

V Praze dne: 7. 7. 2026
Číslo jednací: 091853/2026/KUSK
Spisová značka: SZ_063664/2025/KUSK/57
Vyřizuje: Mgr. Jiří Kudrna / linka 691
Značka: OŽP/JK

Dle rozdělovníku

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/16 Nová Ves – Mělník, uspořádání 2+1 – I/16 Velvary – Mělník

Umístění záměru: kraj: Středočeský
obec: Velvary, Uhy, Chržín, Sazená, Nová Ves, Vraňany, Spomyšl, Lužec nad Vltavou, Býkev, Hořín
k. ú.: Velvary, Velká Bučina, Uhy, Chržín, Sazená, Nová Ves u Nelahozevsi, Vepřek, Mlčechvosty, Vraňany, Spomyšl, Lužec nad Vltavou, Býkev, Hořín, Nové Ouholice

Kapacita (rozsah) záměru:

Stávající komunikace I/16 je v úseku mezi Velvary a dálnicí D8 v profilu S 9,5/80 a v úseku mezi dálnicí D8 a Mělníkem v profilu S 11/5/80. Toto základní šířkové uspořádání zůstane zachováno v místech, kde není možno navrhnout rozšíření do profilu 2+1. V místě rozšíření je navržen profil S 13,5/90. Navrženo je rozšíření úseků v profilu 2+1 v co nejvyšší míře, kterou dovolí stávající křižovatky a sjezdy tak, aby byla maximalizována možnost bezpečného předjíždění. Celková délka řešeného úseku silnice I/16 činí 19,5 km. Rozsah rozšířených úseků je patrný z následující tabulky:

Typ úpravy	Začátek úseku	Konec úseku	Efektivní délka
Rozšíření vpravo	Km 1,180	Km 1,880	700 m
Kritická výměna	Km 1,880	Km 2,150	270 m
Rozšíření vlevo	Km 2,150	Km 3,010	860 m
Rozšíření vpravo	Km 3,470	Km 5,920	2450 m
Kritická výměna	Km 5,920	Km 6,340	420 m
Rozšíření vlevo	Km 6,340	Km 7,490	1150 m
Rozšíření vpravo	Km 8,760	Km 9,300	540 m
Kritická výměna	Km 9,300	Km 9,540	240 m
Rozšíření vlevo	Km 9,540	Km 10,400	860 m
Rozšíření vpravo	Km 11,770	Km 13,300	1530 m
Rozšíření vpravo	Km 16,960	Km 18,510	1550 m

Charakter záměru: Předmětem záměru je zkapacitnění silnice č. I/16 v úseku Velvary – Mělník o celkové délce 19,5 km, které bude spočívat v rozšíření vybraných míst vždy o jeden pruh (formát 2+1) ve snaze umožnit předjíždění pomalu jedoucích vozidel. Stávající komunikace I/16 je v úseku mezi Velvary a dálnicí D8 v profilu S 9,5/80 a v úseku mezi dálnicí D8 a Mělníkem v profilu S 11/5/80. Toto základní šířkové uspořádání zůstane zachováno v místech, kde není možno navrhnout rozšíření do profilu 2+1. V místě rozšíření je navržen profil S 13,5/90. Rozsah rozšířených úseků vč. kritických výměn bude v celkovém součtu činit 10,57 km. Směrové ani výškové parametry silnice se nemění. V souvislosti s nutným zrušením některých sjezdů bylo nutno navrhnout doplnění tří polních cest a jedné účelové komunikace (polní cesta Spomyšl – Vraňany, polní cesta Býkev – Aerocentrum, účelová komunikace a polní cesta Spomyšl).

Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic s. p., Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4, IČO: 65993390

Zpracovatel oznámení: Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3, IČO: 25793349

*Záměr I/16 Nová Ves – Mělník, uspořádání 2+1 – I/16 Velvary – Mělník naplňuje dikci bodu 49 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu *Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (2 km); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1000 vozidel/24 hod.)*.*

V souladu s § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona. Příslušným úřadem k zajištění zjišťovacího řízení byl Krajský úřad Středočeského kraje.

Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr

„I/16 Nová Ves – Mělník, uspořádání 2+1 – I/16 Velvary – Mělník“

**v k. ú. Velvary, k. ú. Velká Bučina, k. ú. Uhy, k. ú. Chržín, k. ú. Sazená,
k. ú. Nová Ves u Nelahozevsi, k. ú. Vepřek, k. ú. Mlčechvosty, k. ú. Vraňany, k. ú. Spomyšl,
k. ú. Lužec nad Vltavou, k. ú. Býkev, k. ú. Hořín, k. ú. Nové Ouholice**

může mít významný vliv na životní prostředí a bude dále posouzen podle zákona.

Oznamovatel předloží k projednání dokumentaci vlivů na životní prostředí ve smyslu § 8 zákona, zpracovanou dle přílohy č. 4 zákona.

V dokumentaci je nutné se především zaměřit na následující oblasti:

- Doplnit hodnocení H67 o migrační studii a z ní plynoucí navrhovaná opatření, která budou promítnuta do konkrétního řešení zajišťujícího maximální možnou propustnost krajiny pro volně žijící organismy.

- Doplnit opatření proti šíření invazivních druhů rostlin a precizovat podmínky pro vegetační úpravy svahů tak, aby reflektovaly požadavky na zachování biotopů pro xerofilní druhy a hmyz vázaný na rozvolněné biotopy suchých trávníků a skalních stepí.
- Vyhodnotit funkční a estetické hodnoty záměrem dotčené zeleně na základě provedeného dendrologického posouzení
- V případě dotčení významných krajinných prvků (VKP) dle § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. řádně vyhodnotit vlivy záměru na krajinný ráz, zejména s ohledem na možné zásahy do charakteru území, liniové zeleně, krajinných dominant a celkových přírodních a estetických hodnot krajiny.
- Vzhledem k navrhovanému rozšíření komunikace I/16 detailněji vyhodnotit vliv navýšení odtoku srážkových vod a navrhnout opatření k zabezpečení omezení odtoku srážkových vod na rozšířenou komunikaci (akumulací a následným využitím, popřípadě vsakováním na pozemku, výparem atd.)
- Detailněji vyhodnotit vliv záměru rozšíření komunikace I/16 (tzn. rozšíření zpevněných nepropustných ploch) na hladinu podzemních vod, mj. s ohledem na dotčení CHOPAV.
- Vyhodnotit vliv záměru na povodňové průtoky min. Q_{100} a navrhnout účinné opatření k minimalizaci negativních vlivů těchto průtoků.
- Detailněji vyhodnotit vliv záměru na klima a jeho odolnost vůči budoucím klimatickým podmínkám.
- Vypořádat se s kritickými připomínkami k DIP, hlukové a rozptylové studii, jež byly předloženy jako přílohy k oznámení posuzovaného záměru, popř. předložit aktualizované podklady vč. aktualizovaných opatření ke zmírnění či kompenzaci negativních vlivů.
- Zpracovat autorizované hodnocení vlivů na veřejné zdraví (tzv. HIA).
- Vypořádat se s kritickými připomínkami k nedostatečnému vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru s ostatními relevantními záměry (realizovanými, povolenými či připravovanými)
- Detailněji vyhodnotit vliv záměru na hmotný majetek jiných subjektů, mj. s ohledem na vyjádření spol. TSR s.r.o.
- Vypořádat se s připomínkami ohledně nepředložení záměru ve více variantách a zdůvodnit, proč oznamovatel záměru označuje předložení aktuálně posuzovaného záměru za jediné možné řešení (viz tvrzení na str. 213 Oznámení), popř. prověřit zpracování dalších variant s potenciálně méně negativními vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.
- Dále požadujeme nejlépe v samostatné předkapitole dokumentace uvést vypořádání se závěry zjišťovacího řízení a s obdrženými vyjádřeními, s případnými odkazy na jednotlivé pasáže dokumentace.

Odůvodnění:

Oznamovatel předložil oznámení záměru zpracované dle přílohy č. 3 zákona dne 6. 5. 2026 a následně bylo oznámení do 7 pracovních dnů od obdržení rozesláno k vyjádření dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům a zveřejněno dle § 16 zákona. Na internetu bylo oznámení zveřejněno v Informačním systému EIA na stránkách CENIA pod kódem STC2907. Za den zveřejnění se považuje den vyvěšení informace o zahájení zjišťovacího řízení na úřední desce dotčeného kraje, tato informace byla zveřejněna na úřední desce Středočeského kraje dne 18. 5. 2026. V souladu s § 7 odst. 2 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda záměr bude posuzován podle zákona.

Při určování, zda záměr může mít významné vlivy na životní prostředí, přihlíží příslušný úřad vždy k povaze a rozsahu záměru, k jeho umístění, k obdrženým vyjádřeními a k okolnosti, zda záměr dosahuje svou kapacitou limitních hodnot uvedených v příloze č. 1 k zákonu u záměru příslušného druhu.

Po zvážení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu, s přihlédnutím ke schopnosti přírodního prostředí snášet záměrem generovanou zátěž ve vztahu k trvale udržitelnému využívání, kumulaci vlivů záměru s vlivy jiných známých záměrů (realizovaných, připravovaných, uvažovaných), znečišťování životního prostředí, navýšení rušivých vlivů (hluk, emise do ovzduší, intenzita dopravy) s ohledem na rozsah zasaženého území a populace a s tím související rizika pro veřejné zdraví, a s přihlédnutím k obdržným vyjádřením, která na tyto skutečnosti poukázala, dospěl příslušný úřad k výše uvedenému závěru, tedy, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona.

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.

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

Vyjádření dotčených územně-samosprávných celků (DÚSC):

- Středočeský kraj – vyjádření ze dne 11. 6. 2026, č. j. 082667/2026/KUSK;
- Město Velvary – vyjádření ze dne 16. 6. 2026, č. j. MEUVELVARY/3686/MAJ-2026
- Obec Býkev – vyjádření ze dne 12. 6. 2026, č. j. BYK-651/2026
- Obec Býkev – doplněné vyjádření ze dne 16. 6. 2026, č. j. BYK-657/2026
- Obec Hořín – vyjádření ze dne 17. 6. 2026, č. j. OUHO-0834/2026
- Obec Lužec nad Vltavou – vyjádření ze dne 16. 6. 2026, č. j. 1034/2026
- Obec Nová Ves – vyjádření ze dne 17. 6. 2026 doručené pod č. j. 085795/2026/KUSK
- Obec Sazená – vyjádření ze dne 16. 6. 2026, č. j. SAZ-0373/2026
- Obec Spomýšl – vyjádření ze dne 17. 6. 2026 doručené pod č. j. 085366/2026/KUSK
- Obec Vraňany – vyjádření ze dne 15. 6. 2026, č. j. Od-Vra-351/2026

Vyjádření dotčených orgánů:

- Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství – vyjádření ze dne 16. 6. 2026, č. j. 084946/2026/KUSK
- Městský úřad Mělník, Odbor životního prostředí – vyjádření ze dne 4. 6. 2026, č. j. MUME-4382/ZP/26
- Městský úřad Kralupy nad Vltavou, Odbor životního prostředí – vyjádření ze dne 16. 6. 2026, č. j. MUKV 30490/2026 OŽP
- Městský úřad Slaný, Odbor životního prostředí a zemědělství – vyjádření ze dne 11. 6. 2026, č. j. MUSLANY/54623/2026/OŽP
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Územní pracoviště v Mělníku – vyjádření ze dne 16. 6. 2026, č. j. KHSSC 40466/2026
- Povodí Vltavy, s. p. – vyjádření ze dne 18. 5. 2026, č. j. PVL-34053/2026/240-Sk

Dotčená veřejnost:

- Sdružení měst a obcí KORIDOR D8, z. s. – vyjádření doručené dne 17. 6. 2026 pod č. j. 085841/2026/KUSK a doplněné vyjádření pod č. j. 085842/2026/KUSK

Veřejnost:

- A.M. – vyjádření doručené dne 17. 6. 2026 pod č. j. 085843/2026/KUSK
- B.T. – vyjádření doručené dne 15. 6. 2026 pod č. j. 083568/2026/KUSK
- D.K. – vyjádření doručené dne 18. 6. 2026 pod č. j. 085942/2026/KUSK
- D.N. – vyjádření doručené dne 16. 6. 2026 pod č. j. 084970/2026/KUSK
- I.D. – vyjádření doručené dne 16. 6. 2026 pod č. j. 084584/2026/KUSK
- J.Č. – vyjádření doručené dne 16. 6. 2026 pod č. j. 084687/2026/KUSK
- J.H. – vyjádření doručené dne 16. 6. 2026 pod č. j. 084476/2026/KUSK
- J.M. – vyjádření doručené dne 15. 6. 2026 pod č. j. 083508/2026/KUSK
- J.S. – vyjádření doručené dne 14. 6. 2026 pod č. j. 083365/2026/KUSK
- L.B. – vyjádření doručené dne 16. 6. 2026 pod č. j. 084967/2026/KUSK
- L.P. – vyjádření doručené dne 14. 6. 2026 pod č. j. 083450/2026/KUSK
- M.B. – vyjádření doručené dne 16. 6. 2026 pod č. j. 084968/2026/KUSK
- M.H., P.H., B.T., P.P., P.S., V.S., P.P. II, L.Š., J.V.T., J.T., M.T. – vyjádření doručené dne 19. 6. 2026 pod č. j. 086589/2026/KUSK
- M.M. – vyjádření doručené dne 16. 6. 2026 pod č. j. 084479/2026/KUSK
- M.M.II – vyjádření doručené dne 17. 6. 2026 pod č. j. 085844/2026/KUSK
- M.S. – vyjádření doručené dne 16. 6. 2026 pod č. j. 084470/2026/KUSK
- M.T. – vyjádření doručené dne 17. 6. 2026 pod č. j. 085004/2026/KUSK
- M.V. – vyjádření doručené dne 15. 6. 2026 pod č. j. 084266/2026/KUSK
- O.V. – vyjádření doručené dne 15. 6. 2026 pod č. j. 084287/2026/KUSK
- P.C. – vyjádření doručené dne 15. 6. 2026 pod č. j. 083511/2026/KUSK
- P.K. – vyjádření doručené dne 16. 6. 2026 pod č. j. 084616/2026/KUSK
- P.H. – vyjádření doručené dne 16. 6. 2026 pod č. j. 085048/2026/KUSK
- TSR Czech Republic s.r.o. – vyjádření doručené dne 16. 6. 2026 pod č. j. 085047/2026/KUSK
- P.L. – vyjádření doručené dne 17. 6. 2026 pod č. j. 085334/2026/KUSK
- P.M. – vyjádření doručené dne 16. 6. 2026 pod č. j. 084966/2026/KUSK
- S.L.Š. – vyjádření doručené dne 15. 6. 2026 pod č. j. 084049/2026/KUSK
- T.J. – vyjádření doručené dne 16. 6. 2026 pod č. j. 084474/2026/KUSK
- V.T. – vyjádření doručené dne 10. 6. 2026 pod č. j. 081754/2026/KUSK
- Z.S. – vyjádření doručené dne 17. 6. 2026 pod č. j. 085005/2026/KUSK
- K.F., M.H., J.O., K.B., P.B. – vyjádření doručené dne 16. 6. 2026 pod č. j. 084963/2026/KUSK
- J.V. – vyjádření doručené dne 17. 6. 2026 pod č. j. 085780/2026/KUSK

Shrnutí vyjádření a připomínek ke zveřejněnému oznámení:

Příslušný úřad dále uvádí 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. 4101. Současně jsou vyjádření v plném znění vč. příloh umístěna na portálu MŽP www.cenia.cz/eia pod kódem STC2907 spolu s tímto závěrem zjišťovacího řízení. Dále jsou všechna doručená vyjádření společně s tímto závěrem zjišťovacího řízení předána oznamovateli záměru pro potřeby zpracování dokumentace EIA.

Středočeský kraj

Středočeský kraj souhlasí se záměrem „I/16 Nová Ves – Mělník, uspořádání 2+1 – I/16 Velvary – Mělník“, ke zjišťovacímu řízení nemá připomínek a nepožaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

Město Velvary

Na základě obdržených podkladů k oznámenému zahájení zjišťovacího řízení záměru „I/16 Nová Ves – Mělník, uspořádání 2+1 – I/16 Velvary – Mělník“ sdělujeme, že město Velvary kvituje snahu v předložené dokumentaci o řešení dopravní situace, zejména o navržené řešení kruhového objezdu ve staničení 000,00 až 0,60 km, který je pro město Velvary z důvodu častých vážných dopravních nehod stěžejní.

Jsme rádi, že byly zohledněny i naše další požadavky vznesené již v době přípravy studie, tedy řešení dopravního spojení osady Radovič a odhlučnění komunikace.

Nicméně dle našeho názoru předložený návrh rozšíření silnice č. I/16 na provoz 2+1 obsahuje celou řadu významných nedostatků, které nezohledňující místní poměry či faktický stav, a na které tímto upozorňujeme a žádáme o jejich řešení a zapracování vhodných úprav do předložených návrhů úprav silnice č. I/16.

Např. průvodní zpráva obsahuje řadu rozporů týkajících se například Významných krajinných prvků (dále jen VKP), kdy sice správně v části C.I.4 jmenuje jejich rozsah v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb., aby pak vzápětí řadu z nich vynechala, a to jak například Bučinský potok v křížení 1,560 km či celou soustavu mokřadů v křížení 2,620 km či 3,800 km, které plánovaná stavba zasahuje a ovlivňuje.

Zcela nepřijatelná je totální absence jakýchkoliv protihlukových a protiimisních opatření v dokumentaci, zvýrazněná návrhem rozsáhlého kácení vzrostlých dřevin bez náhrady (včetně VKP lipová alej). Z dokumentace dokonce vyplývá, že kvůli aplikaci zvýšených, již zdraví nebezpečných hlukových limitů, dojde dokonce k odstranění stávajících protihlukových opatření bez náhrady. To nelze připustit.

Dokumentace rovněž neobsahuje žádné řešení pro chodce a cyklisty, přestože tito dnes na více místech musí I/16 přebíhat, dochází tak k nebezpečným kolizím a dopravním nehodám.

Požadujeme zpracování návrhu takového dopravního řešení, které by odvedlo dopravu z města, snížilo imisní a dopravní zátěž obyvatel a zároveň propojilo místní části (Radovič, Velkou i Malou Bučinu), čímž by zlepšilo životní podmínky a zcelilo město.

Dokumentace rovněž obsahuje další odborné, metodické a právní pochybení, které znemožňují objektivní posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Požadavky:

- Požadujeme zachování sjezdu ve staničení 0,280 km.
- Požadujeme rozšíření a úpravu propustku ve staničení 0,420 km včetně vytvoření opevněné stěny náspu silnice č. I/16 s cílem vytvoření poldru ve směru přítoku potoka tzv. Svodnice za účelem zajištění úpravy odvodnění dle projektu uvedeném jako PŘÍLOHA 3 – LIFE WILL PROJEKT.
- Požadujeme vybudování lávky či podchodu pro pěší obnovující prostupnost krajinou ve staničení 1,300 km po dosud využívané historické městské cesta Velvary – Velká Bučina.
- Z výše uvedených důvodů město Velvary žádá o zkapacitnění stávajícího potrubí DN600 uloženým pod tělesem silnice č. I/16 vedle mostu č. 16-006C, ale zároveň o opevnění tělesa náspu silnice ve staničení 1,460 až 1,560 km v souladu s PŘÍLOHOU 4 – KATASTRÁLNÍ SITUACNÍ ZÁKRES BUČINSKÝ POTOK a PŘÍLOHOU 5 – KOORDINAČNÍ SITUACNÍ VÝKRES BUČINSKÉHO POTOKA POD I/16 tak, aby bylo možné v těchto místech následnými zemními úpravami zadržet většinu vod tak, aby povodňová vlna neohrozila sídelní části města v ul. V Topolech a dalších typu ul. Petra Bezruče či K. Krohna po proudu potoka.

- Požadujeme komplexní a zásadní přehodnocení a rozšíření protihlukových opatření.
- Požadujeme využití vysoce účinných technických řešení, jako je položení nivelety silnice č. I/16 v zářezech, kdekoli to bude technicky realizovatelné, jinak požadujeme rozšíření PHS.
- Požadujeme, aby v závěru zjišťovacího řízení bylo výslovně uloženo zajištění odpovídajících protihlukových opatření, které ochrání obyvatele města zatížené kumulativním hlukem, minimálně však pod limit 60/50 dB pro nově povolované komunikace.
- Obecně, požadujeme respektovat PŘÍLOHU 8 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K HLUKOVÉ STUDII a doplnit Dokumentaci o novou autorizovanou hlukovou studii vypracovanou na základě odpovídajících DIP (2025 s prognózou 2045), při zohlednění kumulativní hlukové zátěže 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.
- Zajištění hlukového posouzení má být provedeno společným výpočtovým modelem pro silniční a železniční stavby (např. CNOSSOS-EU).
- Požadujeme provést odbornou kvantifikaci zdravotní zátěže hluku na obyvatele podle mezinárodně uznávaných ukazatelích (DALY),¹ a řádně zohlednit synergické účinky hluku s ostatními environmentálními stresory (zejm. ovzduší).
- Požadujeme, aby Záměr do VKP historické lipové nijak nezasahoval, čehož lze dosáhnout např. stranovým posunutím mostu západním směrem při pohledu od centra Velvar, kdy by z obou stran stávající MK byla v jejím závěru před tělesem silnice č. I/16 provedena krátká nájezdová komunikace přes přilehlou část vedlejší pole a následně na nově navrhovaný most, čímž by byla většina starých exemplářů vyskytujících se zejména na pravé straně historické aleje při pohledu z centra Velvar zachována.
- Požadujeme, aby Záměr nezasahoval do VKP, významných lokálních biocenter a mokřadů, ležících na severní straně silnice č. I/16. Záměr by se měl realizovat jižním směrem na úkor vedle ležících polí.
- Požadujeme zřízení lávky či podchodu pod tělesem Záměru ve staničení 3,340 km, kde původní stavba silnice č. I/16 násilně přerušila doposud existující historickou cestu pro pěší spojující vrch Radovič s obcí Budihostice, respektive s turistickou cestou Velvary – Chržín, Velvary – Uhy.
- Požadujeme především řádné prověření alternativního trasování celé komunikace I/16. Komunikace ve stávající podobě odděluje místní části města Velvary – Radovič, Velkou Bučinu i Malou Bučinu. Vlivem narůstající dopravy se stává stále obtížněji překonatelnou bariérou. Naproti tomu, pokud dojde pouze ke zkapacitnění I/16 na 2+1, ve stejné trase, které může být pochopitelné z hlediska dopravního, z pohledu města dojde jen k dalšímu negativnímu ovlivnění situace v okolí, bez jakéhokoliv přínosu pro město.
Pokud by mělo v budoucnu dojít k realizaci Středočeského okruhu D99, je nutné tuto stavbu uchopit koncepčně, jako příležitost pro pozitivní rozvoj města a navrhnout nové, vhodnější trasování.
Je totiž zcela nemyslitelné, aby tento dálniční okruh z výše uvedených důvodů procházel městem ve stávající trase, město bude požadovat alternativní řešení (například severní cestou v trase plánovaného a nerealizovaného „severního obchvatu města“ – záměr Středočeského kraje).
- Požadujeme proto důsledné prověření trasování komunikace v okolí města Velvary s ohledem na narušení propojení místních částí a případnou volbu alternativního trasování s ohledem na budoucí rozvoj komunikace.

