

# DOKUMENTACE

## doplněná

podle §8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,  
v platném znění

**PŘELOŽKA SILNICE II/240 (D7 – D8) ÚSEK MEZI DÁLNICÍ D7,  
DÁLNICÍ D8 A SILNICÍ II. TŘÍDY Č. II/101**

## Příloha B.12

## Vypořádání připomínek k dokumentaci

<b>Oznamovatel:</b>	
Středočeský kraj Zborovská 11, 250 21 Praha 5	
<b>Zhotovitel:</b>	
METROPROJEKT PRAHA, a.s. I.P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ 45271895	
<b>Podzhotovitel:</b>	
PRAGOPROJEKT, a.s. K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4	
<b>Datum: 03/2018</b>	<b>Zakázkové číslo: 18-105-4</b>

## **VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK K DOKUMENTACI**

Ke zveřejněné dokumentaci se vyjádřily následující subjekty:

### Státní správa

1. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (č.j. 113551/2017/KUSK ze dne 18.8.2017)
2. Česká inspekce životního prostředí, OI Praha (č.j. ČIŽP/41/2017/543 ze dne 2.8.2017)
3. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (č.j. KHSSC 41105/2017 ze dne 16.8.2017)
4. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší (č.j. ENV/2017/9958 ze dne 29.8.2017)
5. Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany (č.j. MZP/2017/610/202 ze dne 16.8.2017)
6. Městský úřad Černošice, odbor životního prostředí (č.j. MUCE 48973/2017 OŽP/L/Vys ze dne 11.8.2017)
7. Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor životního prostředí (č.j. MUKV 50858/2017 OŽP ze dne 18.8.2017)
8. Povodí Vltavy, státní podnik, závod Dolní Vltava (č.j. 41017/2017-242-Mš ze dne 25.7.2017)

### Samospráva

9. Středočeský kraj (č.j. 104412/2017/KUSK ze dne 17.8.2017)
10. Obec Kněžves (č.j. 90/2017 ze dne 30.8.2017)
11. Obec Středokluky (č.j. 0714/2017 ze dne 18.08.2017)
12. Obec Tuchoměřice (č.j. 1160/2017 ze dne 14.8.2017)
13. Obec Svrkyně (č.j. 57/2017 ze dne 14.8.2017)
14. Obec Velké Přílepy (č.j. OVP-4782/2017 ze dne 17.7.2017)
15. Obec Tursko (č.j. 456/8-17 ze dne 14.8.2017)
16. Obec Holubice (č.j. 01336/17 ze dne 11.8.2017)
17. Obec Chvatěruby (ze dne 18.8.2017)
18. Obec Kozomín (č.j. OÚ 46/2017 ze dne 16.8.2017)

### Veřejnost

#### **Velké Přílepy**

19. Bozděch T. (vyjádření ze dne 07.08.2017) – viz vzor I
20. Bozděchová K. (vyjádření ze dne 03.08.2017) – viz vzor I
21. Bozděchová O. (vyjádření ze dne 07.08.2017) – viz vzor I
22. Dias R. Ing. (vyjádření ze dne 19.8.2017)
23. Hacmacová J., Hacmac J. (vyjádření ze dne 3.8.2017) - viz vzor II
24. Kaňka J. (vyjádření ze dne 7.8.2017) - viz vzor I
25. Kaňka O. (vyjádření ze dne 7.8.2017) - viz vzor I
26. Kaňková S. (vyjádření ze dne 07.8.2017) - viz vzor I
27. Klucký P. (vyjádření ze dne 07.8.2017) - viz vzor I
28. Křížová L., Kříž B., Křížová L. - viz vzor II

29. Kubašta J. (vyjádření ze dne 28.7.2017)
30. Kubaštová Š. (vyjádření ze dne 28.7.2017)
31. Kurutczová P. (vyjádření ze dne 07.08.2017) - viz vzor I
32. Kurutcz M. (vyjádření ze dne 07.08.2017) - viz vzor I
33. Novotný K. JUDr., Novotná L., Novotná L. (vyjádření ze dne 18.8.2017) - viz vzor II
34. Pilařová J. (vyjádření ze dne 28.7.2017) - viz vzor II
35. Podskalská M. (vyjádření ze dne 07.08.2017) - viz vzor I
36. Podskalský A. (vyjádření ze dne 07.08.2017) - viz vzor I
37. Procházka M. (vyjádření ze dne 07.08.2017) - viz vzor I
38. Procházková M. (vyjádření ze dne 07.08.2017) - viz vzor I
39. Rykl M. doc, Ryklová J., Rykl J., Rykl Č. (vyjádření ze dne 19.8.2017)
40. Samuel J. (vyjádření ze dne 07.08.2017) - viz vzor I
41. Šafařík M., Šafaříková Z. (vyjádření ze dne 1.8.2017) - viz vzor II
42. Šebek J., Ing (vyjádření ze dne 07.08.2017) - viz vzor I
43. Tupý M., Tupá M., Tupý D., Matousch O., Matouschová J., Matousch O., Krocová M. (vyjádření ze dne 16.8.2017)
44. Zaviačič V. Ing. (vyjádření ze dne 15.8.2017) – proti dopravní studii
45. Zaviačič V. Ing. (vyjádření ze dne 15.8.2017) – proti akustické studii
46. Zaviačič V. Ing. (vyjádření ze dne 15.8.2017) – proti dokumentaci (textová část)
47. Zaviačič V. Ing. (vyjádření ze dne 15.8.2017) – proti dokumentaci
48. Spolek Kamýk (vyjádření ze dne 15.8.2017) – proti dopravní studii
49. Spolek Kamýk (vyjádření ze dne 15.8.2017) – proti akustické studii
50. Spolek Kamýk (vyjádření ze dne 15.8.2017) – proti dokumentaci (textová část) Spolek Kamýk (vyjádření ze dne 15.8.2017) – proti dokumentaci
51. Špindler P. (vyjádření ze dne 31.7.2017) – přílohou Petice z 12/2015;

#### **Lichoceves**

52. Španko P. (vyjádření ze dne 18.8.2017)

#### **Tursko**

53. Bøhmová B. (vyjádření ze dne 16.8.2017)
54. GPH partners s.r.o. (vyjádření ze dne 19.08.2017)
55. Melka J. (vyjádření ze dne 14.8.2017)
56. Melková H., Melka K. Ing. (vyjádření ze dne 15.8.2017)
57. Miller J. (vyjádření ze dne 17.8.2017)
58. Papež M. a občané Turska (vyjádření ze dne 16.8.2017)
59. Pennigers O. (vyjádření ze dne 15.08.2017)
60. Povolná M. (vyjádření ze dne 10.8.2017)
61. Vymerová N., Vymer P. (vyjádření ze dne 17.8.2017)
62. Zíková N. a občané Turska (vyjádření ze dne 17.8.2017)

#### **Holubice**

63. Miller J. Ing. (vyjádření ze dne 15.8.2017)
65. Jůza J. (vyjádření ze dne 12.8.2017)

Vznesené připomínky lze rozdělit do několika základních skupin:

- a) a) **Připomínky vztahující se k celkové koncepci vedení trasy a dopravnímu řešení.** Tyto připomínky jsou většinou spojeny s celkovým nesouhlasem k záměru.

Komentář zpracovatele dokumentace č.1:

- *Komunikace nesmí (ani částečně) sloužit jako náhrada SOKP.*

**Vypořádání:** Kapacita navržené komunikace je výrazně nižší než kapacita plánované severozápadní části SOKP. Vzhledem k tomuto omezení ji nelze považovat za náhradu (ani částečnou) páteřní komunikace určené pro dálkovou a mezinárodní dopravu. Navádění a značení dálkových cílů na současnou páteřní síť nebude měněno a tato doprava nebude na novou komunikaci naváděna.

- *Požadavek na realizaci záměru až po zprovoznění SOKP 518 a 519.*

**Vypořádání:** SOKP je stavba komunikace mezinárodního významu připravovaná nezávisle státním investorem. Přeložka II/240 slouží k obsluze severovýchodní části Středočeského kraje, jedná se tedy o stavbu jiného významu a její příprava není časově ani jinak koordinována s dostavbou SOKP.

- *Silnice II. třídy je dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích určena pro dopravu mezi okresy. Zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu je určena silnice I. třídy.*

**Vypořádání:** Dálková a mezinárodní doprava je vedena po páteřních komunikacích, kterými jsou dálnice a silnice I. tříd. Na tyto komunikace je doprava naváděna pomocí dopravního značení se značením dálkových cílů, čímž je tato doprava v dané aglomeraci organizována. Dálková doprava nebude na novou komunikaci naváděna a její navádění danou oblastí nebude oproti současnému stavu měněno. Využívání navržené komunikace dálkovou dopravou je omezeno celkovou kapacitou komunikace, která je výrazně nižší než komunikace určené pro dálkovou dopravu.

- *Parametry přeložky musí odpovídat regionálnímu významu silnice II. třídy, tedy musí být nekomfortní pro tranzit a navržena musí být tak, aby nešla nikdy „upravit“ rozšířením na okruh kolem Prahy. Znamená to tedy úrovně křižení, kruhové křižovatky.*

**Vypořádání:** Navržená přeložka musí splňovat požadavky na výkonnost komunikace pro příslušnou kategorii (tj. v tomto případě silnice II. třídy) danou normami ČSN. Norma stanovuje nejvyšší přípustné doby zdržení, které nelze při návrhu komunikace a křižovatek překročit. Z této podmínky vychází návrh šířkového uspořádání a typy křižovatek. Navržené řešení (mostní objekty, křižovatky a další) neumožňuje rozšíření komunikace o další jízdní pruhy.

- *Pochybnosti nad tvrzením, že přeložka vymístí část dopravy ze stávajících silnic. Přeložka naopak přivede do území novou dopravní zátěž.*

**Vypořádání:** Výsledky dopravní prognózy (příloha B9) podrobně dokládají změny na sledované silniční síti. Nová komunikace nabídne kvalitnější, komfortnější a bezpečnější

napojení oblasti na Hlavní město Prahu a modelem je doloženo její využívání včetně vymístění dopravy ze stávajících komunikací vedoucí centrem obcí. Zpracovatel dopravního modelu dlouhodobě sleduje danou oblast a každoroční vývoj dopravy v ní. Podílí se na přípravě všech významných staveb v této části Středočeského kraje i Hlavního města Prahy, nelze se tedy domnívat, že prognózované intenzity jsou podhodnocené.

- *v případě realizace SOKP bude přeložka nadbytečná.*

**Vypořádání:** Realizace SOKP neřeší zdrojovou a cílovou dopravu v dané aglomeraci, která díky silné výstavbě (hlavně rezidenční) stále více zatěžuje obce ležící na stávající silnici II/240.

- *přeložka nebude atraktivní pro odlehčení stávající II/240; v úseku napojení na D7 budou vznikat kolony a znalci místních poměrů se budou přeložce vyhýbat. Lze očekávat úbytek tranzitní dopravy na II/240, ostatní doprava naopak vzroste. Dopravní prognóza je podhodnocená.*

**Vypořádání:** Nová komunikace nabídne kvalitnější, komfortnější a bezpečnější napojení oblasti na Hlavní město Prahu a modelem je doloženo její využívání včetně vymístění dopravy ze stávajících komunikací vedoucí centrem obcí. Dopravní model zohledňuje výkonnost komunikací a pracuje s ní při přerozdělování dopravních zátěží, tzn. pokud je komunikace přetížena, přiřazuje dopravní zátěže na jiné alternativní trasy, které jsou v danou dobu časově výhodnější (tak jak tomu je např. při použití navigace). Znalci místních poměrů jsou tedy v modelu podchyceny a dopravní prognóza je zohledňuje.

- *Přeložka se stane vítanou spojkou pro mezinárodní kamionovou dopravu jako propojka dálnic D7 a D8 namísto obchvatu SOKP*

**Vypořádání:** Využívání navržené komunikace dálkovou dopravou je omezeno celkovou kapacitou komunikace, která je několikrát nižší než komunikace určené pro dálkovou dopravu. Na novou komunikaci mezinárodní doprava nebude naváděna dopravním značením.

