



Obec Podolanka
Hlavní 15
250 73 Podolanka

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Vaše č. j./sp. zn.: 029308/2024/KUSK, SZ_021076/2024/KUSK/5

Podatel: Obec Podolanka, Hlavní 15, 250 73 Podolanka

Věc: "Přeložka silnice II/610" v k. ú. Přezletice, Podolanka, Popovice u Brandýsa nad Labem a Brandýs nad Labem" – vyjádření k zahájení zjišťovacího řízení záměru v rámci posuzování vlivů na životní prostředí

Podatel byl nadepsaným správním orgánem, coby příslušným úřadem dle § 22 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění ("Zákon"), informován o tom, výše uvedený záměr "**Přeložka silnice II/610" v k. ú. Přezletice, Podolanka, Popovice u Brandýsa nad Labem a Brandýs nad Labem**" ("Záměr") bude podroben zjišťovacímu řízení podle § 7 Zákona, a zároveň byl vyzván, aby nejpozději do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení (ke kterému nedošlo dříve, než zveřejněním na úřední desce nadepsaného úřadu dne 28. února 2024) zaslal nadepsanému úřadu své vyjádření k předmětnému oznámení Záměru.

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

1. Ačkoli je připravovaný Záměr nápadem Podatele, který jej navrhl Oznamovateli, coby reakci na připravovanou stavbu dálnice "D0, stavba 520 Březiněves – Satalice" ("Stavba D0"), a tudíž jej podporuje, nic to nemění na tom, že Podatel bude realizací a provozem Záměru zásadně dotčen. **Záměr určitě povede ke zhoršení kvality životního prostředí na území Podatele a života jeho občanů, a proto je nezbytné, aby byly jeho negativní vlivy v maximální možné míře zmírněny.** Toho bude možné docílit jedině tak, že si Oznamovatel přípravu Záměru poctivě odpracuje a vyprojektuje jej s maximálním respektem ke všem složkám životního prostředí a obyvatel žijících v jeho blízkosti – v tuto chvíli tomu tak, bohužel, rozhodně není.
2. **Předně je Podatel přesvědčen, že je nutné Záměr posoudit dle Zákona.**
3. **Dále má Podatel za to, že v dokumentaci vlivů Záměru na životní prostředí by v souladu s § 7 odst. 1 Zákona měl být kladen zvýšený důraz na posouzení vlivu Záměru na krajinu a biologickou rozmanitost, na hlukovou situaci, na ovzduší a**

klima a na obyvatelstvo, a to s důrazem zejména na následující vlivy, které nebyly dostatečně vyhodnoceny ve zpracovaném oznámení Záměru:

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

4. K ochraně přírody a krajiny

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

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

nová kvalita bez negativního dotčení hodnot území při zachování rázu jedinečné kulturní krajiny.¹

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

Podle odstavce 1 § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny musejí zásahy do krajinného rázu, zejména umístování a povolování staveb, mimo jiné zohlednit harmonické měřítko a vztahy v krajině². V dokumentaci Záměru Podatel postrádá adekvátní zdůraznění potřeby celkovým řešením předmětné liniové stavby vzít v potaz veškeré související okolnosti a je nucen brojit proti lehkovážnému konstatování, že předmětným zásahem (u něhož je vedení nové silnice na náspu zmíněno) nebude krajinný ráz negativně ovlivněn.

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

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

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

V souběhu s navrhovanou dvoupruhovou silnicí, vedenou na náspu, má být vedena dvoukolejná elektrifikovaná železniční trať. Dosud známé a nikterak nezkoordinované polohové vedení obou tras (každé v jiném stupni zpracování) vede Podatele k obavě, že výsledkem nekoordinovaného postupu přípravy i realizace metodou „krok za krokem“ může být s velkou pravděpodobností zničená část krajiny⁴.

Trasy těchto dvou linií prozatím nejsou vedeny v potřebném souběhu. Přestože jejich koncové body v dotčené části krajiny jsou víceméně identické, ve skutečnosti jsou vzájemně propleteny tak, že se ve dvou bodech křížují. Ve výsledku tak mohou být buď

¹ Z Politiky architektury a stavební kultury ČR, schválené vládou ČR 11.1.2023, mimo jiné plyne povinnost zajistit návaznost nových staveb na charakter a strukturu místa a povinnost respektovat a rozvíjet kulturní, přírodní a stavební dědictví i hodnoty krajiny.