- Požadujeme zpracování, předložení a posouzení v EIA všech „rozumných variant“ Záměru s uvedením hlavních důvodů jejich volby a porovnáním vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Požadujeme především posouzení Záměru ve srovnání s plánovaným Středočeským okruhem – D99.
- Požadujeme vyhodnocení vhodnosti řešení Záměru („jen“ 2+1), když z předloženého (podhodnoceného) modelu DIP vyplývá, že navržené řešení Záměru je (již nyní) nedostatečné.
- Požadujeme sjednocení vstupních modelových dat DIP napříč celou Dokumentací a přepočtení všech na DIP v předložených studiích tak, aby vycházely ze stejného modelu a referenčního roku, který je uveden ve skutečně předložených DIP.
- Požadujeme aktualizaci dopravního modelu na vstupní intenzity CSD 2025 a prognózou pro rok 2045, a nové přepočty DIP pro období 2045.
- Požadujeme posouzení kumulativních a synergických vlivů všech existujících a připravovaných záměrů dopravní infrastruktury, jejichž umístění vymezují zaevidované dokumentace EIA a platné územně plánovací dokumentace nebo jejich změny, především (Zdroj: Schválené zadání Územní Studie regionu Podřipsko dle usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22.08.2024):
 - dálnice D8, zkapacitnění; MÚK Zdiby – MÚK Nová Ves;
 - dálnice D0 – úseky 518, 519 520;
 - 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/9;
 - dopravní napojení ZEVO Mělník;
 - zkapacitnění železniční tratě č. 092 Kralupy – Neratovice;
 - logistické areály v zájmovém území; a dále
 - výhradní a chráněná ložisková území štěrkopísků Sázená (CHLÚ Sazená I a II) a Lužec nad Vltavou („Vraňany-Lužec“, „Lužec nad Vltavou“, „Lužec nad Vltavou-sever“, Lužec I/II) a dále Ledčice – 3002300, Nové Ouholice – 3216500, Straškov – 3097002, Kostomlaty a kombinace navýšení dopravy a imisní zátěže v souvislosti s těžbou, včetně skládky Uhy.
- Požadujeme komplexní dopravní model, který kvantifikuje dopady Záměru na celé území, včetně posouzení kumulativní dopravní zátěže z ostatních stavebních záměrů v zájmovém území (viz část II. výše) + posouzení DIP (včetně výhledu pro rok 2045):
 - bez zprovoznění: severní části Pražského okruhu D0 – stavby 518, 519, 520 a přeložky D7 – D8 a bez zkapacitnění I/9 (Líbeznice – Mělník);
 - při zprovoznění přeložky I/16 u Jizerního Vtelna, realizace Martinické spojky na I/16 nebo dokončení průtahu Mělníkem, přičemž synergie těchto staveb spolu se zkapacitněním řešeného úseku I/16 může mít za následek navázání těžké nákladní dopravy ve směru Ml. Boleslav – Slaný – Řevničov.
- Požadujeme zohlednění dopravního modelu pro ORP Roudnice viz PŘÍLOHA 10 – DOPRAVNÍ MODEL VRT TERMINÁL ROUDNICE, s tím, že v Dokumentaci je potřeba tento model rozšířit i o oblast severně od řeky Vltavy (tj. okolí Záměru – zkapacitnění I/16) a to dle výše uvedeného dopravního modelu.
- Požadujeme zpracování podrobné dopravně-bezpečnostní analýzy s vyhodnocením snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti provozu oproti stávajícímu stavu, tak aby Záměr prokazatelně vedl ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ke snížení rizika dopravních nehod.
- Požadujeme zejména:

- zpracovat dopravně-bezpečnostní audit stávajícího a navrhovaného stavu Záměru včetně napojení města (v souladu s požadavky města uvedenými výše), křižovatek, sjezdů, přechodů a mimoúrovňových křižení) a kvantifikovat očekávanou změnu nehodovosti;
- na základě této analýzy optimalizovat uspořádání křižovatek, napojení místních a polních komunikací a přímých sjezdů tak, aby došlo k minimalizaci kolizních bodů, k vyloučení nebezpečných manévru (zejména levých odbočení přes protisměr) a k bezpečnému napojení v obci;
- zajistit bezpečné vedení pěší a cyklistické dopravy v souladu s požadavky města uvedenými výše;
- navrhnout a realizovat opatření pro řízení rychlosti a zajištění rozhledových poměrů (kategorie komunikace, směrové a výškové vedení, dopravní značení, svodidla, osvětlení) tak, aby odpovídala předpokládaným intenzitám dopravy a minimalizovala riziko závažných nehod.
- Požadujeme zpracovat a udržovat plán pro zvládání havárií v provozu (včetně nehod vozidel přepravujících nebezpečné látky), koordinovaný s havarijními plány HZS a ORP, a zajistit vybavení a organizační opatření umožňující rychlý zásah v případě události s dopadem na obyvatelstvo nebo složky životního prostředí.
- Požadujeme přepracování rozptylové studie založené na reálných DIP a na základě skutečných měření CleanAir dle PŘÍLOHY 9 – CLEAN AIR v Zájmovém území a se zohledněním přísnějších limitů pro tuhé částice frakce PM_{10} a $PM_{2,5}$ platných nejpozději od roku 2030.
- Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních/adaptačních opatření ke snížení současného imisního pozadí na úroveň limitů 2030+ dle EU Směrnice o ovzduší, a to zejména pro PM_{10} a $PM_{2,5}$ a rovněž pro benzo(a)pyren.
- Požadujeme zajištění výsadby, která plně nahradí plánované kácení ve městě, která dnes plní funkci přirozené bariéry proti imisím a hluku, a to v minimálně stejném rozsahu a srovnatelné nebo vyšší ekologické, protihlukové a protiimisiční funkci, závazně zpracovanou do podmínek rozhodnutí i navazující projektové dokumentace.
- Požadujeme zohlednit PŘÍLOHU 12 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ KLIMA a doplnit Dokumentaci o následující posouzení vlivu klimatických změn:
 - Zdůvodnit hodnoty v matici rizik – doplnit podrobné odborné zdůvodnění přiřazení velmi nízkých hodnot pravděpodobnosti a závažnosti jednotlivým klimatickým rizikům (zejména růst teplot, extrémní srážky, sucho, cykly mrznutí a tání), včetně odkazu na konkrétní podklady a technické parametry navrhovaného řešení.
 - Posoudit zranitelnost konkrétních částí stavby – provést detailní analýzu odolnosti jednotlivých prvků (vozovkové konstrukce, odvodňovací systémy, mostní objekty a propustky, vegetační úpravy) vůči budoucím klimatickým podmínkám.
 - Promítnout klimatické scénáře do návrhu stavby – doložit, jak byly projekční hodnoty (odvodnění, mostní objekty, vozovky, vegetace) upraveny s ohledem na očekávaný vývoj klimatu uvedený v kapitole C.II.6.
 - Ověřit povodňová rizika v kontextu klimatické změny – překontrolovat návrhové parametry mostních objektů (Q100) s ohledem na očekávané zvýšení extrémních srážek a hydrologických extrémů, nikoliv pouze podle současných norem.
 - Doplnit řešení rizika sucha – zhodnotit dopady dlouhodobého sucha na vegetační úpravy a krajinnou zeleň a navrhnout adaptační opatření (např. hospodaření se srážkovou vodou).
- Požadujeme posoudit kumulativní dopady – zhodnotit spolupůsobení klimatických rizik s dalšími tlaky v území (další dopravní stavby, urbanizace, fragmentace krajiny, úbytek zemědělské půdy).

- V návaznosti na provedené zjištění požadujeme přeformulovat závěr klimatického hodnocení – zmírnit kategorické konstatování o absenci významných rizik a reflektovat existující nejistoty spojené s dlouhodobou životností stavby.
- Požadujeme respektovat požadavky Územní studie Pražského metropolitního regionu 1 a připravovanou Územní studii regionu Podřipsko.
- Požadujeme návrh takového trasování Záměru, který sjednotí město a povede ke snížení dopravní a imisní zátěže obyvatel města.
- Požadujeme doplnit Dokumentaci o následující podklady a opatření o 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, a řešení cyklistické koncepce.
- Požadujeme 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.
- Požadujeme navržení a realizaci kompenzačních a adaptačních opatření v krajině, a to včetně realizace pozemkových úprav, pro realizaci ochranných valů, zajištění prostupnosti pro pěší a cyklisty a migraci živočichů.

Obec Býkev

Obec je záměrem přímo a významně dotčena, neboť se nachází v dotčeném území a je již nyní vystavena nadměrnému dopravnímu zatížení, hluku a bezpečnostním rizikům na silnici I/16.

Námítky:

I. NEBEZPEČNÁ DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ SITUACE

- Požadujeme, aby do dokumentace EIA byl zahrnut projekt lávky dle PŘÍLOHY 2 - PROJEKT LÁVKY ŘSD a souvisejících bezpečnostních opatření do záměru v souladu s dohodou s ŘSD a s dopisem dle PŘÍLOHY 3 – POTVRZENÍ LÁVKY OD ŘSD. Realizaci těchto opatření požadujeme jako zásadní závaznou podmínku pro realizaci záměru.

II. NADMĚRNÁ HLUKOVÁ ZÁTĚŽ OBCE

- Obec požaduje přepracování hlukové studie na základě jednotných, aktualizovaných dopravních intenzit (CSD 2025 s prognózou 2045) a návrh odpovídajících protihlukových opatření pro všechny chráněné vnitřní prostory obytných staveb v území zasaženém nad hodnoty Lden i Lnight 55/50 dB jako referenčními prahy dle EU směrnice 2002/49/ES (END).
- Požadujeme, aby hluková studie byla zpracována autorizovanou osobou při zohlednění námitek uvedených jako PŘÍLOHA 4 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K HLUKOVÉ STUDII a při zohlednění kumulativní dopravní zátěže při zohlednění námitek uvedených jako PŘÍLOHA 5 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ KUMULATIVNÍ HLUK, přičemž hluková studie bude doplněna o:
 - 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 provést odbornou kvantifikaci zdravotní zátěže hluku na obyvatele podle mezinárodně uznávaných ukazatelů (DALY),¹ a řádně zohlednit synergické účinky hluku s ostatními environmentálními stresory (zejm. ovzduší).

- Obec požaduje, aby Dokumentace pro Býkev zahrnula a podmínkami vynutila realizaci protihlukové stěny / resp. valu se vzrostlou zelení:
 - v úseku levé strany I/16 ve směru do Mělníka od čerpací stanice po úroveň čp. 92, chránící domy čp. 79, 80, 131, 95, 90, 91, 92, 93;
 - adekvátní ochranná opatření pro lokalitu nové zástavby čp. 133–145, kde je hluk již nyní nadměrný.
 - adekvátní ochranná opatření pro rodinné domy čp. 88, 89, 103, 104, 105, 106, 48, 47, 46, 45, 44.

III. NADMĚRNÉ ZNĚČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ

- Obec požaduje přepracování rozptylové studie na základě jednotných, aktualizovaných dopravních intenzit (CSD 2025 s prognózou 2045), při zohlednění reálných dat měření v území dle PŘÍLOHY 6 – CLEAN AIR.
- Požadujeme návrh odpovídajících eliminačních a kompenzačních/adaptačních opatření ke snížení imisí na úroveň limitů platných po r. 2030 podle EU Směrnice o ovzduší, a to zejména pro PM₁₀ a PM_{2,5} a rovněž pro benzo(a)pyren.
- Obec požaduje, aby dokumentace EIA pro Býkev zahrnula a podmínkami vynutila realizaci ochranného valu se vzrostlou zelení, a to především ve stopě odpovídající nadměrnému hlukovému zatížení, tj.:
 - v úseku levé strany I/16 ve směru do Mělníka od čerpací stanice po úroveň čp. 92, chránící domy čp. 79, 80, 131, 95, 90, 91, 92, 93;
 - adekvátní ochranná opatření pro lokalitu nové zástavby čp. 133–145.
 - adekvátní ochranná opatření pro rodinné domy čp. 88, 89, 103, 104, 105, 106, 48, 47, 46, 45, 44.

IV. KUMULATIVNÍ DOPRAVNÍ INTENZITY

- Požadujeme aktualizaci dopravního modelu na vstupní intenzity CSD 2025 a prognózou pro rok 2045, a nové přepočty DIP pro období 2045.
- Požadujeme vyhodnocení vhodnosti řešení Záměru (jen 2+1), když z předloženého (podhodnoceného) modelu DIP vyplývá, navržené řešení je (již nyní) nedostatečné.
- Požadujeme komplexní dopravní model, který kvantifikuje dopady Záměru na celé území, včetně posouzení kumulativních dopravních zátěží z ostatních staveb záměrů v Zájmovém území (viz část II. výše) ± posouzení DIP (včetně výhledu pro rok 2045):
 - bez zprovoznění: severní části Pražského okruhu D0 – stavby 518, 519, 520 a přeložky D7 – D8;
 - při zprovoznění přeložky I/16 u Jizerního Vtelnu, realizace Martinické spojky na I/16 nebo dokončení průtahu Mělníkem, přičemž synergie těchto staveb spolu se zkapacitněním řešeného úseku I/16 může mít za následek navázání těžké nákladní dopravy ve směru Ml. Boleslav – Slaný – Řevničov.
- Požadujeme zohlednění dopravního modelu pro ORP Roudnice viz PŘÍLOHA 7 – DOPRAVNÍ MODEL VRT TERMINÁL ROUDNICE, s tím, že v Dokumentaci je potřeba tento model rozšířit i o oblast severně od řeky Vltava (tj. okolí Záměru – zkapacitnění I/16) a to dle výše uvedeného dopravního modelu.

V. VODOHOSPODÁŘSKÉ POSOUZENÍ

- Obec požaduje vypracovat komplexní matematický (2D) povodňového modelu pro Dolní Povltaví, který by současně zohlednil kumulativní a synergické vlivy existujících i plánovaných opatření a staveb, včetně dálničního tělesa D8 a VRT Podřipsko.
- Požadujeme vypracovat kapacitní verifikaci nových i souvisejících mostních objektů (mosty/propustky a navazující objekty v inundačních územích) na návrhové průtoky minimálně

Q100, a to na základě konkrétních hydraulických a hydrotechnických výpočtů v katastru obce. Požadujeme, aby bylo zajištěno dodržení kapacity dle ČSN 73 6201.

VI. KLIMATICKÉ ZMĚNY

- Požadujeme zdůvodnit hodnoty v matici rizik – doplnit podrobné odborné zdůvodnění přiřazení velmi nízkých hodnot pravděpodobnosti a závažnosti jednotlivým klimatickým rizikům (zejména růst teplot, extrémní srážky, sucho, cykly mrznutí a tání), včetně odkazu na konkrétní podklady a technické parametry navrhovaného řešení.
- Požadujeme posoudit zranitelnost konkrétních částí stavby – provést detailní analýzu odolnosti jednotlivých prvků (vozovkové konstrukce, odvodňovací systémy, mostní objekty a propustky, vegetační úpravy) vůči budoucím klimatickým podmínkám.
- Požadujeme promítnout klimatické scénáře do návrhu stavby – doložit, jak byly projekční hodnoty (odvodnění, mostní objekty, vozovky, vegetace) upraveny s ohledem na očekávaný vývoj klimatu uvedený v kapitole C.II.6.
- Požadujeme ověřit povodňová rizika v kontextu klimatické změny – překontrolovat návrhové parametry mostních objektů (Q100) s ohledem na očekávané zvýšení extrémních srážek a hydrologických extrémů, nikoliv pouze podle současných norem.
- Požadujeme doplnit řešení rizika sucha – zhodnotit dopady dlouhodobého sucha na vegetační úpravy a krajinnou zeleň a navrhnout adaptační opatření (např. hospodaření se srážkovou vodou).
- Požadujeme posoudit kumulativní dopady – zhodnotit spolupůsobení klimatických rizik s dalšími tlaky v území (další dopravní stavby, urbanizace, fragmentace krajiny, úbytek zemědělské půdy).
- Požadujeme přeformulovat závěr klimatického hodnocení – zmírnit kategorické konstatování o absenci významných rizik a reflektovat existující nejistoty spojené s dlouhodobou životností stavby.

VII. KRAJINNÝ RÁZ, PŘÍRODA A UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

- Obec požaduje zajistit návrh úprav komunikací pro zajištění objízdných tras během výstavby a opatření k minimalizaci staveništní dopravy a zachování vazeb mezi obcemi.
- Požadujeme navržení a realizace kompenzačních a adaptačních opatření v krajině, a to včetně realizace pozemkových úprav, pro realizaci ochranných valů, zajištění prostupnosti pro pěší a cyklisty a migraci živočichů.

ZÁVĚR:

Dokumentace jako celek je podle obce Býkev:

- metodicky a datově nedůvěryhodná (nesjednocené DIP, chybějící dopravní model, nejasné využití CSD 2010, podhodnocená rozptylová a hluková studie);
- procesně neúplná, pokud jde o povinné prvky EIA (varianty, kumulativní vlivy, bezpečnost provozu, reálné klimatické a hydrotechnické posouzení);
- věcně nedostatečná, zejména ve vztahu k obci Býkev (ignorace dohodnuté lávky pro pěší, nedostatek protihlukových a protiimisních opatření, bagatelizace již překročených limitů benzo(a)pyrenu a vysoko nastavených „mezních“ hlukových hodnot).
- Obec proto požaduje, aby Krajský úřad Středočeského kraje podle § 6 odst. 5 Zákona EIA vrátil dokumentaci EIA k přepracování, neboť neposkytuje úplný, důvěryhodný a objektivní podklad k vydání závěru zjišťovacího řízení.
- Požadujeme, aby přepracovaná a doplněná dokumentace EIA plně vypořádala námítky obce uvedené jako PŘÍLOHA 10 – SOUHRN NÁMITEK OBCE.

Obec Hořín

Obec Hořín uplatňuje tyto námitky ve zjišťovacím řízení EIA k Záměru „I/16 Nová Ves – Mělník, uspořádání 2+1 – I/16 Velvary – Mělník“ podle § 6 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen “Zákon EIA”).

V úvodu bychom rádi upozornili na to, že dokumentaci nešlo stáhnout z portálu CENIA. Za situace, kdy mají být námitky předloženy v krátké lhůtě, je to významná obtíž.

Obec Hořín je přímo a významně dotčena záměrem rozšíření I/19, jelikož již nyní, ještě před plánovaným rozšířením, je hlukem významně zasaženo až cca 150 obyvatel obce. Požadujeme proto zajištění odpovídajících eliminačních a kompenzačních řešení, která tyto obyvatele před nadměrným hlukem dostatečně ochrání (PHS nebo val se vzrostlou zelení).

Podle dokumentace má dojít k masivnímu kácení vzrostlých dřevin kolem stávající I/16, které dnes slouží jako přirozená bariéra proti imisím a hluku (má být bez náhrady vykáceno až cca 210 stromů a souvislého keřového porostu slivoní o ploše 710 m²). S tímto rovněž zásadně nesouhlasíme a požadujeme náhradní výsadbu.

Je nyní již známo, že se v širším území plánuje tzv. Středočeský okruh – dálnice D99, jejíž trasování se shoduje s I/16.

Pokud by měla dálnice D99 skutečně vzniknout jako nezávislý projekt, samostatně i přes realizaci záměru rozšíření I/16, znamenalo by to zásadní zásah do celého území. Takový postup nelze ekonomicky či koncepčně racionálně zdůvodnit.

Kromě dvojité zátěže stavebními pracemi, by to vedlo k realizaci dvou kapacitních liniových staveb v témže koridoru, ke dvojím zásahům do krajiny, do územního systému ekologické stability i dopravních vazeb obce, šlo by o další, zcela nepřijatelnou fragmentaci krajiny, zvýšení hlukové a emisní zátěže a významné zhoršení migrační prostupnosti území pro pěší a cyklisty, ale také pro živočichy. S tím související negativní vlivy na obec a její obyvatele by se významně zvýšily.

Považujeme proto za logické, aby byly záměry rozšíření I/16 na 2+1 a záměr D99 posouzeny navzájem a společně v rámci jedné dopravní koncepce.

Obec Hořín navrhuje, aby Krajský úřad Středočeského kraje konstatoval, že nejsou splněny požadavky Zákona EIA pro řádné posouzení Záměru ve zjišťovacím řízení podle § 6 odst. 5 Zákona EIA a vrátil předloženou Dokumentaci oznamovateli k přepracování a doplnění, a to za následujících závazných podmínek obce Hořín:

- Požadujeme sjednocení vstupních modelových dat DIP napříč celou Dokumentací a přepočtení všech na DIP v předložených studiích tak, aby vycházely ze stejného modelu a referenčního roku, který je uveden ve skutečně předložených DIP.
- Požadujeme zpracování, předložení a posouzení v EIA všech „rozumných variant“ Záměru s uvedením hlavních důvodů jejich volby a porovnáním vlivů na životní prostředí a veřejného zdraví. Požadujeme především posouzení Záměru s plánovaným Středočeským okruhem – D99.
- Požadujeme doplnění dopravně-bezpečnostního auditu stávajícího a navrhovaného stavu včetně všech napojení Hořína, návrh oddělených a souvislých tras pro pěší a cyklisty a bezpečných míst křížení I/16, a optimalizaci křižovatek a sjezdů tak, aby se minimalizovaly kolizní body a nebezpečné manévry (zejména levá odbočení přes protisměr).