## b) **Připomínky týkající se dílčích nedostatků dopravního modelu**

Komentář zpracovatele dokumentace č.2:

- *Požadavek na zpracování nové dopravní studie na základě intenzit dopravy ze sčítání ŘSD v roce 2016*

**Vypořádání:** Dopravní prognóza byla aktualizována dle CSD 2016 (příloha B9 dokumentace EIA).

- *Dopravní prognóza je podhodnocená. Nezhledňuje dostatečně zprovoznění letiště Vodochody, rozvoj letiště Václava Havla a projednávání zákaz vjezdu kamionů do Prahy.*

**Vypořádání:**

Rozvoj letiště Vodochody vychází ze zpracované studie Aktualizace dopravní prognózy pro letiště Vodochody (2017), která předpokládá rozšíření infrastruktury stávajícího

letišťe Vodochody tak, že bude možné odbavovat 35 tisíc letadel za rok (odlet + přilet). Generovaná doprava se uvažuje ve výši cca 7 tis. všech vozidel za den v obou směrech z areálu letiště a dalších cca 5 tis. vozidel ze skladových a obchodních areálů na území Vodochod.

Rozvoj letiště Praha/Ruzyně vychází ze stávajícího počtu odbavených cestujících a z Dopravní sektorové strategie (2. fáze). Prognóza letecké osobní přepravy dle strategie je vytvořena ve třech scénářích a vztahuje se k základnímu roku 2010. Dle středního scénáře bude nárůst letecké přepravy v roce 2020 činit 40 % oproti roku 2010, v roce 2035 64 % a v roce 2050 72 %. Tento nárůst představuje v prognóze individuální dopravy nárůst počtu vozidel o cca 33 %. V prognóze je rovněž uvažováno s realizací železničního spojení Praha – letiště Ruzyně – Kladno, v jehož důsledku dojde k převedení části dopravy z automobilů do systému veřejné hromadné dopravy (Aktualizovaná prognóza železničního spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna z roku 2015).

Omezení pro nákladní vozidla vychází z podkladů TSK z 6/2016 o omezení vjezdu nákladních vozidel nad 12 t celkové hmotnosti mimo dopravní obsluhy/zásobování na území uvnitř silničního okruhu kolem Prahy a ve výhledu je upraveno obdobným způsobem v závislosti na dokončení jednotlivých úseků SOKP. Zohledňuje rovněž centrální zóny města se zákazem vjezdu nad 3,5 t, respektive 6t.

c) **Připomínky týkající se hlukové zátěže v okolí záměru a realizace protihlukových opatření**

Komentář zpracovatele dokumentace č.3:

Trasa vede v převážné většině mimo obytnou zástavbu, pouze se k ní v určitých úsecích přibližuje. Provoz na přeložce znamená zhoršení hlukové zátěže v jejím okolí, nicméně protihluková opatření k ochraně stávající obytné zástavby nebylo nutné navrhovat, neboť zde nebude docházet k překračování hygienických limitů.

d) **Připomínky týkající se variantního posouzení**

Komentář zpracovatele dokumentace č.4:

Předmětem této dokumentace je posouzení variant předložených oznamovatelem, tedy varianta A a B s podvariantou B1.

Dále byla oznamovatelem zvažována varianta C, tato však NIKDY **nebyla předložena k posouzení**. Varianta C byla prověřena Technickou studií zpracovanou spol. VPÚ DECO PRAHA, a.s., v srpnu 2016. Na základě Technické studie, která nedoporučila variantu C k realizaci, investor od projednávání této varianty ustoupil. **Nelze nutit investora, aby posuzoval variantu, kterou nechce realizovat.** Podrobnější zdůvodnění, proč investor od varianty C ustoupil, bylo doplněno v kap. B.I.5.

Důvody jsou především:

- varianta prochází v km 4,3 – 8,9 Přírodním parkem Okolí Okoře a Budče. Trasa je v tomto úseku vedena v násypu, který dosahuje výšky až 9m. Navrženy jsou zde dvě estakády 19m nad terénem. Varianta bude mít zcela nepochybně negativní vliv na krajinný ráz, který je předmětem ochrany přírodního parku. Navíc na estakádách u Noutonic a Svrkyně budou zcela jistě navrženy PHS, které výšku ještě zvýší.

- Přiblížením trasy roste riziko ovlivnění Zákolanského potoka, který je evropsky významnou lokalitou.
- Vysoké násypy jsou nevhodné z hlediska záborů půdy a vysokých nároků na zeminu.
- Koncepčně nevhodné řešení - silnice obslouží zcela jiné území; navíc kvůli MÚK km 4,05 bude veškerá doprava, která bude směřovat do obce Velké Přílepy, vedena přes obec Lichoceves. Problematické křížení s železniční tratí (nevyhovující podjezdy).

e) **Připomínky týkající se nesouhlasu napojení přeložky na Kladenskou ulici ve Velkých Přílepech**

Komentář zpracovatele dokumentace č.5:

Problematické je napojení navržené MÚK na obec ulicí Kladenskou s nevyhovující kapacitou a technickým stavem (úzký profil ulice, absence chodníků). Ve variantě B je zcela nezbytné vymístit z této ulice nákladní dopravu, proto je v dokumentaci v kap. D.IV požadavek na dopravní omezení. Po zprovoznění přeložky bude za předpokladu dopravního omezení pro nákladní vozidla nad 3,5 t v Kladenské ulici situace následující:

- Nárůst celkového počtu vozidel o 6 - 17 %. Nárůst se však týká pouze osobních vozidel, počet nákladních vozidel naopak klesne.
- Provoz na přeložce (včetně přivaděče) znamená splnění hygienických limitů hluku v Kladenské ulici.
- Celková hluková zátěž v ul. Kladenské se výrazně nezmění, výpočtově byl prokázán mírný pokles o cca 0,6 dB (díky vymístění nákladní dopravy). Další zlepšení situace lze očekávat položením nízkohlučného asfaltu, které zajistí oznamovatel po dohodě s obcí až o cca 2-3 dB (viz záznam z jednání ze dne 1.8.2016).
- Vymístěním nákladní dopravy dojde k poklesu vibrací.
- Záměrem obce je zavést v ul. Kladenská kyvadlovou dopravu, čímž se pro řidiče atraktivita této dopravní cesty sníží a lze zde očekávat další snížení dopravy.

Vhodným řešením snížení dopravní zátěže v Kladenské ul. je realizace jižního obchvatu Velkých Přílep. V případě nerealizace obchvatu je nutné vymístit nákladní dopravu z této ulice. Proto je v kap. D.IV. navržena podmínka na dopravní omezení v ul. Kladenská pro nákladní vozidla nad 3,5 t.

Celkově lze konstatovat, že provoz na přeložce znamená zhoršení hlukové zátěže v jejím okolí, nicméně u stávajících objektů pro bydlení v obci nevede k překročení hygienických limitů hluku. Naopak zlepšení lze očekávat u obytné zástavby podél stávající II/240 v ul. Pražská, kde doprava klesne o cca 20 - 27%.

f) **Dílčí připomínky k vlastnímu záměru** – jsou vypořádané v dalším textu u jednotlivých vyjádření. Relevantní připomínky byly zpracovány do příslušných kapitol dokumentace.

Odkaz na výše uvedené komentáře je používán v následujícím textu.

**Výčet hlavních připomínek k dokumentaci EIA s komentářem zpracovatele dokumentace**

č.	Obsah připomínky		Stanovisko zpracovatele dokumentace
1.	<b>Krajský úřad Středočeského kraje</b>		
	Ochrana ovzduší, ochrana přírody a ZPF	<p>Návrh opatření vyplývající z platné legislativy:</p> <p>V dokumentaci ke stavebnímu řízení by měla být zpracována opatření pro omezování emisí prachových částic ze stavební činnosti a jejich imisních dopadů na okolní obytnou zástavbu, v souladu s platnou metodikou pro stanovení produkce emisí znečišťujících látek ze stavební činnosti a stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM<sub>10</sub>, zveřejněnou na webových stránkách Ministerstva životního prostředí v sekci „Ochrana ovzduší - legislativa a metodické pokyny“, <a href="http://www.mzp.cz/cz/castice_pm10">http://www.mzp.cz/cz/castice_pm10</a>.</p> <p>U částí stavby realizované v blízkosti obytné zástavby je nutné v souladu s platným Programem důkladně dbát na eliminaci prašnosti.</p>	Opatření k eliminaci prašnosti byly zapracovány do kapitoly B.1.6. dokumentace.
2.	<b>Česká inspekce životního prostředí, OI Praha</b>		
	Ochrana vod	Nedostatečné vyhodnocení vlivů stavby na podzemní a povrchové vody; chybí návrh konkrétního řešení nakládání se srážkovými vodami a posouzení vlivu tohoto návrhu na povrchové a podzemní vody.	Dokumentace byla doplněna o Studii odvodnění (příloha B11), která navrhuje konkrétní opatření k ochraně vod (retenční nádrže, DÚN). Navržené řešení je posouzeno z hlediska vlivů na vody v části D.I.4 Dokumentace EIA.
	Ochrana přírody	Zpracovat detailní migrační studii.	<p>V souladu s <i>TP 180 Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy</i> (str. 25) byla v Dokumentaci EIA zpracována <u>Rámcová migrační studie</u> řešící výběr konkrétních migračních profilů (důkaz prostupnosti).</p> <p>Detailní migrační studie bude v souladu s TP 180 zpracována v navazujícím stupni projektové dokumentace (DÚR).</p> <p>V tomto smyslu je definována podmínka v kapitole D.IV.</p>
		ÚSES – Dokumentace navrhuje v dalším stupni PD dořešit křížení s RK 5019 v km 3,8 a RK 1136 v km 4,7 a jejich přeložení do míst, kde je možné zajistit jejich mimoúrovňové křížení. Požadavkem ČIŽP je zpracovat toto řešení v souladu s územním plánem v tomto stupni PD.	<p>Prvky regionálního ÚSES jsou vymezeny v krajském územním plánu (ZÚR). Přetrasování těchto biokoridorů bude dořešeno v rámci připravované 3. aktualizace ZÚR spolu se zpracováním výsledné trasy záměru. Povinností obcí bude následně převzít toto řešení do svých územních plánů.</p> <p>V tomto smyslu byla v doplněné dokumentaci aktualizována podmínka v kap. D.IV – viz. územně plánovací opatření.</p>
	Ochrana přírody	NATURA - Vlivy na lokality Natura byly vyloučeny, toto nelze konstatovat bez zajištění podrobnějšího způsobu odvádění odpadních vod (není uvedeno, jak bude zajištěno, že dešťové vody nebudou odváděny do Zákolanského potoka).	Dokumentace byla doplněna o Studii odvodnění (příloha B11), která navrhuje konkrétní opatření k ochraně vod (DÚN, retenční nádrže). Podrobněji viz kap. D.I.7.3.



