedené: - předmětný záměr se dotýká zájmu chráněných zákonem územního systému ekologické stability, jedná se zejména

o úpravu vodoteče, úpravu vodního toku Byškovického potoka, Libišská svodnice a sním spojené údolní nivy (km 10,77378, km 11,86604, km 11,77586, km 14,35475) a dále zasahuje do nadregionálního biokoridoru řeky Labe a její údolní nivy; požadujeme zachování vodních toků v dochovaném, přírodě blízkém stavu,

- výsadba dřevin by měla být adekvátní za vzniklou ekologickou újmu. Současně z důvodu snižování větrné eroze, zlepšení zadržování vody v krajině, minimalizace negativních vlivů stavby na současný charakter krajinného rázu, jež je tvořen zejména remízky a zemědělsky obhospodařovanou půdou se segmenty liniových stromořadí a harmonického měřítka krajiny a harmonických vztahů v krajině, které vyžadují soulad činnosti člověka a přírodního prostředí (absence rušivých jevů), požadujeme výsadbu oboustranného stromořadí podél nově navrhované přeložky (v bezpečné vzdálenosti od pozemní komunikace, s dostatečným prostorem pro korunu, která nebude kolidovat s průjezdovým profilem komunikace),

- současně i navrženou odpočívku Kojetice požadujeme vhodně ozelenit stromovým a keřovým patrem, z výše uvedených důvodů,

- do dokumentace je nutné doplnit vyhodnocení migrační průchodnosti pro živočichy, včetně návrhu opatření, jakým způsobem bude řešeno,

- záměr se dotýká i evropsky významné lokality, přírodní rezervace a současně významného krajinného prvku ze zákona (údolní niva) Úpor – Černínovsko, bylo by vhodné zvážit alternativy, které by v co nejmenší míře zasahovaly do biotopu (narušení vodních vazeb, migrační průchodnost, celistvost lokality) - kompetentním správním orgánem je Krajský úřad Středočeského kraje.

• **Vyjádření z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen „zákon“)**

Městský úřad Neratovice, odbor životního prostředí jako orgán ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF) k předloženému oznámení o zahájení zjišťovacího řízení záměru „I/9 Líbeznice-Mělník, přeložka“ sděluje, že předložená dokumentace oznámení záměru je v souladu se zákonem.

Z předložené dokumentace vyplývá, že v záměru 1. části stavby, úseku Líbeznice-Větrušice, se nachází obec Libiš, která je ve správním obvodu ORP Neratovice. V k. ú. Libiš je předpokládán celkový zábor zemědělské půdy 6,9 ha. Dle doložené tabulky č. 2 na str. 43 oznámení záměru se jedná o půdu zařazenou ve IV. třídě ochrany ZPF. Pro stavbu bude nutné vydání souhlasu s odnětím půdy ze ZPF v souladu se zákonem.

Ve 2. části stavby se nenachází žádné katastrální území ve správním obvodu ORP Neratovice.

• **Vyjádření dle zák. č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)**

Městský úřad Neratovice, odbor životního prostředí orgán ochrany vod k danému záměru: „I/9 Líbeznice – Mělník, přeložka“ sděluje, že pro realizaci daného záměru bude před zahájením řízení pro místa, kde se stavba dotýká, a může ovlivnit kvalitu povrchových a podzemních vod (mosty a místa v blízkosti vodních toků) bude vyžádáno stanovisko příslušného správce povodí. K záměru bude jeho zahájením předložen (schválen) havarijní plán, který bude obsahovat schválení-stanovisko správce povodí a bude schválen vodoprávním úřadem.

• **Vyjádření z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší v platném znění (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“)**

Městský úřad Neratovice, odbor životního prostředí jako orgán ochrany ovzduší po prostudování předložených podkladů (projektové dokumentace) sděluje následující:

- již nyní je komunikace značně dopravně vytižena což zvyšuje koncentrace nežádoucích látek v ovzduší.
- Samotná realizace bude představovat zdroj znečišťování ovzduší. Z důvodu maximálního možného omezení vnášení tuhých znečišťujících látek (prachu) do ovzduší MěÚ doporučuje žadateli, aby vhodnou organizací prací omezil vlastní manipulaci se stavebním materiálem a vzniklým odpadem z prací na nezbytně nutnou míru a dobu. Opatření k redukci prašnosti a používání pracovních mechanismů, která lze dle aktuální situace na stavbě použít, uvádí „Metodika pro stanovení opatření k snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM10“ (dostupné

na webu Ministerstva životního prostředí). Doporučujeme dopracovat organizační opatření ke snížení negativního vlivu stavby na ovzduší (snížení prašnosti, režim stavebních mechanismů a dopravy atd.) jako součást projektové dokumentace a seznámit s těmito požadavky všechny zhotovitele, dodavatele a subdodavatele stavby.

- Celé ORP Neratovice je v oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší – zóna 02: Střední Čechy, v těchto zónách je žádoucí snižování koncentrací škodlivých látek, pro které jsou dané zóny vyhlášovány. Zde je to konkrétně překračování zákonných limitů u benzo(a)pyrenu.

• Vyjádření z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech v platném znění

Městský úřad Neratovice, odbor životního prostředí jako příslušný orgán odpadového hospodářství nemá k výše uvedenému záměru zásadní připomínky. Správní orgán upozorňuje, že projektová dokumentace k výše uvedenému záměru musí obsahovat všechny náležitosti podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů a s veškerými odpady je nezbytné nakládat v souladu s aktuálně platnou legislativou.

Závěr:

Městský úřad Neratovice, odbor životního prostředí je toho názoru, že je záměr nutné posoudit dle zákona č. 100/2001 Sb. zákon o posuzování vlivů na životní prostředí.

Předmětným záměrem dojde zejména k ohrožení zájmů ochrany životní prostředí vztahující se na ochranu přírody a krajiny – na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a narušení krajinného rázu.

Podobná vyjádření obcí Kly, Kojetice, Libiš, Malý Újezd, Obříství, Tuhaň, Bašť, Předboj, Zlonín a spolku KORIDOR D8, z. s.

ZÁVĚR 1

Požadujeme:

- Společné posouzení celého záměru I/9 jako jednoho funkčního a logického celku v souladu s čl. 2 odst. 1 EU Směrnice EIA a § 2 písm. e) Zákona EIA. A to minimálně pro celý úsek Líbeznice – Mělník;
- Komplexní, důvěryhodné a přezkoumatelné posouzení dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví záměru I/9 jako celku.

ZÁVĚR 2

Požadujeme:

- Zpracování, předložení a posouzení v EIA všech „rozumných variant“ Záměru I/9 v plné šíři ve smyslu čl. 5 a Přílohy IV novelizované EU Směrnice o EIA a Zákona EIA, s uvedením hlavních důvodů jejich volby a porovnáním vlivů na životní prostředí;
- Zpracování další varianty s nižší niveletou (zejména s návrhem konkrétních křížení pod komunikacemi II. a III. třídy);
- Posoudit stávající silniční spojení I/9 (nulovou variantu) při zohledněním zkapacitnění železničního spojení Praha – Neratovice – Mělník (návrh dle Územní studie Metropolitního regionu 1 – pořizovatel MMR ČR), které může v tomto směru přepravit až 25–30 tisíc lidí/den a Záměr tak nahradit;
- Návrh a posouzení všech variant z hlediska negativního vlivu na EVL Úpor – Černínovsko, EVL Kokořínsko a PP Dolní Pšovka podle čl. 6 odst. 3 EU Směrnice EVL.
- Požadujeme především řádné rozpracování a posouzení Varianty A, která má nejméně negativní vliv na EVL a je v souladu se ZÚR SK (*obec Malý Újezd, Tuhaň*)
- Zpracování, předložení a posouzení v EIA všech „rozumných variant“ odpočívky Záměru mimo blízkosti ZŠ a MŠ Kojetice (*obec Kojetice*)
- Zpracování, předložení a posouzení v EIA všech „rozumných variant“ Záměru I/9 v plné šíři ve smyslu čl. 5 a Přílohy IV novelizované EU Směrnice o EIA a Zákona EIA, s uvedením hlavních důvodů jejich volby a porovnáním vlivů na životní prostředí (*obec Kojetice*)

- Požadujeme především řádné rozpracování a posouzení Variant D a A (*Obec Obříství, Libiš*)
- Požadujeme především řádné rozpracování a posouzení Varianty D a A, která má nejméně negativní vliv na EVL a je v souladu se ZÚR SK (*obec Zlonín*)
- Řádné posouzení Varianty D, jejíž trasování odpovídá záměru dálnice D99 – tak, aby nemusely být realizovány obě záměry vedle sebe (*obec Kly*)

ZÁVĚR 3

Požadujeme:

- Komplexní posouzení všech kumulativních a synergických vlivů Záměru v souladu s čl. 3 a 5 a Přílohou IV EU směrnice EIA a § 2 a § 6 Zákona EIA
- Posouzení kumulativních a synergických vlivů všech existujících a připravovaných záměrů dopravní infrastruktury, jejichž umístění vymezují platné územně plánovací dokumentace nebo jejich změny, konkrétně: (Zdroj: Schválené zadání Územní Studie regionu Podřipsko dle usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22. 8. 2024):
 - dálnice D8, úsek MÚK Zdiby – MÚK Nová Ves, rekonstrukce (zkapacitnění);
 - dálnice D0, na území obce Zdiby – úsek 519 (Suchdol – Březiněves);
 - VRT (RS4 / ŽD1) Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje, včetně Terminálu Sever VRT;
 - aglomerační okruh (II/101) Chvatěruby – Úžice – Byškovice a Byškovice – Lobkovice;
 - zkapacitnění I/16 a dopravní napojení ZEVO Mělník;
 - zkapacitnění železniční tratě č. 092 Kralupy – Neratovice;
 - tramvajová trať Kobylisy – Zdiby – Sedlec, včetně Terminálu Sedlec;
 - logistické areály v Zájmovém území Podatele.
- Současně požadujeme posouzení kumulativních a synergických vlivů ohledně záměrů, které se v daném území prověřují:
 - terminál Měšice/Líbeznice a železniční trať „Líbeznická spojka“;
 - nová železniční trať Praha – Brandýs nad Labem;
 - elektrizace trati z Prahy do Neratovic a Všetat.
- Zohlednění Územní studie Pražského metropolitního regionu 1 (Pořizovatel: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR) - při požadované obnově zelené infrastruktury, kde dochází k těmto střetům s připravovanou infrastrukturou:
 - zkapacitnění I/9
 - vs. revitalizace povodí Mratínského potoka (potoky Mratínský a Líbeznický)
 - vs. revitalizace povodí Kojetického potoka (potoky Kojetický a Zlonínský)
 - vs. zelený pruh od Prahy až po park Soutok (katastry obcí Sedlec, Bořanovice a Bašť)
 - VRT Podřipsko:
 - vs. revitalizace povodí Mratínského potoka (potoky Mratínský a Líbeznický)
 - vs. revitalizace povodí Kojetického potoka (potoky Kojetický a Zlonínský)
 - vs. revitalizace povodí Korycanského potoka (potoky Korycanský, Odolenský a Černávka)
 - vs. zelený pruh od Prahy až po park Soutok (v okolí přírodní rezervace Vršky pod Špičákem)
 - zkapacitnění dálnice D8:
 - vs. revitalizace povodí Korycanského potoka (potoky Korycanský, Odolenský a Černávka)