- Požadujeme posouzení kumulativních a synergických vlivů všech existujících a připravovaných záměrů dopravní infrastruktury, jejichž umístění vymezují zaevidované dokumentace EIA a platné územně plánovací dokumentace nebo jejich změny, především (Zdroj: Schválené zadání Územní Studie regionu Podřipsko dle usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22.08.2024):
 - dálnice D8, zkapacitnění; MÚK Zdiby – MÚK Nová Ves;
 - dálnice D0 – úseky 518, 519 520;
 - 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/9;
 - dopravní napojení ZEVO Mělník;
 - zkapacitnění železniční tratě č. 092 Kralupy – Neratovice;
 - logistické areály v zájmovém území; a dále
 - výhradní a chráněná ložisková území štěrkopísků Sázená (CHLÚ Sázená I a II) a Lužec nad Vltavou („Vraňany-Lužec“, „Lužec nad Vltavou“, „Lužec nad Vltavou-sever“, Lužec I/II) a dále Ledčice – 3002300, Nové Ouholice – 3216500, Straškov – 3097002, Kostomlaty a kombinace navýšení dopravy a imisní zátěže v souvislosti s těžbou, včetně skládky Uhy.
- Požadujeme komplexní dopravní model, který kvantifikuje dopady Záměru na celé území, včetně posouzení kumulativní dopravní zátěže z ostatních stavebních záměrů v zájmovém území (viz část II. výše) + posouzení DIP (včetně výhledu pro rok 2045):
 - bez zprovoznění: severní části Pražského okruhu D0 – stavby 518, 519, 520 a přeložky D7 – D8;
 - při zprovoznění přeložky I/16 u Jizerního Vtelnu, realizace Martinické spojky na I/16 nebo dokončení průtahu Mělníkem, přičemž synergie těchto staveb spolu se zkapacitněním řešeného úseku I/16 může mít za následek navázání těžké nákladní dopravy ve směru Ml.Boleslav – Slaný – Řevničov.
- Požadujeme zohlednění dopravního modelu pro ORP Roudnice viz PŘÍLOHA 1 – DOPRAVNÍ MODEL VRT TERMINÁL ROUDNICE, s tím, že v Dokumentaci je potřeba tento model rozšířit i o oblast severně od řeky Vltavy (tj. okolí Záměru – zkapacitnění I/16) a to dle výše uvedeného dopravního modelu.
- Požadujeme zohlednění záměrů a závěrů Územní studie Pražského metropolitního regionu 1 (Pořizovatel: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR).
- Požadujeme přepracování rozptylové studie založené na reálných DIP a na základě skutečných měření CleanAir dle PŘÍLOHY 2 – CLEAN AIR v zájmovém území a se zohledněním přísnějších limitů pro tuhé částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} platných nejpozději od roku 2030.
- Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních/adaptačních opatření ke snížení současného imisního pozadí na úroveň limitů 2030+ dle EU Směrnice o ovzduší, a to zejména pro PM₁₀ a PM_{2,5} a rovněž pro benzo(a)pyren, a to především formou protiimisních valů se vzrostlým souvislým porostem (a s tím souvisejících pozemkových úprav, k zajištění odkupu potřebných pozemků).
- Požadujeme 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 Příručka Evropské komise pro posouzení EIA pro zjišťovací řízení.²
- Obec Hořín se důrazně ohrazuje proti aplikaci diskriminačních limitů pro staré úseky I/16 – včetně obce Hořín - 68/58 dB, oproti limitu pro nové úseky (POUZE: Vepřek–Spomyšl,

obchvaty) nižší 60/50 dB. To je z pohledu obce Hořín nepřijatelné. Požadujeme sjednocení hlukových limitů pro celý Záměr a aplikaci nejvýhodnějšího pro všechny obyvatele kolem Záměru bez rozdílu povolení původní komunikace.

- Požadujeme 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).
- Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních opatření ke snížení hlukové zátěže zájmového území a jejich odpovídající pravidelnou verifikaci i po zprovoznění Záměru, a to zejména vybudováním protihlukových valů se vzrostlým souvislým porostem (a s tím souvisejících pozemkových úprav, k zajištění odkupu potřebných pozemků).
- Požadujeme zajištění výsadby, která plně nahradí plánované kácení v obci Hořín (v rozsahu cca 210 stromů a souvislého keřového porostu slivoní o ploše 710 m²), která dnes plní funkci přirozené bariéry proti imisím a hluku, a to v minimálně stejném rozsahu a srovnatelné nebo vyšší ekologické, protihlukové a protiimisiční funkci, závazně zapracovanou do podmínek rozhodnutí i navazující projektové dokumentace.
- Požadujeme zpracování podrobné dopravně-bezpečnostní analýzy s vyhodnocením snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti provozu oproti stávajícímu stavu, tak aby Záměr prokazatelně vedl ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ke snížení rizika dopravních nehod, a to zejména těmito opatřeními:
 - zpracovat dopravně-bezpečnostní audit stávajícího a navrhovaného stavu Záměru (včetně napojení dotčených obcí, křižovatek, sjezdů, přechodů a mimoúrovňových křížení) a kvantifikovat očekávanou změnu nehodovosti; výsledky promítnout do finálního návrhu stavby;
 - na základě této analýzy optimalizovat uspořádání křižovatek, napojení místních a polních komunikací a přímých sjezdů tak, aby došlo k minimalizaci kolizních bodů, k vyloučení nebezpečných manévřů (zejména levých odbočení přes protisměr) a k bezpečnému napojení všech dotčených sídel a území;
 - zajistit bezpečné vedení pěší a cyklistické dopravy v dotčeném úseku včetně návrhu souvislých, od provozu oddělených tras v místech intenzivního využívání, bezpečných míst pro křížení I/16 a návaznosti na stávající místní a regionální trasy;
 - navrhnout a realizovat opatření pro řízení rychlosti a zajištění rozhledových poměrů (kategorie komunikace, směrové a výškové vedení, dopravní značení, svodidla, osvětlení) tak, aby odpovídala předpokládaným intenzitám dopravy a minimalizovala riziko závažných nehod;
 - pravidelně vyhodnocovat nehodovost po zprovoznění Záměru (minimálně v pětiletém intervalu) a v případě zjištění zvýšené četnosti nebo závažnosti nehod přijmout dodatečná organizační nebo stavební bezpečnostní opatření;
 - zpracovat a udržovat plán pro zvládání havárií v provozu (včetně nehod vozidel přepravujících nebezpečné látky), koordinovaný s havarijními plány HZS a ORP, a zajistit vybavení a organizační opatření umožňující rychlý zásah v případě události s dopadem na obyvatelstvo nebo složky životního prostředí.
- Požadujeme vypracovat komplexní matematický (2D) povodňový model pro Dolní Povltaví, který by současně zohlednil kumulativní a synergické vlivy existujících i plánovaných opatření a staveb, včetně dálničního tělesa D8 a VRT Podřipsko.
- Požadujeme vypracovat kapacitní verifikaci nových i souvisejících mostních objektů (mosty/propustky a navazující objekty v inundačních územích) na návrhové průtoky minimálně Q100, a to na základě konkrétních hydraulických a hydrotechnických výpočtů pro obec Hořín –

soutok Vltavy a Labe. EIA ve vodohospodářské části musí prokázat dodržení kapacity dle ČSN 73 6201.

- Požadujeme doplnit Dokumentaci o následující posouzení:
 - Zdůvodnit hodnoty v matici rizik – doplnit podrobné odborné zdůvodnění přiřazení velmi nízkých hodnot pravděpodobnosti a závažnosti jednotlivým klimatickým rizikům (zejména růst teplot, extrémní srážky, sucho, cykly mrznutí a tání), včetně odkazu na konkrétní podklady a technické parametry navrhovaného řešení.
 - Posoudit zranitelnost konkrétních částí stavby – provést detailní analýzu odolnosti jednotlivých prvků (vozovkové konstrukce, odvodňovací systémy, mostní objekty a propustky, vegetační úpravy) vůči budoucím klimatickým podmínkám.
 - Promítnout klimatické scénáře do návrhu stavby – doložit, jak byly projekční hodnoty (odvodnění, mostní objekty, vozovky, vegetace) upraveny s ohledem na očekávaný vývoj klimatu uvedený v kapitole C.II.6.
 - Ověřit povodňová rizika v kontextu klimatické změny – překontrolovat návrhové parametry mostních objektů (Q100) s ohledem na očekávané zvýšení extrémních srážek a hydrologických extrémů, nikoliv pouze podle současných norem.
 - Doplnit řešení rizika sucha – zhodnotit dopady dlouhodobého sucha na vegetační úpravy a krajinnou zeleň a navrhnout adaptační opatření (např. hospodaření se srážkovou vodou).
 - Posoudit kumulativní dopady – zhodnotit spolupůsobení klimatických rizik s dalšími tlaky v území (další dopravní stavby, urbanizace, fragmentace krajiny, úbytek zemědělské půdy).
 - Přeformulovat závěr klimatického hodnocení – zmírnit kategorické konstatování o absenci významných rizik a reflektovat existující nejistoty spojené s dlouhodobou životností stavby.
- 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 cyklistické koncepce.
 - Požadujeme 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.
- Požadujeme navržení a realizace kompenzačních a adaptačních opatření v krajině, a to včetně realizace pozemkových úprav, pro realizaci ochranných valů, zajištění prostupnosti pro pěší a cyklisty a migraci živočichů.

Obec Lužec nad Vltavou

Obec Lužec nad Vltavou namítá, že předložená dokumentace má zásadní právní, procesní, věcné a odborné vady, zejména:

- nedostatečné variantní a koncepční posouzení (ignorování D99, MÚK, kumulativních záměrů),
- podhodnocený a metodicky vadný dopravní model (DIP) a chybějící dopravně-bezpečnostní analýzu, včetně kapacitního a bezpečnostního posouzení křižovatky I/16–III/24627,
- neprovedení variantního a kumulativního posouzení napojení ZEVO Mělník,
- nedůvěryhodné posouzení ovzduší bez zohlednění směrnice (EU) 2024/2881 a reálných měření,

- excesivní návrh kácení dřevin bez náhrady,
- nedostatečné posouzení rizika povodní a vodního režimu v CHOPAV Severočeská křída apovodňového rizika,
- nedostatečné posouzení vlivů na přírodu, krajinu, ZPF a ložisková území šterkopísků v Lužci nad Vltavou,
- a nedostatečné posouzení klimatických rizik,
- negativní vlivy na již nadměrně zatížený krajinný ráz.

Obec Lužec nad Vltavou proto požaduje, aby Krajský úřad Středočeského kraje:

- konstatoval, že Dokumentace neplní požadavky Zákona EIA a směrnice 2014/52/EU pro řádné zjišťovací řízení,
- podle § 6 odst. 5 Zákona EIA vrátil Dokumentaci oznamovateli k přepracování a doplnění, tak aby řádně posoudila všechny výše uvedené aspekty a vypořádala námitky obce Lužec nad Vltavou,

a teprve po předložení kompletní, odborně bezvadné a právně vyhovující dokumentace pokračoval v procesu posuzování vlivů Záměru na životní prostředí.

Obec Lužec nad Vltavou proto požaduje splnění následujících podmínek:

1. Požadujeme sjednocení vstupních modelových dat DIP napříč celou Dokumentací a přepočtení všech na DIP v předložených studiích tak, aby vycházely ze stejného modelu a referenčního roku, který je uveden ve skutečně předložených DIP.
2. Požadujeme zpracování, předložení a posouzení v EIA všech „rozumných variant“ Záměru s uvedením hlavních důvodů jejich volby a porovnáním vlivů na životní prostředí a veřejného zdraví.
3. Požadujeme především posouzení Záměru společně a ve srovnání s plánovaným Středočeským okruhem – D99.
4. Požadujeme doplnění dopravně-bezpečnostního auditu stávajícího a navrhovaného stavu včetně všech napojení obce Lužec nad Vltavou, návrh oddělených a souvislých tras pro pěší a cyklisty a bezpečných míst křížení I/16, a optimalizaci křižovatek a sjezdů tak, aby se minimalizovaly kolizní body a nebezpečné manévry (zejména levá odbočení přes protisměr).
5. Požadujeme posouzení kumulativních a synergických vlivů všech existujících a připravovaných záměrů dopravní infrastruktury, jejichž umístění vymezují zaevidované dokumentace EIA a platné územně plánovací dokumentace nebo jejich změny, především (Zdroj: Schválené zadání Územní Studie regionu Podřipsko dle usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22.08.2024):
 - a. dálnice D8, zkapacitnění;
 - b. MÚK Zdiby – MÚK Nová Ves;
 - c. dálnice D0 – úseky 518, 519 520;
 - d. VRT (RS4 / ŽD1) Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje, včetně Terminálu Sever VRT;
 - e. aglomerační okruh (II/101) Chvatěruby – Úžice – Byškovice a Byškovice – Lobkovice;
 - f. zkapacitnění I/9;
 - g. dopravní napojení ZEVO Mělník;
 - h. zkapacitnění železniční tratě č. 092 Kralupy – Neratovice;
 - i. logistické areály v Zájmovém území; a dále
 - j. výhradní a chráněná ložisková území šterkopísků Sázená (CHLÚ Sázená I a II) a Lužec nad Vltavou („Vraňany-Lužec“, „Lužec nad Vltavou“, „Lužec nad Vltavou-sever“,

Lužec I/II) a dále Ledčice – 3002300, Nové Ouholice – 3216500, Straškov – 3097002, Kostomlaty a kombinace navýšení dopravy a imisní zátěže v souvislosti s těžbou, včetně skládky Uhy.

6. Požadujeme komplexní dopravní model, který kvantifikuje dopady Záměru na celé území, včetně posouzení kumulativních dopravní zátěže z ostatních stavebních záměrů v Zájmovém území (viz část II. výše) + posouzení DIP (včetně výhledu pro rok 2045):
 - a. bez zprovoznění: severní části Pražského okruhu D0 – stavby 518, 519, 520 a přeložky D7 – D8 a bez zkapacitnění I/9 (Líbeznice – Mělník);
 - b. při zprovoznění přeložky I/16 u Jizerního Vtelna, realizace Martinické spojky na I/16 nebo dokončení průtahu Mělníkem, přičemž synergie těchto staveb spolu se zkapacitněním řešeného úseku I/16 může mít za následek navázání těžké nákladní dopravy ve směru Ml. Boleslav – Slaný – Řevničov.
7. Požadujeme zohlednění dopravního modelu pro ORP Roudnice viz PŘÍLOHA 1 – DOPRAVNÍ MODEL VRT TERMINÁL ROUDNICE, s tím, že v Dokumentaci je potřeba tento model rozšířit i o oblast severně od řeky Vltavy (tj. okolí Záměru – zkapacitnění I/16) a to dle výše uvedeného dopravního modelu.
8. Požadujeme zachování křižovatky dle stávajícího řešení uvedené jako PŘÍLOHA 2 – KOORDINAČNÍ SITUACE NAPOJENÍ KŘÍŽOVATKY III/24627 a její kapacitní a bezpečnostní vyhodnocení pro rok 2045.
9. Požadujeme zohlednění záměrů a závěrů Územní studie Pražského metropolitního regionu 1 (Pořizovatel: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR).
10. Požadujeme přepracování rozptylové studie založené na reálných DIP a na základě skutečných měření CleanAir dle PŘÍLOHY 3 – CLEAN AIR v Zájmovém území a se zohledněním přísnějších limitů pro tuhé částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} platných nejpozději od roku 2030.
11. Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních/adaptačních opatření ke snížení současného imisního pozadí na úroveň limitů 2030+ dle EU Směrnice o ovzduší, a to zejména pro PM₁₀ a PM_{2,5} a rovněž pro benzo(a)pyren, a to především formou protiimisních valů se vzrostlým souvislým porostem (a s tím souvisejících pozemkových úprav, k zajištění odkupu potřebných pozemků).
12. Požadujeme zajištění výsadby, která plně nahradí plánované kácení v obci Lužec nad Vltavou, která dnes plní funkci přirozené bariéry proti imisím a hluku, a to v minimálně stejném rozsahu a srovnatelné nebo vyšší ekologické, protihlukové a protiimisní funkci, závazně zpracovanou do podmínek rozhodnutí i navazující projektové dokumentace.
13. Požadujeme zpracování podrobné dopravně-bezpečnostní analýzy s vyhodnocením snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti provozu oproti stávajícímu stavu, tak aby Záměr prokazatelně vedl ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ke snížení rizika dopravních nehod, a to zejména těmito opatřeními:
 - a. zpracovat dopravně-bezpečnostní audit stávajícího a navrhovaného stavu Záměru (včetně napojení dotčených obcí, křižovatek, sjezdů, přechodů a mimoúrovňových křížení) a kvantifikovat očekávanou změnu nehodovosti; výsledky promítnout do finálního návrhu stavby;
 - b. na základě této analýzy optimalizovat uspořádání křižovatek, napojení místních a polních komunikací a přímých sjezdů tak, aby došlo k minimalizaci kolizních bodů, k vyloučení nebezpečných manévřů (zejména levých odbočení přes protisměr) a k bezpečnému napojení všech dotčených sídel a území;
 - c. zajistit bezpečné vedení pěší a cyklistické dopravy v dotčeném úseku včetně návrhu souvislých, od provozu oddělených tras v místech intenzivního využívání, bezpečných míst pro křížení I/16 a návaznosti na stávající místní a regionální trasy;

- d. navrhnout a realizovat opatření pro řízení rychlosti a zajištění rozhledových poměrů (kategorie komunikace, směrové a výškové vedení, dopravní značení, svodidla, osvětlení) tak, aby odpovídala předpokládaným intenzitám dopravy a minimalizovala riziko závažných nehod;
 - e. pravidelně vyhodnocovat nehodovost po zprovoznění Záměru (minimálně v pětiletém intervalu) a v případě zjištění zvýšené četnosti nebo závažnosti nehod přijmout dodatečná organizační nebo stavební bezpečnostní opatření;
 - f. zpracovat a udržovat plán pro zvládání havárií v provozu (včetně nehod vozidel přepravujících nebezpečné látky), koordinovaný s havarijními plány HZS a ORP, a zajistit vybavení a organizační opatření umožňující rychlý zásah v případě události s dopadem na obyvatelstvo nebo složky životního prostředí.
14. Požadujeme vypracovat komplexní matematický (2D) povodňový model pro Dolní Povltaví, který by současně zohlednil kumulativní a synergické vlivy existujících i plánovaných opatření a staveb, včetně dálničního tělesa D8 a VRT Podřipsko.
15. Požadujeme vypracovat kapacitní verifikaci nových i souvisejících mostních objektů (mosty/propustky a navazující objekty v inundačních územích) na návrhové průtoky minimálně Q100, a to na základě konkrétních hydraulických a hydrotechnických výpočtů pro obec Lužec nad Vltavou. EIA ve vodohospodářské části musí prokázat dodržení kapacity dle ČSN 73 6201.
16. Požadujeme zohlednit PŘÍLOHU 4 – ODBORNÉ POSOUZENÍ KLIMA a doplnit Dokumentaci o následující posouzení:
- a. Zdůvodnit hodnoty v matici rizik – doplnit podrobné odborné zdůvodnění přiřazení velmi nízkých hodnot pravděpodobnosti a závažnosti jednotlivým klimatickým rizikům (zejména růst teplot, extrémní srážky, sucho, cykly mrznutí a tání), včetně odkazu na konkrétní podklady a technické parametry navrhovaného řešení.
 - b. Posoudit zranitelnost konkrétních částí stavby – provést detailní analýzu odolnosti jednotlivých prvků (vozovkové konstrukce, odvodňovací systémy, mostní objekty a propustky, vegetační úpravy) vůči budoucím klimatickým podmínkám.
 - c. Promítnout klimatické scénáře do návrhu stavby – doložit, jak byly projekční hodnoty (odvodnění, mostní objekty, vozovky, vegetace) upraveny s ohledem na očekávaný vývoj klimatu uvedený v kapitole C.II.6.
 - d. Ověřit povodňová rizika v kontextu klimatické změny – přezkontrolovat návrhové parametry mostních objektů (Q100) s ohledem na očekávané zvýšení extrémních srážek a hydrologických extrémů, nikoliv pouze podle současných norem.
 - e. Doplnit řešení rizika sucha – zhodnotit dopady dlouhodobého sucha na vegetační úpravy a krajinnou zeleň a navrhnout adaptační opatření (např. hospodaření se srážkovou vodou).
 - f. Posoudit kumulativní dopady – zhodnotit spolupůsobení klimatických rizik s dalšími tlaky v území (další dopravní stavby, urbanizace, fragmentace krajiny, úbytek zemědělské půdy).
 - g. Přeformulovat závěr klimatického hodnocení – zmírnit kategorické konstatování o absenci významných rizik a reflektovat existující nejistoty spojené s dlouhodobou životností stavby.
17. Požadujeme respektovat požadavky Územní studie Pražského metropolitního regionu I a Územní studie regionu Podřipsko, které kladou důraz na obnovu zelené infrastruktury a zlepšení propustnosti krajiny pro lidi i živočichy a nezávislou odbornou analýzu území uvedenou PŘÍLOHU 5 – KLASTRY ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ.
18. Požadujeme doplnit Dokumentaci o následující podklady a opatření komplexní dopravní model, který kvantifikuje dopady výstavby a provozu Záměru na celé území, včetně:
- a. posouzení intenzit na silnicích II. a III. třídy,

- b. dopadů na kapacitu a bezpečnost komunikací a křižovatek,
 - c. zajištění návazné MHD a regionální autobusové dopravy, řešení cyklistické koncepce.
19. Požadujeme kompenzační opatření v silniční síti, zahrnující:
- a. návrh úprav komunikací pro zajištění objízdných tras během výstavby,
 - b. opatření k minimalizaci staveništní dopravy a zachování vazeb mezi obcemi,
 - c. posouzení dopadů na bezpečnost silničního provozu a návrh kompenzačních řešení.
20. Požadujeme navržení a realizaci kompenzačních a adaptačních opatření v krajině, a to včetně realizace pozemkových úprav, pro realizaci ochranných valů, zajištění prostupnosti pro pěší a cyklisty a migraci živočichů.

Obec Nová Ves

ZÁVĚR 1:

- Požadujeme, aby v závěru zjišťovacího řízení bylo výslovně uloženo posouzení hlukové zátěže nad „referenčními prahy“ (reporting thresholds), tj. 55 dB Lden, 50 dB Lnight dle EU směrnice END (2002/49/ES), minimálně však limit uplatnit (minimálně) limity 60/50 dB pro nově umísťované a povolované komunikace.
- Bez odpovídající protihlukové ochrany je hluková zátěž pro obyvatele obec Nová Ves zcela nepřijatelná a dlouhodobě neúnosná, v rozporu s požadavky na ochranu zdraví.
- Obec Nová Ves požaduje, aby na Záměr byly uplatněny (minimálně) limity 60/50 dB pro nově umísťované a povolované komunikace, a tomu přizpůsobit návrh protihlukových opatření, stejně jako ke stavebnímu záměru: “II/608 Nová Ves, obchvat – DUR“, kde požaduje vybudování PHS o minimální výšky 5m, která dodržení těchto limitů zajistí, viz PŘÍLOHA 1 – PODMÍNKA PHS K OBCHVATU II/608.
- Požadujeme doplnění hlukové studie o kumulativní výpočet lokálního hluku v obci Nová Ves (D8, s plánovaným obchvatem II/608 Nová Ves, s lokální dopravou, plánovanou těžbou a s projektem VRT, včetně Terminálu VRT Roudnice), a to nejen v několika bodech, ale pro celou lokalitu Nové Vsi, včetně rozlišení na den, večer a noc.
- Obecně, požadujeme doplnit Dokumentaci o následující podklady a posouzení novou autorizovanou hlukovou studií vypracovanou na základě odpovídajících DIP (2025 s prognózou 2045), při zohlednění kumulativní dopravní zátěže 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 zohlednění PŘÍLOHY 2 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K HLUKOVÉ STUDII.
- Zajištění hlukového posouzení má být provedeno společným výpočtovým modelem pro silniční a železniční stavby (např. CNOSSOS-EU).
- Požadujeme provést odbornou kvantifikaci zdravotní zátěže hluku na obyvatele podle mezinárodně uznávaných ukazatelích (DALY) a řádně zohlednit synergické účinky hluku s ostatními environmentálními stresory (zejm. ovzduší).

ZÁVĚR 2:

- Požadujeme přepracování rozptylové studie založené na reálných DIP a na základě skutečných měření CleanAir dle PŘÍLOHY 4 – CLEAN AIR v Zájmovém území a se zohledněním přísnějších limitů pro tuhé částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} platných nejpozději od roku 2030.

- Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních/adaptačních opatření ke snížení současného imisního pozadí na úroveň limitů 2030+ dle EU Směrnice o ovzduší, a to zejména pro PM₁₀ a PM_{2,5} a rovněž pro benzo(a)pyren.
- Požadujeme zajištění výsadby, která plně nahradí plánované kácení v obci (v rozsahu až 1.651 m² – třesně, hloh, topoly, trnovníky, vrby, jablono, která dnes plní funkci přirozené bariéry proti imisím a hluku, a to v minimálně stejném rozsahu a srovnatelné nebo vyšší ekologické, protihlukové a protiimisi funkci, závazně zapracovanou do podmínek rozhodnutí i navazující projektové dokumentace.

ZÁVĚR 3:

- Požadujeme sjednocení vstupních modelových dat DIP napříč celou Dokumentací a přepočtení všech na DIP v předložených studiích tak, aby vycházely ze stejného modelu a referenčního roku, který je uveden ve skutečně předložených DIP.
- Požadujeme aktualizaci dopravního modelu na vstupní intenzity CSD 2025 a prognózou pro rok 2045, a nové přepočty DIP pro období 2045.
- Požadujeme odpovídající zohlednění lokálního masivního nárůstu těžké nákladní dopravy související s těžbou šterkopísku, jak dokládá odborné posouzení uvedené jako PŘÍLOHA 3 – DOPRAVNÍ ZÁTĚŽ OBCE.
- Požadujeme vyhodnocení vhodnosti řešení Záměru (jen 2+1), když z předloženého (podhodnoceného) modelu DIP vyplývá, že navržené řešení Záměru je (již nyní) nedostatečné.
- Požadujeme zpracování, předložení a posouzení v EIA všech „rozumných variant“ Záměru s uvedením hlavních důvodů jejich volby a porovnáním vlivů na životní prostředí a veřejného zdraví.
- Požadujeme doplnění dopravně-bezpečnostního auditu stávajícího a navrhovaného stavu včetně všech napojení obce, návrh oddělených a souvislých tras pro pěší a cyklisty a bezpečných míst křížení I/16, a optimalizaci křižovatek a sjezdů tak, aby se minimalizovaly kolizní body a nebezpečné manévry (zejména levá odbočení přes protisměr).
- Požadujeme posouzení kumulativních a synergických vlivů všech existujících a připravovaných záměrů dopravní infrastruktury, jejichž umístění vymezují zaevidované dokumentace EIA a platné územně plánovací dokumentace nebo jejich změny, především (Zdroj: Schválené zadání Územní Studie regionu Podřipsko dle usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22.08.2024):
 - dálnice D8, zkapacitnění; MÚK Zdiby – MÚK Nová Ves;
 - dálnice D0 – úseky 518, 519 520;
 - VRT (RS4 / ŽD1) Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje, včetně Terminálu Sever VRT;
 - aglomerační okruh (II/101) Chvatěruhy – Úžice – Byškovice a Byškovice – Lobkovice;
 - zkapacitnění I/9;
 - dopravní napojení ZEVO Mělník;
 - zkapacitnění železniční tratě č. 092 Kralupy – Neratovice;
 - logistické areály v zájmovém území; a dále
 - výhradní a chráněná ložisková území šterkopísku Sázená (CHLÚ Sázená I a II) a Lužec nad Vltavou („Vraňany-Lužec“, „Lužec nad Vltavou“, „Lužec nad Vltavou-sever“, Lužec I/II) a dále Ledčice – 3002300, Nové Ouholice – 3216500, Straškov – 3097002, Kostomlaty a kombinace navýšení dopravy a imisní zátěže v souvislosti s těžbou, včetně skládky Uhy.

- Požadujeme komplexní dopravní model, který kvantifikuje dopady Záměru na celé území, včetně posouzení kumulativních dopravních zátěží z ostatních staveb záměrů v zájmovém území (viz část II. výše) + posouzení DIP (včetně výhledu pro rok 2045):
 - bez zprovoznění: severní části Pražského okruhu D0 – stavby 518, 519, 520 a přeložky D7 – D8 a bez zkapacitnění I/9 (Líbeznice – Mělník);
 - při zprovoznění přeložky I/16 u Jizerního Vtelnu, realizace Martinické spojky na I/16 nebo dokončení průtahu Mělníkem, přičemž synergie těchto staveb spolu se zkapacitněním řešeného úseku I/16 může mít za následek navázání těžké nákladní dopravy ve směru Ml. Boleslav – Slaný – Řevničov.
- Požadujeme zohlednění dopravního modelu pro ORP Roudnice viz PŘÍLOHA 5 – DOPRAVNÍ MODEL VRT TERMINÁL ROUDNICE, s tím, že v Dokumentaci je potřeba tento model rozšířit i o oblast severně od řeky Vltava (tj. okolí Záměru – zkapacitnění I/16) a to dle výše uvedeného dopravního modelu.
- Požadujeme zohlednění kumulativní dopravní zátěže, včetně připravovaných záměrů v Zájmovém území.

ZÁVĚR 4:

- Požadujeme zpracování podrobné dopravně-bezpečnostní analýzy s vyhodnocením snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti provozu oproti stávajícímu stavu, tak aby Záměr prokazatelně vedl ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ke snížení rizika dopravních nehod.
- Požadujeme zejména:
 - zpracovat dopravně-bezpečnostní audit stávajícího a navrhovaného stavu Záměru (včetně napojení dotčených obcí, křižovatek, sjezdů, přechodů a mimoúrovňových křížení) a kvantifikovat očekávanou změnu nehodovosti;
 - na základě této analýzy optimalizovat uspořádání křižovatek, napojení místních a polních komunikací a přímých sjezdů tak, aby došlo k minimalizaci kolizních bodů, k vyloučení nebezpečných manévřů (zejména levých odbočení přes protisměr) a k bezpečnému napojení v obci;
 - zajistit bezpečné vedení pěší a cyklistické dopravy v obci včetně návrhu souvislých, od provozu oddělených tras v místech intenzivního využívání, bezpečných míst pro křížení I/16 a návaznosti na stávající místní a regionální trasy;
 - navrhnout a realizovat opatření pro řízení rychlosti a zajištění rozhledových poměrů (kategorie komunikace, směrové a výškové vedení, dopravní značení, svodidla, osvětlení) tak, aby odpovídala předpokládaným intenzitám dopravy a minimalizovala riziko závažných nehod;
- Požadujeme zpracovat a udržovat plán pro zvládání havárií v provozu (včetně nehod vozidel přepravujících nebezpečné látky), koordinovaný s havarijními plány HZS a ORP, a zajistit vybavení a organizační opatření umožňující rychlý zásah v případě události s dopadem na obyvatelstvo nebo složky životního prostředí.

ZÁVĚR 5:

- Požadujeme vypracovat komplexní matematický (2D) povodňový model pro Dolní Povltaví, který by současně zohlednil kumulativní a synergické vlivy existujících i plánovaných opatření a staveb, včetně dálničního tělesa D8 a VRT Podřipsko.
- Požadujeme vypracovat kapacitní verifikaci nových i souvisejících mostních objektů (mosty/propustky a navazující objekty v inundačních územích) na návrhové průtoky minimálně Q100, a to na základě konkrétních hydraulických a hydrotechnických výpočtů.

- EIA ve vodohospodářské části musí prokázat dodržení kapacity dle ČSN 73 6201.

ZÁVĚR 6:

- Požadujeme zohlednit PŘÍLOHU 6 – ODBORNÉ POSOUZENÍ KLIMA a doplnit Dokumentaci o následující posouzení:
 - Zdůvodnit hodnoty v matici rizik – doplnit podrobné odborné zdůvodnění přiřazení velmi nízkých hodnot pravděpodobnosti a závažnosti jednotlivým klimatickým rizikům (zejména růst teplot, extrémní srážky, sucho, cykly mrznutí a tání), včetně odkazu na konkrétní podklady a technické parametry navrhovaného řešení.
 - Posoudit zranitelnost konkrétních částí stavby – provést detailní analýzu odolnosti jednotlivých prvků (vozovkové konstrukce, odvodňovací systémy, mostní objekty a propustky, vegetační úpravy) vůči budoucím klimatickým podmínkám.
 - Promítnout klimatické scénáře do návrhu stavby – doložit, jak byly projekční hodnoty (odvodnění, mostní objekty, vozovky, vegetace) upraveny s ohledem na očekávaný vývoj klimatu uvedený v kapitole C.II.6.
 - Ověřit povodňová rizika v kontextu klimatické změny – překontrolovat návrhové parametry mostních objektů (Q100) s ohledem na očekávané zvýšení extrémních srážek a hydrologických extrémů, nikoliv pouze podle současných norem.
 - Doplnit řešení rizika sucha – zhodnotit dopady dlouhodobého sucha na vegetační úpravy a krajinnou zeleň a navrhnout adaptační opatření (např. hospodaření se srážkovou vodou).
- Požadujeme posoudit kumulativní dopady – zhodnotit spolupůsobení klimatických rizik s dalšími tlaky v území (další dopravní stavby, urbanizace, fragmentace krajiny, úbytek zemědělské půdy).
- V návaznosti na provedené zjištění požadujeme přeformulovat závěr klimatického hodnocení – zmírnit kategorické konstatování o absenci významných rizik a reflektovat existující nejistoty spojené s dlouhodobou životností stavby.

ZÁVĚR 7:

- 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, a
 - řešení cyklistické koncepce.
- Požadujeme 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.
- Požadujeme navržení a realizace kompenzačních a adaptačních opatření v krajině, a to včetně realizace pozemkových úprav, pro realizaci ochranných valů, zajištění prostupnosti pro pěší a cyklisty a migraci živočichů.

Obec Sazená

Připomínky a požadavky:

Společné dopady všech staveb v okolí

- V okolí se chystá spousta velkých staveb najednou (rozšíření D8, Terminál Roudnice VRT, ZEVO Mělník, těžba štěrkopísku a další). Jejich společný vliv může silnici I/16 úplně přetížit. Dokumentace tyto kumulativní vlivy neřeší.

Požadavek: Zohlednit společné dopady všech těchto staveb dohromady.

Krajina a život v obcích

- Projekt ignoruje registrované územní studie, které požadují více zeleně a lepší průchodnost krajiny pro lidi i zvířata. Zcela chybí plán na rozšíření hromadné dopravy, chybí cyklostezky a kompenzace obtíží během stavby.

Požadavek: Plán veřejné dopravy a cyklostezek, kompenzace pro obce během výstavby a pozemkové úpravy vyvolaných stavební činností investora ke zlepšení průchodnosti krajiny.

Nedůvěryhodná data o dopravě

- Dokumentace nepoužívá veřejně dostupná data z celostátního sčítání a ani nijak nevysvětluje použití jiných zdrojových dat se kterými dopravní model pracuje. Studie hluku, prachu a vlivu na veřejné zdraví mohou vycházet z nesprávných čísel. Data jsou navíc jen v PDF, takže je nelze nezávisle odborně prověřit.

Požadavek: Použít doložitelná data, přepočítat je na rok 2045 a dát odborníkům elektronické modely k nezávislé kontrole.

Chybí bezpečnější varianta silnice

- Dokumentace vlivu na veřejné zdraví a životní prostředí hodnotí jen jednu možnost – silnici s křižovatkami na úrovni. Existuje ale bezpečnější varianta s nadjezdy a podjezdy (mimoúrovňová křižovatka – MÚK). Tu investor bez vysvětlení zamítl, přestože sám uvádí, že hlavním cílem stavby má být větší bezpečnost.

Požadavek: Posoudit i variantu s nadjezdy a podjezdy (MÚK) a porovnat, která je z pohledu bezpečnosti silničního provozu a vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví výhodnější.

Tři pruhy nebudou stačit?

- I podle dopravního modelu na základě podceněných intenzit dopravy vyplývá, že plánované tři pruhy 2+1 již v roce 2033, kdy má být záměr budován, nemusí stačit. Navíc model nepočítá s tím, že nový Terminál Roudnice VRT přiláká ještě víc aut a že se postaví i další silnice v okolí (např. dopravní napojení ZEVO Mělník).

Požadavek: Přepočítat dopravní model na aktuální data, včetně zohlednění souvisejících dopravních staveb, a ověřit, jestli řešení 2+1 vůbec stačí.

Bezpečnost není prokázána

- Hlavním deklarovaným cílem stavby má být bezpečnost, ale v dokumentaci chybí jakákoli analýza nehod a rizik. Není jasné, kolik nehod ubude a jak se bude řešit případná havárie s nebezpečným nákladem.

Požadavek: Podrobný bezpečnostní audit, úpravy křižovatek tak, aby se dalo bezpečně odbočovat, oddělené cesty pro chodce a cyklisty a pravidelnou kontrolu nehod i po otevření silnice.

Dopady změny klimatu

- Dokumentace tvrdí, že sucho, vedra a příválové deště stavbu neovlivní – bez jakéhokoli důkazu. Neřeší, jak bude silnice odolávat extrémnímu počasí v příštích desetiletích.

Požadavek: Posouzení, jak stavba odolá změně klimatu a stále častějším extrémům – např. příválové deště či opatření proti suchu (zachytávání dešťové vody).

Riziko větších povodní

- Silnice kříží řeky a potoky a vede v záplavovém území. Chybí výpočty, jestli mosty zvládnou velkou povodeň a jestli stavba nezhorší zaplavování obcí.

Požadavek: 2D model povodní pro celé území a ověření, že mosty a propustky zvládnou stoletou vodu, stejně jako stále častější přívalové srážky.

Prach a další škodliviny ve vzduchu

- Už teď je v oblasti příliš mnoho prachových částic. I podle zásadně podceněné rozptylové studie je v oblasti Velvar již dnes, bez záměru, překročen limit pro karcinogenní benzo(a)pyren o 10–20 %. Platná EU směrnice o ochraně ovzduší, přitom s účinností od roku 2030 tyto limity dále zpřísňuje. Navíc, bude umožněno, aby občané, kteří žijí v oblasti s nadlimitní zátěží, žalovali stát o náhradu škody. Dokumentace tyto požadavky zcela ignoruje.

Požadavek: Přepracovat studii podle skutečných měření v obcích, zohlednit přísnější imisní limity od 2030 a navrhnout vybudování ochranných valů se souvislou vzrostlou zelení.

Námítky proti hluku

- Hrozí, že stávající protihlukové stěny (při aplikaci limitů 68/58 dB) v úseku Velvary – Nová Ves budou při stavbě odstraněny bez náhrady. Dokumentace totiž rozděluje jednu a tutéž stavbu na různé úseky a na část z nich aplikuje limity nižší (60/50 dB) a na sídla v úseku Velvary – Nová Ves se přitom používají limity vyšší (68/58 dB). Významná část obyvatel podél I/16 tak efektivně nebude před hlukem z této komunikace vůbec chráněna (limity jsou totiž exponenciální – vyšší limity znamenají povolení až 6x více hlučnosti okolí). To je diskriminační. Všichni občané podél trasy I/16 si zaslouží stejnou úroveň ochrany zdraví. Předložená dokumentace tak nepřijatelně snižuje a podceňuje ochranu zdraví obyvatel. Místo aby chránila lidi před nadměrným hlukem, používá zastaralé formální limity až 68/58 dB (den/noc). Tyto hodnoty jsou již prokazatelně zdraví škodlivé (poruchy spánku, stres, srdeční onemocnění, vyšší riziko infarktu a další zdravotní problémy hrozí již od hlukové zátěže území již nad cca 50 dB). S tímto nelze souhlasit. Zdraví lidí musí být na prvním místě.

Požadavek:

- Jednotný limit 60/50 dB pro celý záměr I/16 bez rozdílu mezi úseky.
- Skutečnou ochranu obyvatel (efektivní protihluková opatření – protihlukové valy se vzrostlou zelení, budování komunikace v zářezu, protihlukové stěny apod.).

Návrh na postup úřadu

- Dokumentace má zásadní chyby, používá špatná data a neřeší to, co má podle zákona řešit. Nelze na jejím základě rozhodnout.
- Požadujeme vrátit dokumentaci k přepracování, aby splnila všechny výše uvedené požadavky.
- V přepracované dokumentaci EIA by měl být kladen zejména zvýšený důraz ke všem výše uvedeným bodům včetně navržení řádných kompenzačních a adaptačních opatření.

Obec Spomyšl

ZÁVĚR 1:

- Požadujeme zohlednit PŘÍLOHU 1 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K HLUKOVÉ STUDII a doplnit Dokumentaci o novou autorizovanou hlukovou studii vypracovanou na základě odpovídajících DIP (2025 s prognózou 2045), při zohlednění kumulativní dopravní zátěže, zahrnující:
 - součtové hodnocení všech relevantních zdrojů hluku;

- využití 3D digitálního modelu terénu s vrstevnicemi a zpracování dlouhodobých meteorologických statistik pro kalibraci modelu;
- validaci modelu měřením in-situ v souladu se závaznou metodikou.
- Zajištění hlukového posouzení má být provedeno společným výpočtovým modelem pro silniční a železniční stavby (např. CNOSSOS-EU).
- Požadujeme 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).
- Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních opatření ke snížení hlukové zátěže Zájmového území, a to zejména vybudováním protihlukových valů se vzrostlým souvislým porostem (a s tím souvisejících pozemkových úprav, k zajištění odkupu potřebných pozemků).

ZÁVĚR 2:

- Požadujeme sjednocení vstupních modelových dat DIP napříč celou Dokumentací a přepočtení všech na DIP v předložených studiích tak, aby vycházely ze stejného modelu a referenčního roku, který je uveden ve skutečně předložených DIP.
- Požadujeme aktualizaci dopravního modelu na vstupní intenzity CSD 2025 a prognózou pro rok 2045, a nové přepočty DIP pro období 2045.
- Požadujeme vyhodnocení vhodnosti řešení Záměru (jen 2+1), když z předloženého (podhodnoceného) modelu DIP vyplývá, že navržené řešení Záměru je (již nyní) nedostatečné.
- Požadujeme zpracování, předložení a posouzení v EIA všech „rozumných variant“ Záměru s uvedením hlavních důvodů jejich volby a porovnáním vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Požadujeme především posouzení Záměru ve srovnání s plánovaným Středočeským okruhem – D99.
- Požadujeme doplnění dopravně-bezpečnostního auditu stávajícího a navrhovaného stavu včetně všech napojení obce Spomyšl, návrh oddělených a souvislých tras pro pěší a cyklisty a bezpečných míst křížení I/16, a optimalizaci křižovatek a sjezdů tak, aby se minimalizovaly kolizní body a nebezpečné manévry (zejména levá odbočení přes protisměr).
- Požadujeme doložit, že zrušené stávající napojení v km 13,420 plně nahradí nová účelová komunikace přes most N-002, a že veškerá oblast mezi I/16 a železniční tratí bude touto komunikací plnohodnotně obsluhována (včetně doložení plné obslužnosti provozoven, obytných domů, areálu TSR/kovošrotu, nákladní dopravy, IZS, zásobování a svozu odpadu); jinak požadujeme, aby byla navržena jiná varianta řešení Záměru.
- Požadujeme řádně zohlednit vliv dopravní zátěže areálu TSR/kovošrot v obci Spomyšl zároveň: dopravně posoudit nové napojení oblasti mezi I/16 a železnicí s ohledem na provoz TSR/kovošrotu, doložit, že navržené řešení bezpečně zvládne vjezdy a výjezdy nákladních vozidel z areálu, nezpůsobí kolizní situace při napojení na III/24611 a I/16 a nepovede ke zvýšení dopravní, hlukové a prašné zátěže v obci Spomyšl.
- Zahrnout dopravu z TSR/kovošrotu do hlukové a imisní bilance a podle výsledku navrhnout dodatečná opatření (např. úprava tras, časové omezení těžké dopravy, doplnění PHS).
- Požadujeme posouzení kumulativních a synergických vlivů všech existujících a připravovaných záměrů dopravní infrastruktury, jejichž umístění vymezují zaevidované dokumentace EIA a platné územně plánovací dokumentace nebo jejich změny, především (Zdroj: Schválené zadání Územní Studie regionu Podřipsko dle usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22.08.2024):
 - dálnice D8, zkapacitnění;
 - MÚK Zdiby – MÚK Nová Ves;

- dálnice D0 – úseky 518, 519 520;
- 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/9;
- dopravní napojení ZEVO Mělník;
- zkapacitnění železniční tratě č. 092 Kralupy – Neratovice;
- logistické areály v zájmovém území; a dále
- výhradní a chráněná ložisková území štěrkopísků Sázená (CHLÚ Sazená I a II) a Lužec nad Vltavou („Vraňany-Lužec“, „Lužec nad Vltavou“, „Lužec nad Vltavou-sever“, Lužec I/II) a dále Ledčice – 3002300, Nové Ouholice – 3216500, Straškov – 3097002, Kostomlaty a kombinace navýšení dopravy a imisní zátěže v souvislosti s těžbou, včetně skládky Uhy.
- Požadujeme komplexní dopravní model, který kvantifikuje dopady Záměru na celé území, včetně posouzení kumulativní dopravní zátěže z ostatních stavebních záměrů v zájmovém území (viz část II. výše) + posouzení DIP (včetně výhledu pro rok 2045):
 - bez zprovoznění: severní části Pražského okruhu D0 – stavby 518, 519, 520 a přeložky D7 – D8 a bez zkapacitnění I/9 (Líbeznice – Mělník);
 - při zprovoznění přeložky I/16 u Jizerního Vtelnu, realizace Martinické spojky na I/16 nebo dokončení průtahu Mělníkem, přičemž synergie těchto staveb spolu se zkapacitněním řešeného úseku I/16 může mít za následek navázání těžké nákladní dopravy ve směru Ml. Boleslav – Slaný – Řevničov.
- Požadujeme zohlednění dopravního modelu pro ORP Roudnice viz PŘÍLOHA 1 – DOPRAVNÍ MODEL VRT TERMINÁL ROUDNICE, s tím, že v Dokumentaci je potřeba tento model rozšířit i o oblast severně od řeky Vltavy (tj. okolí Záměru – zkapacitnění I/16) a to dle výše uvedeného dopravního modelu.
- Požadujeme zohlednění kumulativní dopravní zátěže, včetně připravovaných záměrů v Zájmovém území.

ZÁVĚR 3:

- Požadujeme přepracování rozptylové studie založené na reálných DIP a na základě skutečných měření CleanAir dle PŘÍLOHY 4 – CLEAN AIR v Zájmovém území a se zohledněním přísnějších limitů pro tuhé částice frakce PM_{10} a $PM_{2,5}$ platných nejpozději od roku 2030.
- Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních/adaptačních opatření ke snížení současného imisního pozadí na úroveň limitů 2030+ dle EU Směrnice o ovzduší, a to zejména pro PM_{10} a $PM_{2,5}$ a rovněž pro benzo(a)pyren, a to především formou protiimisních valů se vzrostlým souvislým porostem (a s tím souvisejících pozemkových úprav, k zajištění odkupu potřebných pozemků).
- Požadujeme zajištění výsadby, která plně nahradí plánované kácení v obci Spomyšl (v rozsahu až 2.064 m² – třesně, topoly, trnovníky, vrby), která dnes plní funkci přirozené bariéry proti imisím a hluku, a to v minimálně stejném rozsahu a srovnatelné nebo vyšší ekologické, protihlukové a protiimisní funkci, závazně zapracovanou do podmínek rozhodnutí i navazující projektové dokumentace.