<b>3. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze</b>		
Hluk	<p>Předložit aktualizovanou akustickou studii pro stupeň DÚR (tj. konečné vedení stavby) vč. způsobu stanovení hranice u ploch vymezených územními plány pro bydlení, za kterou může být realizována nízkopodlažní zástavba, včetně návrhu protihlukových technických opatření.</p>	<p>V DÚR bude zpracována hluková studie, včetně návrhu případných protihlukových technických opatření pro ochranu stávající obytné zástavby.</p> <p>Pro vymezené plochy pro bydlení v blízkosti přeložky nebude navržena konkrétní technická ochrana před nadlimitním hlukem. Bude vymezena limitní izofona, která definuje území s překročeným limitem a území, v němž již bude hygienický limit splněn.</p> <p>Podle §77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví má posuzovaný záměr tzv. prioritu v území a ochrana budoucí případné zástavby je na stavebníkovi žádajícím o umístění chráněného objektu.</p>
	<p>V rámci zkušebního provozu provést kontrolní měření hluku pro ověření závěrů akustické studie a účinnosti navržených protihlukových opatření. Měřící místa a podmínky k měření zvolit po dohodě s KHS. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, musí být provedena dodatečná protihluková opatření.</p>	<p>V tomto smyslu byl upraven návrh opatření v kap. D.IV.</p>
	<p>Zpracovat hlukovou studii pro etapu výstavby.</p>	<p>V tomto smyslu byl upraven návrh opatření v kap. D.IV.</p>
<b>4. Ministerstvo životního prostředí – odbor ochrany ovzduší</b>		
Ochrana ovzduší	<p>Požadavek na aktualizaci větrných růžic a výpočtů.</p>	<p>Rozptylová studie byla přepracována na základě aktuálních větrných růžic a dopravního modelu (CSD 2016). Rozptylová studie je samostatnou přílohou B1 Dokumentace.</p>
Ochrana ovzduší	<p>V dotčené oblasti je v současné době překročen denní imisní limit pro PM<sub>10</sub> a benzo(a)pyren.</p> <p>Z rozptylové studie vyplývá, že v blízkosti obytné zástavby může ve vybraných lokalitách dojít v důsledku provozu záměru k navýšení průměrných denních koncentrací suspendovaných částic PM<sub>10</sub> na úroveň až 20 µg/m<sup>3</sup>. Vzhledem k výši těchto příspěvků a s ohledem na stávající imisní situaci v dané lokalitě bude <b>nutné provést v relevantních místech opatření ke snížení vlivu komunikace na nejbližší obytnou zástavbu</b>. Tato opatření jsou blíže popsána v <b>Programu zlepšování kvality ovzduší zóny Střední Čechy</b> (dále jen „PZKO“) a to zejména pod kódy AB1 (Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu), AB16 (Úklid a údržba komunikací), AB17 (Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně).</p> <p>Zároveň je třeba zohlednit podmínky a požadavky na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví, stanovené v rámci souhlasného stanoviska k PZKO.</p>	<p>Jak vyplývá z vyhodnocení v rámci rozptylové studie, pro hodnocený záměr není vyžadováno uložení kompenzačních opatření dle § 11 zákona č. 201/2012 Sb..</p> <p>Přesto je vzhledem k výši příspěvků posuzované komunikace v kap. D.I.5 doporučena realizace opatření (např. výsadba zelených pásů, dosadba ploch ÚSES) v místech přiblížení k obytné zástavbě sídel. Konkrétní parametry tohoto opatření budou upřesněny v dalších fázích projektové dokumentace.</p>
<b>5. Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany</b>		
Ochrana půdy	<p>Požadavek na doplnění kapitoly Půda o</p>	<p>Do kapitoly D.I.5 Vlivy na půdu byla</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dočasný zábor ZPF</li> <li>- Orientační bilance skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin dle dostupných informací o půdě</li> <li>- Časový harmonogram dočasného záboru ZPF</li> </ul>	<p>doplněna podkapitola Dočasné záboory půdy včetně údajů o časovém harmonogramu dočasných záborů.</p> <p>Do kapitoly D.I.5 Vlivy na půdu byla doplněna orientační bilance skrývky humusových vrstev</p>
<b>6. Městský úřad Černošice – odbor životního prostředí</b>			
	Obecně	Bez připomínek.	Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.
<b>7. Městský úřad Kralupy nad Vltavou – odbor životního prostředí</b>			
	Ochrana vod	Požadavek na nekompromisní dodržení povinnosti vsakovat a zadržovat dešťové vody z komunikace, aby nemohly přispět ke zvýšení odtokových poměrů a povodňových stavů; návrh řešení – retenční prostory dimenzované i na intenzivní srážky (např. suchý poldr).	Dokumentace byla doplněna o Studii odvodnění (příloha B11), která navrhuje konkrétní umístění a kapacitu retenčních nádrží. Podrobněji viz. kap. D.I.4 Dokumentace EIA.
	Ochrana přírody	Nedostatečný dendrologický průzkum – chybí alespoň odhad odstraňovaných dřevin a návrh na umístění náhradní výsadby.	<p>Dendrologický průzkum v rámci EIA prověřoval množství a kvalitu zeleně v dané oblasti. Cílem průzkumu v tomto stupni bylo zjistit stav zeleně v koridoru stavby a v případě zastížení cenných porostů či významných jedinců zvážit úpravy ve vedení trasy, případně navrhnout opatření na posuzované stavbě tak, aby došlo k minimalizaci střetů s kvalitní zelení. V tomto stupni projektu nemá smysl vyčíslit množství kácené zeleně, neboť není znám přesný rozsah záborů ani přesný tvar tělesa komunikace a navazujících objektů a není k dispozici ještě ani zaměření jednotlivých dřevin. Žádné dendrologicky velmi hodnotné porosty se v trase navrhované přeložky nenachází.</p> <p>Celková evidence odstraňovaných dřevin bude zpracována v dalším stupni projektové přípravy (DÚR) pro finální trasu.</p> <p>Projekt vegetačních úprav (DÚR) bude vycházet z doporučení v dokumentaci EIA, tj. např. zelené pásy, dosadba dřevin na plochách ÚSES.</p>
		Požadavek na návrh konkrétních opatření v konkrétních místech pro bezpečnou migraci zvěře.	<p>V souladu s <i>TP 180 Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy</i> (str. 25) byla v Dokumentaci EIA zpracována <u>Rámcová migrační studie</u> řešící výběr konkrétních migračních profilů (důkaz prostupnosti). Detailní migrační studie bude v souladu s TP 180 zpracována v navazujícím stupni projektové dokumentace (DÚR).</p> <p>V tomto smyslu je definována podmínka v kapitole D.IV.</p>
<b>8. Povodí Vltavy, státní podnik – závod Dolní Vltava</b>			

	Ochrana vod	K územnímu řízení budou doloženy hydrotechnické výpočty množství srážkových vod + výpočet retenčního prostoru retenčních nádrží.	Jedná se o opatření pro další stupeň projektové dokumentace (DÚR), které bude respektováno.
<b>9.</b>	<b>Středočeský kraj</b>		
	Obecně	Bez připomínek.	Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.
<b>10.</b>	<b>Obec Kněžves</b>		
	Varianty	Obec souhlasí s variantou B.	Ve shodě se závěry dokumentace, která doporučuje variantu B.
<b>11.</b>	<b>Obec Středokluky</b>		
	Technické řešení stavby	Dojde ke zrušení příjezdové komunikace k osadě Pazderna. Požadavek na zpracování nové příjezdové komunikace pro osadu Pazderna a Černovičky.	Požadavek je v dokumentaci zohledněn. V kapitole D.IV je formulována následující podmínka:  <i>V DÚR dořešit přerušení příjezdové komunikace pro osadu Pazderna a Černovičky v km 1,2. Vhodným řešením je doplnit v místě křížení nadjezd.</i>
	Voda	Není zde akcentováno, že obyvatelé osady Černovičky zatím nemají žádný externí zdroj vody a některé místní studny jsou citlivé na znečištění. Věříme, že odvodnění v této části neohrozí místní zdroje vody, ani přítoky Zákolanského potoka.	Dokumentace byla doplněna o Studii odvodnění (příloha B11). Odvodnění bude realizováno silničními příkopy s bezpečnostními prvky (dešťové usazovací nádrže s odlučovačem lehkých kapalin z hlediska kvalitativního, retenční nádrže jako opatření pro snížení průtoků z hlediska kvantitativního).
	Ochrana přírody	Dokumentace ignoruje LBC 4 (Háj na Skalicích) a LBK, vycházející z ÚSES. Háj Na Skalicích i návazný větrolam byly vybudovány z prostředků EU a trasování komunikace výrazně poškodí celé území i jeho přístupnost.  Definovat náhradní výsadby z prostředků investora.	<b>ÚSES.</b> Dle dostupných podkladových materiálů (ÚAP Středočeského kraje a Geoportál UHUL) není v lokalitě Háj na Skalicích ani v jeho blízkosti navržen žádný prvek ÚSES.  <b>Náhradní výsadby.</b> V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) bude zpracován podrobný dendrologický průzkum, který bude podkladem pro vydání povolení ke kácení (závazné stanovisko k žádosti o kácení dřevin). V tomto stanovisku stanoví povolující úřad rozsah a umístění náhradní výsadby.  V rámci stavby budou ozeleněny násypové i zářezové svahy komunikace a prostor křižovatkových větví tam, kde to rozhledové poměry a bezpečnost provozu umožní. Zároveň zde budou navrženy izolační pásy zeleně  Orientační návrh ozelenění je předmětem stupně DUR a přesný návrh včetně vysazovaného množství dřevin pak stupně DSP.
	Hluk	Nikde ve studii nebyla zapsána protihluková opatření nové komunikace. Silnice povede nad osadou Černovičky ve výrazném náspu, který bez vhodných opatření umožní značné šíření hluku nejen k Černovičkám a Pazderně, ale i dále k Číčovicím.	Provoz na přeložce znamená zhoršení hlukové zátěže v jejím okolí, nicméně u stávajících objektů pro bydlení v osadě Černovičky nevede k překročení hygienických limitů hluku. Protihluková

			opatření hrazená provozovatelem komunikace proto nebyla navržena.
<b>12.</b>	<b>Obec Tuchoměřice</b>		
	Varianty	Varianta A je pro obec nepřijatelná.	V souladu se závěry Dokumentace EIA. Varianta A nebyla doporučena k realizaci.
	Technické řešení stavby	Varianta B je přijatelná po doplnění dopravního spojení obce s lokalitou Pazderna, která je součástí obce Tuchoměřice.	Požadavek je v dokumentaci zohledněn. V kapitole D.IV je formulována následující podmínka:  <i>V DÚR dořešit přerušení příjezdové komunikace pro osadu Pazderna a Černovičky v km 1,2. Vhodným řešením je doplnit v místě křížení nadjezd.</i>
<b>13.</b>	<b>Obec Svrkyně</b>		
	Technické řešení stavby	Obec Souhlasí s variantou B s tím, že trvá na svém stanovisku ze dne 16. 6. 2016 č.j. 26/2016 s navazujícím zápisem z jednání dne 24.6. 2016 (dořešení napojení obcí Velké Přílepy, Svrkyně, Tursko a Holubice na přeložku D7-D8).	Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.
	Hluk	I přes akustickou studii, kterou zpracovala spol. ATEM s.r.o. požadujeme protihluková opatření, která zamezí šíření hluku do obcí Svrkyně a Hole.	Provoz na přeložce znamená zhoršení hlukové zátěže v jejím okolí, nicméně u stávajících objektů pro bydlení v obci Svrkyně (včetně části Hole) nevede k překročení hygienických limitů hluku. Protihluková opatření hrazená provozovatelem komunikace proto nebyla navržena.  Pro vizuální a pocitové odclonění přeložky od obytné zástavby obce je v dokumentaci EIA navržen zelený pás stromů a keřů (viz grafická příloha A4).
<b>14.</b>	<b>Obec Velké Přílepy</b>		
	Technické řešení	Obec trvá na variantě B (ZÚ – km 6,3), poté preferuje variantu A. Zbylé varianty jsou naddimenzované, především MÚK (vysoký zábor orné půdy, vysoké náklady).	Podle sdělení projektanta byly MÚK odsouhlaseny zápisem z projednání ze dne 1.8. 2016 včetně obce Velké Přílepy. V daném prostoru se hledal v několika variantách kompromis umístění křižovatek mezi obcemi Lichoceves, Velké Přílepy, Svrkyně a Tursko. Kompromis byl nalezen a odsouhlasen.
	Technické řešení	Obec souhlasí pouze s vedením komunikace s parametry II. třídy.	Tuto podmínku posuzovaný záměr splňuje. Přeložka je navržena a posouzena jako komunikace II. třídy.
	Hluk	Požadavek na protihlukový val šířky min 20 metrů a výšky min 6 metrů.	Provoz na přeložce znamená zhoršení hlukové zátěže v jejím okolí, nicméně u stávajících objektů pro bydlení v obci Velké Přílepy nevede k překročení hygienických limitů hluku. Naopak zlepšení lze očekávat u obytné zástavby podél stávající II/240 v ul. Pražská, kde doprava klesne o cca 20 - 27%.  Pro vizuální a pocitové odclonění přeložky od obytné zástavby obce Velké Přílepy je v dokumentaci EIA navržen val (km cca 5,6), který bude oceleněn řadami stromů