ZÁVĚR 4

Požadujeme:

- Zajistit součtové hodnocení hluku v souladu s § 6 odst. 2 Zákona EIA a čl. 3 a 5 směrnice EU směrnice EIA – tj. předložit součtový výpočet dopadů hluku na zdraví obyvatel v Zájmovém území ze všech relevantních zdrojů, jak jsou tyto definovány v bodě [3] výše.
- Ověřitelně doložit, že umístění Záměru nepovede k překročení limitů součtovým hlukem.
- Vyhodnocení vlivů hluku na zdraví obyvatel v Zájmovém území v relaci k doporučeným úrovním WHO Environmental Noise Guidelines (2018), tedy a pro silniční dopravu 53/45 dB (pro železnici max. 54 dB Lden / 44 dB Lnight) a zahrnout hodnocení dopadů na veřejné zdraví (tj. i při hladinách pod hygienickými limity NV č. 433/2022 Sb.).
- Provést odbornou kvantifikaci zdravotní zátěže hluku na obyvatele podle mezinárodně uznávaných ukazatelů (DALY) a řádně zohlednit synergické účinky hluku s ostatními environmentálními stresory (zejm. ovzduší).
- Provést posouzení hluku na základě strategických hlukových map a akčních plánů zpracovaných EU směrnice END (2002/49/ES) a vyhlášky č. 315/2018 Sb., jak vyžaduje závazná Příručky Evropské komise pro posouzení EIA pro zjišťovací řízení.
- Zajištění hlukového posouzení společným výpočtovým modelem pro silniční a železniční stavby (např. CNOSSOS-EU).
- Dodržení přísnějších limitů stanovených Memorandem Ministerstva dopravy podepsaným se samosprávami v Zájmovém území podatele a uplatňovaných před novelou NV č. 433/2022 Sb. z roku 2023, podle kterého má být zajištěno, aby projev maximálního hluku z tohoto titulu v sídelních útvarech samospráv nepřekročil hodnoty pro VRT ani pro dálnici D8 platné a účinné před 1.7.2023 (bez možnosti uplatnění korekcí na starou hlukovou zátěž), a to v zájmovém území Podatele. (*obec Předboj, Bašť a spolek KORIDOR D8, z. s.*)

ZÁVĚR 5

Požadujeme:

- Předložení komplexního 2D povodňového modelu a odborných hydrotechnických výpočtů všech mostních objektů, propustků, přeložek a estakád, včetně bezpečného převedení stoleté vody (Q100), v souladu s EU směrnicí 2007/60/ES o povodních a § 67 zákona č. 254/2001 Sb. (vodní zákon). Model musí zahrnovat i kumulativní a synergické vlivy Záměru s VRT Podřipsko, Aglomeračním okruhem, PECeN – Průmyslové Energetické Centrum Neratovice, a dalšími plánovanými protipovodňovými opatřeními (např. hráze Spolany Neratovice, obce Libiš aj.).
- Zpracování podrobného hydrogeologického průzkumu s vyhodnocením rizik zásahu do zvodnělých kvartérních sedimentů a kolektorů podzemních vod, zejména v oblasti tunelu Líbeznice, a zajištění průběžného monitoringu hladiny podzemních vod a kvality vody ve studních v dotčených obcích (Zlonín, Bašť aj.).
- Vyhodnocení odvodnění záměru – doplnění bilance srážkových vod, výpočtů kapacit všech retenčních nádrží a návrhu účinného odvodňovacího systému.
- Řešení dostatečného množství inundačních propustků v místech stavby Záměru na náspu z důvodu častých povodní – řešení rozlivu vody v celém území.
- Návrh a realizace doložitelně účinných protipovodňových opatření.
- Podatel především požaduje ověřitelně doložit, zda stavba mostu Záměru nezvýší profil vodního sloupce při možných povodních (*obec Malý Újezd, Obríství, Kly*)
- Návrh a realizace doložitelně účinných protipovodňových opatření. Podatel důrazně upozorňuje na kumulativní riziko Záměru s nebezpečným provozem Spolany Neratovice a požaduje ověřitelně doložit, zda stavba mostu Záměru nezvýší profil vodního sloupce při možných povodních, prokazatelnou modelací potencionální povodně v Libiši, pokud bude Q100 až Q500 a řešit v projektu Záměru protipovodňovou ochranu obce Libiš minimálně přírodě blízkým opatřením. (*obec Libiš*)

ZÁVĚR 6

Požadujeme doplnit Dokumentaci o následující podklady a posouzení:

- Novou autorizovanou hlukovou studii vypracovanou dle jednotné metodiky CNOSSOS-EU, zahrnující:
 - součtové hodnocení všech relevantních zdrojů hluku
 - využití 3D digitálního modelu terénu s vrstevnicemi a zapracování dlouhodobých meteorologických statistik pro kalibraci modelu,
 - validaci modelu měřením in-situ v souladu se závaznou metodikou.
- Požadujeme předložení objektivního, důvěryhodného a přezkoumatelného posouzení všech vlivů hluku na veřejné zdraví a životní prostředí včetně editovatelných datových sad a popisu použitého softwarového vybavení (modely, vstupní data, parametry) v elektronické podobě.
- Požadujeme návrh odpovídajícího a doložitelně účinného řešení protihlukových opatření u nemovitostí v rámci území Podatele v blízkosti stavby Záměru na podmínky skutečného provozu na komunikacích – včetně výhledu na navýšení provozu vlivem zprovoznění Záměru (*obec Tuhaň, Kly*).
- Požadujeme především řádné zajištění protihlukové ochrany rodinných domů v blízkosti Záměru. (*obec Kly*)
- Požadujeme zohlednění budoucího rozvoje obce Libiš a navrhnout odpovídající protihlukové opatření. Hluková studie by měla zohlednit současný stav, kdy provoz Spolany Neratovice stojí, v budoucnu se ale počítá s opětovným provozem a mnohem většími hodnotami zátěže. Požadujeme zachování stávající autobusové dopravy na stávající I/9 v současném rozsahu. (*obec Libiš*)

ZÁVĚR 7

Požadujeme doplnit Dokumentaci o následující podklady a posouzení:

- Novou autorizovanou rozptylovou studii vypracovanou na základě skutečných měření na místě podle výsledků autorizovaného projektu CleanAir Podatele.
- Návrhy ke se snížení současného imisního pozadí (PM 10 limit 45µg/m3 překročit méně než 18 dní ročně).
- Řádné prověření kumulace emisí z nové stavby Záměru a ze Spolany Neratovice (havarijní zóna).
- Zajištění odpovídajících eliminačních a kompenzačních opatření v prospěch Podatele.
- Návrhy ke se snížení současného imisního pozadí na úroveň limitů 2030+ dle EU Směrnice o ovzduší (zejména pro PM 10 a PM2.5) (*Obec Předboj, KORIDOR D8, z. s.*)

ZÁVĚR 8

Požadujeme doplnit Dokumentaci o následující podklady a opatření:

- Komplexní dopravní model, který kvantifikuje dopady výstavby a provozu Záměru na celé území, včetně:
 - posouzení intenzit na silnicích II. a III. třídy,
 - dopadů na kapacitu a bezpečnost komunikací a křižovatek,
 - zajištění návazné MHD a regionální autobusové dopravy,
 - řešení přerušených cyklotras a návrh nové cyklistické koncepce s napojením na terminál Sedlec a Měšice/Líbeznice.
- Kompenzační opatření v silniční síti, zahrnující:
 - návrh úprav komunikací pro zajištění objízdných tras během výstavby,
 - opatření k minimalizaci staveništní dopravy a zachování vazeb mezi obcemi,
 - posouzení dopadů na bezpečnost silničního provozu a návrh kompenzačních řešení.

Doplnit silniční spojení odpovídající stávající trase silnice III/0095, aby nedošlo k jejímu přerušení a ztrátě historického funkčního propojení mezi obcemi.

Respektování územně plánovacích podkladů, včetně koordinace staveb, projednání kompenzačních opatření a flexibility nivelety.

Podatel požaduje navrzení a realizace dalších odpovídajících kompenzačních a adaptačních opatření v krajině, zejména prostřednictvím pozemkových úprav, zajištění prostupnosti pro pěší, cyklisty a migraci živočichů (ekodukty, funkční biokoridory), eliminace zbytkových ploch a ochrany přírodních a kulturních hodnot.

Požadujeme předložení všech podkladových dat v otevřeném elektronickém formátu (včetně výpočtových modelů a softwarů) pro umožnění nezávislého odborného auditu.

Požadujeme odsunutí mimoúrovňové křižovatky, co nejdále od zastavěného území obce Malý Újezd. Požadujeme zachování asfaltové komunikace mezi obcemi Malý Újezd a Hoření Vinice nebo alternativně vybudování nové zcela odpovídající komunikace. Požadujeme vybudování propustků (mostních objektů) pro pěší, mezi 3,8 Km a 4,0 km, přemístění a napojení polních cest. Požadujeme předložení návrhu náhradní výsadby podél celé trasy koridoru, tak aby byl koridor co nejvíce ozeleněn. Požadujeme koncepční návrh náhradní výsadby v celé délce koridoru s důrazem na místa s násypem. Požadujeme migrační (naváděcí) koridor (tzv. zelené mosty), přes Záměr pro migraci zvěře. Požadujeme doplnit oplocení podél trasy koridoru Záměru v blízkosti lesa, tak aby byla zajištěna bezpečnost provozu před srážkou se zvěří. V daném místě je velký počet zvěře. Koridor zasahuje do LBC, LBK, RBK, RBC. Sřety je potřeba odpovídajícím způsobem zohlednit. Požadujeme předložení návrhu odvodnění celé Záměru. *(obec Malý Újezd)*

Požadujeme zachování napojení místní komunikace na pozemku č. parc. 624/18 v k.ú. Tuhaň na komunikaci II/331, popřípadě na sjezd z přeložky. Podatel požaduje změnu umístění mimoúrovňové křižovatky Záměru mezi Větrušicemi a Kly, a to umístěním poblíž komunikace II/331. Požadujeme zajištění výkupu pozemků za účelem umístění strategického manipulačního pásu umístěného podél navrženého náspu mezi Obcí Tuhaň a Kly, který by následně sloužil k výsadbě zeleně, která by snížila hlukové a rozptylové dopady na obydlené části obce Tuhaň a Kel, jakož i negativní vliv na krajinný ráz. Podatel je v případě takového řešení schopen projednat směnu tohoto manipulačního pásu za pozemky v prostoru Turbovického hřbetu, které jsou ve vlastnictví obce a budou nutné pro stavbu přeložky. Požadujeme zachování podchodu v násypu pro Stezku do školy. *(obec Tuhaň)*