ZÁVĚR 4:

- Obec Spomyšl požaduje pro dobu stavby:

- zpracování podrobného plánu organizace výstavby pro úsek u Spomyšle včetně tras stavební dopravy – mimo navrženou polní cestu Spomyšl–Vraňany;
- specifikaci opatření proti hluku, prašnosti a vibracím v obytné zástavbě;
- jednoznačné vyloučení vedení těžké stavební dopravy přes střed obce bez souhlasu obce.
- Obec Spomyšl požaduje, aby:
 - po celou dobu stavby zůstal zachován přístup k provozovnám, obytným domům a pozemkům v oblasti mezi I/16 a železnici;
 - stavební doprava nebyla bez předchozí dohody s obcí vedena přes obytnou část obce;
 - plán organizace výstavby (trasy stavební dopravy, opatření proti hluku, prašnosti, vibracím, čištění komunikací a režim omezení) byl předem projednán a odsouhlasen s obcí Spomyšl.

ZÁVĚR 5:

- Požadujeme zpracování podrobné dopravně-bezpečnostní analýzy s vyhodnocením snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti provozu oproti stávajícímu stavu, tak aby Záměr prokazatelně vedl ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ke snížení rizika dopravních nehod.
- Požadujeme zejména: zpracovat dopravně-bezpečnostní audit stávajícího a navrhovaného stavu Záměru (včetně napojení dotčených obcí, křižovatek, sjezdů, přechodů a mimoúrovňových křížení) a kvantifikovat očekávanou změnu nehodovosti; na základě této analýzy optimalizovat uspořádání křižovatek, napojení místních a polních komunikací a přímých sjezdů tak, aby došlo k minimalizaci kolizních bodů, k vyloučení nebezpečných manévru (zejména levých odbočení přes protisměr) a k bezpečnému napojení v obci;
- Zajistit bezpečné vedení pěší a cyklistické dopravy v obci včetně návrhu souvislých, od provozu oddělených tras v místech intenzivního využívání, bezpečných míst pro křížení I/16 a návaznosti na stávající místní a regionální trasy;
- Navrhnout a realizovat opatření pro řízení rychlosti a zajištění rozhledových poměrů (kategorie komunikace, směrové a výškové vedení, dopravní značení, svodidla, osvětlení) tak, aby odpovídala předpokládaným intenzitám dopravy a minimalizovala riziko závažných nehod.
- Požadujeme zpracovat a udržovat plán pro zvládání havárií v provozu (včetně nehod vozidel přepravujících nebezpečné látky), koordinovaný s havarijními plány HZS a ORP, a zajistit vybavení a organizační opatření umožňující rychlý zásah v případě události s dopadem na obyvatelstvo nebo složky životního prostředí.

ZÁVĚR 6:

- Požadujeme vypracovat komplexní matematický (2D) povodňový model pro Dolní Povltaví, který by současně zohlednil kumulativní a synergické vlivy existujících i plánovaných opatření a staveb, včetně dálničního tělesa D8 a VRT Podřípsko.
- Požadujeme vypracovat kapacitní verifikaci nových i souvisejících mostních objektů (mosty/propustky a navazující objekty v inundačních územích) na návrhové průtoky minimálně Q100, a to na základě konkrétních hydraulických a hydrotechnických výpočtů. EIA ve vodohospodářské části musí prokázat dodržení kapacity dle ČSN 73 6201.
- Obec Spomyšl požaduje doložit, že Záměr (rozšíření komunikace I/16), nové silniční napojení a mostní objekt N-002 v obci; nezpůsobí podmačení, erozi ani splach na obecní či soukromé pozemky.
- Vzhledem k intenzivnímu využití území a plánovaným záměrům (TSR/kovošrot, další doprava) obec Spomyšl požaduje doplnění hydrotechnického posouzení odvodnění v okolí Spomyšle

s návrhem konkrétních opatření (vsakovací a retenční prvky, zajištění stabilních příkopů a propustků).

ZÁVĚR 7:

- Požadujeme zohlednit PŘÍLOHU 4 – ODBORNÉ POSOUZENÍ KLIMA a doplnit Dokumentaci o následující posouzení: Zdůvodnit hodnoty v matici rizik – doplnit podrobné odborné zdůvodnění přiřazení velmi nízkých hodnot pravděpodobnosti a závažnosti jednotlivým klimatickým rizikům (zejména růst teplot, extrémní srážky, sucho, cykly mrznutí a tání), včetně odkazu na konkrétní podklady a technické parametry navrhovaného řešení.
- Posoudit zranitelnost konkrétních částí stavby – provést detailní analýzu odolnosti jednotlivých prvků (vozovkové konstrukce, odvodňovací systémy, mostní objekty a propustky, vegetační úpravy) vůči budoucím klimatickým podmínkám.
- Promítnout klimatické scénáře do návrhu stavby – doložit, jak byly projekční hodnoty (odvodnění, mostní objekty, vozovky, vegetace) upraveny s ohledem na očekávaný vývoj klimatu uvedený v kapitole C.II.6.
- Ověřit povodňová rizika v kontextu klimatické změny – překontrolovat návrhové parametry mostních objektů (Q100) s ohledem na očekávané zvýšení extrémních srážek a hydrologických extrémů, nikoliv pouze podle současných norem.
- Doplnit řešení rizika sucha – zhodnotit dopady dlouhodobého sucha na vegetační úpravy a krajinnou zeleň a navrhnout adaptační opatření (např. hospodaření se srážkovou vodou).
- Požadujeme posoudit kumulativní dopady – zhodnotit spolupůsobení klimatických rizik s dalšími tlaky v území (další dopravní stavby, urbanizace, fragmentace krajiny, úbytek zemědělské půdy).
- V návaznosti na provedené zjištění požadujeme přeformulovat závěr klimatického hodnocení – zmírnit kategorické konstatování o absenci významných rizik a reflektovat existující nejistoty spojené s dlouhodobou životností stavby.

ZÁVĚR 8:

- Požadujeme, aby navržená polní cesta Spomyšl–Velvary byla technicky ověřena především z hlediska:
 - šířkového a výškového uspořádání;
 - průjezdnosti pro zemědělskou techniku;
 - a odvodnění;
 - bezpečnosti pro pěší a cyklisty.
- Obec požaduje, aby tyto parametry byly v Dokumentaci EIA či navazujícím stupni PD jednoznačně doloženy a aby se s cestou nepočítalo jako s náhradní trasou pro stavební nebo tranzitní dopravu, která by zvyšovala hlukovou a emisní zátěž v obci.
- 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,
 - a řešení cyklistické koncepce.
- Požadujeme 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.

- Požadujeme navržení a realizaci kompenzačních a adaptačních opatření v krajině, a to včetně realizace pozemkových úprav, pro realizaci ochranných valů, zajištění prostupnosti pro pěší a cyklisty a migraci živočichů.

Obec Vraňany

ZÁVĚR 1:

- Obec Vraňany požaduje, aby v úseku Záměru nedošlo ke zhoršení dopravní obslužnosti obce, a proto požaduje:
 - doplnit porovnání všech relevantních (rozumných) variant řešení uzlu v km 13,4–14,1, a to konkrétně:
 - současný návrh mostu N-002 s ponecháním úrovnových křižovatek,
 - koncepční řešení MÚK s rozšířeným mostem nad železnicí a prodlouženými odbočovacími a připojovacími pruhy;
 - ponechání stávajícího sjezdu ke kovošrotu s rozšířením odbočovacích a připojovacích pruhů a výstavbou chodníku pro pěší podél areálu kovošrotu k lávce Vraňany–nádraží; a to ve smyslu § 5 odst. 3 Zákona EIA, tj. s řádným posouzením zvažovaných variant a uvedením hlavních důvodů jejich volby z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.
- Obec dále požaduje provést dopravně-bezpečnostní analýzu křižovatek v km 13,431 a 14,105 s využitím kapacitního posouzení, simulací pohybu těžkých vozidel a s ohledem na reálné chování řidičů (včetně předpokládaných objízdných tras přes Spomyšl), a doplnit dokumentaci o dopravně-bezpečnostní posouzení křižovatky v km 14,105 dle TP 234.
- Obec požaduje prodloužení odbočovacího pruhu v km 14,080 na minimální délku odpovídající návrhové rychlosti 90 km/h (v řádu stovek metrů, nikoli cca 50 m), případně komplexní úpravu celé křižovatky v návaznosti na variantu MÚK. Zároveň obec Vraňany trvá na tom, aby povolení Záměru bylo podmíněno takovou úpravou řešení křižovatky a napojení oblasti mezi I/16 a železnicí, která prokazatelně zajistí:
 - plnohodnotnou obsluhu této oblasti (včetně TSR/kovošrotu) minimálně v rozsahu dosavadního stavu;
 - bezpečný nájezd a výjezd nákladních vozidel bez přetížení obce Spomyšl a uzlu Vraňany–nádraží;
 - dopravní, hlukovou a emisní zátěž v obci Spomyšl a Vraňany, která nebude vyšší než ve stávajícím stavu.
- Obec Vraňany požaduje, aby v úseku záměru nedošlo ke zhoršení obhospodařovatelnosti zemědělské půdy severně od I/16, a proto:
 - Požaduje zachování nebo návrh plnohodnotné náhrady zemědělského sjezdu v km 9,920 na severní straně ve srovnatelných parametrech, neboť navržené zrušení je z pohledu obce nevhodné a není doloženo, že nebude mít negativní dopady na přístup k zemědělské půdě.
 - Obec Vraňany zásadně nesouhlasí se zrušením zemědělského sjezdu v km 10,300 na severní straně, pokud současně nebude vybudována plnohodnotná náhradní přístupová komunikace pro zemědělskou techniku. Tento sjezd zajišťuje jediný reálný přístup k přibližně 300 ha zemědělské půdy; jiný náhradní přístup fakticky neexistuje (podjezd na úrovni km 10,200 má nedostatečnou světlou výšku – je průjezdný maximálně pro osobní automobil, nikoli pro běžnou zemědělskou techniku).

- Požadujeme sjednocení vstupních modelových dat DIP napříč celou Dokumentací a přepočtení všech na DIP v předložených studiích tak, aby vycházely ze stejného modelu a referenčního roku, který je uveden ve skutečně předložených DIP.
- Požadujeme aktualizaci dopravního modelu na vstupní intenzity CSD 2025 a prognózou pro rok 2045, a nové přepočty DIP pro období 2045.
- Požadujeme vyhodnocení vhodnosti řešení Záměru (jen 2+1), když z předloženého (podhodnoceného) modelu DIP vyplývá, že navržené řešení Záměru je (již nyní) nedostatečné.
- Požadujeme zpracování, předložení a posouzení v EIA všech „rozumných variant“ Záměru s uvedením hlavních důvodů jejich volby a porovnáním vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Požadujeme především posouzení Záměru ve srovnání s plánovaným Středočeským okruhem – D99.
- Požadujeme doplnění dopravně-bezpečnostního auditu stávajícího a navrhovaného stavu včetně všech napojení obce Vraňany, návrh oddělených a souvislých tras pro pěší a cyklisty a bezpečných míst křížení I/16, a optimalizaci křižovatek a sjezdů tak, aby se minimalizovaly kolizní body a nebezpečné manévry (zejména levá odbočení přes protisměr).
- Požadujeme posouzení kumulativních a synergických vlivů všech existujících a připravovaných záměrů dopravní infrastruktury, jejichž umístění vymezují zaevidované dokumentace EIA a platné územně plánovací dokumentace nebo jejich změny, především (Zdroj: Schválené zadání Územní Studie regionu Podřipsko dle usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22.08.2024):
 - dálnice D8, zkapacitnění;
 - MÚK Zdiby – MÚK Nová Ves;
 - dálnice D0 – úseky 518, 519 520;
 - 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/9;
 - dopravní napojení ZEVO Mělník;
 - zkapacitnění železniční tratě č. 092 Kralupy – Neratovice;
 - logistické areály v zájmovém území; a dále
 - výhradní a chráněná ložisková území šterkopísků Sázená (CHLÚ Sazená I a II) a Lužec nad Vltavou („Vraňany-Lužec“, „Lužec nad Vltavou“, „Lužec nad Vltavou-sever“, Lužec I/II) a dále
 - Ledčice – 3002300, Nové Ouholice – 3216500, Straškov – 3097002, Kostomlaty a kombinace navýšení dopravy a imisní zátěže v souvislosti s těžbou, včetně skládky Uhy.
- Požadujeme komplexní dopravní model, který kvantifikuje dopady Záměru na celé území, včetně posouzení kumulativní dopravní zátěže z ostatních stavebních záměrů v zájmovém území (viz část II. výše) + posouzení DIP (včetně výhledu pro rok 2045):
 - bez zprovoznění: severní části Pražského okruhu D0 – stavby 518, 519, 520 a přeložky D7 – D8 a bez zkapacitnění I/9 (Líbeznice – Mělník);
 - při zprovoznění přeložky I/16 u Jizerního Vtelna, realizace Martinické spojky na I/16 nebo dokončení průtahu Mělníkem, přičemž synergie těchto staveb spolu se zkapacitněním řešeného úseku I/16 může mít za následek navázání těžké nákladní dopravy ve směru Ml. Boleslav – Slaný – Řevničov.
- Požadujeme zohlednění dopravního modelu pro ORP Roudnice viz PŘÍLOHA 1 – DOPRAVNÍ MODEL VRT TERMINÁL ROUDNICE, s tím, že v Dokumentaci je potřeba tento model rozšířit

i o oblast severně od řeky Vltavy (tj. okolí Záměru – zkapacitnění I/16) a to dle výše uvedeného dopravního modelu.

- Požadujeme zohlednění kumulativní dopravní zátěže, včetně připravovaných záměrů v Zájmovém území.

ZÁVĚR 2:

- Požadujeme doplnění hlukové studie o kumulativní výpočet lokálního hluku v obci Vraňany (I/16 + navazující komunikace + železnice + kovošrot jako stacionární zdroj), a to nejen v několika bodech, ale pro celou lokalitu Vraňany–nádraží, včetně rozlišení na den, večer a noc.
- Obec Vraňany požaduje samostatné posouzení vlivu odrazů od navržené PHS Spomyšl na hluk v obytné zástavbě Vraňany–nádraží, včetně eventuální nutnosti doplnění PHS na straně Vraňan nebo jiných opatření.
- Obecně, požadujeme zohlednit PŘÍLOHU 1 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K HLUKOVÉ STUDII a doplnit Dokumentaci o novou autorizovanou hlukovou studii vypracovanou na základě odpovídajících DIP (2025 s prognózou 2045), při zohlednění kumulativní dopravní zátěže zahrnující (viz PŘÍLOHA 2 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ KUMULATIVNÍ HLUK):
 - 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.
- Zajištění hlukového posouzení má být provedeno společným výpočtovým modelem pro silniční a železniční stavby (např. CNOSSOS-EU).
- Požadujeme provést odbornou kvantifikaci zdravotní zátěže hluku na obyvatele podle mezinárodně uznávaných ukazatelů (DALY)
- Jako opatření ke snížení hlukové zátěže požadujeme vybudování valu se souvislým vzrostlým porostem, s jehož vybudováním územní plán obce Vraňany výslovně počítá v prostoru Mlčechvost.

ZÁVĚR 3:

- Požadujeme přepracování rozptylové studie založené na reálných DIP a na základě skutečných měření CleanAir dle PŘÍLOHY 4 – CLEAN AIR v Zájmovém území a se zohledněním přísnějších limitů pro tuhé částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} platných nejpozději od roku 2030.
- Požadujeme doplnění rozptylové studie o lokální imisní model pro lokalitu Mlčechvosty, která zohlední konkrétní obytné objekty a polohu zdrojů.
- Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních/adaptačních opatření ke snížení současného imisního pozadí na úroveň limitů 2030+ dle EU Směrnice o ovzduší, a to zejména pro PM₁₀ a PM_{2,5} a rovněž pro benzo(a)pyren.
- Požadujeme vybudování ochranného valu se vzrostlým porostem v oblasti Mlčechvosty podle územního plánu obce Vraňany, a to jako ochranné opatření proti zvýšené emisní i hlukové zátěži.
- Požadujeme zajištění výsadby, která plně nahradí plánované kácení v obci (v rozsahu až 1.651 m² – třesně, hloh, topoly, trnovníky, vrby, jablono), která dnes plní funkci přirozené bariéry proti imisím a hluku, a to v minimálně stejném rozsahu a srovnatelné nebo vyšší ekologické, protihlukové a protiimisní funkci, závazně zapracovanou do podmínek rozhodnutí i navazující projektové dokumentace.

ZÁVĚR 4:

- Požadujeme zpracování podrobné dopravně-bezpečnostní analýzy s vyhodnocením snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti provozu oproti stávajícímu stavu, tak aby Záměr prokazatelně vedl ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ke snížení rizika dopravních nehod.
- Požadujeme zejména:
 - zpracovat dopravně-bezpečnostní audit stávajícího a navrhovaného stavu Záměru (včetně napojení dotčených obcí, křižovatek, sjezdů, přechodů a mimoúrovňových křížení) a kvantifikovat očekávanou změnu nehodovosti;
 - na základě této analýzy optimalizovat uspořádání křižovatek, napojení místních a polních komunikací a přímých sjezdů tak, aby došlo k minimalizaci kolizních bodů, k vyloučení nebezpečných manévru (zejména levých odbočení přes protisměr) a k bezpečnému napojení v obci;
 - zajistit bezpečné vedení pěší a cyklistické dopravy v obci včetně návrhu souvislých, od provozu oddělených tras v místech intenzivního využívání, bezpečných míst pro křížení I/16 a návaznosti na stávající místní a regionální trasy;
 - navrhnout a realizovat opatření pro řízení rychlosti a zajištění rozhledových poměrů (kategorie komunikace, směrové a výškové vedení, dopravní značení, svodidla, osvětlení) tak, aby odpovídala předpokládaným intenzitám dopravy a minimalizovala riziko závažných nehod;
- Požadujeme zpracovat a udržovat plán pro zvládání havárií v provozu (včetně nehod vozidel přepravujících nebezpečné látky), koordinovaný s havarijními plány HZS a ORP, a zajistit vybavení a organizační opatření umožňující rychlý zásah v případě události s dopadem na obyvatelstvo nebo složky životního prostředí.

ZÁVĚR 5:

- Požadujeme vypracovat komplexní matematický (2D) povodňový model pro Dolní Povltaví, který by současně zohlednil kumulativní a synergické vlivy existujících i plánovaných opatření a staveb, včetně dálničního tělesa D8 a VRT Podřipsko.
- Požadujeme vypracovat kapacitní verifikaci nových i souvisejících mostních objektů (mosty/propustky a navazující objekty v inundačních územích) na návrhové průtoky minimálně Q100, a to na základě konkrétních hydraulických a hydrotechnických výpočtů. EIA ve vodohospodářské části musí prokázat dodržení kapacity dle ČSN 73 6201.

ZÁVĚR 6:

- Požadujeme zohlednit PŘÍLOHA 4 – ODBORNÉ POSOUZENÍ KLIMA a doplnit Dokumentaci o následující posouzení:
 - Zdůvodnit hodnoty v matici rizik – doplnit podrobné odborné zdůvodnění přiřazení velmi nízkých hodnot pravděpodobnosti a závažnosti jednotlivým klimatickým rizikům (zejména růst teplot, extrémní srážky, sucho, cykly mrznutí a tání), včetně odkazu na konkrétní podklady a technické parametry navrhovaného řešení.
 - Posoudit zranitelnost konkrétních částí stavby – provést detailní analýzu odolnosti jednotlivých prvků (vozovkové konstrukce, odvodňovací systémy, mostní objekty a propustky, vegetační úpravy) vůči budoucím klimatickým podmínkám.
 - Promítnout klimatické scénáře do návrhu stavby – doložit, jak byly projekční hodnoty (odvodnění, mostní objekty, vozovky, vegetace) upraveny s ohledem na očekávaný vývoj klimatu uvedený v kapitole C.II.6.

- Ověřit povodňová rizika v kontextu klimatické změny – překontrolovat návrhové parametry mostních objektů (Q100) s ohledem na očekávané zvýšení extrémních srážek a hydrologických extrémů, nikoliv pouze podle současných norem.
- Doplnit řešení rizika sucha – zhodnotit dopady dlouhodobého sucha na vegetační úpravy a krajinnou zeleň a navrhnout adaptační opatření (např. hospodaření se srážkovou vodou).
- Požadujeme posoudit kumulativní dopady – zhodnotit spolupůsobení klimatických rizik s dalšími tlaky v území (další dopravní stavby, urbanizace, fragmentace krajiny, úbytek zemědělské půdy).
- V návaznosti na provedené zjištění požadujeme přeformulovat závěr klimatického hodnocení – zmírnit kategorické konstatování o absenci významných rizik a reflektovat existující nejistoty spojené s dlouhodobou životností stavby.

ZÁVĚR 7:

- Obec Vraňany navrhuje, aby dokumentace byla doplněna o konkrétní řešení cyklistické infrastruktury v dané lokalitě, zejména:
 - návrh bezpečné, oddělené cyklotrasy mezi Mlčechvosty a Spomyšlí, která by využila stávající trasu po bývalé I/16 a dále vedla po severní straně I/16, s bezpečným křížením komunikace (mimoúrovňově, popř. řízeným přechodem) mimo bezprostřední konfliktní prostor křižovatky Spomyšl;
 - případné využití stávajících podjezdů či mostních objektů (včetně plánovaného mostu N-002) pro zajištění bezkolizního křížení I/16 cyklisty a pěšími, s navazujícím značeným vedením cyklotrasy na místní komunikace směrem Spomyšl – Daminěves – Cítov;
 - doplnění dopravně-bezpečnostní analýzy zaměřené konkrétně na pohyb cyklistů a pěších v prostoru křižovatky Spomyšl a na trase Mlčechvost – Spomyšl (včetně využití dat z mapových aplikací a lokálních pozorování), a na základě jejího výsledku návrh technických a organizačních opatření.
- Obec požaduje, aby bylo vybudování cyklostezky výslovně zaneseno do dokumentace a následně do závěru zjišťovacího řízení a navazujících povolení jako podmínka realizace záměru, tak aby zkapacitnění I/16 neproběhlo na úkor bezpečnosti místních obyvatel a cykloturistů a aby byla zajištěna dlouhodobě bezpečná a funkční cyklistická spojení v území obce Vraňany.
- Požadujeme doplnit Dokumentaci o následující podklady a opatření o 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, a
 - řešení cyklistické koncepce.
- Požadujeme 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.
- Požadujeme navržení a realizaci kompenzačních a adaptačních opatření v krajině, a to včetně realizace pozemkových úprav, pro realizaci ochranných valů, zajištění prostupnosti pro pěší a cyklisty a migraci živočichů.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, území pracoviště v Mělníku

Záměr „I/16 Nová Ves – Mělník, uspořádání 2+1 – I/16 Velvary – Mělník“, k. ú. Velvary, k. ú. Velká Bučina, k. ú. Uhy, k. ú. Chržín, k. ú. Sazená, k. ú. Nová Ves u Nelahozevsí, k. ú. Vepřek, k. ú. Mlčechvosty, k. ú. Vraňany, k. ú. Spomyšl, k. ú. Lužec nad Vltavou, k. ú. Býkev, k. ú. Hořín, k. ú. Nové Ouholice“ není nutné posoudit podle zákona 100. Dokumentace pro oznámení byla zpracována z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví uspokojivým způsobem.