			a keřů. Přesné parametry budou stanoveny v navazující projektové dokumentaci (DÚR).
Technické řešení	<p>Nevhodné propojení přeložky s ulicí Kladenská a požadavek na:</p> <p>a) posun nájezdu Kladenské ulice ve Velkých Přílepech směrem ke křížení s komunikací III třídy spojující obce Lichoceves a Statenice (km 3,8 varianty B)</p> <p><i>(tím se vyřeší napojení obce Statenice, kde je plánovaná velmi rozsáhlá výstavba. K tomuto nájezdu musí být zachován bezpečný příjezd z obce Velké Přílepy, a to i pro nákladní vozidla. Existují důvodné obavy, že pokud Statenice nebudou mít přímé napojení na přeložku, řidiči jedoucí ze Statenic zvolí Kladenskou ulici jako trasu k přeložce. Kladenská ulice bude o to více zatížena.)</i></p> <p>b) doplnění napojení obce Svrkyňskou ulicí - dle varianty A, km 6,4.</p> <p><i>Poznámka: Ulice Kladenská – nevyhovující parametry (místy šířka jen 4,5 m; bez chodníku); provoz musí být zachován bez nákladní dopravy.</i></p>	<p>ad a) <b>Posun MÚK v km cca 4,7</b> není technicky proveditelné. V km 3,8 je navržen směrový oblouk a podle sdělení projektanta nelze dle ČSN 73 6102 v takovém směrovém oblouku umisťovat mimoúrovňovou křižovatku, neboť nejsou zajištěny rozhledy v místě připojovacích pruhů.</p> <p><i>(Poznámka: Napojení obce Statenice na přeložku bude řešeno samostatnou komunikací; byla zpracována technické studie „Propojení přeložky silnice III/0079, III/2406 a III/00710 dle studie: II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8, I. etapa“, VPÚ DECO PRAHA, a.s., 11/2017.)</i></p> <p>ad b) <b>Napojení přeložky Svrkyňskou ulicí</b> není možné, a to z následujících důvodů: <b>MÚK</b> - nesouhlasí obec Svrkyň. Tímto řešením by navíc nebyla splněna normová vzdálenost s MÚK v km 7,6 (ČSN 736101).</p> <p>Úrovňové křížení je vzhledem k dopravní zátěži na přeložce nevhodné. Důvodem navržených MÚK je zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy. Efektivní užití okružní křižovatky je závislé na několika faktorech, kterými jsou např. skladba dopravního proudu, poměr dopravního zatížení na jednotlivých prvcích OK apod. Plošné umísťování okružních křižovatek na celém tahu je nesystémové řešení vedoucí k možným dopravním závadám mající dopad na provoz nejen na nové komunikaci, ale i na okolní stávající silniční síti. Tyto závady mají kromě plynulosti dopravy vliv i na zvýšenou ekologickou zátěž plynoucí z akcelerace a decelerace vozidel. Jedná se o zvýšení hlukové zátěže a emisního zatížení okolí komunikace.</p>	
Technické řešení	I nadále trváme na přímém napojení skládky Úholičky na přeložku mimo zastavěné území obce Velké Přílepy.	Požadavek respektován doporučením varianty B, která napojení skládky Úholičky zahrnuje.	
Obecně	Požadavek na uvedení celé stavby do provozu jako celku.	Tento požadavek je v Dokumentaci EIA respektován návrhem opatření v kap. D.IV.	
<b>15. Obec Tursko</b>			
Varianty	Nesouhlas s variantou B1	Ve shodě se závěry Dokumentace EIA, která podvariantu B1 k realizaci nedoporučuje.	
Technické řešení stavby	Požadavek na uvedení stavby do provozu jako celku, nikoliv jeho dílčích částí	Tento požadavek je v Dokumentaci EIA respektován návrhem opatření v kap.	

			D.IV.
	Technické řešení stavby	písemnou záruku investora, že v budoucnu nedojde k rozšíření kapacity komunikace	Stavba je projektována v zadaném kategoriálním uspořádání. Technický návrh neumožňuje rozšíření komunikace o další jízdní pruh.
	Technické řešení stavby	písemnou záruku investora, že pro výstavbu celého díla nebude využíváno centrum obce jako průjezd pro stavební techniku	Požadavek je běžně vznášen při všech stavbách. Proto bude stanovena podmínka, aby se těžká technika pohybovala výlučně v ose nové komunikace. Přesto nelze vyloučit občasný průjezd obcemi, aby se technika dostala na pracovní místo. Staveništní doprava bude řešena v ZOV, které budou součástí dokumentace pro stavební povolení (DSP). Tuto podmínku lze uplatnit v rámci územního či stavebního řízení.
	Hluk	doplnění PD o protihlukový val šířky 20m, min. výšky 6m, osázený dřevinami v rozsahu staničení km 8,8 až 10,4 (staničení dle var. A)	Provoz na přeložce znamená zhoršení hlukové zátěže v jejím okolí, nicméně u stávajících objektů pro bydlení v obci Tursko nevede k překročení hygienických limitů hluku. Naopak zlepšení lze očekávat u obytné zástavby v obci podél stávající II/240, kde doprava klesne o cca 87%. Požadavek na vybudování protihlukového valu výšky 6m je neopodstatněný, neboť zde je trasa přeložky vedena převážně v zářezu 4 - 5 m a obec leží od přeložky v dostatečné vzdálenosti. Vybudování valu by vyvolal další nároky na zábor kvalitní zemědělské půdy a nevyváženou bilanci zemních prací (nutný dovoz zeminy). Pro vizuální a pocitové odclonění přeložky od obytné zástavby obce Tursko je v dokumentaci EIA navržena dosadba dřevin v RK 1121 (viz grafická příloha A4).
	Voda	Vypracování hydrogeologického posudku a dalších souvisejících studií přímo pro katastr obce Tursko	V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, který bude zahrnovat rekonstrukci domovních studní v obci Tursko. V tomto smyslu je v kap. D.IV dokumentace EIA navržena podmínka.
<b>16.</b>	<b>Obec Holubice</b>		
	Varianty	Nesouhlas s žádnou z navržených variant, požadavek na posouzení nové varianty, která by procházela územím mezi obcemi Tursko a Libčice nad Vltavou.	Předmětem této dokumentace jsou varianty předložené oznamovatelem (varianta A, B, B1). Tyto varianty respektují návaznost na obchvat Kralup nad Vltavou.
	Kumulativní a synergické vlivy	Hodnocení kumulativních a synergických vlivů na ŽP je nedostatečné. Musí být provedeno ve vztahu k jiným plánovaným záměrům, ale i již realizovaným. Jde	V dokumentaci byly posouzeny kumulativní vlivy s dalšími plánovanými silničními stavbami (např. obchvat Kralup

DOPRAVNÍ PROGNÓZA	především o plánovanou výstavbu severozápadní části SOKP, plánované rozšíření letiště Vodochody či předpokládaný rozvoj města Libčice nad Vltavou.	nad Vltavou), ale také kumulativní vlivy spojené se železniční a letištní dopravou (Letiště Václava Havla, Letiště Vodochody). Zohledněny byly rovněž stavy zprovoznění i nezprovoznění SOKP (stavba 0518 a 0519). Podkladem pro toto posouzení byla aktualizovaná dopravní studie (AF-CITYPLAN, s.r.o., 2017), která je samostatnou přílohou B9. Tato studie zohledňuje také rozvoj měst a sídel.
Zdůvodnění záměru	V případě, že bude vybrána tzv. Severní varianta SOKP, jeví se část plánované přeložky jako nadbytečná.	Viz. komentář č.4
Varianty	Záměr nepočítá s plánovaným rozvojem města Libčice nad Vltavou, kterému chybí kvalitní příjezdová komunikace.	Předmětem této dokumentace jsou varianty předložené oznamovatelem (varianta A, B, B1).
Obyvatelstvo Ochrana přírody	Záměr likviduje funkci biokoridoru lesa Erz (27 ha lesní půdy) a funkci uměle vytvořených biokoridorů, který tento les spojuje s ostatními lesními pozemky v okolí. V oblasti lesa Erz byly vytvořeny polní cesty, které slouží obsluze zemědělských pozemků, ale jsou též aktivně využívány občany obcí Holubice, Kozinec a Turska ke sportovním a oddechovým aktivitám. Všechny navržené varianty tuto funkci ruší.	Realizací přeložky v doporučené variantě B nedojde ke snížení funkce regionálního biocentra Ers (RC 1461).  Přeložka na k.ú. Holubice kříží částečně funkční regionální biokoridor RK 1121, který je zároveň žlutou turistickou trasou. V místě křížení je v Dokumentaci EIA navržen víceúčelový nadchod, který zároveň převezme funkci ekoduktu pro živočichy kategorie C. Pro posílení funkce tohoto biokoridoru je zároveň v dokumentaci navržena a dosadba dřevin.
Krajinný ráz	Varianta A a B narušují přírodní park Okolí Okoře a Budče a vyčlení z jeho plochy významný krajinný a historický prvek lesa Erz.	Ovlivnění krajiny je vyhodnoceno v samostatné Studii vlivu na krajinný ráz (doc. Kupka, doc. Vorel, 2016), která je přílohou B8 dokumentace EIA. Dle závěru této studie je realizace záměru hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu.
Obyvatelstvo	Varianta A oddělí třetinu katastru obce Holubice Kozinec, který je využíván nejen hospodářsky, ale i na volnočasové aktivity. Dále naruší bezpečné cestování mezi obcí Holubice a Tursko, především při dopravě dětí do ZŠ Tursko.	V dokumentaci EIA řešeno doporučením varianty B, která přechází silnici spojující obce Holubice a Tursko (resp. její přeložku) nadjezdem.
Půda	Záměr ve všech variantách znamená zábor kvalitní orné půdy.	Zábor půdy je nevyhnutelný při výstavbě jakékoli nové či modernizované komunikace, možnosti jeho minimalizace jsou pouze omezené. Vzhledem k rozšíření velmi kvalitních půd v zájmové oblasti se jim nelze při vedení trasy zcela vyhnout.
	Záměr roztříští půdní drážbu, která byla před několika lety upravena nákladními KPÚ na k.ú. Holubice a k.u. Kozinec (ani jedna KPÚ nezohlednila navržené varianty).	V další fázi projektové přípravy bude vyhodnocena velikost a přístupnost pozemků. V případě, že pozemky budou neobhospodařovatelné, investor tyto pozemky vykoupí.
Územní	Navržené trasy přípojných komunikací nájezdů a sjezdů	Soulad záměru s ÚPD není předmětem