Požadujeme doplnit silniční spojení odpovídající stávající trase silnice III/0095, která je strategickou spojkou Podatele s okolními obcemi a pro spojení na VHD do Prahy. Požadujeme zpracování variantního řešení přeložky silnice č. III/0086, které bude zahrnovat úpravu koryta Kojetického potoka, řešení přístupové komunikace Na Palpostě, návrh mostního objektu přes přeložku silnice I/9 a následné napojení na zamýšlenou okružní křižovatku v místě původní (současné) komunikace I/9. Požadujeme přemostění nové trasy silnice I/9 v místě plánované stopy stezky pro pěší a cyklisty podél silnice III/0086 (propojení obce Předboj se zastávkami „Předboj, rozcestí“ na současnou silnici I/9). *(obec Předboj)*

Při zadávání dat do předmětného dopravního modelu je nezbytné zohlednit skutečnost, že došlo od září 2025 k otevření nové svazkové základní školy v obci Bašť, která počítá s naplněností až 540 žáků denně. Realizací projektu svazkové základní školy došlo v obci Bašť k výraznému zvýšení automobilové silniční dopravy, která není do stávajícího Záměru žádným způsobem promítnuta. *(obec Bašť)*

Požadujeme doplnit Dokumentaci o následující podklady a opatření:

- Komplexní dopravní model, který kvantifikuje dopady výstavby a provozu Záměru na celé území, včetně:
 - dopadů na kapacitu a bezpečnost komunikací a křižovatek, konkrétně požadujeme prověření, zda zřízením nového přímého sjezdu a jeho přiblížením k obytné zástavbě v obci Bašť nedojde ke zvýšení hlukových a emisních limitů a k výraznému navýšení automobilové dopravy. Žádáme vyhotovení variantního řešení, včetně varianty zachování stávajícího sjezdu přes současný kruhový objezd před obcí Líbeznice. *(obec Bašť)*

ZÁVĚR 9 (obcí Předboj, Bašť a spolku KORIDOR D8, z. s.)

Požadujeme, s ohledem na výsledky nezávislé odborné studie krajinného rázu, aby přepracovaná Dokumentace reflektovala následující klíčové principy a požadavky pro ochranu krajinného rázu a udržitelného rozvoje:

- Citlivé začlenění liniových staveb: Zajistit citlivé začlenění Záměru a dalších dopravních koridorů do krajiny prostřednictvím optimalizace výškového vedení, využití protihlukových valů namísto stěn, rozsáhlých vegetačních pásů a v odůvodněných případech i tunelových řešení.
- Zajištění prostupnosti krajiny: Realizovat opatření pro zajištění funkční prostupnosti krajiny pro člověka (pěší, cyklo) i volně žijící živočichy (ekodukty, funkční biokoridory) a eliminovat vznik zbytkových, nevyužitelných ploch.
- Ochrana přírodních a kulturních hodnot: Důsledně chránit zvláště chráněná území, prvky ÚSES, a kulturní a historické památky před vizuálními i hlukovými dopady.
- Posouzení dopadů klíčových uzlů: Zpracovat dopadové studie, které zhodnotí vliv Záměru na širší území z hlediska dopravy, suburbanizace a krajiny.
- Realizace kompenzačních opatření v měřítku celého území: Navrhnout a realizovat kompenzační, adaptační a eliminační opatření (např. formou vyvolaných pozemkových úprav), která budou odpovídat rozsahu a intenzitě negativních dopadů Záměru na celé dotčené území.
- Redukce vizuální zátěže: Provéřit a navrhnout opatření ke snížení vizuální fragmentace krajiny, například integrací nadzemních vedení do kolektorů v rámci dopravních staveb.

Občanské sdružení Původní Kly, z. s.

Připomínky a požadavky (stručně, bez právnických formulací)

Nedůvěryhodné odborné podklady a studie.

Žádám otevřená data (editovatelná) všech předložených odborných studií pro veřejný nezávislý odborný audit.

Nedůvěryhodná hluková studie a dopravní model.

Požaduji přepracování hlukové studie s aktuálními (skutečnými) intenzitami dopravy 2025/26 (ne na základě dat z Covidu) a s transparentními vstupy tak, aby byl zohledněn reálný předpokládaný demografický rozvoj oblasti a nové stavby, které jsou plánovány v okolí a došlo k vyhodnocení dopadů napojení obcí. Dále požaduji funkční návrh veřejné hromadné dopravy v území k příslušným terminálům (Terminál Sedlec/P+R Měšice/Terminál Líbeznice apod.) a zohlednění jejich dopadů na dopravní zátěž v území.

Nedovolené „dělení“ záměru (salámová metoda).

Chci společné posouzení minimálně pro celý úsek Líbeznice–Mělník jako jednoho funkčního celku.

Hluk – ochrana zdraví.

Chci součtové hodnocení hluku ze všech relevantních zdrojů a posouzení i vůči mezinárodně obecně uznávaným standardům dle doporučením WHO (nejen vůči hygienickým limitům). Požaduji, aby posouzení hluku bylo zpracováno v souladu se strategickými hlukovými mapami a akčními plány a aby zátěž na veřejné zdraví (zvýšené onemocnění a úmrtí) byly provedeny na základě mezinárodně uznávaných standardů výpočtu (DALY) a doložení, že hlukové limity nebudou překročeny v součtu (tj. že budou zohledněny všechny zdroje hluku společně).

Principy citlivého řešení v krajině.

Chci citlivé začlenění (optimalizace výšek, valy místo stěn, vegetační pásy, kde je to racionální i tunelové úseky), prostupnost pro lidi a živočichy (ekodukty, biokoridory), ochranu přírodních a kulturních hodnot, dopadové studie klíčových uzlů, kompenzační a adaptační opatření v měřítku území (např. vyvolané pozemkové úpravy stavebním záměrem) a snížení vizuální zátěže (např. integrace vedení).

Krajina, ÚSES, veřejná doprava a cyklo.

Požaduji respektovat vymezené chráněné ÚSES (případně zajištění plnohodnotné náhrady/kompenzace), návrh MHD/regionální dopravy, cyklonapojení a bezpečných

přechodů/podchodů/nadchodů, kapacitní posouzení křižovatek, kompenzace v silniční síti (objížďky ve výstavbě, staveništní doprava).

Voda a geologie.

Požadují 2D povodňový model a hydrotechnické výpočty pro mosty, propustky a přeložky (vč. Q100), hydrogeologický průzkum (vyhodnocením rizik zásahu do zvodnělých kvartérních sedimentů a kolektorů podzemních vod – zejména v okolí tunelu Líbeznice), monitoring podzemních vod a podrobnou koncepci odvodnění (retence, kapacity).

Ovzduší – prachové částice.

Požadují novou rozptylovou studii založenou na skutečných měřeních z autorizovaného projektu CleanAir kolem D8, se zohledněním přísnějších limitů od roku 2030 (PM10 45 µg/m³ max. 18 dní/rok). Zároveň požadují opatření na snížení současného imisního pozadí.

Chybí posouzení skutečných rozumných variant.

Požadují, aby byly předloženy a posouzeny všechny rozumné varianty (trasování, niveleta/křížení, technologie) a uvést důvody výběru. Zvláště žádám varianty bez negativních vlivů na EVL Úpor–Černínovsko a jejich posouzení podle práva EU a varianty s odlišnou nivelitou (zahlobení v případě křížení se silnicemi II. a III. třídy. Požadují srovnat nulovou variantu (tj. nebudování záměru) se zprovozněním zkapacitněného železničního řešení Praha–Neratovice–Mělník jako reálnou alternativu.

Kumulativní a synergické vlivy.

Požadují součtové posouzení společně s dalšími stavbami a záměry v území (např. D8 – zkapacitnění, D0/519, zkapacitnění I/16 + napojení ZEVO Mělník, VRT Podřipsko + Terminál Sever VRT, aglomerační okruh II/101, zkapacitnění tratí 092/elektrizace, tram Kobyličky–Zdiby–Sedlec + Terminál Sedlec, PECeN v areálu Spolana Neratovice, retail park Neratovice, logistické areály atd.), včetně záměrů prověřovaných (Terminál Líbeznice, „Líbeznická spojka“, nová trať Praha–Brandýs n. L.). Zohlednit Územní studii metropolitního regionu 1 a připravovanou ÚS regionu Podřipsko.

Požadujeme důkladné prověření rozlivových poměrů v aktivní zóně řeky Labe pro lokalitu okolí obce Kly.

Návrh na postup úřadu

- Vrátit dokumentaci k přepracování podle § 6 odst. 5 zákona EIA.
- Pokračovat až po doplnění všech požadovaných podkladů a řádném vypořádání připomínek výše.
- Zajistit transparentní data v otevřených formátech pro veřejnou kontrolu.
- V přepracované dokumentaci EIA by měl být kladen zejména zvýšený důraz ke všem výše uvedeným bodům včetně navržení řádných kompenzačních a adaptačních opatření.

Vyjádření veřejnosti – společnost GROS s. r. o.

Jako společnost GROS s.r.o. vyjadřujeme nesouhlas s vybranou variantou „C6“ na úseku Větrušice–Mělník. Tato varianta obchází obec Kly z východu, její trasa je plánována přes zemědělské pozemky obhospodařované naší společností a výrazně narušuje krajinný ráz přechodem přes Turbovický hřbet.

Stavbou přeložky dle varianty „C6“ dojde ke znehodnocení úrodné a kvalitní zemědělské půdy, které v této oblasti neustále ubývá. Dle stanoviska odboru životního prostředí a zemědělství Středočeského kraje č.j.: 064814/2024/KUSK o vlivu záměru na EVL a PO soustavy Natura 2000, je varianta „C6“ v příkrém rozporu s ochrannými podmínkami zvláště chráněných částí přírody. Zároveň stanovisko stanovuje jako variantu s nejmenším dopadem na soustavu Natura 2000 variantu „A“, což je varianta, která odpovídá stanovenému dopravnímu koridoru dle platných zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Z pohledu ovzduší a dle dosavadních studií má být nejvyšší navýšení emisí právě na území obce Tuhaň a Kly, kde má varianta „C6“ nevhodně vést přes Turbovický hřbet a vozidla zde budou mít zvýšené exhalace při jeho překonávání. Varianta „A“ má na své trase minimální výškový rozdíl, a proto je výrazně příznivější z pohledu následného dopadu na životní prostředí. Dále je oblast ve variantě „C6“ využívána jako rekreační, volnočasová a oddychová zóna pro obyvatele přilehlých obcí zejména obce Kly, Tuhaň, Malý Újezd, Vavřinec a Mělník. Stavbou přeložky ve variantě „C6“ dojde k významnému narušení rázu stávající krajiny a omezení využití této zóny.