² Z Politiky územního rozvoje ČR ve znění závazném od 1.6.2023 (po Aktualizaci č. 6) – z priorit č. 14, 20 a 29 (Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území) mimo jiné plyne imperativ chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, zachovat ráz jedinečné kulturní krajiny. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty

³ Územní studie krajiny ORP Brandýs n. L. – Stará Boleslav, revidovaná v září 2019, obsahuje mimo jiné definici cílového charakteru zdejší krajiny a pět opatření pro dosažení cílového charakteru krajiny

⁴ Ze Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR pro léta 2020 až 2025, schváleného vládou ČR 1.4.2020, mimo jiné plyne, je potřebné vnímat otázky fragmentace krajiny jako téma, spojené zvláště s liniovými stavbami dopravní infrastruktury. Proto je jedním z cílů Programu omezit negativní vliv fragmentace krajiny.

technicky dokonale vyřešena veškerá křížení silnice s dráhou, veškerá mimoúrovňová křížení v severojižním směru v zájmu dosud neznámé nové funkčnosti celé plochy (například i trasa budoucí dráhy musí být křížena silnicemi nejnižších tříd, zemědělskými účelovými komunikacemi, biokoridory, cyklistickými a pěšími spojkami, o dalších trasách pro živočichy nemluvě), bude-li se postupovat koordinovaně, nebo také ne, jak je tomu nyní. Z toho důvodu Podatel požadoval, aby koridor pro přeložku silnice II/610 v pořizované aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje byl vymezen jako **multimodální**. Tím by se předešlo nežádoucí situaci, kdy jedna (časově v pořadí první) liniová stavba je upřednostněna před v pořadí dalšími a vytváří pak další překážku nejen v trase další stavby, ale hlavně v krajině samotné.

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

S ohledem na výše uvedené Podatel zejména požaduje, aby:

- **do Záměru byly doplněny dostatečné prostupy a průchody krajinou a křížení s cestami (i pro zemědělce, zvěř a cyklisty) tak, aby byly zachovány komunikační koridory; aby**
- **přeložka silnice II/610 byla zapuštěná a nikoli na náspu; a aby**
- **Oznamovatel nechal zpracovat krajinářskou studii, která navrhne postupy pro minimalizování dopadů stavby na stávající hodnoty území (včetně výhledů krajinou z vyvýšených míst – hlavně na sever). Taková studie by měla navazovat na územní studii krajiny ORP Brandýs, která byla přijata v roce 2019. Předmětná studie by měla být koncipována coby studie celého multimodálního koridoru, nikoli jen Záměru.**

5. Ke koordinaci s ostatními stavbami

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

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

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

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

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

S ohledem na výše uvedené Podatel zejména požaduje, aby Záměr byl posuzován a plně zkoordinován se všemi stavbami v dotčeném multimodálním koridoru (přeložka II/610, vlak, cyklostezka⁵) se Stavbou D0, místní dopravou a biokoridory.

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

6. Návaznost na Stavbu D0

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

7. Vlivy na hlukovou situaci

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

Záměr ve své přípravě nebere v potaz další stavby jak navazující silniční, tak realizace staveb developerské výstavby. Příkladem může být Obytný soubor Přezletice-Panská Pole, pro který byla zpracována Hluková studie (09/2022) společností Jacobs Clean Energy s.r.o. Už z této studie vyplývá nasycení silničního systému a riziko zhoršení stávající nadlimitní hlukové zátěže. Už pouze z pohledu tohoto projektu byla navržena výměna povrchu vozovky Čakovická a Veleňská, včetně instalace PHS. V rámci posouzení Záměru je tak nutné aktualizovat jednotlivé vstupy z pohledu navazujících staveb a příprav v území.

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

⁵ Vzhledem k tomu je požadavek na zajištění mimoúrovňového křížení stávajících cyklotras dle Aktualizace Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017 – 2023, ale i pěších tras jako jsou stezky „Přezletice na nejposvátnější české cestě“ či „Svatojakubská cesta – Žitavská“ atd.

8. Vlivy na obyvatelstvo, ovzduší a klima

Území Podatele, jehož obyvatelstvo má být Záměrem dotčeno, je již **v současnosti zatíženo automobilovou a leteckou dopravou**. V důsledku toho dochází k překračování hygienických limitů. Z Programu zlepšování kvality ovzduší Aglomerace CZ01 – Praha ("PZKO")⁶ jsou patrné údaje o stávajícím zatížení území imisemi a hlukem, které má již v tuto chvíli značný vliv na lidské zdraví a životní prostředí.

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

9. Křižovatka ve Cvrčovicích

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

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

10. Posouzení kumulativních a synergických vlivů

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

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

V Podolance dne 28. 3. 2024



Mgr. Roman Pečenka, starosta

⁶ Nic na tom nemění ani skutečnost, že byl PZKO zrušen Městským soudem v Praze.