	plánování	nejsou zahrnuty do ÚP obce.	posuzování vlivů na životní prostředí.
	Ovzduší	V území, kam má být záměr umístěn, jsou překračovány imisní limity stanovené zákonem o ochraně ovzduší pro rakovinotvorný benzo(a)pyren a denní limity pro prachové částí PM <sub>10</sub> . Dokumentace EIA neobsahuje dostatečná opatření k odstranění tohoto nezákonného stavu.	<p>Problematika kompenzačních opatření je komentována v kap D.I.2.1.</p> <p>Pro hodnocený záměr není vyžadováno uložení kompenzačních opatření dle § 11 zákona o ovzduší, neboť záměr není umístěn v zastavěném území obcí. Dle zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) se zastavěné území vymezuje v územním plánu a aktualizuje se jeho změnou.</p> <p>Přesto však byla vzhledem k výši imisních příspěvků v nejvíce ovlivněné zástavbě v dokumentaci doporučena opatření ke snížení dopadů realizace záměru ve vztahu k částicím PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> a na ně vázaných látek, včetně benzo[a]pyrenu.</p> <p>V dokumentaci EIA je navržen zelený pás stromů a keřů a dále dosadba dřevin v RK 1121 (viz grafická příloha A4). Toto opatření bude zároveň sloužit pro vizuální a pocitové odclonění přeložky od obytné zástavby obce.</p>
	Ochrana přírody	Nedostatečné posouzení vlivu na živočichy, popis pouze v souvislosti s ohroženými tvory. Mezi přeložkou a stávající silnicí bude vytvořen pruh cca 400 m, v němž dojde v krátké době k úplné likvidaci polní zvěře, není řešeno ani nejsou kompenzační opatření. Ornitologický průzkum je třeba rozpracovat, nejlépe pro období celého roku, v lokalitě je možno potvrdit přítomnost dalších dravců – káňat, poštolek, ostržiče lesního.	<p>Lze očekávat vliv na místní populace zajíce polního, příp. bažanta obecného, kdy nová komunikace protne (znehodnotí) jejich teritoria, lze ale očekávat, že si jedinci s ohledem na četné zastoupení ploch obdobného charakteru v širokém okolí naleznou snadno nová útočiště. S ohledem na současné rozšíření druhu na celém území ČR je zřejmé, že vývoj ani stav populace polní zvěře nemůže být stavbou komunikace II. třídy ovlivněn.</p> <p>Biologický průzkum (příloha B4) byl doplněn o terénní šetření ve vegetačním období roku 2016 (duben – konec října). V řešeném území byl detekován výskyt několika druhů dravců (např. moták pochop, moták pilich, jestřáb lesní, poštolka obecná, káně lesní). Populace některých dravců budou ovlivněny převážně snížením rozlohy jejich potravních biotopů, toto omezení však nebude rozlohou významné.</p>
	Hmotný majetek	Navrhované varianty nerespektují vlastnická práva. Během více než 15ti let projednávání byla tato práva ignorována.	Řešení vlastnických poměrů není předmětem procesu EIA.
	Technické řešení stavby	Požadavek na uvedení stavby do provozu jako celku, nikoliv jeho dílčích částí.	Tento požadavek je v Dokumentaci EIA respektován návrhem opatření v kap. D.IV.
<b>17.</b>	<b>Obec Chvatěruby</b>		
	Hluk	Požadavek na protihlukovou bariéru od Vltavy k MÚK z důvodu plánované výstavby rodinných domů v areálu	V této lokalitě byla vymezena limitní izofona. U dalších lokalit platí, že



		bývalého motokrosového závodiště. Stále trváme na protihlukových bariérách pod celou bytovou zástavbou Chvatěrub, jelikož uváděné hlukové limity se blíží k hraničním hodnotám.	akustické příspěvky z provozu navrhovaného zdroje nejsou vyšší, než povoluje legislativa. Protihluková opatření hrazená provozovatelem komunikace proto nebyla navržena.
		Požadavek na měření hluku ze stacionárních zdrojů u nejbližší bytové zástavby obce na tzv. Hladíkově poli, např. u č.p. 227.	Rozsah měření byl vzhledem k velikosti akustických příspěvků ze stacionárních zdrojů v lokalitě vyhodnocen jako dostačující. Hodnocení EIA nenahrazuje státní dozor, který případně řeší překročení hygienických limitů z provozu stacionárních zdrojů.
	Technické řešení stavby	Z dokumentace není patrné (výkres A2 – problémová mapa), jak je řešen nájezd z kruhového objezdu na směr k D7. Žádáme o jeho doplnění a předložení obci.	Křižovatka na pravém břehu Vltavy je navržena v rámci etapy II řešící obchvat Kralup nad Vltavou, která není předmětem tohoto záměru. Nájezd směrem k D7 je řešen směrem z okružní křižovatky (na stávající silnici III třídy v ulici u Dýhářny) rampou na předpolí mostu přes Vltavu.
<b>18.</b>	<b>Obec Kozomín</b>		
	Hluk	Požadujeme vybudování protihlukových valů směrem k obci Kozomín.	Provoz na přeložce bude znamenat zhoršení hlukové zátěže u západního okraje obce, nicméně u stávajících objektů pro bydlení v obci nevede k překročení hygienických limitů hluku.  Komunikace je zde vedena v násypu z důvodu křížení se železniční tratí; nelze rozumně navrhnout val.  Vybudování valu by vyvolalo další nároky na zábor zemědělské půdy a nevyváženou bilanci zemních prací (nutný dovoz zeminy). Navíc by si tento návrh vyžádal kácení v LBC.  Pro vizuální a pocitové odclonění přeložky od obytné zástavby obce Kozomín je v dokumentaci EIA navržen zelený pás stromů a keřů a osázení svahů násypu (viz grafická příloha A4).
<b>11.</b>	<b>Veřejnost – VZOR I (K. Bozděchová, C. Bozděchová, V. Kaňka, O. Kaňka, S. Kaňková, P. Klucký, H. Kurutz, P. Kurutzová, M. Podskalská, A. Podskalský, M. Procházka, p. Procházková, J. Samuel, Ing. J. Šebek) - nesouhlas se záměrem</b>		
	Ovzduší	Dokumentace nepojednává o stavu životního prostředí z pohledu povětrnostních podmínek na území, které má permanentní povětrnostní podmínky a silné v jarním a podzimním a zimním období ze západní strany, tudíž přímo na nás.	Jedním ze základních vstupů rozptylové studie je stabilitně členěná větrná růžice, která zohledňuje podmínky v lokalitě.
	Koncepční řešení stavby	Komunikace nesmí (ani částečně) fungovat jako náhrada SOKP a už vůbec nesmí suplovat neexistující SOKP.	Viz. komentář č.1.
	Koncepční řešení stavby	Požadavek na realizaci záměru až po zprovoznění SOKP 518 a 519.	
	Varianty	Nedostatečné vypořádání požadavku Petice na odklon silnice od obytné zástavby v řádech několika stovek	Současně posuzované vedení trasy je výsledkem opakovaných jednání mezi

	metrů – fakticky došlo k posunu ze 130m na zcela nedostatečných 210m. Požadavek na další odklon trasy v řádu několika stovek metrů, tak jak je uvedeno ve variantě C.	projektantem a zástupci obcí. Vedení trasy bylo odsouhlaseno obcemi Velké Přílepy a Svrkyně. Trasa vede přibližně v polovině vzdálenosti mezi prvními obydlými domy obou obcí. Varianta C není předmětem posouzení v této dokumentaci – viz. komentář č. 4.
Kumulativní vlivy, Dopravní prognóza	Nedostatečné vyhodnocení silniční dopravy vyvolané zprovozněním Letiště Vodochody a propojení s Letištěm Václava Havla. Dopravní prognóza je podhodnocená, neboť tuto dopravu nezohledňuje.	Viz. komentář č.2.
Varianty	Požadavek na posouzení varianty C.	Viz. komentář č.4.
	Požadavek na zdůvodnění odmítnutí varianty C (důvody finanční náročnosti a technického řešení jsou nedostatečné).	
	Požadavek na zahrnutí Technické studie pro variantu C do příloh dokumentace (nelze se k ní vyjádřit).	Náležitosti a obsah dokumentace EIA jsou dány přílohou č.4 zákona č. 100/2001 Sb. Projektová dokumentace není obsahem dokumentace EIA.
Doprava	Tvrzení, že v obci Velké Přílepy vzroste doprava v roce 2040 o téměř 40%, je nepravdivé a není ničím podloženo. Dopravní studie intenzity pro stávající rok 2016 neobsahuje a vychází z neaktuálního CSD 2010. Mezi lety 2010 a 2016 došlo v obci Velké Přílepy naopak k poklesu dopravy o 3%.	Dopravní studie byla aktualizována na základě CSD 2016 a je samostatnou přílohou B9 Dokumentace EIA. Doprava v obci vzroste mezi roky 2017 a 2040 o 20 % při nulové variantě (bez SOKP a přeložky). Podrobněji komentováno v kap. B.II.6.
Doprava	Nepravdivé tvrzení, že mezi Velkými Přílepy a Turskem dojde k poklesu až o 85%. <i>Kudy tedy budou ty auta z okolních obcí jezdit do centra Prahy? Když ne po Pražské, po Kladenské ulici ve Velkých Přílepech? Dnešní doprava přes 6 tisíc vozů denně tak klesne na 900 vozů?</i> <i>Požadavek na novou dopravní studii dle CSD2016.</i>	Toto tvrzení vyplývá i z aktualizované dopravní studie: po zprovoznění přeložky klesne v úseku mezi ČSPH KM Prona a Turskem ve variantě B doprava z 9020 na 1140 (87 %). V úseku od Velkých Přílep k ČSPH KM Prona dojde k poklesu dopravy o 27 %. Podrobněji komentováno v kap. B.II.6.
Technické řešení	Požadavek na zpřesnění komentáře připomínky oznámení, tj. „Požadujeme zahroubení tělesa komunikace pod stávající úroveň terénu v celém rozsahu katastru obce Velké Přílepy“.	Zpřesnění komentáře: Požadavek na zahroubení tělesa komunikace v celém rozsahu katastru obce Velké Přílepy byl částečně zohledněn vedením trasy v km 5,15 –6.50 v zářezu (až 3,5 m). <i>Přeložka je zde navržena v maximálním možném zářezu vzhledem k vysoké hladině podzemní vody.</i> V km 4,7 – 5,0 je navržen násyp (6m) z důvodu převedení přeložky nad stávající silnici III/00710. V případě převedení přeložky přes tuto silnici zářezem by znamenalo ovlivnění režimu podzemních vod.
<b>Veřejnost – vzor II (L. Křížová, B. Kříž, L. Křížová, M. Šafařík, Z. Šafaříková, S. Kubaštová, J. Pilařová, JUDr. K. Novotný, Lenka Novotná, Lucie Novotná, J. Hacmacová, J. Hacmac)</b>		
Technické řešení	Požadavek na odklon přeložky mimo katastr obce Velké Přílepy včetně zrušení plánované mimoúrovňové křižovatky u obce Velké Přílepy, která nasměruje dopravu do centra obce.	Současné posuzované vedení trasy je výsledkem opakovaných jednání mezi projektantem a zástupci obcí. Vedení trasy bylo odsouhlaseno obcemi Velké Přílepy a Svrkyně. Dále viz. komentář č. 5.