Již mnoho let je nám a ostatním spoluobčanům prezentována přeložka silnice I/9 varianta „A“, která je již dlouhá léta ukotvena v územním plánu obce Kly i Středočeského kraje. Na této trase také hospodař

íme a ji ž dlouhou dobu p řizp ůsobujeme a p řipravujeme na š e podnikání na tuto variantu, což nás stojí nemalé náklady. Nevidíme proto důvod, proč vznikají nové studie a zbytečně se zvyšují celkové náklady na tuto plánovanou stavbu. Některé pozemky jsme kvůli plánované přeložce variantu „A“ dokonce přestali obhospodařovat. Z pohledu znehodnocení zemědělské půdy zamýšlenou stavbou je varianta „A“ rozhodně vhodnější, neboť kvalita půdy v trase „A“ je výrazně nižší než kvalita půdy v trase „C6“, z toho důvodu se na těchto pozemcích, kde hospodaří naše společnost nachází neproduktivní plochy ve formě úhorů. V neposlední řadě dojde ve variantě „C6“ k nevhodnému rozdělení obhospodařované půdy, a tím i k výraznému zvýšení nákladů potřebných k obhospodařování rozdělených pozemků, které Gros s.r.o. jako řádný hospodář bude nucena po investorovi požadovat a případně vymáhat.

Z technicko-ekonomického pohledu je varianta „A“, jakožto dlouhá léta prezentovaná varianta, vhodnější, jelikož náklady na stavbu varianty „C6“ jsou již na první pohled násobné, a to zejména při ohlédnutí ke složitému technickému řešení, kde by stavba musela překonávat velký výškový rozdíl Turbovického hřbetu pomocí složité kombinace vyvýšených náspů, pilotů a zahloubení, dále by stavba obsahovala mnoho nadjezdů, podjezdů, nadchodů, podchodů a křížení energetických sítí. Samozřejmě mostů z naší strany by byl požadavek na plnohodnotné vjezdy na rozdělené pozemky a dostatečně nadimenzované nadjezdy s únosností minimálně 60 tun pro velkou zemědělskou techniku, kterou v dnešní době naše společnost disponuje, což by opět vyvolalo značné navýšení investičních nákladů. U varianty „A“ je těchto složitých technických řešení výrazně méně, což z ní činí výrazně ekonomičtější a příznivější variantu. Ve variantě „C6“ navíc dojde pouze k částečnému odklonění dopravy ze stávající silnice I/9 procházející obcí Kly, neboť už v plánech je s touto stávající komunikací počítáno jako s hlavní odbočkou pro vozidla směřující do centra Mělníka a jeho okolí. U varianty „A“ toto nehrozí, neboť ta obchází obec Kly souběžně ve stejném směru.

Varianta „A“ dále navazuje na stávající průtah městem Mělník, který je již několik let ve výstavbě a některé jeho etapy jsou již dokončeny. Jako ekonomické řešení považujeme využít již stávající infrastrukturu a napojení, což je výrazně hospodárnější než výstavba nových obchvatů a přípojných bodů. U varianty „C6“ by došlo ke značnému znehodnocení celé investice do nového průtahu města Mělník a tato stavba za stovky milionů korun by ztratila na významu. V neposlední řadě bychom chtěli upozornit na majetkoprávní vztahy uvedených variant. S variantou „A“ naše společnost počítá a je připravena spolu se společností, která jsou majitelé mnoha pozemků v její trase, hledat s investorem stavby finančně únosnou variantu vykoupení potřebných pozemků. S variantou „C6“ nesouhlasíme a nesouhlasí ani naši společníci, kteří vlastní velké množství pozemků v její trase. Naši společníci by se rádi vyvarovali složitému a nákladnému vyvlastňovacímu řízení, ke kterému by se zcela jistě připojila i naše společnost v důsledku toho, že by jí vznikla újma, která oceněním pozemků při vyvlastnění nemůže ze své podstaty vyčíslit veškeré škody, které by jí byly způsobeny v jejím podnikání.

Petice – Obchvat obce Kly

My, níže podepsaní, prostřednictvím této petice vyjadřujeme svůj nesouhlas s navrhovanou variantou C a jakoukoliv další variantou obchvatu obce Kly oddělující naši obec od Mikovského lesa, a to hned z několika důvodů:

Zóna nad Zábořím směrem k lesu na Mikově je místem, kde je k nám příroda nejbližší. Místem, kam chodí lidé, nejen ze Záboří a Hořeních Vinic, na procházky, kam si chodí zaběhat, kde lze bez obav venčit psy, kde se dá v lese houbařit a kde stále žije i divoká zvěř. Je to mimo jiné i proto, že jde asi o jedno, zejména díky vyvýšené poloze, z nejčistších míst v okolí.

Příroda v této oblasti slouží také jako součást výuky, a to jak žáků školy základní, tak dětí v mateřských školách. Přestože máme v obci dětská hřiště, všichni se asi shodneme, že to dětem pobyt v lese opravdu nenahradí. Děti si chodí do lesa hrát, učí se zde poznávat různé druhy rostlin a zvířat během výuky přírodopisu, chodí tam sportovat v rámci hodin tělesné výuky, pouštět draky na podzim během jejich času v družině a mnoho dalšího.

Převýšení od Větrušic do kopce je značné, z toho plyne větší hluk, více znečištění. Vytvoření další silnice nezpůsobí, že na stávající komunikaci I/9 provoz ustane. Budeme tady mít cesty dvě, z obou stran obce. Obě plné aut.

Hluk, který takováto silnice vyprodukuje, způsobí nejen odsun veškerých zvířat z okolí, ale také bude značně obtížné občany obce Kly. Běžná protihluková bariéra chrání pouze objekty a osoby nacházející se v bezprostřední blízkosti stavby. Ve vzdálenějších oblastech se zvuk dostává do svých obvyklých mezí. Někdy může být působením stěny dokonce zesilován.

Městský úřad Mělník, Odbor životního prostředí

Za jednotlivé úseky sděluje odbor ŽP následující sdělení:

Ochrana přírody a krajiny

Veřejné zájmy, které dotčený orgán hájí podle § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, jsou záměrem dotčeny. Dotčený orgán k záměru nemá připomínky.

K žádosti o vydání závazného stanoviska (JES) je potřeba doplnit údaje o rozsahu kácení dřevin v souladu s § 8 odst. 4 vyhlášky č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení.

Odpadové hospodářství

Veřejné zájmy, které dotčený orgán hájí podle, nejsou záměrem dotčeny.

Ochrana lesa

Veřejné zájmy, které dotčený orgán hájí podle § 12 odst. 3, § 14 odst. 2 a § 16 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, jsou záměrem dotčeny. Záměr je možné uskutečnit za těchto podmínek:

V případě, že bude záměr vyžadovat udělení souhlasu dle ust. § 14 odst. 2 z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (dále jen "lesní zákon") – dojde k dotčení pozemků do vzdálenosti 30 m od okraje lesa. Žadatel doloží okótované vzdálenosti v katastrální mapě. V případě, že záměr bude vyžadovat odnětí nebo omezení dle ust. § 16 lesního zákona.

Žadatel doloží:

- podrobné zdůvodnění požadavku s uvedením údajů o uvažovaném použití pozemků určených k plnění funkcí lesa,
- údaje o celkovém rozsahu pozemků určených pro plnění funkcí lesa, jejichž zábor se předpokládá, podle způsobu záboru – trvalé nebo dočasné odnětí, trvalé nebo dočasné omezení, u dočasných záborů jeho začátek a konec,
- údaje o dotčených pozemcích určených k plnění funkcí lesa podle katastru nemovitostí (obec, katastrální území, parcelní číslo, druh, výměra, údaje o vlastníkovi a nájemci pozemku),
- snímek katastrální mapy s grafickým znázorněním požadovaného záboru, popřípadě geometrický plán,
- údaje lesního hospodářského plánu nebo lesní hospodářské osnovy o lesních porostech na dotčených pozemcích, včetně jejich zařazení do hospodářských souborů a kategorií lesa,
- komplexní výpočet náhrad škod na lesních porostech 1), 2) a předpoklad zvýšených provozních nákladů,
- výpočet poplatku za odnětí,
- stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny
- vyjádření odborného lesního hospodáře nebo právnické či fyzické osoby pověřené touto funkcí,
- u dočasného záboru návrh plánu rekultivace, pokud je nezbytný,
- plná moc (v případě zastupování žadatele).

Ochrana zemědělského půdního fondu

Obecní úřad obce s rozšířenou působností není v tomto případě dle ust. § 15 písm. k) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, příslušným orgánem ochrany zemědělského půdního fondu.

Ochrana vod

Veřejné zájmy, které dotčený orgán hájí podle § 104 odst. 3, § 106 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, jsou záměrem dotčeny. Dotčený orgán k záměru nemá připomínky.

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor veřejné mobility

V návaznosti na priority a opatření Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2024–2030 schválené usnesením Zastupitelstva kraje č. 010-06/2025/ZK ze dne 8.9.2025 vznáší OVM připomínky:

Zásadně koordinovat záměr s dokumenty Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2024–2030 a aktuální platnou ZUR po změně 15. - 16. s účinností od 25.6.2025. Záměr musí zohledňovat páteřní trasy (Cyklokoncepce SK) NR21 a RE21.

Promítnutí cyklokoncepce do situace záměru v příloze. "Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2024–2030": <https://stredoceskykraj.cz/web/odbor-verejne-mobility/koncepce-rozvoje-cyklistiky-vestredoceskem-kraji>.

Stanovisko OVM podporuje stanovisko obce Předboj ve smyslu cyklistické infrastruktury k tomuto záměru (v příloze).

Doporučujeme konzultovat realizaci opatření pro cyklistickou infrastrukturu v rámci tohoto záměru se zhotovitelem záměru a OVM SK.

Vyjádření spolku Klidná Bašť, z. s.

(Poznámka: připomínky podané spolkem Klidná Bašť, z. s. do svých námitek zahrnuje i obec Bašť)

Podle našeho názoru tento záměr nelze akceptovat. Dokumentace a její studie jsou obecně zpracovány záměrně tak, aby běžného čtenáře zahltily spoustou bezpředmětných a opakujících částí, ve kterých je těžko se orientovat. Navíc je zřejmé, že zpracování, výběr vstupů, jejich hodnocení a závěry jsou provedeny pouze ve prospěch záměru.

V celé dokumentaci není zohledněn vliv stavby na životní prostředí a ochranu krajiny a obyvatel. Není nikde uvedeno:

- Jak dlouho bude stavba probíhat
- Jaká bude použita stavební technika
- Co, kolik, odkud, kam, kudy a čím bude odváženo
- Totéž pro dovážené materiály a techniku
- Kvalifikace a kvantifikace odpadů

To vše bude mít významný vliv na životní prostředí — hluk, prašnost, emise, omezení dopravy. O tom všem ale v dokumentaci není ani zmínka, zejména ne v Hlukové a Rozptylové studii.

Připomínky ke Hlukové studii:

Uvažované intenzity dopravy byly dodané zadavatelem. Vzhledem k tomu, že se jedná o extrapolace současného stavu by bylo potřeba ten současný stav uvést. Dal by se i přiřadit k nějakým reálným měřením (nejdou však uvedeny). Takhle je to jen hra s nepřesnými čísly.

Nelze vyloučit, že cílem výhradně bylo kýžené výsledné vylepšení po provedení obchvatu.