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.

Povodí Vltavy s. p.

K předložené dokumentaci nemáme námítky a **nepožadujeme** posoudit záměr „I/16 Nová Ves – Mělník, uspořádání 2+1 – I/16 Velvary – Mělník“ dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně souvisejících zákonů, v platném znění.

Doporučení:

V kapitole B.III.2. doporučujeme opravit tabulku na str. 34 (a dále opakující se tabulka) – uvedené „bezejmenné toky“ jsou ostatními vodními liniemi, jejichž správce se neurčuje (vyjma IDVT 10 249 399 a Bakovského p.).

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** (Mgr. Radek Kourík, linka 774)

Krajský úřad jako orgán ochrany přírody a krajiny příslušný podle § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.), sděluje k oznámení záměru „I/16 Nová Ves – Mělník, uspořádání 2+1 – I/16 Velvary – Mělník“, že z hlediska ochrany zvláště chráněných území kategorie přírodní rezervace a přírodní památka, evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000, jakož i regionálních prvků územního systému ekologické stability **nemá** k jeho výstavbě a provozu žádné **připomínky**.

Předmětem záměru je zkapacitnění silnice č. I/16 v úseku Velvary – Mělník o celkové délce 19,5 km, které bude spočívat v rozšíření vybraných míst vždy o jeden pruh (formát 2+1) ve snaze umožnit předjíždění pomalu jedoucích vozidel. Záměr se týká území obcí Velvary, Uhy, Chržín, Sazená, Nová Ves, Vraňany, Spomyšl, Lužec nad Vltavou, Býkev a Hořín. Rozšíření se týká celkem jedenácti úseků, přičemž celková efektivní délka rozšíření by přesáhnout 9 km. Směrové ani výškové parametry silnice se nemění. V zájmovém úseku se na silnici I/16 nachází 10 mostních objektů a 9 propustků. V souvislosti s nutným zrušením některých sjezdů bylo nutno navrhnout doplnění tří polních cest a jedné účelové komunikace (polní cesta Spomyšl – Vraňany, polní cesta Býkev – Aerocentrum, účelová komunikace a polní cesta Spomyšl). V oznámení záměru jsou diskutovány synergické vlivy některých dalších záměrů v území, jmenovitě opravy navazujících úseků silnice č. I/16 Býkev – Mělník a Býkev – Spomyšl, a především záměr vysokorychlostní trať (VRT) Podřipsko.

Součástí oznámení je hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny zpracované podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (dále jen hodnocení H67). Tento posudek identifikuje zásah do biotopů

a přirozeného vývoje některých zvláště chráněných druhů živočichů čmeláci rodu *Bombus*, mravenci rodu *Formica*, zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*), zlatohlávek huňatý, (*Tropinota hirta*), prskavec menší (*Brachinus exulans*), svižník polní (*Cicindela campestris*), otakárek fenyklový (*Papilio machaon*), otakárek ovocný (*Iphiclus podalirius*), skokan zelený (*Pelophylax esculentus* s. l.), ještěrka zelená (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), užovka obojková (*Natrix natrix*), koroptev polní (*Perdix perdix*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), a ůhýk obecný (*Lanius collurio*). U těchto druhů doporučuje projednání výjimky ze zákazů uvedených v § 50 zákona č. 114/1992 Sb.

Hodnocení H67 se dále zabývá vlivy záměru na významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability, migrační prostupnost krajiny, dřeviny rostoucí mimo les a krajinný ráz. Současně navrhuje soubor opatření k předcházení, eliminaci a zmírnění negativních dopadů záměru na všechny jmenované zájmy ochrany přírody a krajiny. Krajský úřad souhlasí s opatřeními, které jsou uvedeny v hodnocení H67 a převzaty do dokumentace záměru. Uvedená opatření však nejsou vzhledem k dotčeným zájmům ochrany přírody a krajiny zcela vyčerpávající.

Řešený úsek silnice prochází krajinou se střední až velmi vysokou mírou fragmentace, tedy krajinou se sníženou prostupností pro volně žijící organismy. Celková délka řešeného úseku dosahující téměř 20 km vytváří ze stávající silnice I/16 významnou migrační bariéru a předložený záměr její působení jako překážky dále prohlubuje. O významnosti překážky svědčí mj. záznamy o kolizích vozidel s živočichy citovaná v oznámení záměru. Efekt migrační bariéry se přitom týká širokého spektra živočichů od velikosti srnce až po drobné obratlovce, hmyz i ptáky. Z tohoto důvodu je potřeba doplnit hodnocení H67 o migrační studii, která s příslušnou podrobností zhodnotí migrační potenciál území, vyhledá kritická místa a navrhne opatření pro jejich zprůchodnění a zamezení kolizí zvěře s vozidly.

Je zcela nezbytné, aby migrační studie byla zpracována před započítáním projekčních prací na příčných objektech (mosty, propustky) tak, aby navržená opatření byla promítnuta do konkrétního řešení (zvětšení profilu, řešení dna vodních toků, povrchu podmostí, naváděcí prvky apod.). Doplněné hodnocení H67 je třeba předložit orgánu ochrany přírody nejlépe v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Krajský úřad dále požaduje, aby byla věnována zvláštní pozornost některým dalším aspektům potenciálně významným pro zájmy ochrany přírody a krajiny. Jde zejména o opatření proti šíření invazních druhů rostlin, která by měla být řešena již ve fázi přípravných prací (tj. ještě před kácením dřevin a skrávkami ornice; viz metodická příručka „Nepůvodní druhy podél pozemních komunikací a jejich management“, www.rsd.cz). Dále je nutné precizovat podmínky pro vegetační úpravy svahů tak, aby reflektovaly požadavky na zachování biotopů pro xerofilní druhy a hmyz vázaný na rozvolněné biotopy suchých trávníků a skalních stepí (metodiky „Nové technologie vegetačních úprav svahů dálničních a silničních koridorů pro zvýšení dlouhodobé efektivity zvláštní územní ochrany přírody“ – „Nmet - Metodika podpory biodiverzity na stávajících i nových svazích silnic a dálnic“, „Hneleg - Typové vegetační úpravy svahů pro nové technické podmínky M. dopravy“ dostupné na www.motyli-dalnice.cz; TP 99 „Vysazování a péče o silniční vegetaci“).

- **Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů** (Ing. Lukáš Hrobský, linka 778)

Dle předložené dokumentace se záměr bude nacházet mimo zastavěné území, k záměru se tak nebude vydávat závazné stanovisko k povolení záměru pozemní komunikace kategorie dálnice nebo silnice I. třídy v zastavěném území obce a parkoviště s kapacitou nad 500 parkovacích stání podle § 11 odst. 2 písm. d) zákona č. 201/2012 Sb., 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. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů** (Ing. Nad'a Michaela Rašáková, linka 842)

Dle předložené projektové dokumentace posuzovaný záměr vyžaduje trvalé odnětí stávající zemědělské půdy ze ZPF na podzemích o celkové odnímané výměře ze ZPF činní 9,9643 ha.

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.

Jedná-li se o stavby dopravní nebo energetické infrastruktury (podle § 1 zákona 416/2009 Sb. zákon o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury (dále jen zákona č. 416/2009 Sb.)), žádost o vydání souhlasu s odnětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu pro účely stavby dopravní nebo energetické infrastruktury se podává u orgánu ochrany ZPF, který je příslušný k vyřízení, a to Krajský úřad Středočeského kraje (§ 2 h odst.1 zákona č. 416/2009 Sb.,).

Dále krajský úřad upozorňuje:

- 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 (ustanovení § 9 odst. 2 písm. d) zákona o ochraně ZPF).
- 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 úřadu obce s rozšířenou působností (uvedenému § 15 zákona o ochraně ZPF).
- **Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů** (Ing. Martin Gregor, linka 170)

Záměr předpokládá zábor PUPFL v rozsahu 0,0441 ha, zároveň bude dotčeno pásmo do 30 m od okraje PUPFL. Zábor PUPFL se předpokládá v územní působnosti MěÚ Slaný a MěÚ Kralupy nad Vltavou. Ve smyslu ust. § 16 lesního zákona bude k vyjádření kompetentním orgánem MěÚ Slaný. V případě, že záměr bude posuzován dle zákona č. 148/2023 Sb., nelze vyloučit příslušnost Krajského úřadu. Žadatel se v navazujícím řízení bude muset vypořádat s ust. § 13 odst. 1, § 14 odst. 2 a § 16 lesního zákona.

- **Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů** (RNDr. Zdeněk Pluháček, linka 811)

Při výstavbě a při vlastním provozu budou vznikat odpady, u kterých se nepředpokládají problémy při jejich využití, případně odstranění.

Za předpokladu, že vzniklé odpady budou přednostně využívány a odstraňovány budou až v případě, že nebude reálná možnost jejich využití, Krajský úřad Středočeského kraje s realizací uvedeného záměru souhlasí.

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

Městský úřad Mělník, Odbor životního prostředí

Ochrana přírody a krajiny

Veřejné zájmy, které dotčený orgán hájí podle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, by byly záměrem dotčeny.

- V případě zásahu do dřevin rostoucích mimo les požadujeme provedení inventarizace dřevin, dendrologického posouzení jejich zdravotního a perspektivního stavu a vyhodnocení funkční a estetické hodnoty dotčené zeleně.
- V případě, že realizací záměru dojde k zásahu do významného krajinného prvku dle § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., požadujeme tento zásah řádně vyhodnotit, včetně posouzení dopadů na ekologicko-stabilizační funkce dotčeného území.
- Současně požadujeme, aby byl dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. vyhodnocen vliv záměru na krajinný ráz, zejména s ohledem na možné zásahy do charakteru území, liniové zeleně, krajinných dominant a celkových přírodních a estetických hodnot krajiny.

Odpadové hospodářství

Veřejné zájmy, které dotčený orgán hájí podle § 146 odst. 3 písm. b) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, by byly záměrem dotčeny.

- Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, je potřeba, aby v projektové dokumentaci záměru byl jasný přehled vzniklých odpadů (jejich druhy včetně katalogových čísel, kategorie, a jejich předpokládaná množství). Dále je třeba, aby zde bylo sepsáno, že bude postupováno v souladu se zákonem.

Ochrana zemědělského půdního fondu

Veřejné zájmy, které dotčený orgán hájí podle § 9 odst. 8 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, by byly záměrem dotčeny.

- V případě, že záměr bude podléhat souhlasu orgánu ochrany zemědělského půdního fondu podle § 9 odst. 8 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, je potřeba požádat o souhlas s odnětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu. Tento souhlas je implementovaný do jednotného environmentálního stanoviska.
- Společně s projektovou dokumentací budou předloženy náležitosti žádosti o souhlas k odnětí půdy ze ZPF, které jsou uvedeny v ustanovení § 9 odst. 6 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

Ochrana vod

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

- Vodoprávní úřad přezkoumal předloženou žádost z hledisek uvedených v ustanoveních vodního zákona a zjistil, že jejím uskutečněním nebo užíváním nejsou ohroženy zájmy chráněné vodním zákonem a zvláštními předpisy.

Úsek ochrany lesů by nebyl daným záměrem dotčen.

Městský úřad Kralupy nad Vltavou, Odbor životního prostředí

Vyjádření z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů:

Dokumentace nedostatečně řeší, resp. prakticky neřeší, odvádění srážkových vod v souladu s § 5 odst.3 vodního zákona. Dle údaje v oznámení dojde vlivem rozšíření komunikace k navýšení odtoku srážkových vod o 74 %. Dále je zde uvedeno, že bude využit stávající systém odvodnění. Jakým způsobem bude naplněn § 5 odst. 3, kde je uvedeno, že je stavebník povinen zabezpečit omezení odtoku povrchových vod vzniklých dopadem atmosférických srážek na tyto stavby (dále jen „srážková voda“) akumulací a následným využitím, popřípadě vsakováním na pozemku, výparem atd. Údaj o navýšení odtoku je s tímto v přímém rozporu. Dále zde není vysvětleno následující tvrzení:

S ohledem na to, že se jedná o rozšíření stávající komunikace, není předpokládáno ovlivnění hladiny podzemní vody. Rozšířením silnice přitom dojde k rozšíření zpevněných nepropustných ploch na úkor ploch s přirozenou schopností retence a vsaku a k navýšení odtoku z území. Na základě výše uvedeného požadujeme dokumentaci dopracovat.

Vyjádření z hlediska zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:

Záměr představuje značný negativní zásah z hlediska zákona o přírodě, především s ohledem na množství kácených dřevin. Je třeba vyhodnotit a podrobně zdůvodnit, který veřejný zájem převažuje a z jakých důvodů. ORP není příslušným orgánem k vydání jednotného environmentálního stanoviska, proto neřešíme, zda dokumentace obsahuje všechny nezbytné podklady k vydání JES.

Vyjádření z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů:

Stavba se zasahuje do ochranného pásma PUPFL parc. č. 214/3, k.ú. Vepřek (30 m) ve staničení km 5,8 – 6,1 a 6,7 kú Sazená, km 7,5 k.ú. Nová Ves u Nelahozevsi a km 8,9 k.ú. Vepřek. V navazujícím stupni PD bude požádáno o zásah do ochranného pásma PUPFL.

Vyjádření z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších změn a předpisů (dále jen zákon):

Daný záměr zasahuje plochu větší než 1 ha, stanovisko k takto velkému záměru orgán ochrany ZPF při úřadu s rozšířenou působností neposkytuje. Dle § 17a písm. h) je Krajský úřad dotčeným správním úřadem podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, mají-li být dotčeny pozemky náležející do zemědělského půdního fondu o výměře větší než 1 ha.

Upozorňujeme na platné znění zákona. Při plánovaném využití pozemků, které jsou součástí zemědělského půdního fondu, je třeba respektovat nezastavitelnost kvalitních zemědělských půd, zejména těch, které jsou zařazeny do I a II třídy ochrany zemědělského půdního fondu - § 4 odst. 3 zákona: Zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.

Ostatní úseky státní správy v působnosti odboru ŽP MěÚ Kralupy nad Vltavou nejsou dotčeny.

Městský úřad Slaný, Odbor životního prostředí a zemědělství**Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákona):**

Vyjádření k území v k.ú. Velvary, Velká Bučina, Chržín, Uhy a Sazená (které jsou v kompetenci ORP Slaný):

Stavbou budou dotčeny 3 lokální biokoridory a jeden nadregionální – je třeba zachovat v těchto úsecích co největší prostupnost pro živočichy přes komunikaci. Dále bude stavbou dotčeno několik zákonných VKP (bezejmenný přítok Mlýnského potoka, potok Svodnice, bezejmenný přítok Bakovského potoka, lesní pozemky) K jejich dotčení bude třeba zažádat o Závazné stanovisko OOP dle § 4 odst. 2 ZOPK.

Dle dendrologického průzkumu dojde ke kácení dřevin –. Ve vyhlášce č. 189/2013 sb. O ochraně dřevin a povolování jejich kácení je stanovena velikost a charakteristika dřevin, u nichž je třeba žádat o povolení kácení.

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb, o ochraně zemědělského půdního fondu:

K předloženému oznámení záměru nemáme připomínky.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., lesní zákon:

Stavba zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa a prochází pozemky, které se nachází v 30metrovém ochranném pásmu lesa. Pro stavební řízení bude nutné stanovisko orgánu státní správy lesů dle § 14 odst. 2. lesního zákona.

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách:

S předloženým záměrem souhlasíme. Pro další fáze přípravy doporučujeme přihlédnout k těmto skutečnostem:

V předloženém oznámení záměru je předpoklad nárůstu celoroční bilance odtoku srážkových vod ze zpevněných ploch o cca 74 %, nelze tedy zachovat jenom stávající systém odvodnění. Jedná se o výstavbu nové nepropustné plochy, doporučujeme v tedy v projektové dokumentaci navrhnout nové zařízení pro retenci a řízené odvádění srážkových vod (např. retenční dešťové nádrže s regulovaným odtokem, vsakovací průlehy s bezpečnostním přelivem).

Před případným vyústěním silničních příkopů do vodních toků požadujeme navrhnout účinná opatření pro zachyt znečištění (zejména ropných látek a těžkých kovů). K zachycení znečištění budou navrženy například vegetační zasakovací pásy, sedimentační jímky nebo odlučovače lehkých kapalin (ORL).

U nových mostů se předpokládá hlubinné zakládání. Bude-li nutné odvodňovat stavební jámy, odčerpaná podzemní voda se nejprve musí vyčistit v usazovací jímce, kde dojde k zachycení stavebního kalu. Teprve poté bude řízeně zasakována nebo vypouštěna do povrchových vodních toků. Čerpání podzemních vod za účelem odvodnění stavebních jam, je možné na základě povolení vodoprávního úřadu. Záměr je plánován v blízkosti záplavového území Bakovského potoka a Červeného potoka. Požadujeme, aby mostní objekty a související komunikace byly kapacitně posouzeny na průtok povodně (Q₁₀₀). Realizací záměru nesmí dojít ke zmenšení průtočného profilu koryt vodních toků, ke zhoršení odtokových poměrů v území ani ke zpětnému vzduť hladiny povodňových průtoků. V místech nových nebo upravovaných vyústění silničního odvodnění do koryt Bakovského a Červeného potoka je a bude nutné technicky zajistit stabilitu koryta (břehů i dna) v dotčeném úseku. Technické řešení každého vyústění podléhá předchozímu souhlasu příslušného správce toku, kterým je Povodí Vltavy, státní podnik.

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu velkého rozsahu situovanou v těsné blízkosti vodních toků a v záplavovém území, kde bude nakládáno se závadnými látkami ve větším rozsahu, požadujeme vypracovat podrobný Plán opatření pro případ havárie (Havarijní plán) podle vyhlášky č. 450/2005 Sb.

Z hlediska zákona 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší:

K předloženému oznámení záměru nemáme připomínky.

Z hlediska nakládání s odpady dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech:

K předloženému oznámení záměru nemáme připomínky.

Sdružení měst a obcí KORIDOR D8, z. s.

ZÁVĚR 1:

- Požadujeme předložení modelů DIP a navazujících odborných studií (hluk, emise, veřejné zdraví, klima) v elektronické verzi k jejich nezávislému odbornému ověření.
- Požadujeme sjednocení vstupních modelových dat DIP napříč celou Dokumentací a přepočtení všech na DIP v předložených studiích tak, aby vycházely ze stejného modelu a referenčního roku, který je uveden ve skutečně předložených DIP.
- Požadujeme řádné prošetření metodiky zpracování předložené Dokumentace.
- Požadujeme předložení jednotlivých odborných studií tak, jak je obvyklé, tj. jako samostatné přílohy Dokumentace, ne v jednom PDF, které nejde stáhnout bez odborného zásahu.

ZÁVĚR 2:

- Požadujeme zpracování, předložení a posouzení v EIA všech „rozumných variant“ Záměru s uvedením hlavních důvodů jejich volby a porovnáním vlivů na životní prostředí a veřejného zdraví.
- Požadujeme především zpracování a porovnání varianty s MÚK.

ZÁVĚR 3:

- Požadujeme odpovídající posouzení kumulativních a synergických vlivů všech existujících a připravovaných záměrů dopravní infrastruktury, jejichž umístění vymezují zaevidované dokumentace EIA a platné územně plánovací dokumentace nebo jejich změny (dle Schválené zadání Územní Studie regionu Podřipsko dle usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22.08.2024), konkrétně:
 - dálnice D8, zkapacitnění;
 - MÚK Zdiby – MÚK Nová Ves;
 - dálnice D0 – úseky 518, 519 520;
 - 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/9;
 - dopravní napojení ZEVO Mělník;
 - zkapacitnění železniční tratě č. 092 Kralupy – Neratovice;
 - logistické areály v Zájmovém území; a dále
 - výhradní a chráněná ložisková území štěrkopísků Sázená (CHLÚ Sázená I a II) a Lužec nad Vltavou („Vraňany-Lužec“, „Lužec nad Vltavou“, „Lužec nad Vltavou-sever“, Lužec I/II) a dále Ledčice – 3002300, Nové Ouholice – 3216500, Straškov – 3097002,

Kostomlaty a kombinace navýšení dopravy a imisní zátěže v souvislosti s těžbou, včetně skládky Uhy.

- Požadujeme rovněž zohlednění záměrů a závěrů Územní studie Pražského metropolitního regionu 1 (Pořizovatel: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR).

ZÁVĚR 4:

- Požadujeme aktualizaci dopravního modelu na vstupní intenzity CSD 2025 a prognózou pro rok 2045, a nové přepočty DIP pro období 2045.
- Požadujeme vyhodnocení vhodnosti řešení Záměru (jen 2+1), když i z předloženého (navíc ještě podhodnoceného) modelu DIP vyplývá, navržené řešení Záměru je (již nyní) nedostatečné.
- Požadujeme komplexní dopravní model, který kvantifikuje dopady Záměru na celé území, včetně posouzení kumulativních dopravní zátěže z ostatních staveb záměrů v Zájmovém území (viz část II. výše) + posouzení DIP (včetně výhledu pro rok 2045):
 - bez zprovoznění: severní části Pražského okruhu D0 – stavby 518, 519, 520 a přeložky D7 – D8 a bez zkapacitnění I/9 (Líbeznice – Mělník);
 - při zprovoznění přeložky I/16 u Jizerního Vtelnu, realizace Martinické spojky na I/16 nebo dokončení průtahu Mělníkem, přičemž synergie těchto staveb spolu se zkapacitněním řešeného úseku I/16 může mít za následek navázání těžké nákladní dopravy ve směru Ml. Boleslav – Slaný – Řevničov. Požadujeme zohlednění dopravního modelu pro ORP Roudnice viz PŘÍLOHA 2 – DOPRAVNÍ MODEL VRT TERMINÁL ROUDNICE, s tím, že v Dokumentaci je potřeba tento model rozšířit i o oblast severně od řeky Vltava (tj. okolí Záměru – zkapacitnění I/16) a to dle tohoto modelu.
- Požadujeme opětovné zpracování akustické studie, rozptylové studie a posouzení vlivů na veřejné zdraví na základě těchto aktualizovaných DIP.

ZÁVĚR 5:

- Požadujeme přepracování rozptylové studie založené na reálných DIP a na základě skutečných měření CleanAir dle PŘÍLOHY 3 – CLEAN AIR v Zájmovém území a se zohledněním přísnějších limitů pro tuhé částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} platných nejpozději od roku 2030.
- Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních/adaptačních opatření ke snížení současného imisního pozadí na úroveň limitů 2030+ dle EU Směrnice o ovzduší, a to zejména pro PM₁₀ a PM_{2,5} a rovněž pro benzo(a)pyren, a to především formou protiimisičních valů se vzrostlým souvislým porostem (a s tím souvisejících pozemkových úprav, k zajištění odkupu potřebných pozemků).
- Požadujeme, aby dodržování limitů podléhalo pravidelné verifikaci i po zprovoznění Záměru, s povinností doplnit příslušná eliminační a kompenzační opatření.