	Opatření	Požadavek na zpracování adekvátních technických požadavků na stavbu do závěrů dokumentace vlivů na životní prostředí, které omezí negativní dopady na zdraví občanů - zapuštění pod úroveň terénu, protihlukové stěny, odhlučňový povrch vozovky, snížení max. povolené rychlosti,...	Požadavek v maximální možné míře respektován návrhem varianty B: Na vhodném úseku k.ú. Velké Přílepy je trasa vedena v zářezu. Protihluková opatření nebyla navržena, neboť provozem přeložky nedojde u stávající obytné zástavby k překročení hygienických limitů. Přesto je v dokumentaci Pro vizuální a pocitové odclonění přeložky od obce navržen val, který bude oceleněn řadami stromů a keřů.
	Varianty	Požadavek na znovu zahrnutí varianty C do procesu EIA.	Viz. komentář č.4
	Hluková a rozptylová studie	Požadavek na konkrétní realizaci hlukové studie a rozptylové studie pro katastr obce Velké Přílepy, neboť provedené studie v rámci dokumentace byly „zprůměrovány“ pro celou trasu od D7 po obchvat Kralup nad Vltavou (Holubice) a nebyly konkretizovány pro oblast katastru obce Velké Přílepy.	Hodnocení bylo provedeno v relevantních bodech u hraniční zástavby v blízkosti navrhovaného záměru, tak u hlavní komunikace na průtahu městem. Poklad pro vyhodnocení dopadů na veřejné zdraví tak je dle zpracovatele dostačující.
<b>22.</b>	<b>Ing. R. Dias</b>		
	Koncepční řešení stavby	Komunikace nesmí (ani částečně) fungovat jako náhrada SOKP a už vůbec nesmí suplovat neexistující SOKP. Požadavek na realizaci záměru až po zprovoznění SOKP 518 a 519. Nelze na silnici II. třídy přivádět dálkovou a mezinárodní dopravu, která patří na silnice vyšších tříd. Účelem Aglomeračního okruhu, jehož má být navrhovaná komunikace součástí, je primárně obsluha regionu a rozvedení místní a cílové dopravy mimo hlavní zastavěná území obcí.	Viz. komentář č.1
	Technické řešení	Požadavek na další odklon trasy od obytné zástavby. Požadavek Petice 235 obyvatel Velkých Přílep nebyl splněn; došlo k nedostatečnému odklonu záměru od obytné zástavby.	Současně posuzované vedení trasy je výsledkem opakovaných jednání mezi projektantem a zástupci obcí. Vedení trasy bylo odsouhlaseno obcemi Velké Přílepy a Svrkyně.
	Varianty	Nedostatečné zdůvodnění neposouzení varianty C.	Viz. komentář č.4
	Varianty	Požadavek na posouzení varianty C.	
	Dopravní prognóza	DP je podhodnocená. Nezohledňuje dostatečně zprovoznění letiště Vodochody, rozvoj letiště Václava Havla a projednávaný zákaz vjezdu kamionů do Prahy. Požadavek na zpracování nové dopravní studie na základě intenzit dopravy ze sčítání ŘSD v roce 2016.	Viz. komentář č.2
	Doprava	Nesouhlas s napojením přeložky na Kladenskou ulici. Dojde k navýšení dopravy v již dnes přetížené Kladenské ulici. Napojení záměru pomocí megalomanské MÚK situaci zhorší. Dojde zde k navýšení dopravy, ohrožení bezpečnosti chodců a zhoršení ŽP.	Viz. komentář č.5
	Územní plánování	Záměr není v souladu se ZÚR.	Soulad záměru s územně plánovací dokumentací není předmětem tohoto posuzování.
	Doprava	Tvrzení, že v obci Velké Přílepy vzroste doprava v roce 2040 o téměř 40%, je nepravdivé a není ničím	Dopravní studie byla aktualizována na základě CSD 2016 a je samostatnou

	podloženo. Autor uvádí neaktuální intenzity.	přílohou B9 Dokumentace EIA. Z této prognózy vyplývá, že doprava v obci Velké Přílepy vzroste mezi roky 2017 a 2040 o 20 % (a nulové variantě bez SOKP a přeložky). Podrobněji komentováno v kap. B.II.6.
Doprava	Tvrzení, že v Podmoráňské ulici se doprava při variantách B a B1 sníží je nesprávné, neboť ulice Podmoráňská je dlouhodobě neprůjezdná.	Připomínka byla zohledněna v kap. B.II.6.
Voda	<i>Str. 92 - Velké Přílepy - veřejný vodovod, provozovatel Pražské vodovody a kanalizace.</i> Jedná se o chybný údaj, protože provozovatelem je VAK Beroun.	V Dokumentaci EIA opraveno.
Půda	Zábor ZPF v první třídě ochrany lze vyjmout pouze výjimečně, a to především na záměry ..., případně pro liniové stavby zásadního významu. Je otázka, zda lze silnici II. třídy pokládat za silnici zásadního významu.	Záměr je veřejně prospěšnou stavbou podle § 17 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.
Koncepční řešení stavby	Žádám, aby bylo prověřeno, proč dokumentace neobsahuje omezení těžké nákladní dopravy.	Omezení jízdy nákladních vozidel by bylo v rozporu s hlavní funkcí navržené komunikace, tj. odvést tranzitní dopravu včetně nákladní mimo obce a na stávající komunikace "uvolnit" pro zdrojovou a cílovou dopravu. Hlavním omezením pro nárůst nákladní dopravy v lokalitě oproti stávajícímu je zvolená kategorie komunikace, jejíž kapacita výrazný nárůst neumožňuje, což dokazuje dopravní prognóza.
<b>Doc. Ing. M. Rykl, J. Ryklová, J. Rykl a Č. Rykl</b>		
Koncepční řešení stavby	Záměr nesmí ani dočasně suplovat SOKP.	Viz. komentář č.1
Koncepční řešení stavby	Požadavek na realizaci záměru až po zprovoznění SOKP.	
Varianty	Požadavek na posouzení varianty C, která oddálí komunikaci od hustě obydlené zástavby a rozptýlí připojení přilehlých území. Nedostatečné zdůvodnění neposouzení varianty C.	Viz. komentář č.4
Technické řešení stavby	Parametry navrhované Přeložky musí být takové, aby odpovídala regionálnímu významu silnice II. třídy, tedy musí být nekomfortní pro tranzit a navržena musí být tak, aby nešla nikdy „upravit“ rozšířením na okruh kolem Prahy. Znamená to tedy úroveňová křížení, kruhové křižovatky - tedy např. variantu A, ale nutně doplněnou o sjezd na skládku. Po takové úpravě znovu posoudit vliv na životní prostředí	Viz. komentář č.1
Technické řešení	Nesouhlas s napojením přeložky na Kladenskou ulici.	Viz. komentář č.5
Dopravní studie	Posouzení nedostatečně zohledňuje nárůst dopravy, který vyvolá plánované letiště Vodochody a jeho spojení s letištěm v Ruzyni.	Viz. komentář č.2
Dopravní studie	Další dopravu vygenerují další služby, které se na takto atraktivní osu „nabalí“ - parkovací domy, skladiště a překladiště.	Generovaná doprava je dopravním modelem zachycena a je součástí prognózovaných intenzit.
Doprava	Kromě toho se „přeložka“ stane vítanou spojkou pro mezinárodní kamionovou dopravu jako propojka dálnic D7 a D8 namísto obchvatu SOKP.	Využívání navržené komunikace dálkovou dopravou je omezeno celkovou kapacitou komunikace, která je několikrát nižší než komunikace určené pro dálkovou

		dopravu. Na novou komunikaci mezinárodní doprava nebude naváděna dopravním značením.
Doprava	Pochybnosti nad tvrzením, že přeložka vymístí část dopravy ze stávajících silnic. Přeložka naopak přivede do území novou dopravní zátěž. Dopravní prognóza je podhodnocená a tím jsou zpochybněny také výsledky hlukové a rozptylové studie.	Viz. komentář č. 1 a 2
Dopravní prognóza	Přeložka nebude atraktivní pro odlehčení stávající II/240; v úseku napojení na D7 budou vznikat kolony a znalci místních poměrů se budou přeložce vyhýbat. Lze očekávat úbytek tranzitní dopravy na II/240, ostatní doprava naopak vzroste. Dopravní prognóza je podhodnocená.	Dopravní model zohledňuje výkonnost komunikací a pracuje s ní při přerozdělování dopravních zátěží., tzn. pokud je komunikace přetížena, přiřazuje dopravní zátěže na jiné alternativní trasy, které jsou v danou dobu časově výhodnější (tak jak tomu je např. při použití navigace). Znalci místních poměrů jsou tedy v modelu podchyceny a dopravní prognóza je zohledňuje. Zpracovatel dopravního modelu dlouhodobě sleduje danou oblast a každoroční vývoj dopravy v ní. Podílí se na přípravě všech významných staveb v této části Středočeského kraje i Hlavního města Prahy, nelze se tedy domnívat, že prognózované intenzity jsou podhodnocené.
Dopravní prognóza	Alternativní trasou bude Pražská ul. (II/240), dále pak Kladenská ve směru do Prahy z obcí od západu. Mělo by být zohledněno v <b>předpokladech nárůstu dopravy mezi letišti + tranzitu</b>	
Podzemní voda	Před schválením trasy nutno vodní režim důkladně prověřit – riziko přelivů, příp. vývěrů podzemních vod a degradace území	V dalších stupních projektové dokumentace bude zpracován podrobný hydrogeologický a geologický průzkum. V tomto smyslu jsou navržena opatření v kap. D.IV dokumentace EIA.
Doprava	Požadavek na aktualizaci dopravní prognózy dle CSD 2016 a doplnění o detailnější situaci na Pražské, Roztocké i Kladenské ve Velkých Přílepech.	Dopravní prognóza byla aktualizována na základě CSD 2016. Doplněny byly kartogramy jednotlivých ulic v obci Velké Přílepy – viz. příloha B9 dokumentace EIA.
Doprava	Tvrzení, že mezi Velkými Přílepy a Turskem dojde k poklesu o 85% je až pochybné. Představa, že od Turska všichni pojedou na přeložku namísto po Pražské je naivní.	Toto tvrzení vyplývá i z aktualizované dopravní studie: po zprovoznění přeložky klesne v úseku mezi ČSPH KM Prona a Turskem ve variantě B doprava z 9020 na 1140 (87 %). V úseku od Velkých Přílep k ČSPH KM Prona dojde k poklesu dopravy o 27 %. Podrobněji komentováno v kap. B.II.6.
Voda	Požadavek na realizaci polderu pro ochranu povodní Podmoránského potoka před přívalovými dešti.	Pro potřebu aktualizované dokumentace EIA byla zpracována Studie odvodnění komunikace (příloha B11). Studie navrhuje konkrétní způsob odvodnění komunikace včetně umístění a parametrů retenčních nádrže v km cca 4,9 pro ochranu Podmoránského potoka – podrobněji viz. kap. D.I.4.
Doprava	Požadavek na zákaz průjezdu těžké stavební a dopravní techniky Kladenskou ulicí v etapě výstavby v souladu s platným omezením tonáže 7,5t.	Viz. komentář č.5
Technické řešení	Trasa ani varianty A ani B není vedena po celém katastru obce v zářezu, tak jak je uvedeno ve	Zpřesnění komentáře: Požadavek na zahloubení tělesa

		vypořádání. Z dokumentace je zřejmé, že trasa je v katastru obce Velké Přílepy vedena na km 4,7-5,0 nadjezdem nad stávající silnicí III/00710, tj. bude vedena na valu a na mostě o několika polích výši až 6 metrů nad stávající komunikací a nad úrovní současného terénu. Plánovaná mimoúrovňová křižovatka je zcela nevhodným řešením. Žádáme proto o pravdivé a nové vypořádání této námítky.	komunikace v celém rozsahu katastru obce Velké Přílepy byl částečně zohledněn vedením trasy v km 5,15 –6.50 v zářezu (až 3,5 m). <i>Přeložka je zde navržena v maximálním možném zářezu vzhledem k vysoké hladině podzemní vody.</i> V km 4,7 – 5,0 je navržen násyp (6m) z důvodu převedení přeložky nad stávající silnicí III/00710. V případě převedení přeložky přes tuto silnici zářezem by znamenalo ovlivnění režimu podzemních vod.
	Doprava	Pro Kladenskou ulici nebyly v posouzení dostatečně a podrobně zohledněny reálné důsledky Přeložky, resp. byly zohledněny jen částečně a ve vztahu k Přeložce idealizované, až naivně. Údaje o předpokládaném provozu na Kladenské nejsou ze spisu zřejmé.	Viz. komentář č.5
	Varianty Doprava	Požadavek pro prověření situace na Kladenské ulici: posoudit také východozápadní směr přes Velké Přílepy. Znovu prověřit variantu A a variantu C.	Viz. komentář č. 4 a 5
	Doprava	Požadavek na vybudování přeložky až po zprovoznění SOKP 518 a 519.	Viz. komentář č.1
	Koncepční řešení stavby	Obava z toho, že vlivem dopravy ve stavu bez SOKP nebude vlivem vysokých dopravních intenzit zachován charakter silnice II. třídy. Tato komunikace není na takovou zátěž určena a provoz těžké nákladní dopravy by ji zcela jistě brzy značně poškodil. Silnice II. třídy je určena pro dopravu mezi okresy a není určena pro dálkovou a mezistátní dopravu, což je funkcí silnic I. třídy.	Viz. komentář č.1
<b>43</b>	<b>Tupý M., Tupá M., Tupý D., Matousch O., Matouschová J., Matousch O., Krocová M.</b>		
	Technické řešení	Požadavek na zachování charakteru silnice II. třídy s napojením formou kruhových objezdů. <i>Napojení MÚK dálničního typu do krajiny a na silnici II. třídy nepatří a nemá žádné racionální odůvodnění. Bezpečný nájezd na silnici II. třídy zajišťují naprosto dostatečně kruhové objezdy plánované ve variantě A.</i> Použití MÚK ukazuje na hlavní cíl investora zvýšit kapacitu pro plánovanou tranzitní dopravu, což je vzhledem ke kategorii II. třídy sloužící podle zákona pro dopravu mezi okresy nepřijatelné.	Viz. komentář č.1
	Ostatní připomínky jsou vypořádány výše (viz vzor I).		
<b>52.</b>	<b>P. Špindler (Velké Přílepy) viz vzor II</b>		
	Technické řešení stavby	Požadavek na oddálení trasy od obytné zástavby v rádech několika stovek metrů (viz. příložená situace).	Současně posuzované vedení trasy je výsledkem opakovaných jednání mezi projektantem a zástupci obcí. Vedení trasy (var. B) bylo odsouhlaseno obcemi Velké Přílepy a Svrkyně.
	Opatření	Požadavek na zapracování opatření pro ochranu zdraví obyvatel (např. protihlukové stěny, vedení v zářezu, zalesnění okolí komunikace apod.)  Přílohou je PETICE z roku 2015 k oznámení.	Požadavek v maximální možné míře respektován návrhem varianty B: Na vhodném úseku k.ú. Velké Přílepy je trasa vedena v zářezu. Protihluková opatření nebyla navržena, neboť provozem přeložky nedojde u