Zmiňované vylepšení je založeno hlavně na předpokladu, že kamiony, resp. těžká nákladní auta přestanou jezdit po stávající komunikaci a „dobrovolně“ se přesunou na novou objízdnu trasu. Je takový předpoklad objektivní?

Obecně výpočtový model nevyhodnocuje nejhorších 8 po sobě jdoucích hodin během dne a už vůbec ne nejhorší noční hodinu, byť právě k těmto stavům se vztahují limity.

Závazné limity se v záplavě uváděných nerelevantních limitů (železniční doprava, stacionární zdroje atd.) zcela ztrácejí.

Operuje se s limity pro starou hlukovou zátěž (1 když se to ve studii přímo necituje), a to přesto, že podmínky pro jejich použití nejsou splněny.

Tabulky intenzit dopravy v poslední příloze jsou podezřelé na mnohých sousedních úsecích dochází často k desetinásobným nárůstům či poklesům a nelze to kontrolovat, či zdůvodnit.

Žádný z dalších zdrojů hluku kromě silniční dopravy (železniční hluk, stacionární zdroje, stavební hluk) není do výpočtu CELKOVÝCH hladin hluku uvažován.

Nenalezli jsme prezentaci výsledků v r. 2056, kdy evidentně budou intenzity dopravy vyšší a stav vozovek horší.

Tvrzení, že nepřesnost výpočtové metody je 2 dB je zavádějící není uvažována nepřesnost budoucích intenzit dopravy.

Závěr:

Předloženou dokumentaci Zjišťovacího řízení nelze v žádném případě uznat za dostatečnou pro schválení záměru bez řádného procesu EIA podle zákona 100/201 Sb.

Typově podobná vyjádření veřejnosti – M. D. (č. j. 157271/2025/KUSK), A. V., R. S., M. N., V. V., M. K. (č. j. 155380/2025/KUSK), T. K., J. F. (č. j. 156297/2025/KUSK), (H. A.), D. B. (č. j. 156465/2025/KUSK), M. K. (č. j. 157208/2025/KUSK), J. K. (č. j. 157208/2025/KUSK), L. K. (č. j. 157208/2025/KUSK), M. H., D. S., J. S., D. L., J. K., R. D. (č. j. 156814/2025/KUSK), J. P., J. Š. (č. j. 156816/2025/KUSK), J. J., J. N., V. Š., D. V., R. V., B. S., J. Z., K. S., V. V. (č. j. 157688/2025/KUSK), R. D. (č. j. 157686/2025/KUSK), D. K. (č. j. 157327/2025/KUSK), J. L., K. D., L. B., M. D., M. Š., M. V., O. V., P. R., J. K. (č. j. 159464/2025/KUSK), L. K. (č. j. 159463/2025/KUSK), J. H., D. B. (č. j. 164046/2025/KUSK), D. K. (č. j. 157327/2025/KUSK), J. Š. (č. j. 156798/2025/KUSK), Z. Š., H. Š., L. Š., Z. S.

Hluk – ochrana zdraví.

Chci součtové hodnocení hluku ze všech relevantních zdrojů a posouzení i vůči mezinárodně obecně uznávaným standardům dle doporučením WHO (nejen vůči hygienickým limitům). Požadují, aby posouzení hluku bylo zpracováno v souladu se strategickými hlukovými mapami a akčními plány a aby zátěž na veřejné zdraví (zvýšené onemocnění a úmrtí) byly provedeny na základě mezinárodně uznávaných standardů výpočtů (DALY) a doložení, že hlukové limity nebudou překročeny v součtu (tj. že budou zohledněny všechny zdroje hluku společně).

Krajina, ÚSES, veřejná doprava a cyklo.

Požadují respektovat vymezené chráněné ÚSES (případně zajištění plnohodnotné náhrady/kompenzace), návrh MHD/regionální dopravy, cyklonapojení a bezpečných přechodů/podchodů/nadchodů, kapacitní posouzení křižovatek, kompenzace v silniční síti (objížďky ve výstavbě, staveništní doprava).

Nedovolené „dělení“ záměru (salámová metoda).

Chci společné posouzení minimálně pro celý úsek Líbeznice-Mělník jako jednoho funkčního celku.

Voda a geologie.

Požadují 2D povodňový model a hydrotechnické výpočty pro mosty, propustky a přeložky (vč. Q100), hydrogeologický průzkum (vyhodnocením rizik zásahu do zvodnělých kvartérních sedimentů a kolektorů podzemních vod – zejména v okolí tunelu Líbeznice), monitoring podzemních vod a podrobnou koncepci odvodnění (retence, kapacity).

Chybí posouzení skutečných rozumných variant.

Požadují, aby byly předloženy a posouzeny všechny rozumné varianty (trasování, nivelita/křížení, technologie) a uvést důvody výběru. Zvláště žádám varianty bez negativních vlivů na EVL Úpor-Černínovsko a jejich posouzení podle práva EU a varianty s odlišnou nivelitou (zahlobení v případě křížení se silnicemi II. a III. třídy). Požadují srovnat nulovou variantu (tj. nebudování záměru) se zprovozněním zkapacitněného železničního řešení Praha-Neratovice-Mělník jako reálnou alternativu.

Principy citlivého řešení v krajině.

Chci citlivé začlenění (optimalizace výšek, valy místo stěn, vegetační pásy, kde je to racionální i tunelové úseky), prostupnost pro lidi a živočichy (ekodukty, biokoridory), ochranu přírodních a kulturních hodnot, dopadové studie klíčových uzlů, kompenzační a adaptační opatření v měřítku

území (např. vyvolané pozemkové úpravy stavebním záměrem) a snížení vizuální zátěže (např. integrace vedení).

Ovzduší – prachové částice.

Požaduji novou rozptylovou studii založenou na skutečných měřeních z autorizovaného projektu CleanAir kolem D8, se zohledněním přísnějších limitů od roku 2030 (PM_{10} 45 $\mu g/m^3$ max. 18 dní/rok). Zároveň požaduji opatření na snížení současného imisního pozadí.

Kumulativní a synergické vlivy.

Požaduji součtové posouzení společně s dalšími stavbami a záměry v území (např. D8 – zkapacitnění, D0/519, zkapacitnění I/16 + napojení ZEVO Mělník, VRT Podřipsko + Terminál sever VRT, aglomerační okruh II/101, zkapacitnění tratí 092/elektrizace, tram Kobyličky-Zdiby-Sedlec + Terminál Sedlec, PECeN v areálu Spolana Neratovice, retail park Neratovice, logistické areály atd.), včetně záměrů prověřovaných (Terminál Líbeznice, „Líbeznická spojka“, nová trať Praha-Brandýs n. L.). Zohlednit Územní studii metropolitního regionu 1 a připravovanou ÚS regionu Podřipsko.

Nedůvěryhodná hluková studie a dopravní model.

Požaduji přepracování hlukové studie s aktuálními (skutečnými) intenzitami dopravy 2025/26 (ne na základě dat z Covidu) a s transparentními vstupy tak, aby byl zohledněn reálný předpokládaný demografický rozvoj oblasti a nové stavby, které jsou plánovány v okolí a došlo k vyhodnocení dopadů napojení obcí. Dále požaduji funkční návrh veřejné hromadné dopravy v území k příslušným terminálům (Terminál Sedlec/P+R Měšice/Terminál Líbeznice apod.) a zohlednění jejich dopadů na dopravní zátěž v území.

Nedůvěryhodné odborné podklady a studie.

Žádám otevřená data (editovatelná) všech předložených odborných studií pro veřejný nezávislý odborný audit.

Plánovaný koridor dálnice „D99“.

Plánovaný koridor dálnice „D99“ do značné míry kopíruje původní variantu obchvatu obce Kly D (E). Požaduje propojení obou záměrů do jedné trajektorie, nebo alespoň opětovné přezkoumání varianty obchvatu D (E) k realizaci. Dále plánovaný koridor dálnice „D99“ není zahrnut ve výčtu „možné kumulace s jinými záměry.“ Je ale zřejmé, že křížení „D99“ a obchvatu „C6“ naši obec výrazně ovlivnilo. Žádám proto předložení komplexního řešení pro naši obec.

Dodatečná vyjádření veřejnosti

Doprava – plynulost, snížení emisí, snížení hluku. Zvážit možnost proměnného značení s možností střídání pruhů dle dopravní situace a denní doby, tj. v sobě ranní špičky (6:30-9:30) 2+1 pruhy směrem Praha po celé délce. Poté změna v době odpolední špičky (15:00-18:00) směr Mělník. Úsek Zdiby-Líbeznice, kde se nachází stoupání bez změny jízdního režimu.

(M. N.)

Zkvalitnění a zefektivnění příměstské hromadné dopravy by bylo zcela jistě lepším řešením než neustálé zastavování zemědělské půdy a travnatých ploch silnicemi, které stejně, vzhledem k tomu, že počet aut na silnicích roste, neustálé zácpy nevyřeší. Místo toho, aby se Vavříneč konečně po letech dočkal úlevy v podobě vybudování obchvatu, je v plánu v jeho blízkosti další vysoce frekventovaná silnice. Chápu, že je nutné přizpůsobovat dopravní infrastrukturu aktuální situaci a potřebám doby, ale toto nelze dělat na úkor kvality života občanů. Jsem si vědoma, že se v Česku příliš nemám zájem inspirovat tím, co funguje v zahraničí, ale co takhle zvážit dražší varianty jako jsou tunely? Např. v Rakousku byla silnice pro projíždějící auta vybudována pod obcí. Je to varianta dražší, ale nebylo by řešení v podobě svedení silnice pod zem v těchto případech pro krajinu a okolní obce snesitelnější? Navíc neefektivně využitých dotací z EU máme požehnaně, tak co se zkusit přeorientovat z rozhledu na silnice, železniční dopravu, podzemní dráhu?

(L. V.)

Negativní dopady varianty C1 na památky a klidový ráz Zábोří.

Varianta obchvatu C1 výrazně negativně ovlivňuje památkové a kulturní hodnoty – trasa vede v bezprostřední blízkosti Zábоří a Zábоřského hřbitova, čímž narušuje jeho pietní charakter. Zároveň je na dohledovou vzdálenost od kulturní památky – Narození Panny Marie, čímž je narušena hodnota kulturní památky. Blízkost varianty C1 narušuje charakter Zábоří jako klidové části obce a odporuje urbanistické koncepci území.

Odklonění varianty C6 od zástavby – lokalita Za Humny (Zábоří).

V úseku 1,6-2,2 km varianty C6 by se silnice nacházela v bezprostředním sousedství zástavby a plánované zástavby dle platného ÚP (Územní plán Kly – úplné znění po Zm. Č. 2 8/2022) – lokalita Za Humny. Požadují zohlednit možnost úpravy trajektorie variant C6 v podobě většího odklonění (viz obr. níže – zvýrazněno žlutě – odklonění v podobě posunutí trajektorie varianty C6 za místní fotovoltaickou elektrárnu „FVE“ a dům s č. p. 166).

(H. A.)