ZÁVĚR 6:

- Požadujeme zohlednit PŘÍLOHU 4 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K HLUKOVÉ STUDII a doplnit Dokumentaci o následující podklady a posouzení novou autorizovanou hlukovou studií vypracovanou na základě odpovídajících DIP (2025 s prognózou 2045), při zohlednění kumulativní dopravní zátěže zahrnující (viz PŘÍLOHA 5 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ KUMULATIVNÍ HLUK): součtové hodnocení všech relevantních zdrojů hluku; využití 3D digitálního modelu terénu s vrstevnicemi a zpracování dlouhodobých meteorologických statistik pro kalibraci modelu; validaci modelu měření in-situ v souladu se závaznou metodikou.
- Požadujeme, aby v závěru zjišťovacího řízení bylo výslovně uloženo posouzení hlukové zátěže kumulativním hlukem nad „referenčními prahy“ (reporting thresholds), tj. 55 dB Lden, 50 dB Lnight dle EU směrnice END (2002/49/ES), jak vyžaduje závazná Příručka Evropské komise pro

posouzení EIA pro zjišťovací řízení. (<https://circabc.europa.eu/ui/group/3b48eff1-b955-423f-9086-0d85ad1c5879/library/a9f8a19a-fba5-440f-abf2-29d3f9ed7a63/details?download=true>)

- Zajištění hlukového posouzení má být provedeno společným výpočtovým modelem pro silniční a železniční stavby (např. CNOSSOS-EU).
- Požadujeme provést odbornou kvantifikaci zdravotní zátěže hluku na obyvatele podle mezinárodně uznávaných ukazatelích (DALY) a řádně zohlednit synergické účinky hluku s ostatními environmentálními stresory (zejm. ovzduší).
- Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních opatření ke snížení hlukové zátěže Zájmového území, a to zejména vybudováním protihlukových valů se vzrostlým souvislým porostem (a s tím souvisejících pozemkových úprav, k zajištění odkupu potřebných pozemků).
- Požadujeme, aby dodržování limitů podléhalo pravidelné verifikaci i po zprovoznění Záměru, s povinností doplnit příslušná eliminační a kompenzační opatření.

ZÁVĚR 7:

- Požadujeme zpracování podrobné dopravně-bezpečnostní analýzy s vyhodnocením snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti provozu oproti stávajícímu stavu, tak aby Záměr prokazatelně vedl ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ke snížení rizika dopravních nehod.
- Požadujeme:
 - zpracovat dopravně-bezpečnostní audit stávajícího a navrhovaného stavu Záměru (včetně napojení dotčených obcí, křižovatek, sjezdů, přechodů a mimoúrovňových křížení) a kvantifikovat očekávanou změnu nehodovosti; výsledky promítnout do finálního návrhu stavby;
 - na základě této analýzy optimalizovat uspořádání křižovatek, napojení místních a polních komunikací a přímých sjezdů tak, aby došlo k minimalizaci kolizních bodů, k vyloučení nebezpečných manévru (zejména levých odbočení přes protisměr) a k bezpečnému napojení všech dotčených sídel a území;
 - zajistit bezpečné vedení pěší a cyklistické dopravy v dotčeném úseku včetně návrhu souvislých, od provozu oddělených tras v místech intenzivního využívání, bezpečných míst pro křížení I/16 a návaznosti na stávající místní a regionální trasy;
 - navrhnout a realizovat opatření pro řízení rychlosti a zajištění rozhledových poměrů (kategorie komunikace, směrové a výškové vedení, dopravní značení, svodidla, osvětlení) tak, aby odpovídala předpokládaným intenzitám dopravy a minimalizovala riziko závažných nehod;
 - zajistit pravidelné vyhodnocování nehodovosti po zprovoznění Záměru (minimálně v pětiletém intervalu) a v případě zjištění zvýšené četnosti nebo závažnosti nehod přijmout dodatečná organizační nebo stavební bezpečnostní opatření.
- Požadujeme zpracovat a udržovat plán pro zvládání havárií v provozu (včetně nehod vozidel přepravujících nebezpečné látky), koordinovaný s havarijními plány HZS a ORP, a zajistit vybavení a organizační opatření umožňující rychlý zásah v případě události s dopadem na obyvatelstvo nebo složky životního prostředí.

ZÁVĚR 8:

- Požadujeme vypracovat komplexní matematický (2D) povodňový model pro Dolní Povltaví, který by současně zohlednil kumulativní a synergické vlivy existujících i plánovaných opatření a staveb, včetně dálničního tělesa D8 a VRT Podřipsko.
- Požadujeme vypracovat kapacitní verifikaci nových i souvisejících mostních objektů (mosty/propustky a navazující objekty v inundačních územích) na návrhové průtoky minimálně

Q100, a to na základě konkrétních hydraulických a hydrotechnických výpočtů – zejména, ale nejen pro lokality:

- Nová Ves – Bakovský potok
- Hořín a Býkev – soutok Vltavy a Labe
- EIA ve vodohospodářské části musí prokázat dodržení kapacity dle ČSN 73 6201.

ZÁVĚR 9:

- Požadujeme zohlednit PŘÍLOHU 6 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ KLIMA a doplnit Dokumentace o následující posouzení:
 - Zdůvodnit hodnoty v matici rizik – doplnit podrobné odborné zdůvodnění přiřazení velmi nízkých hodnot pravděpodobnosti a závažnosti jednotlivým klimatickým rizikům (zejména růst teplot, extrémní srážky, sucho, cykly mraznutí a tání), včetně odkazu na konkrétní podklady a technické parametry navrhovaného řešení.
 - Posoudit zranitelnost konkrétních částí stavby – provést detailní analýzu odolnosti jednotlivých prvků (vozovkové konstrukce, odvodňovací systémy, mostní objekty a propustky, vegetační úpravy) vůči budoucím klimatickým podmínkám.
 - Promítnout klimatické scénáře do návrhu stavby – doložit, jak byly projekční hodnoty (odvodnění, mostní objekty, vozovky, vegetace) upraveny s ohledem na očekávaný vývoj klimatu uvedený v kapitole C.II.6.
 - Ověřit povodňová rizika v kontextu klimatické změny – přezkontrolovat návrhové parametry mostních objektů (Q100) s ohledem na očekávané zvýšení extrémních srážek a hydrologických extrémů, nikoliv pouze podle současných norem.
 - Doplnit řešení rizika sucha – zhodnotit dopady dlouhodobého sucha na vegetační úpravy a krajinnou zeleň a navrhnout adaptační opatření (např. hospodaření se srážkovou vodou).
 - Posoudit kumulativní dopady – zhodnotit spolupůsobení klimatických rizik s dalšími tlaky v území (další dopravní stavby, urbanizace, fragmentace krajiny, úbytek zemědělské půdy).
 - Přeformulovat závěr klimatického hodnocení – zmírnit kategorické konstatování o absenci významných rizik a reflektovat existující nejistoty spojené s dlouhodobou životností stavby.

ZÁVĚR 10:

- Požadujeme zohlednit PŘÍLOHU 7 – KLASTRY ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ 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 cyklistické koncepce.
- Požadujeme 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.
- Požadujeme navržení a realizace kompenzačních a adaptačních opatření v krajině, a to včetně realizace pozemkových úprav, pro realizaci ochranných valů, zajištění prostupnosti pro pěší a cyklisty a migraci živočichů.

Veřejnost – A.M.**Zásadní nesouhlas se záměrem a doplnění připomínek**

Se záměrem „I/16 Nová Ves – Mělník, uspořádání 2+1 – I/16 Velvary – Mělník“ v navržené variantě zásadně nesouhlasíme.

Tato komunikace již dnes představuje extrémní zátěž pro obyvatele dotčeného území, zejména z hlediska hluku, emisí a bezpečnosti. Další rozšíření v navržené podobě tyto problémy pouze prohloubí, aniž by přineslo odpovídající řešení.

Za zcela nepřijatelné považujeme zejména:

- **Nadměrný hluk a bariérový efekt komunikace**
Již v současnosti je komunikace prakticky nepřekonatelnou bariérou mezi obcemi a jejich částmi. Není možné ji bezpečně přejít ani přejet, zejména ve směru na Zelčín a Lužec nad Vltavou. Navržené řešení tuto situaci nijak neřeší, naopak ji dále zhorší zvýšením intenzity dopravy.
- **Zcela chybějící řešení bezpečného pohybu obyvatel**
Dlouhodobě nám bylo přislíbeno vybudování lávky pro pěší a cyklisty, která by zajistila bezpečné propojení území. Tato zásadní podmínka však v dokumentaci ani v návrhu rozhodnutí vůbec není uvedena. To považujeme za závažné porušení důvěry veřejnosti a ignorování základních potřeb obyvatel.
- **Nepřijatelná kvalita života v území**
Kombinace hluku, emisí a dopravní zátěže již nyní výrazně snižuje kvalitu života. Další zhoršení je nepřijatelné a v rozporu s ochranou zdraví obyvatel.

Požadujeme proto:

1. Zamítnutí této varianty záměru jako nepřijatelné.
2. Zásadní přepracování projektu, které bude respektovat potřeby obyvatel dotčeného území.
3. Bezpodmínečné zahrnutí bezpečného přechodu komunikace, zejména formou lávky pro pěší a cyklisty, která byla opakovaně přislíbena.
4. Komplexní řešení hluku a bariérového efektu komunikace, nikoliv pouze dílčí a nedostatečná opatření.

V současné podobě je záměr pro místní obyvatele nepřijatelný a nelze s ním souhlasit.

Trváme na tom, aby byly naše připomínky plně zohledněny a aby dokumentace byla vrácena k přepracování.

Veřejnost – D. N.

Já se stavbou jako takovou problém nemám ani s ničím podobným jako životní prostředí, nedostatečnost vs provoz, hlukové limity atd. kromě jedné věci a tou je turbo-okružní křižovatka u Velvar. Ta na mě v kontextu celé stavby, ale i celé I/16 působí jako špatný vtip. V daném místě zásadně zpomalí provoz, což celkově prodlouží cestování po této silnici, tisíce aut denně budou muset brzdit, tedy způsobovat emise a rozjíždět se a kvůli čemu vlastně? Kvůli naprosto nedůležité silnici III. třídy, respektive ulici Malovarská s minimálním provozem a která má nedalekou alternativu v II/240? Proč to nepřestavit na mimoúrovňové křížení bez sjezdů? Vždyť Velvarští, o které jde primárně v tomto případě mají svoje MÚK na I/16 a to hned cca 900 m daleko od této křižovatky. Navíc je pro většinu z nich výhodnější. Pokud jde o benzínovou pumpu a malou průmyslovou zónu, tak opravdu je to nutné? Vždyť ty mají

jednak silnici z Velvar a jednak rovnou silnici, která vede přímo na II/240, že se krásně nákladní vozidla vyhnou obytné zástavbě. Suma sumárum, křížení silnice I. třídy a III. opravdu není všeobecně vhodné pro řešení kruhovým objezdem a dvakrát ne v tomto případě, kde je I/16 v tomto úseku v podstatě používána jako druhý (respektive zatím první) Pražský okruh anebo tzv. Středočeský okruh. Prosím tedy o zvážení, jestli tam tato turbo-okružní křižovatka musí být a když tak o přepracování dokumentace.

Veřejnost – V. T.

Autor vyjádření požaduje zpracování plné dokumentace EIA. Argumentuje tím, že předložené oznámení neprokazuje dostatečně dopady stavby na životní prostředí, veřejné zdraví ani bezpečnost dopravy.

Hlavní námitkou je skutečnost, že investor předložil pouze jednu variantu řešení. Podle autora nebyly řádně posouzeny alternativy s nižšími dopady, zejména přestavba mimoúrovňové křižovatky I/16 × D8 u Nové Vsi, která je označována za hlavní kapacitní problém celé trasy. Požaduje proto porovnání navrhovaného řešení s alternativními variantami i s tzv. nulovou variantou.

Další výhrady směřují k dopravním podkladům. Oznámení vychází z dopravního modelu zpracovaného pro investora, nikoliv z aktuálního nezávislého průzkumu. Autor upozorňuje, že samotné oznámení připouští budoucí kapacitní problémy některých křižovatek a neřeší dostatečně vliv zvýšené dopravy na již nyní přetíženou křižovatku Nová Ves – D8.

Významná část vyjádření se věnuje bezpečnosti. Autor zpochybňuje, že uspořádání 2+1 automaticky povede ke zvýšení bezpečnosti, protože nebyla předložena analýza nehodovosti stávajícího stavu ani prognóza po realizaci stavby. Upozorňuje na rizika vyšších rychlostí, agresivního chování řidičů při zániku předjížděcích pruhů a na problematické rozhledové poměry v členitém terénu Perucké tabule. Požaduje proto podrobné bezpečnostní posouzení a vyčíslení potřebných doprovodných opatření.

V oblasti hluku a veřejného zdraví autor uvádí, že některé lokality budou i po realizaci protihlukových opatření vykazovat překročení nočních limitů. Kritizuje také absenci vyhodnocení souběžných vlivů s plánovanou vysokorychlostní tratí VRT Podřipsko a nedostatečné posouzení vibrací v blízkosti obytné zástavby.

Významné námitky se týkají ochrany přírody. Autor nesouhlasí se závěrem, že záměr nemá vliv na soustavu Natura 2000. Poukazuje na doložený výskyt vydry říční, chráněného druhu evropského významu, a na možné zhoršení migrační propustnosti krajiny. Požaduje zpracování naturového posouzení, vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny ČR a podrobnější analýzu vlivů na územní systém ekologické stability. Upozorňuje také na plánované kácení 626 stromů a více než 106 tisíc m² keřových porostů bez konkrétního plánu náhradních výsadeb.

Autor dále upozorňuje na překročení limitů benzo(a)pyrenu ve Velvarech, nedostatečně řešené dopady na kvalitu ovzduší a na možné zhoršení kvality podzemních vod v chráněné oblasti přirozené akumulace vod Severočeská křída v důsledku zvýšeného používání posypových solí. Požaduje proto návrh kompenzačních a technických opatření.

Shrnutí — požadavky na obsah závěru zjišťovacího řízení a dokumentace EIA

Na základě uvedených skutečností žádám Krajský úřad Středočeského kraje, aby závěr zjišťovacího řízení:

Stanovil, že záměr má významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a uložil zpracování plné dokumentace EIA.

- Uložil v dokumentaci EIA povinné posouzení alternativních variant dle 8 odst. 3 zák. č. 100/2001 Sb. (přestavba MUK D8, přídatné pruhy, ITS, nulová varianta).
- Uložil zpracování aktuálního dopravního průzkumu jako primárního podkladu dokumentace.
- Uložil zpracování naturového posouzení dle 45i zák. č. 114/1992 Sb. autorizovanou osobou.
- Uložil posouzení synergických hlukových vlivů záměru a VRT Podřipsko.
- Uložil doplnění analýzy nehodovosti stávajícího úseku a predikce po realizaci záměru.
- Uložil kompenzační opatření pro oblast Velvar s překročeným imisním limitem benzo(a)pyrenu.
- Uložil hydrochemické posouzení dopadu chloridové zátěže na podzemní vody v CHOPAV Severočeská křída.
- Uložil konkrétní plán náhradních výsadeb za kácení 626 ks stromů a 106 603 m² keřů.
- Prověřil dostatečnost navržených migračních opatření a jejich soulad s metodikou AOPK ČR.

Veřejnost – P. H.

1. Úvod, identifikace záměru a legitimace podavatele

Zájem podavatele je dán přímou blízkostí nemovitosti ve vlastnictví podavatele k trase záměru a z toho plynoucím dopadem na hlukovou zátěž, imisní zátěž a hodnotu nemovitého majetku. Předkládané stanovisko vychází z analýzy textu oznámení záměru (SUDOP Praha a.s., 11/2025), odborné literatury a veřejně dostupných zdrojů.

2. Zastaralost vstupních dopravních dat a nedostatečnost dopravního průzkumu

Oznámení záměru pracuje s dopravními intenzitami z „Modelu silniční dopravy, SUDOP a.s. 02/2025“, který byl zpracován samotným zhotovitelem oznámení. Poslední celostátní sčítání dopravy proběhlo v roce 2020 a je tvořeno krátkodobými čtyřhodinovými průzkumy, jejichž reprezentativnost je omezená. Dopravní model vychází z těchto omezených historických dat bez doložení aktuálního přímého průzkumu na úseku I/16. Oznámení záměru samo uznává, že u křižovatky I/16 × II/24028 ve Velvarech kapacitní posouzení zjistilo, že navržená okružní křižovatka „na výhledový rok 2045 kapacitně nevyhoví“.

Námítka: Požaduji doložení aktuálního dopravního průzkumu, jehož metodika a zdrojová data budou součástí dokumentace EIA v souladu s požadavky § 8 odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb. na úplnost podkladů, a to zejména pro I/16 v úseku Velká Bučina. Žádám rovněž o zveřejnění metodiky dopravního modelu SUDOP 02/2025.

3. Zpochybnění argumentu „bezpečného předjíždění“ a psychologie řidiče v uspořádání 2+1

3.1 Faktická bezpečnostní rizika uspořádání 2+1

Oznámení záměru opakovaně argumentuje nutností „bezpečného předjíždění“ jako hlavním důvodem rozšíření (str. 9, 14). Toto zdůvodnění není podepřeno analýzou nehodovosti konkrétního úseku. Observační bezpečnosti silničního provozu (CZRSO), provozovaná Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., uvádí, že uspořádání 2+1 „ovlivňuje rychlosti (uvádí se nárůst rychlosti o 2 km/h), což může přispívat k vyšší závažnosti dopravních nehod“ a identifikuje jako inherentní rizika „nemožnost předjíždění v úseku s jedním jízdním pruhem“ a „ztížené podmínky pro vozidla záchranných složek.“ Jako doklad toho, že samotná fyzická infrastruktura 2+1 nestačí k zajištění bezpečného provozu, slouží silnice I/3 v oblasti Benešova – mezisídlní komunikace upravená na skutečné uspořádání 2+1 (ŘSD, stavba Mirošovice–Benešov, předáno do provozu 2017). Na tomto úseku bylo od září 2021 zavedeno

úsekové měření rychlosti – fyzické rozšíření vozovky si vynutilo nákladná doplňující bezpečnostní opatření, která oznámení záměru pro posuzovaný úsek I/16 nezmiňuje ani finančně nevyčísľuje.⁵

3.2 Psychologie řidiče – agresivita při předjíždění a zařazování

Výzkum v oblasti dopravní psychologie dokládá, že přítomnost předjížděcího pruhu stimuluje řidiče k akceleraci nad rámec povolené rychlosti. Havlík (2005) uvádí jako typické agresivní chování v situaci zániku přidavného pruhu: náhlou intenzivní akceleraci, styl jízdy plyn-brzda a nečekané zabrzdění jako odplatu za neumožnění zařazení. V místech zániku přidavného pruhu dochází ke kumulaci vozidel snažících se předjet před zúžením. Výzkum vnímání rychlosti (Šucha et al., 2013) dále dokládá, že chyba ve vnímání rychlosti způsobuje téměř polovinu dopravních nehod, přičemž typickými jsou nehody při chybném předjíždění. Toto riziko je zvýšeno v trasách s omezenou rozhledovou vzdáleností.

3.3 Výkon moderních nákladních vozidel

Oznámení záměru zdůvodňuje nutnost předjíždění tím, že „se v trase pohybuje relativně vysoký počet nákladních, a tedy pomalu jedoucích vozidel.“ Moderní nákladní soupravy Euro VI disponují motory s výkonem 400–500 kW a točivým momentem přesahujícím 2500 Nm.⁹ Na rovném terénu a v mírném stoupání tyto soupravy udržují zákonnou rychlost 80 km/h. Profesionální řidiči podléhají přísnému režimu nařízení (ES) č. 561/2006 a nařízení AETR. Na stoupáních nad 3–5 % (vyskytujících se v členitém terénu úseku Velvary – D8) může plně naložená 44tunová souprava (max. přípustná hmotnost dle vyhlášky č. 341/2002 Sb.) klesnout na výrazně nižší rychlost. Oznámení záměru tuto skutečnost nekvantifikuje – neuvádí, ve kterých konkrétních stoupáních jsou přidavné pruhy navrženy v korelaci s výškovým profilem.

4. Profil terénu, nepřehledné zatáčky a bezpečnostní rizika

(Velvary, Velká Bučina)

Oznámení záměru přiznává, že úsek silnice I/16 v oblasti Velké Bučiny je veden „ve větších zářezech, resp. na výrazných náspech“ (Perucká tabule). Přesto výškové řešení ponechává stávající stav s odůvodněním, že „stávající trasa nevykazuje žádné výškově problematické segmenty.“ Toto hodnocení je v rozporu s požadavky ČSN 73 6101 na rozhledové vzdálenosti při předjíždění. Zákon č. 361/2000 Sb. v § 18 odst. 1 stanoví, že řidič „smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.“ Zvýšení návrhové rychlosti z 80 na 90 km/h bez zlepšení rozhledových poměrů přímo zvyšuje pravděpodobnost čelní srážky. Výzkum ČVUT FD dokládá, že na vzniku více než 30 % dopravních nehod se spolupodílí nevhodné uspořádání prostoru pozemní komunikace. Oznámení záměru neobsahuje analýzu nehodovosti stávajícího úseku ani predikci vývoje nehodovosti po realizaci záměru.

Námítka: Žádám o doplnění analýzy nehodovosti stávajícího stavu a predikce nehodovosti po realizaci záměru, zvláště v členitém terénu katastrů Velvary a Velká Bučina.

5. Hluk a vibrace – nedostatečné posouzení a nevyřešené kombinované vlivy

5.1 Nárůst hlukové a imisní zátěže

V souvislosti s rozšířením jízdního pruhu v prostoru Velká bučina (v blízkosti mé nemovitosti) dojde zákonitě ke zvýšení hlukové zátěže (zvýšení počtu vozidel v tomto úseku) a zároveň i ke zvýšení imisního zatížení. V lokalitě Velvary je navíc nyní překročen imisní limit benzo(a)pyrenu o 10–20 %. Z výše uvedených důvodů požaduji zvýšení protihlukové ochrany v úseku 1.1. Velká Bučina podobně jako je na dálnici D8 mezi sjezdy 48 a 52 v úseku obce Vchynice.

5.2 Vibrace – nepřijatelné odložení posouzení

Oznámení přiznává (str. 179–180), že „přesné stanovení výhledových hodnot vibrací modelovým výpočtem je téměř nemožné.“ Záměr tak předkládá EIA bez posouzení jednoho z klíčových dopadů na zástavbu ve Velvarech a Velké Bučině, kde jsou rodinné domy ve vzdálenosti do 200 m od osy silnice.

6. Dopad na kvalitu života obyvatel a ceny nemovitostí – Velvary a Velká Bučina

Hlukové hodnocení (Tab. 45, str. 173–175) dokládá stávající ekvivalentní hladiny v rozmezí 46–58 dB ve dne a 45–55 dB v noci. Tyto hodnoty jsou pod hygienickými limity pro starou hlukovou zátěž (68/58 dB), avšak část zástavby překračuje přísnější prahové hodnoty WHO pro chronické obtěžování (L_{dvn} 42 dB) a rušení spánku (L_n 42 dB).¹⁵ Záměr tento stav dále zhorší o přibližně 1,5 dB vlivem nárůstu rychlosti, přičemž tento příspěvek není v oznámení pro konkrétní obytné objekty ve Velvarech a Velké Bučině vyčíslen. Z hlediska soukromoprávní ochrany: dle § 1013 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb. (OZ) se vlastník silnice zdrží všeho, co způsobuje, že hluk, otřesy a jiné imise vnikají na pozemek jiného vlastníka v míře nepřiměřené místním poměrům. Nejvyšší soud ČR ve sp. zn. 22 Cdo 3277/2014 (nsoud.cz) dovodil, že vlastník komunikace musí hledat dostupná opatření ke snížení hlukových imisí a nemůže se omezit na pouhé strpění jejich působení; ochrana je vymahatelná cestou § 1013 odst. 1 OZ.¹⁶ Při prodeji nemovitostí s nadlimitní hlukovou zátěží pak vzniká vada věci dle § 1923 OZ s právem kupujícího na slevu nebo odstoupení od smlouvy.