			stávající obytné zástavby k překročení hygienických limitů. Přesto je v dokumentaci Pro vizuální a pocitové odclonění přeložky od obce navržen val, který bude oceleněn řadami stromů a keřů.
<b>44.</b>	<b>Ing. V. Zaviačič, Spolek Kamýk</b>		
Dopravní prognóza	Dopravní prognóza je zpracována na základě neaktuálních dat. Požadavek na její aktualizaci dle CSD 2016.	Dopravní model byl aktualizován na základě CSD 2016 a je samostatnou přílohou B9 Dokumentace EIA.	
	Požadavek na zapracování varianty C.	Viz. komentář č. 4	
	DP je podhodnocená. Nezohledňuje dostatečně zprovoznění letiště Vodochody a rozvoj letiště Václava Havla.	Viz. komentář č. 2	
	V dopravní prognóze chybí údaje o aktuálním stavu intenzit dopravy, ze kterých se výpočtu vychází.	Doplněno v rámci aktualizované dopravní prognózy (příloha B9).	
Koncepční řešení	Komunikace nesmí (ani částečně) fungovat jako náhrada SOKP a nesmí suplovat neexistující SOKP.	Viz. komentář č. 1	
	Požadavek na realizaci záměru až po zprovoznění SOKP 518 a 519.		
	Požadavek na zachování kruhových objezdů, nesouhlas s MÚK		
Akustická studie	Zpracována pro jiný typ kategorie silnice.	Bylo vypořádáno. V aktualizované hlukové studii jsou uvedeny parametry a zařazení posuzované přeložky v souladu s Dokumentací EIA. Akustická studie je samostatnou přílohou B12 Dokumentace.	
	Zpracována na základě neaktuální Dopravní prognózy.	Akustická studie byla přepracována na základě dopravní prognózy aktualizované dle CSD 2016.	
	Obsahuje pouze hluk z přeložky a nezohledňuje nárůst dopravy na navazujících komunikacích. Např. zvýšený provoz vozidel u všech variant přeložky, která přivádí dopravu do Kladenské ulice ve Velkých Přílepech. Od této nově plánované silnice, která opět přibližuje budoucí provoz k našemu domu, bydlíme jen několik metrů a v plánované intenzitě hluku není tato skutečnost započítána a jsou zde pouze uvedeny hodnoty akustických příspěvků z dopravy na navrhované přeložce. A to byl náš dům ve Velkých Přílepech č.p. 714 označen jako výpočtový bod. Vypočtený akustický hluk tak není vypočten úplně a správně.	V akustické studii (příloha B2) u objektu nyní značením č. 37 byl jak v původní, tak v přepracované akustické studii vyhodnoceny jak akustické příspěvky výhradně z provozu navrhovaného záměru, tak celkové akustické zatížení před a po zprovoznění záměru, vše je patrné ve vyhodnocení pro oblast 4.	
	<b>Hluk z letecké dopravy.</b> Pro akustickou studii byly naprosto nevhodně převzaty pouze podklady Letiště Václava Havla Praha s limitními hodnotami 60 dB a 55 dB do 45dB ve dne a Letiště Vodochody s limitními hodnotami 60 dB a 55 dB. Zahrnutí pouze těchto limitních hodnot do akustické studie vede k chybným závěrům studie, tj. že např. v oblasti Velkých Přílep není z hlukem z letecké dopravy vůbec počítáno. Izofony z hluku z letecké dopravy tak mají být vypracovány např. až do hladiny hluku 10 dB či 5 dB. Jedině tak lze stanovit skutečný kumulativní vliv na životní prostředí. Tyto nejen limitní izofony chybí jak u Letiště Václava Havla Praha tak u Letiště Vodochody.	V akustické studii jsou hodnoceny akustické příspěvky z letecké dopravy, které mohou relevantně ovlivnit stávající akustickou situaci v blízkosti odnocených významným zdrojů silniční dopravy. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se sčítají energeticky, příspěvky z letecké dopravy na úrovni 10 dB se v celkové akustické situaci na úrovni 60 dB neprojeví.	

		<p>Např. u Letiště Václava Havla Praha je v dokumentaci EIA pro dostupný přehled obcí Správní obvody a územní samosprávné celky v území kategorie B, dotčené hlukem z opakovaných přeletů letadel při současném a výhledovém leteckém provozu na letišti PRAHA RUZYNĚ viz přehled a foto níže.</p> <p>Z uvedeného jasně vyplývá, že jsou zde obce jako Velké Přílepy hlukem z letiště dotčeny, přesto nejsou v uvedené studii do kumulativního vlivu započteny. Studie se tak chová, jako by hluk z letecké dopravy např. v obci Velké Přílepy vůbec neexistoval, což je v přímém rozporu se studií EIA Letiště Václava Praha ke stavbě paralelní dráhy. Z uvedených důvodů žádáme Akustickou studii vrátit k novému přepracování zhotoviteli.</p>	
	Doprava	<p>Silnice II. třídy je dle zákona o pozemních komunikacích určena pro dopravu mezi okresy. Pro dálkovou a mezistátní dopravu jsou určeny silnice I. třídy. Dokumentace nenavrhuje dopravní omezení, např. zákaz vjezdu pro nákladní vozidla.</p>	Viz. komentář č.1
	Ostatní připomínky (část dokumentace) jsou vypořádány výše (viz. vzor I)		
<b>65.</b>	<b>J. Jůza</b>		
	Technické řešení stavby	<p>Křížení s polní cestou Tursko – Kozinec</p> <p>Na takovýchto kříženích je zřizování mimoúrovňového křížení (lávek) neúměrně nákladné. Nadále považuji na kříženích s dosavadními polními cestami rozšíření silniční těleso a zřízení místa pro přecházení vozovky se středovým ostrůvkem (bez vyznačení přechodu pro chodce) za řešení, jehož náklady jsou ve srovnání s celkovou cenou stavby zanedbatelné a plně vyvážené bezpečnostním přínosem. Tento způsob křížení by byl (kromě podvarianty B1) na místě např. ve zmiňovaném místě křížení s u polní cestou Tursko - Kozinec na místě označeném v příloze (problémové mapě) číslem 13.</p>	<p>Podle vyjádření projektanta je z hlediska bezpečnosti provozu navrhování takové úpravy nepřijatelné.</p> <p>V kap. D.IV. navrženo v km cca 9,8 doplnění víceúčelového nadchodu (turistická trasa je zároveň regionálním biokoridorem s potvrzeným výskytem menších savců.</p>
<b>53.</b>	<b>P. Španko (Lichoceves)</b>		
	Technické řešení	<p>Záměr nezohledňuje ÚP obce Lichoceves, resp. její rozvoj</p> <p>Návrh na následující změny:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. trasy dopravního napojení průmyslové zóny a nádraží Noutonice</li> <li>2. trasy dopravního napojení Statenic na přeložku II/240</li> <li>3. úpravu MÚK u Velkých Přílep na turbo-okružní (<i>křižovatka přeložky se silnicí III/00710 z Lichocevsí do Velkých Přílep</i>)</li> <li>4. doplnění ekoduktu v místě křížení s ÚSES</li> <li>5. zbudování protihlukového valu</li> </ol>	<p>Výsledná varianta záměru bude podkladem pro zanesení koridoru do ZUR, což je po schválení radou Kraje nadřazená územně plánovací dokumentace a jednotlivé ÚP obcí musí respektovat tyto zásady.</p> <p>Trasa dopravního napojení průmyslové zóny respektuje v okamžik zpracování (r.2016) známé podklady.</p> <p>Napojení Statenic je řešeno samostatnou studií.</p> <p>Zástupci obcí preferovali svými písemnými vyjádřeními mimoúrovňové křižovatky.</p> <p>Ekodukt v místě křížení s ÚSES není v dokumentaci EIA požadován. Navrženo je přetrasování RK.</p> <p>Ze závěrů hlukové studie nevyplývá potřeba návrhu protihlukových opatření. Provoz na přeložce znamená splnění hygienických limitů hluku u nejbližší</p>



			obytné zástavby obce.
<b>54.</b>	<b>B. Bøhmová (Tursko)</b>		
	Varianty	Nesouhlas s variantou B1.	Ve shodě se závěry Dokumentace EIA, která variantu B1 nedoporučuje k realizaci.
	Technické řešení stavby	Požadavek na zaručení, že varianta B bude silnicí II třídy a nestane se z ní část pražského obchvatu.	Viz. komentář č.1.
<b>55.</b>	<b>GPH partners s.r.o. (Tursko)</b>		
	Varianty	Nesouhlas s variantou B1.	Ve shodě se závěry Dokumentace EIA, která variantu B1 nedoporučuje k realizaci.
<b>56.</b>	<b>J. Melka (Tursko)</b>		
	Varianty	Nesouhlas s variantou B1.	Ve shodě se závěry Dokumentace EIA, která variantu B1 nedoporučuje k realizaci.
<b>57.</b>	<b>H. Melková, Ing. K. Melka (Tursko)</b>		
	Varianty	Nesouhlas s variantou B1.	Ve shodě se závěry Dokumentace EIA, která variantu B1 nedoporučuje k realizaci.
<b>58.</b>	<b>J. Miller (Tursko)</b>		
	Varianty	Nesouhlas s variantou B1.	Ve shodě se závěry Dokumentace EIA, která variantu B1 nedoporučuje k realizaci.
<b>59.</b>	<b>M. Papež a občané Turska (Tursko)</b>		
	Dopravní prognóza	Dopravní prognóza je podhodnocená a nevychází z aktuálních z aktuálního sčítání dopravy ŘSD.	Dopravní prognóza byla aktualizována na základě výsledků CSD 2016 (příloha B9 Dokumentace EIA).
	Akustická a hluková studie	V návaznosti na aktualizaci dopravní prognózy aktualizovat i akustickou a hlukovou studii.	Studie byly aktualizovány (přílohy B1 a B2 Dokumentace EIA).
	Akustická studie	<p>Nesprávnost a nekonzistentnost akustické studie</p> <p>Vyhodnocení hlukové studie není provedeno konzistentně pro stávající a výhledovou zástavbu v území, v případě stávající zástavby jsou hodnoceny body ve výšce 2 a 5 m, naproti tomu u plánované zástavby dle platných územních plánů je hodnocen vliv hluku ve výšce 3 m.</p> <p>Přitom je zřejmé, že např. zástavba rodinnými domy v obcích Tursko, v jejich těsné blízkosti by měla být vedena varianta B1, může být realizována v minimálním rozsahu 1 nadzemní podlaží + obytné podkroví, případně i 2 nadzemní podlaží + podkroví, tzn. jednoznačně se budou obytné místnosti nacházet ve vyšší výšce nad okolním terénem než 3 m.</p> <p>Z jakého důvodu byl zvolen výpočtový bod ve výšce 3,0 m, přitom není zřejmé, motivaci lze nalézt nejspíše ve stanovení menšího dopadu stavby, jelikož je evidentní, že vlivem vedení stavby na řadě míst trasy v zářezu lze očekávat vyšší</p>	<p>Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů je poté prostorem významným z hlediska pronikání hluku prostor před výplní otvoru obvodového pláště stavby zajišťující přímé přirozené větrání, za níž se nachází chráněný vnitřní prostor stavby, pokud tento chráněný prostor nelze přímo větrat jinak.</p> <p>Výpočet v bodech byl proveden na hranici chráněného venkovního prostoru staveb</p>