Zohlednit přelety letadel na/z letiště Václava Havla a na letiště Vodochody (hluk, prach apod.).

(M.H.)

V rámci projednávaného záměru I/9 Líbeznice–Mělník, přeložka (STC2845) požadují zohlednit, zpracovat a následně realizovat systém polních a účelových cest, které zajistí přirozený pěší a cyklistický pohyb a cyklistické propojení okolních sídel, zejména obcí Kojetice, Předboj, Libiš, Obříství, části obce Byškovice, Hornátky a Korycany.

Navržené řešení přeložky zásadně ovlivní možnosti přirozeného pohybu obyvatel krajinným prostorem v katastru města Neratovice. Po realizaci stavby hrozí faktické přerušení či znemožnění pěší a cyklistické propustnosti územím, a to zejména s ohledem na již existující umělé liniové překážky v krajině, kterými jsou:

- horkovodní vedení,
- železniční trať,
- stávající komunikace I/9.

Současně upozorňuji, že přerušením stávajících krajinných tras a nezajištěním adekvátních náhradních komunikací negativně utrpí i místní ekosystémy, které jsou závislé na krajinné propojenosti. Polní cesty, remízky a okraje polí dlouhodobě fungují jako:

- migrační trasy drobných savců,
- hnízdní a potravní biotopy ptáků,
- úkryty a pohybové koridory pro plazy a obojživelníky,
- biotopy opylovačů a hmyzu vázaného na nelesní krajinu.

Bez jejich zachování či náhrady může dojít k fragmentaci krajiny, ztrátě biodiverzity a zhoršení podmínek pro druhy, které jsou již dnes pod tlakem intenzivního hospodaření, urbanizace a dopravních staveb. Náhlé přerušení tradičních liniových prvků a volných cestních tras může také vést k:

- omezení přístupu živočichů k potravním zdrojům a vodním plochám,
- zvyšování mortality živočichů na komunikacích,
- vytlačování citlivých druhů z území,
- snížení rekreační a krajinářské hodnoty širšího území.

Z výše uvedených důvodů požadují vyvolání a provedení pozemkových úprav v dotčených katastrálních územích, a to v přímé souvislosti s realizací tohoto stavebního záměru.

(D. L.)

Koordinace záměrů D99 a obchvatu Kly.

Plánovaný koridor dálnice D99 do značné míry kopíruje trasu původní varianty obchvatu Kly D (E). Požadují proto propojení obou záměrů do jedné společné trajektorie, nebo alespoň opětovné přezkoumání varianty D (E) z hlediska její možné realizace.

Je nezbytné, aby záměry byly koordinovány již v této fázi, aby nedocházelo k duplicitním nebo navzájem kolidujícím řešením.

Kumulace vlivů na území obce.

V dokumentaci není koridor dálnice D99 zahrnut ve výčtu možných kumulací s jinými záměry, ačkoliv křížení D99 a obchvatu C6 může mít zásadní dopad na území obce Kly. Žádám proto doplnění komplexního posouzení kumulativních vlivů obou staveb a předložení uceleného řešení dopravní situace v obci a jejím okolí.

Blízkost trasy k obytné zástavbě – lokalita Za Humny.

V úseku 1,6–2,0 km varianty C6 je trasa vedena v bezprostřední blízkosti stávající i plánované obytné zástavby, v souladu s platným územním plánem obce Kly (úplné znění po změně č. 2 z roku 2022) – lokalita Za Humny. Požaduji revizi vedení oblouku trasy v této části tak, aby byl zachován dostatečný odstup od obytného území a minimalizovány negativní dopady na kvalitu života obyvatel.

Dopad na kulturní a památkové hodnoty území.

Varianta C6 má výrazně negativní vliv na památkové a kulturní hodnoty území. Trasa prochází v těsné blízkosti Zábořského hřbitova, čímž narušuje jeho pietní charakter, a zároveň se nachází v dohledové vzdálenosti od kostela Narození Panny Marie, který je kulturní památkou. Požaduji, aby byly tyto skutečnosti zohledněny v aktualizovaném hodnocení vlivů na kulturní dědictví a aby byla zvážena alternativní trasa mimo památkově chráněné území.

Dopad na urbanistický a krajinný ráz.

Navržená varianta C6 je v rozporu s urbanistickou koncepcí obce a narušuje charakter Záboří jako klidové části sídla. Současně negativně ovlivňuje registrovaný významný krajinný prvek – alej mezi Zábořím a Mikovem, který představuje nedílnou součást krajinného rázu oblasti. Požaduji, aby byl tento vliv řádně vyhodnocen a aby byla zajištěna ochrana krajinných hodnot dle platných právních předpisů.

Ochrana volné krajiny a místních hodnot.

Realizace varianty C6 by narušila tradiční propojení místních památek s volnou krajinou, například křížku u polní cesty, a zároveň by vedla k nenávratné ztrátě volné krajiny v bezprostřední blízkosti obce. Tento prostor je místními obyvateli i návštěvníky dlouhodobě využíván k rekreaci a odpočinku, a jeho ztráta by měla negativní dopad na kvalitu života v celé lokalitě.

Závěr

S ohledem na výše uvedené skutečnosti žádám o:

- přehodnocení trasy varianty C6
- koordinaci záměrů D99 a obchvatu Kly D (E),
- doplnění dokumentace o komplexní posouzení kumulativních vlivů,
- a zapracování připomínek obce do další fáze projektové přípravy.

(J. P.)

Plánovaný koridor dálnice „D99“ do značné míry kopíruje původní variantu obchvatu obce Kly D (E). Požaduji propojení obou záměrů do jedné trajektorie, nebo alespoň opětovné přezkoumání varianty obchvatu D (E) k realizaci.

Plánovaný koridor dálnice „D99“ není zahrnut ve výčtu možných kumulací s jinými záměry. Je ale zřejmé, že křížení „D99“ a obchvatu „C6“ naši obec výrazně ovlivnilo. Žádám proto předložení komplexního řešení pro naši obec.

V úseku 1,6–2,0 km varianty C6 by se silnice nacházela v bezprostředním sousedství zástavby a plánované zástavby dle platného ÚP (Územní plán Kly – úplné znění po Zm. č. 2 8/2022) – lokalita Za Humny. Požaduji revizi trajektorie plánovaného oblouku obchvatu C6 v této lokalitě.

Varianta obchvatu C6 výrazně negativně ovlivňuje památkové a kulturní hodnoty – trasa vede v bezprostřední blízkosti Zábořského hřbitova, čímž narušuje jeho pietní charakter. Zároveň je na dohledovou vzdálenost od kulturní památky – kostela Narození Panny Marie, čímž je narušena hodnota kulturní památky.

Blízkost varianty C6 narušuje charakter Záboří jako klidové části obce a odporuje urbanistické koncepci území.

Bezprostřední blízkost varianty C6 negativně ovlivňuje registrovaný významný krajinný prvek – alej mezi Zábořím a Mikovem, který tvoří nedílnou součást krajinného rázu této oblasti.

Stavba varianty C6 by narušila tradiční propojení památek místního významu, například křížku, s volnou krajinou. Definitivně by také byla zničena volná krajina v bezprostřední blízkosti naší obce, kterou drtivá většina místních obyvatel i přespolečných využívá jako klidovou a relaxační zónu.

J. Š. (č. j. 156816/2025/KUSK)

Pro volbu výpočtových bodů (VB) nebyla v případě Záboří u Kel použita metoda „nejhorší případ“ (největší dopad), ale zvolený VB č.4 byl pravděpodobně „nepozornost“.

VB č. 4 umístěný u domu č.p. 5 vykazuje hodnoty LAeq,T v Tabulce č. 9 o cca 10-13 dB nižší než VB č.3 a VB č.5. Tyto dva body nesplnily Hygienický limit a je k nim navržena PHS2, aby byl hlukový limit dodržen.

Projektant se nepozastavil nad důvodem výrazných odchylek u VB č. 4 a ani samotné zvýšení „Změna výchozí vs. Cílový stav“ o 10 dB (výrazně největší odchylka ze všech VB) mu nepřišla zvláštní. Lze samozřejmě argumentovat jiným terénem, avšak při pohledu do mapy (jak fyzikální, tak i s vygenerovanými průběhy pásem izofon) je zřejmé, že z hlediska šíření zvukové vlny budou v lokalitě Záboří nejvíce postiženy domy č.p. 180-187, kde navíc dojde ke kumulaci liniové zvukové vlny s odraženou při přechodu z náspu do zářezu.

Zářez potom po cca 500 m spolehlivě pošle vyšší kmitočty do limitu, ale:

Domy č.p. 180-187 jsou jednak blíže uvažované variantě C6, tak i výrazně níž než VB č.4 a jako nejproblematictější tedy vnímáme výše zmíněný přechod. Zde bude akusticky komplikovaná přechodová zóna, kde dojde k difrakci zvukové vlny, přeměrování energie do prostoru a vzniku lokálních maxim.

Část, především nižších kmitočtů pravděpodobně pohltí v dalším průběhu zářez (viz 500 m vzdálený VB č. 4) vyšší kmitočty se budou na hranách vstupující komunikace lámat do prostoru, dojde tedy k situaci horší, než na ve volném prostoru umístěném VB č. 5 který bez PHS2 nevyhověl. Ostatně i z map izofon je zřejmé, že akustický model na těchto místech ukazuje výrazně horší hodnoty než ve VB č. 4.

Žádám tedy o:

- Přepřepování hlukové studie s přihlédnutím k „nejhoršímu případu“ (explicitně zahrnout nejbližší domy Záboří u Kel č.p.183-184)
- Doplnění Průběhů pásem izofon o mapy pro 63 Hz, 125 Hz a 2000 Hz a spektrální průběhy pro inkriminované VB – ty nejlépe ukážou, kde bude nízkofrekvenční pronikání problém a kde vysokofrekvenční expozice.
- Variantní výpočty pro návrh opatření: berm (4-6 m), berm+top wall (2 m), nízkohluková vozovka (SMA/porézní), + scénář s omezením HDV v nočních hodinách.
- Jasné sdělení metodiky CadnaA (metodika Nord nebo ISO, jaké standardizované dopravní spektrum, jaké spektrum zdrojů CNOSSOS-EU (road) nebo národní RLS profil) vzhledem k šíření nízkých kmitočtů v inkriminovaném přechodu násep/zářez, které jsou podstatné pro dálkovou hlučnost.

(V. Š.)

Rozsáhlou doprovodnou a izolační zeleň podél navrhované komunikace a novou výsadbu např. v podobě lesoparku jako náhradu za zábor lesa (v případě varianty C6) a maximální zahloubení komunikace, zachování cest a propojení s okolními obcemi. Vše kvůli minimalizaci hlukové zátěže, dopadů na okolní zástavbu a vizuálního narušení hodnotné okolní krajiny.

Úpravu trasy v úseku cca 1,6–2,0 km varianty C6 požadují prověření možnosti většího odklonění od zástavby a od plánované zástavby dle platného ÚP (Územní plán Kly – úplné znění po Zm. č. 2 8/2022) – v lokalitě Za Humny.