7. Překročení imisního limitu benzo(a)pyrenu – záměr zhoršuje již překročený imisní limit

Rozptylová studie (str. 157–159 oznámení) připouští, že v oblasti Velvar jsou hodnoty benzo(a)pyrenu v mapách ČHMÚ (2019–2023) překročeny o 10–20 % imisního limitu. Zákon č. 201/2012 Sb. v § 11 odst. 6 stanoví, že pokud je imisní limit již překročen, lze vydat souhlasné závazné stanovisko pouze při zajištění kompenzačních opatření zajišťujících zachování dosavadní úrovně znečištění. Oznamovatel navrhuje, že kompenzační opatření nejsou nutná, s odůvodněním, že „příspěvky jsou již započteny v hodnotách imisního pozadí.“¹⁷ Tento argument je metodologicky vadný – ČHMÚ mapy zachycují průměr za pět let a zahrnují emise z provozu komunikace I/16 v jejím stávajícím stavu. Nová dopravní zátěž po rozšíření (nárůst intenzit o 1,2–6,6 %, Tab. 44 oznámení) tyto historické hodnoty překoná. Tím je zákonná podmínka pro vydání stanoviska bez kompenzačních opatření nesplněna.

8. Shrnutí námitek a požadavků

Na základě výše uvedených skutečností žádám Krajský úřad Středočeského kraje jako příslušný orgán EIA, aby:

- Požadoval doložení aktuálního dopravního průzkumu, jehož metodika a zdrojová data budou součástí dokumentace EIA dle § 8 odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb.
- Požadoval doplnění analýzy nehodovosti stávajícího stavu a predikce nehodovosti po realizaci záměru v členitém terénu.
- Požadoval o zvýšení protihlukové ochrany v úseku 1.1. Velká Bučina
- Požadoval konkrétní kompenzační opatření pro oblast Velvar, kde je překročen imisní limit benzo(a)pyrenu dle § 11 odst. 6 zákona č. 201/2012 Sb.
- Uložil oznamovateli kvantifikaci dopadu nárůstu návrhové rychlosti na hlukovou hladinu v obytné zástavbě.

Toto stanovisko je podáváno v dobré víře s cílem přispět k bezpečnému, ekologicky odpovědnému a investičně efektivnímu rozhodnutí o záměru I/16 Velvary – Mělník.

Veřejnost – TSR s.r.o.

Společnost je vlastníkem pozemků parc. č. 505/8, 505/9, 505/36, 505/37 a 509 zapsaných na LV č. 269 v k. ú. Spomyšl (společně „Pozemky“) a dále pozemků parc. č. st. 195, st. 200, st. 222, 507, 508, 510, 511, 512/3, 563, na nichž se nachází provozovna Společnosti (společně „Provozovna“).

Oznamovatel hodlá provést Záměr též na Pozemcích, což předpokládá souhlas Společnosti, coby jejich vlastníka dle § 187 odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, v navazujícím řízení o povolení záměru, resp. jejich předchozí vyvlastnění dle § 170 odst. 1 písm. a) téhož zákona. Proto má Společnost postavení dotčené veřejnosti dle § 3 písm. i) bod 1 ve spojení s § 3 písm. g) bod 1 VIŽP, neboť její (vlastnická) práva k Pozemkům mohou být rozhodnutím v navazujícím řízení bezprostředně dotčena.

Podstatné je, že Oznámení vůbec neřeší zjevnou kumulaci se záměrem Společnosti pravomocně povoleným a realizovaným na Pozemcích.

- Již dne 22.2.2024 zdejší úřad vydal rozhodnutí č. j. 005064/2024/KUSK, kterým vyslovil negativní závěr zjišťovacího řízení ve věci záměru Společnosti „Provozovna Spomyšl – Navýšení kapacity a rozšíření provozu zařízení pro sběr, úpravu a skladování odpadů“ (kód STC2653).
- V návaznosti na to Společnost získala rozhodnutí Městského úřadu Mělník, odbor výstavby ze dne 5.3.2026, č. j. MUME-1700/VYS/26/ZUPR o povolení záměru Společnosti, které nabylo právní moci dne 8.4.2026 („Povolení“). V rámci Povolení Společnost realizuje mj. stavbu haly na pozemcích parc. č. 505/8, 505/36 a 505/37, vodní plochy na pozemku parc. č. 505/9 a cementobetonového krytu na pozemku parc. č. 509 (společně „Stavba“). V podrobnostech Společnost odkazuje na přiložený koordinační situační výkres a situační výkres (zpevněných) ploch.
- Společnost oznámila zahájení stavebních prací dle Povolení dne 13.4.2026.

Stavba je součástí provozního uspořádání areálu Provozovny a tvoří předpoklad jejího dalšího využívání. Přitom Záměr do tohoto uspořádání přímo zasahuje, neboť Oznamovatel počítá s vlastní výstavbou na místě, které je již pravomocně určeno pro provoz Společnosti. Přesto obsah kap. B.I.4 Oznámení, která by měla popisovat „možnost kumulace s jinými záměry“ v souladu s Přílohou č. 3 VIŽP, nereflktuje ani existenci výše uvedeného negativního závěru zjišťovacího řízení. Ostatně, Společnost má značné pochybnosti o aktuálnosti Oznámení, jež považuje období „2021/06“, kdy Provozovna ještě patřila společnosti Šrotiště Vraňany s.r.o., za „aktuální“ (viz Oznámení, str. 104). Lze proto uzavřít, že Oznámení je v současné podobě jednoduše neúplné.

Společnost zdůrazňuje, že součástí Povolení je rovněž (i.) kladné vyjádření odboru dopravy zdejšího úřadu ze dne 29.9.2025 (viz Povolení, podmínka č. 9) a (ii.) kladné vyjádření Oznamovatele ze dne 22.9.2025 (viz Povolení, podmínka č. 10). Žádné z těchto vyjádření ničeho nenamítlo proti Stavbě či její potenciální kolizi se Záměrem. Zatímco nyní Oznamovatel předkládá Záměr, který v této podobě bude mít významně nepříznivý dopad na Provozovnu a její budoucí rozvoj. Jinými slovy, Záměr *de facto* povede k demolici Stavby a prostavěná investice Společnosti ve výši více než 20 mil. Kč (!) by tak přišla vniveč.

Kromě toho, Oznámení se nijak nevypořádává s nesouladem Záměru s územně plánovací dokumentací. Byť Oznamovatel neurčitě naznačuje, že „rozšíření komunikace I/16 do profilu 2+1 v některých místech vybočí z ploch dle ÚP pro dopravní infrastrukturu do ploch zemědělských stejně jako přeložky silnic III. třídy místních“ (viz Oznámení, str. 8), ničeho nezmiňuje o tom, že Územní plán Spomyšl ve znění po

změně č. 1 a č. 2 žádnou novou účelovou komunikaci na Pozemcích nevymezuje (viz níže výřez z jeho hlavního výkresu). V tomto směru Společnost upozorňuje, že není podložena ani konstatace zdejšího úřadu ohledně „nutného“ zrušení dosavadního sjezdu (viz popis Záměru ve zveřejněné informaci ze dne 18.5.2026).

ZÁVĚR

Oznámení nehodnotí skutečný stav v území. Oznámení přehlíží reálný střet navržené silniční stavby s povoleným a realizovaným využitím Pozemků, jakož i projednaným záměrem Společnosti „Provozovna Spomyšl – Navýšení kapacity a rozšíření provozu zařízení pro sběr, úpravu a skladování odpadů“. Proto Společnost požaduje, aby existence jejího záměru a povolené Stavby byla výslovně promítnuta do popisu stavu území, vyhodnocení umístění Záměru i hodnocení jeho vlivů. Pokud Oznámení vychází z dopravního napojení, které je v kolizi s povoleným a realizovaným využitím území, musí přinejmenším obsahovat věrohodné prověření alternativních variant (zejm. variant mimo Pozemky a varianty zachování dosavadního sjezdu). Bez řádného prověření jiných řešení nelze učinit spolehlivý závěr o přijatelnosti navrženého umístění a technického řešení Záměru.

Vzhledem k výše uvedenému Společnost navrhuje, aby zdejší úřad uložil Oznamovateli řádně doplnit Oznámení, jelikož ve stávající podobě jej nelze považovat za dostatečný podklad pro učinění spolehlivého závěru o vlivech Záměru ve smyslu Přílohy č. 2 části I. bodu 2 VIŽP.

Společnost dodává, že bez ohledu na výše uvedené je připravena s Oznamovatelem projednat možnosti úpravy stávajícího sjezdu, příp. jiné přijatelné řešení dopravního napojení, které nebude nepřiměřeně zasahovat do jejího (schváleného) provozu.

Veřejnost – B.T., D.K., I.D., J.Č., J.H., J.M., J.S., J.V., K.F., M.H., J.O., K.B., P.B., L.B., L.P., M.B., M.H., P.H., B.T., P.P., P.S., V.S., P.P. II, L.Š., J.V.T., J.T., M.T., M.M., M.M.II, M.S., M.T., M.V., O.V., P.C., P.K., P.L., P.M., S.L.Š., T.J., Z.S.

I. Proč jsem dotčen/a?

Záměr může významně zhoršit hluk, ovzduší (emise PM), dopravní zátěž na navazujících silnicích II./III. tříd, odtokové poměry a riziko povodní, a krajinný ráz v mém okolí.

II. Připomínky a požadavky (stručně, bez právnických formulací)

Společné dopady všech staveb v okolí

V okolí se chystá spousta velkých staveb najednou (rozšíření D8, Terminál Roudnice VRT, ZEVO Mělník, těžba štěrkopísku a další). Jejich společný vliv může silnici I/16 úplně přetížit. Dokumentace tyto kumulativní vlivy neřeší.

Požaduji: Zohlednit společné dopady všech těchto staveb dohromady.

Riziko větších povodní

Silnice kříží řeky a potoky a vede v záplavovém území. Chybí výpočty, jestli mosty zvládnou velkou povodeň a jestli stavba nezhorší zaplavování obcí.

Požaduji: 2D model povodní pro celé území a ověření, že mosty a propustky zvládnou stoletou vodu, stejně jako stále častější přívalové srážky.

Nedůvěryhodná data o dopravě

Dokumentace nepoužívá veřejně dostupná data z celostátního sčítání a ani nijak nevysvětluje použití jiných zdrojových dat se kterými dopravní model pracuje. Studie hluku, prachu a vlivu na veřejné zdraví mohou vycházet z nesprávných čísel. Data jsou navíc jen v PDF, takže je nelze nezávisle odborně prověřit.

Požadují: Použít doložitelná data, přepočítat je na rok 2045 a dát odborníkům elektronické modely k nezávislé kontrole.

Námítky proti hluku

Hrozí, že stávající protihlukové stěny (při aplikaci limitů 68/58 dB) v úseku Velvary – Nová Ves budou při stavbě odstraněny bez náhrady. Dokumentace totiž rozděluje jednu a tutéž stavbu na různé úseky a na část z nich aplikuje limity nižší (60/50 dB) a na sídla v úseku Velvary – Nová Ves se přitom používají limity vyšší (68/58 dB). Významná část obyvatel podél I/16 tak efektivně nebude před hlukem z této komunikace vůbec chráněna (limity jsou totiž exponenciální – vyšší limity znamenají povolení až 6x více hlučnosti okolí). To je diskriminační. Všichni občané podél trasy I/16 si zaslouží stejnou úroveň ochrany zdraví. Předložená dokumentace tak nepřijatelně snižuje a podceňuje ochranu zdraví obyvatel. Místo aby chránila lidi před nadměrným hlukem, používá zastaralé formální limity až 68/58 dB (den/noc). Tyto hodnoty jsou již prokazatelně zdraví škodlivé (poruchy spánku, stres, srdeční onemocnění, vyšší riziko infarktu a další zdravotní problémy hrozí již od hlukové zátěže území již nad cca 50 dB). S tímto nelze souhlasit. Zdraví lidí musí být na prvním místě.

Požadují:

- Jednotný limit 60/50 dB pro celý záměr I/16 bez rozdílu mezi úseky.
- Skutečnou ochranu obyvatel (efektivní protihluková opatření – protihlukové valy se vzrostlou zelení, budování komunikace v zářezu, protihlukové stěny apod.).

Přílišný hluk

Dokumentace používá neplatné české limity místo přísnějších limitů evropských. Jak dokazují strategické hlukové mapy za rok 2022. Již dnes je hluková zátěž území nadměrná. To si každý může ověřit podle svého bydliště (jednotlivě i souhrnně pro všechny typy hluku); pro denní zátěž je přeslimitní vše od okrové barvy, pro noční zátěž je přeslimitní vše od žluté barvy nahoru, viz zde: a také pro denní a noční limity – <https://geoportal.mzcr.cz/shm/?locale=cs>. Navržené protihlukové stěny jsou proto zcela nedostatečné. Navíc, s ohledem na nesprávnou metodiku se může stát, že staré stěny mohou zmizet bez náhrady, jelikož byly kalibrovány na násobně nižší hlučnost silnice. A to ještě v hlukové studii ani není zohledněn kumulativní hluk z vlaků a průmyslu.

Požadují: Novou studii hluku podle evropské metodiky, započtení hluku ze všech zdrojů, výpočet zdravotních dopadů na lidi a vybudování ochranných valů se vzrostlou zelení.

Krajina a život v obcích

Projekt ignoruje registrované územní studie, které požadují více zeleně a lepší průchodnost krajiny pro lidi i zvířata. Zcela chybí plán na rozšíření hromadné dopravy, chybí cyklostezky a kompenzace obtíží během stavby.

Požadují: Plán veřejné dopravy a cyklostezek, kompenzace pro obce během výstavby a pozemkové úpravy vyvolaných stavební činností investora ke zlepšení průchodnosti krajiny.

Prach a další škodliviny ve vzduchu

Už teď je v oblasti příliš mnoho prachových částic. I podle zásadně podceněné rozptylové studie je v oblasti Velvar již dnes, bez záměru, překročen limit pro karcinogenní benzo(a)pyren o 10–20 %. Platná EU směrnice o ochraně ovzduší, přitom s účinností od roku 2030 tyto limity dále zpřísňuje. Navíc, bude umožněno, aby občané, kteří žijí v oblasti s nadlimitní zátěží, žalovali stát o náhradu škody. Dokumentace tyto požadavky zcela ignoruje.

Požadují: Přepočítat studii podle skutečných měření v obcích, zohlednit přísnější imisní limity od 2030 a navrhnout vybudování ochranných valů se souvislou vzrostlou zelení.

Bezpečnost není prokázána

Hlavním deklarovaným cílem stavby má být bezpečnost, ale v dokumentaci chybí jakákoli analýza nehod a rizik. Není jasné, kolik nehod ubude a jak se bude řešit případná havárie s nebezpečným nákladem.

Požadují: Podrobný bezpečnostní audit, úpravy křižovatek tak, aby se dalo bezpečně odbočovat, oddělení cesty pro chodce a cyklisty a pravidelnou kontrolu nehod i po otevření silnice.

Chybí bezpečnější varianta silnice

Dokumentace vlivu na veřejné zdraví a životní prostředí hodnotí jen jednu možnost – silnici s křižovatkami na úrovni. Existuje ale bezpečnější varianta s nadjezdy a podjezdy (mimoúrovňová křižovatka – MÚK). Tu investor bez vysvětlení zamítl, přestože sám uvádí, že hlavním cílem stavby má být větší bezpečnost.

Požadují: Posoudit i variantu s nadjezdy a podjezdy (MÚK) a porovnat, která je z pohledu bezpečnosti silničního provozu a vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví výhodnější.

Tři pruhy nebudou stačit?

I podle dopravního modelu na základě podceněných intenzit dopravy vyplývá, že plánované tři pruhy 2+1 již v roce 2033, kdy má být záměr budován, nemusí stačit. Navíc model nepočítá s tím, že nový Terminál Roudnice VRT přiláká ještě víc aut a že se postaví i další silnice v okolí (např. dopravní napojení ZEVO Mělník).

Požadují: Přepočítat dopravní model na aktuální data, včetně zohlednění souvisejících dopravních staveb, a ověřit, jestli řešení 2+1 vůbec stačí.

1. Současná silnice I/16 slouží dnes jako náhrada chybějícího severozápadního pražského okruhu (D0). Stavba jeho části Ruzyně – Suchdol – Březiněves – Satalice má být zahájena na přelomu let 2028 a 2029 s předpokládaným zprovozněním do konce roku 2031. Tato stavba by měla tedy výrazně uvolnit provoz na silnici I/16. Realizace zkapacitnění silnice I/16 je podle současných plánů předběžně naplánována na roky 2032 až 2033, tedy až po dostavbě SZ okruhu D0. Není jasné, jak zprovoznění D0 ovlivní hustotu provozu na silnici I/16 a zda tato stavba bude ještě vzhledem k odklonu dopravy z I/16 stále potřebná.

2. Navíc. V médiích se objevují informace o záměru výstavby Středočeského okruhu kolem Prahy (D99), který má v úseku Velvary – Nová ves využít profil současné silnice. Viz schválená studie rozvoje dálniční a silniční sítě po roce 2050. Nebylo by tedy efektivnější a ekonomicky prozíravější zahájit stavbu rovnou čtyřpruhové silnice, než zkapacitňovat stávající komunikaci? Ptám se jako daňový poplatník, který by měl obě stavby spolufinancovat.

III. Návrh na postup úřadu

- Dokumentace má zásadní chyby, používá špatná data a neřeší to, co má podle zákona řešit. Nelze na jejím základě rozhodnout.
- Požadujeme vrátit dokumentaci k přepracování, aby splnila výše uvedené požadavky.
- V přepracované dokumentaci EIA by měl být kladen zejména zvýšený důraz ke všem výše uvedeným bodům včetně navržení řádných kompenzačních a adaptačních opatření.

Doplňující vyjádření:

M.S.

Předpokládám, že několikrát už bylo uvedeno a zmíněno – je potřeba řešit výjezdy, přejezdy z přilehlých obcí na hlavní tah nebo na protější komunikace. Dneska už je to celkem problém, po tomto záměru bude nemožné, pokud se neudělají nějaké nadjezdy, objezdy, přechodové lávky. Člověk by rád i s dětmi šel

na procházku nebo jel na kole, směr cyklostezka, ale není to možné, protože už v tuto chvíli je hodně nebezpečné přejít hlavní tah

O.V.

Nedůvěryhodná data o dopravě

Vůbec se nepočítá s 3D modelem a tvarem krajiny, kdy u nás je na mapách nižší hluková zátěž, přitom máme přímý pohled na most a hluk obzvláště v zimě kdy nejsou žádné stromy a auta jezdí na zimních pneumatikách s větším hlukem je naprosto neúnosný. Nyní je slyšet i přes uzavřená okna, natož s mikro ventilací nebo ventilací. Stejně tak se vůbec nepočítá s dilatačními spárami a efektem ozvěny pod mostem. Když přes ně přejede speciálně nákladní automobil, tak je to extrémní hluk a každý kamion je slyšet 3x.

P.C.

V případě schválení záměru prosím o zachování nájezdu z polní cesty na úrovni obce Chržín. Tento nájezd hojně využívají obyvatelé obce Chržín a Uhy. GPS nájezdu: 50.2901114N, 14.2665550E

Další podmínky a připomínky dle obdržených vyjádření příslušný úřad **požaduje** řádně zpracovat do příslušné kapitoly dokumentace (D. IV. opatření). S ohledem na počet dotčených územních samosprávných celků **požaduje**, aby dokumentace byla předložena v počtu **1 výtisku** a v elektronické podobě.

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.

Město Velvary, Obec Uhy, Obec Chržín, Obec Sazená, Obec Nová Ves, Obec Vraňany, Obec Spomyšl, Obec Lužec nad Vltavou, Obec Býkev, Obec Hořín 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 Město Velvary, Obec Uhy, Obec Chržín, Obec Sazená, Obec Nová Ves, Obec Vraňany, Obec Spomyšl, Obec Lužec nad Vltavou, Obec Býkev a Obec Hořín 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 – Informační systém EIA (www.cenia.cz/eia), pod kódem STC2907.

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.: 091853/2026/KUSK

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

1. **Středočeský kraj**, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
2. **Město Velvary**, náměstí Krále Vladislava 1, 273 24 Velvary
3. **Obec Uhy**, Uhy čp. 31, 273 24 Velvary
4. **Obec Chržín**, Chržín čp. 7, 273 24 Velvary
5. **Obec Sazená**, Sazená čp. 1, 273 24 Velvary
6. **Obec Nová Ves**, Nová Ves čp. 154, 277 52 Nová Ves
7. **Obec Vraňany**, Vraňany čp. 37, 277 07 Vraňany
8. **Obec Spomyšl**, Spomyšl čp. 120, 277 05 Spomyšl
9. **Obec Lužec nad Vltavou**, 1. máje 176, 277 06 Lužec nad Vltavou
10. **Obec Býkev**, Býkev čp. 50, 276 01 Býkev
11. **Obec Hořín**, Hořín čp. 19, 276 01 Hořín

Dotčené orgány:

12. **Městský úřad Slaný**, Odbor životního prostředí, Velvarská 136/1, 274 01 Slaný 1
13. **Městský úřad Kralupy nad Vltavou**, Odbor životního prostředí, Palackého nám. 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou
14. **Městský úřad Mělník**, Odbor životního prostředí a zemědělství, náměstí Míru 1, 276 01 Mělník
15. **Krajský úřad Středočeského kraje**, Odbor životního prostředí a zemědělství, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
16. **Krajská hygienická stanice Středočeského kraje**, územní pracoviště Mělník, Pražská 391, 276 01 Mělník 1
17. **Krajská hygienická stanice Středočeského kraje**, územní pracoviště Kladno, Gen. Klapálka 1583, 272 01 Kladno 1

Oznamovatel:

18. **Ředitelství silnic a dálnic s. p.**, Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4

Na vědomí:

19. **Městský úřad Mělník**, Odbor výstavby, náměstí Míru 1, 276 01 Mělník
20. **Městský úřad Kralupy nad Vltavou**, Odbor výstavby a územního plánování, Palackého nám. 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou
21. **Městský úřad Slaný**, Stavební úřad a územního plánování, Velvarská 136/1, 274 01 Slaný 1
22. **Krajský úřad Středočeského kraje**, Odbor územního plánování a krajský stavební úřad, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
23. **ČIŽP OI Praha**, Wolkerova 40, 160 00 Praha 6
24. **Povodí Labe, s. p.**, Víta Nejedlého 951/8, 500 03 Hradec Králové – Slezské Předměstí
25. **Povodí Vltavy, s. p.**, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5
26. **Zpracovatel oznámení: Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.**, SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3