		<p>hluk právě ve vyšší výškové úrovni (5 -7 m), kde se budou nacházet obytné místnosti budoucí zástavby. <u>Stanovené úrovně hluku se z důvodu nevhodně umístěných výpočtových bodů jeví jako podhodnocené.</u></p> <p>Navíc grafické přílohy doložené v rámci Akustické studie zobrazují Rozložení hlukové zátěže ve výšce 3m nad terénem, tabulky doložené v rámci textové zprávy pak různé údaje pro výšky 2, 3, 5 m. Jednotlivé hodnoty jsou pak nesouměřitelné, neporovnatelné a neposkytují dostatečný obraz o hlukové situaci v území.</p> <p>Výsledky Akustické studie tedy nejsou dostatečně průkazné ve vztahu k plánované zástavbě a neposkytují dostatečný obraz pro vyhodnocení předmětné stavby a jednotlivých etap.</p> <p>Požadujeme přepracovat Akustickou studii tak, aby byla vypracována konzistentně, hodnotila reálné situaci v území a to i u nové zástavby ve výškové úrovni odpovídající předpokládanému umístění obytných místností.</p>	<p>(tj. 2 m od fasády hodnocených objektů) ve výšce prvního a posledního nadzemního podlaží.</p> <p>U chráněného venkovního prostoru zastavěných pozemků určených pro rodinnou rekreaci byly výpočtové body umístěny ve výšce 2 m nad terénem.</p> <p>Dále byly hodnoceny hranice ploch, které územní plány obcí rezervují pro bytovou výstavbu. Seznam ploch byl předán zadavatelem. U těchto ploch není známa ani výška budoucích navrhovaných domů, ani jejich přesné umístění v rámci vymezené plochy, dle Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí MZdr ze dne 18. 10. 2017 byla hodnocena výška 4 m nad terénem (výška při obecném hlukovém mapování). Na základě stanoviska Ministerstva zdravotnictví ČR (č.j. MZDR 32493/2016-1/OVZ) platí priorita v území. Pokud v územním plánu je plocha určená k bydlení, ale v současnosti nikdo nepožádal o územní rozhodnutí, má navrhovaná komunikace prioritu v území a ochrana případné zástavby je na stavebníkovi žádajícím o umístění chráněného objektu. Pro plochy určené k bydlení v blízkosti kterých prochází navrhovaná komunikace, proto nebyla určena konkrétní technická ochrana před nadlimitním hlukem. Je tak vymezena limitní izofona, která definuje území s překročeným limitem a území, v němž již bude hygienický limit splněn.</p> <p>Izofony byly v původní studii vyneseny ve shodě s metodickým návodem Č.j. HEM-300-11.12.01-34065 vyneseny v reprezentativní výšce 3 m nad terénem.</p> <p>V přepracované akustické studii byly ve shodě s novým metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí vyneseny v jednotné výšce 4 m nad terénem.</p>
	Souhrn	Požadavek na odmítnutí varianty B1 z důvodu největšího dopadu této varianty do obydleného území, překračování hlukových limitů, nepřijatelného zásahu do majetkových práv, významného bariérového efektu a dopadu na krajinný ráz atd.	Ve shodě se závěry Dokumentace EIA, která variantu B1 nedoporučuje k realizaci.
<b>60.</b>	<b>O. Penningers (Tursko)</b>		
	Varianty	Nesouhlas s variantou B1.	Ve shodě se závěry Dokumentace EIA, která variantu B1 nedoporučuje k realizaci.

<b>61.</b>	<b>M. Povolná (Tursko)</b>		
	Varianty	Nesouhlas s variantou B1.	Ve shodě se závěry Dokumentace EIA, která variantu B1 nedoporučuje k realizaci.
<b>62.</b>	<b>N. Vymerová, P. Vymer (Tursko)</b>		
	Varianty	Nesouhlas s variantou B1.	Ve shodě se závěry Dokumentace EIA, která variantu B1 nedoporučuje k realizaci.
<b>63.</b>	<b>N. Zíková a občané Turska (Tursko)</b>		
	Varianty	Nesouhlas s variantou B1.	Ve shodě se závěry Dokumentace EIA, která variantu B1 nedoporučuje k realizaci.
<b>64</b>	<b>Ing. J. Miller (Holubice)</b>		
	Půda	Požadavek na zdůvodnění záboru ZPF v I. třídě ochrany. Po realizaci přeložky ztratí část dotčených pozemků produkční funkci. Snížení kvality zemědělských produktů vlivem imisí v okolí silnice. V dokumentaci chybí návrh kompenzačních opatření. Dokumentace obsahuje pouze vágní slib, že zábor půdy bude někdy v budoucnu spočítán, přičemž zpracovatel dokumentace má v současné době dostupné veškeré informace pro to, aby konkrétní čísla mohl u konkrétních parcel spočítat. Chybí přesné zábory půd.	Zábor půdy je nevyhnutelný při výstavbě jakékoli nové či modernizované komunikace, možnosti jeho minimalizace jsou pouze omezené. Vzhledem k rozšíření velmi kvalitních půd v zájmové oblasti se jim nelze při vedení trasy zcela vyhnout. Půdy I. třídy ochrany je možné odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to např. v případě liniových staveb zásadního významu, což záměr přeložky naplňuje. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu podle § 17 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. V dokumentaci EIA byl proveden orientační propočet záborů pro všechny varianty. Pro vybranou variantu bude v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) zpracován záborový elaborát, kde budou přesně kvantifikovány požadavky na trvalé a dočasné zábory.
	Varianty	Požadavek na prověření nových variant vedení trasy (např. východně od obce Tursko, směr k městu Libčice nad Vltavou).	V dokumentaci EIA jsou posouzeny varianty předložené oznamovatelem, tj. varianta A, B a podvarianta B1.
	ÚSES	Dokumentace ignoruje ÚSES s tím, že na několika místech protíná biokoridory a celé délce biocentra Ers, čímž ho izoluje od okolí, takže ztratí svoji funkci. Chybí vyhodnocení vlivu přeložky na VKP Erz.	Vliv přeložky na ÚSES je vyhodnocen v tab. 66. Vliv přeložky na VKP Ers je vyhodnocen v kapitole D.1.7.
	Technické řešení	Křižovatka (mezi Kozincem a Turskem) je navržena tak, že dojde ke zvýšení rizika silničního provozu v tomto místě, aniž by bylo navrženo funkční uspokojivé alternativní řešení nájezdu na Prahu z Kozince buď přes Svrkyni nebo v místě křížení silnice II/240 směrem od Kozince na Debrno.	Nájezd z Kozince na Prahu je řešen přes MÚK jižně od vrchu Ers. Propojení Kozince, Turska i vrchu Ers je řešeno ve variantě B bezpečně mimoúrovňovým křížením.
		Přeložka rozděluje mé hospodářské pozemky, způsobí další technické komplikace v obhospodařování půdy i v chovu hospodářských zvířat.	V další fázi projektové přípravy bude vyhodnocena velikost a přístupnost pozemků. V případě, že pozemky budou neobhospodařovatelné, investor tyto pozemky vykoupí.
		V dokumentaci není vůbec řešeno budoucí fyzické obhospodařování vlastních a pronajatých pozemků.	

		Finanční aspekt není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí.
	Zcela nepřijatelné je oddělení lesa Erz od Kozince, ale i od ostatních pozemků. Jako dlouholetý spolumajitel a nájemce <b>honitby Rusavka - Erz</b> , který celých 25 let financuje se svých soukromých prostředků pokus o zachování a obnovu kritických stavů drobné zvěře, zásadním způsobem vytýká absolutní ignoraci v projednávání této důležité stavby na vliv zdejší populace zvěře. Navrhované varianty řešení rozdělují moji honitbu na myslivecky a pro zvěř zcela nefunkční celky, kde dojde k postupnému vyhynutí drobné a spárkaté zvěře.	Lze očekávat vliv na místní populace zajíce polního, příp. bažanta obecného, kdy nová komunikace protne (znehodnotí) jejich teritoria, lze ale očekávat, že si jedinci s ohledem na četné zastoupení ploch obdobného charakteru v širokém okolí naleznou snadno nová útočiště. S ohledem na současné rozšíření druhu na celém území ČR je zřejmé, že vývoj ani stav populace polní zvěře nemůže být stavbou komunikace II. třídy ovlivněn.
	Dokumentace EIA nevyhodnocuje vliv na biocentrum lesa ERZ.	Vliv na lokální biocentrum Erz je v dokumentaci vyhodnocen v tab. 66.
Krajinný ráz	Navrhované varianty přeložky, které procházejí západně od lesa ERZ zásadním způsobem narušují celistvost Přírodního parku okolí Okoře a Budče a vyčlení z jeho plochy významný krajinný a historický prvek lesa ERZ.	Ovlivnění krajiny je vyhodnoceno v samostatné Studii vlivu na krajinný ráz (doc. Kupka, doc. Vorel, 2016), která je přílohou B8 dokumentace EIA. Dle závěru této studie je realizace záměru hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů jsou obsahem kapitoly D.I.1.
	Způsob projednávání tohoto dokumentu EIA bez tzv. I. etapy (Obchvat Kralup nad Vltavou), na který je vydáno územní rozhodnutí o umístění stavby, jednoznačně deklaruje úmyslný systém tzv. invariantního řešení, které několik let dopředu rozhoduje o budoucím umístění stavby do území, které nejsou detailně prověřeny jak z pohledu půdní držby, vlivu stavby na životní prostředí, ekonomických dopadů, ale hlavně vůbec nerespektují vlastnická práva jednotlivých majitelů dotčených nemovitostí, ani nevyhodnocují ekonomické dopady na hospodaření jednotlivých podnikatelských subjektů, hospodařících v této lokalitě.	Stavba obchvatu Kralup nad Vltavou (etapa II) je v dokumentaci EIA zohledněna, zahrnuta byla rovněž do rozptylové studie (příloha B1), akustické studie (příloha B2) a studie vlivu na veřejné zdraví (příloha B3).
	Dokumentace EIA je v rozporu se zákonem EIA zpracována <b>invariantně</b> .	Záměr je posouzen ve variantě A, B a podvariantě B1
	Dokumentace EIA nenavrhuje v uvedené variantě dostatečná opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí a tudíž je ani nevyhodnocuje.	Návrh opatření je uveden v kapitole D.IV. dokumentace EIA. Podle názoru zpracovatele dokumentace jsou navržená opatření dostatečná.
	Dokumentace EIA neobsahuje údaje podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. - kumulace vlivů, varianty, zábor půdy; nepřipustnou měrou bagatelizuje pravděpodobný vliv plánované stavby na složky ŽP v dotčeném území	Dokumentace EIA je zpracována podle přílohy 4 zákona č. 100/2001 Sb. a obsahuje posouzení vlivů na všechny složky ŽP dané zákonem EIA. Záměr je posouzen ve variantě A, B a podvariantě B1, a to včetně kumulativních vlivů železniční a letecké dopravy.