Na základě informace z 1. 4. 2025 o schválení studie proveditelnosti „Možnosti a příležitosti rozvoje dálniční sítě ČR“ je na území naší obce plánovaná i dálnice D99, která z velké části vede ve stopě var. D. Požadují prověření, zda by varianta D nemohla nahradit var. C6.

(R. D. – č. j. 157686/2025/KUSK)

Chybí propojení obcí Korycan a Hornátek s městskou částí Byškovice. Dle návrhu dojde k zaslepení ulice Větrná, kde se v jejím prostoru nachází průmyslové areály, a zaslepením ulice dojde k pendlování přes Byškovice. Na okraji obce, dle územního plánu, se plánuje rozšíření průmyslové zóny, a tím dojde k ještě větší koncentraci nákladních aut, již tak neúnosné pro obyvatele přilehlých silnic.

V plánované přeložce zcela chybí napojení Hornátek a Korycan na městskou část Neratovice – Byškovice, jak pro pěší, cyklisty, tak pro migrující zvěř. Po vybudování obchvatu v této podobě se bezpečné napojení vylučuje a jakýkoliv pohyb v tomto prostoru se stává nebezpečný.

Není řešen hluk z plánované přeložky, když se doprava dostane nad terén. Chybí zvuková bariéra, ochrana proti hluku z rychlostní přeložky pro občany bydlící v její blízkosti. Žádáme o studii hluku.

Do koncepce by měl být zapracován návrh polních cest, které propojují okolní obce Kojetice, Byškovice, Předboj, část obce Hornátky, Korycany, Libiš a Obříství, zejména s ohledem na dnes již existující umělé liniové překážky v krajině, jako je horkovod, železniční trať a současná komunikace silnice I/9. Bez této úpravy dojde zcela ke znemožnění pohybu obyvatel mezi těmito oblastmi, zejména pak pro pěší, cyklisty, a i pro migrující zvěř.

Požadujeme informaci, kudy povedou linky autobusů ve směru Mělník – Praha – Mělník. Nebude proveden odklon linek 349 a 369? S případným odklonem uvedených linek zásadně nesouhlasíme. (J. L.)

Nesouhlasím s touto stavbou, jedná se o zcela zbytečné zdevastování místní krajiny a přírody, dále o likvidaci zeleně a také zhoršení kvality vzduchu, čímž dojde ke zhoršení kvality života lidí, kteří zde žijí. Bezesporu se jedná o neúměrný a zbytečný zásah do krajiny a přírody a pro místní obyvatele znamená obrovskou zátěž v podobě hluku, zplodin, prašnosti atd. V dnešní době již víme, že zachování přírody a krajiny je klíčové pro náš vlastní kvalitní a zdravý Život a měli bychom přírodu chránit, ne ji likvidovat. Je nutné hledat řešení šetrné k přírodě, díky které dýcháme, díky které žijeme, Mysleme na naši budoucnost a zdraví.

(K. D.)

Celkově zbytečná stavba, pouze přesune dopravu z přetížené 1/9 na již přetíženou 1/16.

Navíc se stejně doprava zastaví na prvním kruhovém objezdu v Mělníce, na kterém se tvoří kilometrové kolony již dnes. Navíc to ubere na klidu v lokalitě Mikova, kde je jeden z mála lesů, které nám tu zbyly. Opravdu tu nechci žít mezi mnoha frekventovanými silnicemi, které jsou ve finále stejně přetížené.

(O. V.)

Hluk z letecké dopravy Letiště Václava Havla:

I tento hluk má na naše bydlení vliv a nikdo jej nikde při plánování další hlukové zátěže nereflektuje – každé letadlo jasně slyšíme při usínání, či na zahradě. Nad naší obcí se letadla řadí a jdou na závěrečné klesání při přistání. Přistávací koridor sledujeme z domu i zahrady a sledujeme i řazení několika letadel po přistávací přímce za sebou. Nad naší obcí je veden i okruh, který letadla využívají k opětovnému přistání, to nám letadlo přelétá v nižší výšce přímo nad domem. Bavíme se o stejném hluku, který museli snášet obyvatelé Prahy při opravě ranveje a u nás v tu dobu byl klid. Už však přelétají opět nad našimi hlavami a na rozdíl od Pražanů se o tom nikde nepíše. Proto požadujeme zahrnout i kumulativní a synergické vlivy.

V rámci řízení EIA k záměru VRT žádám o variantní řešení, kdy v tomto úseku bude VRT i I9 v zářezu, či schovaná za valem, aby se hluk nešířil přímo k současné zástavbě. Řešit oba dva záměry komplexně a souběžně.

V tomto úseku i současná silnice je v úrovni terénu a hluk z tohoto místa se šíří nad polem k domům v Bašti. Provoz tak z tohoto úseku zcela zřetelně slyšíme, a proto nesouhlasím v tomto úseku s provedením silnice na náspu a žádám o zohlednění místních podmínek, a i v tomto úseku vést silnici v zářezu, či provést okolo valy.

Před navržením černé skládky materiálu u tohoto úseku, kterému žádný úřad několik let nedokázal zabránit, platí pro tento úsek stejný požadavek, jako pro bod II. Na základě příkazu má prý skládku majitel do 2 let zlikvidovat, takže pokud si z takového příkazu něco dělá a úřady jej k tomu přinutí,

bude zde zase místo, kde by byl násep nad okolním terénem, a proto žádám o jeho ošetření tak, aby neprodukoval emise hluku do okolí. V souvislosti se skládkou sleduji, k čemu úřady máme.

Žádám při provádění těchto staveb o zhodnocení a návrh souběžných cyklistických tras a pěších koridorů krajiny, kdy by na tyto navazovali cyklostezky z jednotlivých obcí a tím by mimo silniční dopravu lidé mohli krajinou procházet a projíždět na kole či inline bruslích mimo silniční dopravu. Pokud budou součástí výstavby i obslužné komunikace pro údržbu žádám o posouzení, aby mohly sloužit tomuto účelu.

(D. B. – č. j. 164046/2025/KUSK)

Na informační schůzce v obci Kly byly zveřejněny i ostatní varianty pro I/9 Líbeznice-Mělník, přeložka, přičemž se většině občanů jevila jako nejschůdnější varianta D, tedy varianta, která se zcela vyhne lesu nad Malým Újezdem a napojí se na I/9 v dostatečné vzdálenosti od obcí, tedy s jistotou limituje hluk a prašnost pro občany.

Na každý pád je nejvíce diskutovaná varianta C1 nebo C3 naprosto nevyhovující z hlediska hlučnosti a čistoty vzduchu v obci a představuje omezení občanů, kteří chodí na procházky do lesa. Tato oblast je také plná lesní zvěře a rostlin, tedy potenciální přeložka přináší negativní vliv na životní prostředí v okolí obce Malý Újezd, Jelenice, Vavříneč.

V obci budou žít v budoucnu naše děti a přejeme si pro ně zachovat klidné bydlení v obci.

(D. K. – č. j. 157327/2025/KUSK)

Plánovaný koridor dálnice "D99" do značné míry kopíruje původní variantu obchvatu Obce Kly D (E). Požaduji propojení obou záměrů do jedné trajektorie, nebo alespoň opětovné přezkoumání varianty obchvatu D (E) k realizaci.

Plánovaný koridor dálnice „D99“ není zahrnut ve výčtu „možné kumulace s jinými záměry“. Je ale zřejmé, že křížení „D99“ a obchvatu „C6“ naši obec výrazně ovlivnilo. Žádám proto předložení komplexního řešení pro naši obec.

Varianta obchvatu C6 výrazně negativně ovlivňuje památkové a kulturní hodnoty – trasa vede v bezprostřední blízkosti Zábořského hřbitova, čímž narušuje jeho pietní charakter. Zároveň je na dohledovou vzdálenost od kulturní památky – kostela Narození Panny Marie, čímž je narušena hodnota kulturní památky.

Blízkost varianty C6 narušuje charakter Záboří jako klidové části obce a odporuje urbanistické koncepci území. Bezprostřední blízkost varianty C6 negativně ovlivňuje registrovaný významný krajinný prvek – alej mezi Zábořím a Mikovem, která tvoří nedílnou součást krajinného rázu této oblasti.

Stavba varianty C6 by narušila tradiční propojení památek místního významu, například křížku, s volnou krajinou. Definitivně by tak byla zničena volná krajina v bezprostřední blízkosti naší obce, kterou drtivá většina místních obyvatel i přespolečných využívá jako klidovou a relaxační zónu.

V dalším souboru přikládám petici, kterou podepsala nemalá část naší obce Kly, a která jasně vyjadřuje naše stanovisko k variantě „C6“ obchvatu obce Kly.

(J. Š. – č. j. 156798/2025/KUSK)

Vyjádření veřejnosti – J. F. (č. j. 154064/2025/KUSK)

Se záměrem dle STC2845 souhlasím, žádám o jeho co nejrychlejší realizaci.

Vyjádření veřejnosti – M. K. (č. j. 156801/2025/KUSK)

Požaduji prověřit variantní vedení I/9 v okolí Předboje, tak jak bylo v původních ZÚR před rokem 2022. Domnívám se, že aktuálně navržená trasa přeložky blíže k obci Předboj (a jediná posuzovaná) je tak vedená pouze z důvodu necitlivého zjednodušení přípravy stavby, s cílem vyhnout se interakci s horkovodem a vyhnout se interakci s železniční tratí, a to vše na úkor obyvatel obce Předboj. Interakce s železniční tratí by neměla být problém, jelikož se připravuje zkapacitnění a zrychlení železniční tratě a možná i její narovnání. Přinejmenším by to stálo za posouzení.

Obec Předboj již bude z jedné strany zatížená stavbou a provozem VRT, z druhé strany stavbou a provozem přeložky I/9.

V případě, že bude rozhodnuto pro trasu blíž k obci Předboj, požadují přibližně v km 6,5–8,5, aby bylo vedení nové silnice v tunelu. Zamezilo by se tím nadměrnému šíření hluku, prašnosti a zmírnilo by to další fragmentaci již hodně fragmentované krajiny. Tunelová varianta by také umožnila zachování silnice z Předboje do Kojetic a zrušila by nadjezd silnice III/0086 nad novou silnicí I/9. Také by nebyla zničena nová stezka a chodník mezi obcí Předboj a stávající silnicí I/9, a možná ani nové autobusové zastávky BUS.

Také by se tím zachovala původně plánovaná průmyslová zástavba dle „nového“ územního plánu obce Předboj. Také by se dobře ochránily nové rodinné a bytové domy v obci Kojetice – Tůmovka, nebylo by potřeba přeložky VVTL plynu 2 × 1000 mm, atd. Tunelová varianta má dost výhod a celkově by možná ani nebyla významně dražší.

Odpočívku Kojetice požadují zrušit. Bude nám vytvářet nadměrný hluk a zvýšené riziko koncentrace kriminality poblíž našeho bydliště.

Ve stati kumulace s jinými záměry není posouzená trať VRT Praha–Drážďany. Pouze v dalších pasážích dokumentu je uvedena následující dezinformace, jejímž cílem je zlehčit případný negativní kumulativní vliv synergie VRT + přeložka I/9.

Citace z posuzovaného projektu:

„V území severně od Líbeznice se v ÚPD předpokládá výhledová trasa VRT. Jedná se o jednu z možných v rámci nového návrhu celé sítě ČR.“

Jedná se o účelové, zavádějící a zlehčující konstatování, nebo případně je tento text napsán v době dávno minulé... Na danou trať VRT již probíhá řízení EIA a bude mít jistě na obec Předboj zásadní vliv. Tato trať VRT patří mezi české i evropské priority.

Z tohoto titulu žádám o posouzení kumulativních vlivů z VRT + přeložky I/9 + letecké dopravy (Letiště Vodochody + Letiště Ruzyně, včetně stavby nové paralelní dráhy).

Další dezinformace v projektu EIA:

Citace: „V původních materiálech se objevilo i nové řešení s odbočkou VRT severním směrem do Neratovic. Tato trasa byla navrhována souběžně se silnicí I/9 s napojením do koridoru stávajících kolejí v oblasti Neratovic. Trasa této, nově sledované odbočky, ale velmi komplikovala a omezovala možnosti realizace uvažované křižovatky na silnici I/9 v oblasti Předboje. Podle informací ze Správy železnic není tato varianta odbočky VRT již nadále uvažována. Počítá se spíše s využitím stávající tratě pro příměstské vlaky.“

Z výše uvedeného plyne, že neexistující křižovatka Předboj byla důvodem pro zrušení kapacitní železniční tratě 070 z Prahy do Neratovic, s pokračováním na Mladou Boleslav a Liberec. Dle posledních informací se aktuálně prověřuje proveditelnost „Líbeznické spojky“ a zkapacitnění tratě 070 Praha–Neratovice.

Žádám o společné posouzení a vzájemnou koordinaci přeložky I/9 se zkapacitněním tratě 070 Praha–Neratovice a takzvanou Líbeznickou spojkou.

Vzhledem k ohromnému negativnímu vlivu nově plánovaných dopravních staveb celostátního významu na obec Předboj požadují jako kompenzaci zmírňující negativní vlivy na naše životy souběžnou přípravu a realizaci přeložky části aglomeračního okruhu, tj. silnice II/101 v úseku Úžice–Neratovice, která odvede tranzitní dopravu z obce Předboj. Obec Předboj slouží jako tranzit pro nákladní dopravu a je hojně využívána jako objízdná trasa v době pravidelných dopravních kolapsů na dálnici D8 (není zohledněno v dopravním průzkumu).

Pro oblast severně od Prahy, i v trase této nově posuzované přeložky I/9 vzniká pod záštitou ministerstva dopravy a Středočeského kraje nová urbanisticko-krajinná studie, která má za cíl vzájemnou koordinaci všech liniových staveb a životního prostředí a která by měla sloužit jako podklad pro další rozhodování v území. Z tohoto titulu žádám o zapracování do tohoto projektu přeložky I/9 všech výstupů a doporučení z aktuálně připravované studie.

V projektu EIA je jako výchozí stav pro návrh komunikace, vliv na okolí případně kompenzační opatření, uvažován stav intenzity dopravy z roku 2016. Tento údaj pro návrh téměř 10 let starý nemůže být relevantní informací pro návrh silnice v tomto dynamicky se rozvíjejícím regionu. Jako podklad pro další postup požadujeme provést nové sčítání dopravy dle současného stavu. V některých dokumentech se jako výchozí rok uvažuje rok 2025, to ale také nemusí být správně,

protože v roce 2025 bylo na trase I/9 realizováno několik akcí s kyvadlovým provozem, tedy existuje riziko, že vstupní údaje jsou významně zkreslené.

Stavba přeložky I/9 absolutně nereflektuje a není nijak koordinována s platnou cyklo-koncepcí Středočeského kraje. Několik cyklotras má nějakou interakci s navrhovanou přeložkou I/9.

Aktuálním vedením přeložky a úpravou stávající I/9 dochází k likvidaci autobusových zastávek BUS Předboj–Rozcestí. Požadují zachování těchto zastávek, případně jejich umístění do nové přijatelné polohy.

Po dobu výstavby požadují zachovat příjezd z obce Předboj ke stávající I/9, včetně zachování chodníku pro chodce a pro cyklisty na samostatném dopravním pásu.

Po dobu výstavby požadujeme provést taková dopravní opatření, která zamezí objíždět kolony na I/9 přes místní komunikace v obci Předboj a jejím okolí.

Dopravní uspořádání nové silnice v režimu 2+1 je v naší oblasti nevhodné, jelikož ve skladbě dopravního proudu výrazně převládají osobní automobily. Uspořádání 2+1 má smysl, když na dlouhé trase chcete předjet kolonu pomalu jedoucích vozidel. Když se budou navzájem předjíždět osobní auta jedoucí rychlostí 110 km/h, bude vznikat velké množství kolizních situací a ve finále mnoho dopravních nehod a z toho plynoucích zácp a kolapsů. Takže toto prapodivné řešení příčného řezu (2+1) dopravě v oblasti významně neuleví. Navíc tady budeme mít velké množství akcelerací, tedy nadměrný hluk s nadměrnou spotřebou pohonných hmot, produkci CO₂ a dalších škodlivých plynů. Také velké množství brzdění s nadměrným opotřebením pneumatik a brzdových destiček. Skutečně nic příjemného pro životní prostředí a život v okolí. Doporučuji uspořádání komunikace 1+1 nebo 2+2. Uspořádání 2+1 ve střídavém režimu je holý nesmysl!

Požadují, aby všechny sjezdy a nájezdy na novou přeložku I/9 byly řešeny formou okružních křižovatek, nikoliv formou stykových křižovatek. Stykové křižovatky tvaru „T“ jsou nebezpečné (téměř u každé je přinejmenším jeden pomníček) a dle mého názoru by se na nových moderních stavbách neměly za žádných okolností navrhovat. Cenový rozdíl mezi jednotlivými typy křižovatek u novostaveb v extravilánu je zanedbatelný, tudíž u tohoto typu silnice většinou neexistuje racionální důvod pro projektování nových stykových křižovatek typu „T“.

Další podmínky a připomínky dle obdržených vyjádření příslušný úřad požaduje řádně zpracovat do příslušné kapitoly dokumentace.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů. Závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Obec Kly, Kojetice, Libiš, Malý Újezd, Mělník, Neratovice, Obříství, Tuhaň, Velký Borek, Bašť, Bořanovice, Líbeznice, Předboj a Zlonín a Středočeský kraj (jako dotčené územní samosprávné celky) příslušný úřad žádá ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o zveřejnění informace o závěru zjišťovacího řízení a o tom, kdy a kde je možné do závěru nahlížet vyvěšením na úřední desce. Doba zveřejnění je nejméně 15 dnů. **Zároveň příslušný úřad ve smyslu § 16 odst. 2 žádá obec Kly, Kojetice, Libiš, Malý Újezd, Mělník, Neratovice, Obříství, Tuhaň, Velký Borek, Bašť, Bořanovice, Líbeznice, Předboj a Zlonín o písemné vyrozumění o dni vyvěšení závěru zjišťovacího řízení na úřední desce.**

Do závěru zjišťovacího řízení lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA - <http://www.cenia.cz/eia> pod kódem STC2845.

Ing. Simona Jandurová

vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

v z. Ing. Hana Švingrová

vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí

Rozdělovník k č. j.: 165283/2025/KUSK

Dotčené územní samosprávné celky (k vyvěšení na úřední desce):

1. **Středočeský kraj**, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
2. **Obec Kly**, Záboří 375, Záboří, 277 41 Kly, DS: ahhbrnc
3. **Obec Kojetice**, Lipová 155, 250 72 Kojetice u Prahy, DS: x4qakey
4. **Obec Libiš**, Mělnická 579, 277 11 Libiš, DS: x5bbgnv
5. **Obec Malý Újezd**, Malý Újezd 95, 277 31 Velký Borek, DS: j9ujdtq
6. **Město Mělník**, Náměstí Míru 1, 276 01 Mělník, DS: hqjb2kg
7. **Město Neratovice**, Kojetická 1028, 277 11 Neratovice, DS: 45qb68g
8. **Obec Obříství**, Svatopluka Čecha 40, 277 42 Obříství, DS: auhbwvz
9. **Obec Tuhaň**, Tuhaň 91, 277 41 Tuhaň, DS: ar3biir
10. **Obec Velký Borek**, Vrutická 20, 277 31 Velký Borek, DS: 33cajrm
11. **Obec Bašť**, Obecní 126, 250 85 Bašť, DS: krhbtu3
12. **Obec Bořanovice**, Ke Kampeličce 67, 250 65 Líbeznice, DS: ykpa7y9
13. **Obec Líbeznice**, Mělnická 43, 250 65 Líbeznice, DS: ht6bc59
14. **Obec Předboj**, Hlavní 18, Předboj, 250 72 Kojetice, DS: jtqbx44
15. **Obec Zlonín**, Hlavní 8/40, 250 64 Zlonín, DS: a9mak6v

Dotčené orgány:

16. **Krajská hygienická stanice Středočeského kraje**, územní pracoviště Mělník, Pražská 391, 276 01 Mělník, DS: hhcai8e
17. **Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze**, Dittrichova 329/17, 120 00 Praha 2, DS: hhcai8e
18. **Městský úřad Mělník**, Odbor životního prostředí, Náměstí Míru 1, 276 01 Mělník, DS: hqjb2kg
19. **Městský úřad Neratovice**, Odbor životního prostředí, Kojetická 1028, 277 11 Neratovice, DS: 45qb68g
20. **Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav**, Odbor životního prostředí, Ivana Olbrachta 59, 250 01 Brandýs nad Labem, DS: c5hb7xy
21. **Krajský úřad Středočeského kraje**, Odbor životního prostředí a zemědělství, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Ostatní subjekty:

22. **Povodí Vltavy, s. p.**, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5 – Smíchov, DS: gg4t8hf
23. **Povodí Labe, s. p.**, Víta Nejedlého 951/8, Slezské Předměstí, 500 03 Hradec Králové, DS: dbyt8g2
24. **Povodí Ohře, s. p.**, Bezručova 4219, 430 03 Chomutov, DS: 7ptt8gm

Oznamovatel:

25. **Ředitelství silnic a dálnic s. p.**, Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4, DS: zjq4rhz

Na vědomí:

26. **Městský úřad Mělník, Odbor výstavby**, Náměstí Míru 1, 276 01 Mělník, DS: hqjb2kg
27. **Městský úřad Neratovice**, Stavební odbor, Kojetická 1028, 277 11 Neratovice, DS: 45qb68g
28. **Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav**, Odbor stavebního úřadu, Masarykovo náměstí 1/6, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, 250 01, DS: DS: c5hb7xy
29. **Ing. Luboš Štancl**, AZ GEO, s.r.o., Ocelářská 2969/12, 703 00 Ostrava-Vítkovice, DS: p8enhts