

FB/1

Podací lístek	
Krajský úřad Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5	
Podal: Hlasy Kozomína z. s., IČ:02270986, DS: yy4didr, č.p. 81, 277 45 Kozomín	
Číslo dokumentu: 092733/2021/KUSK UID: kuskes14d7ae5 	
Věc: Námitky a připomínky k zahájenému územnímu řízení stavby „II/240 a II/101, přeložka silnic v úsek...	
Doručeno dne: 21.07.2021 23:12	
li / li,sv.př: 0/0	př / druh: 1

**Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu**

Zborovská 11
150 21 Praha 5
IDDS: keebyyf

Čj.: 074507/2021/KUSK; 076415/2021/KUSK
Spis. zn.: SZ 166829/2020/KUSK ÚSR/Čer

V Kozomíně dne 21. 7. 2021

Námítky a připomínky k zahájenému územnímu řízení stavby „II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7-D8, III. etapa“

Tímto uplatňujeme námítky do **územního řízení navazujícího na řízení EIA stavby II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7-D8, III. etapa**, do kterého jsme se ve stanovené lhůtě přihlásili jako účastník řízení. Naší aktivní legitimací v řízení je dle stanov našeho spolku zajištění veřejného zájmu k ochraně přírody a krajiny, ochraně životního prostředí, ochraně veřejného zdraví, ochraně zeleně, péče o území, kvality života a zdraví obyvatel. Stavba, jak je navržena bude mít negativní vliv na akustickou a rozptylovou situaci v obci Kozomín, Zlončice a Chvatěruby a širším okolí. Dojde ke změně krajinného rázu a navýšení intenzit dopravy v oblasti.

Již od oznámení záměru v roce 2015 jsou znatelné známky klamavého jednání ze strany investora stavby, jejímž cílem mělo dojít k přesvědčení samospráv a veřejnosti, že se jedná o silnici, která propojí dopravu mezi okresními městy. **Přitom byla navrhována a posuzována komunikace, která má mít nadregionální význam pro tranzitní dopravu.** Podle § 2 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. se pozemní komunikace rozděluje na *a) dálnice, b) silnice, c) místní komunikace, d) účelové komunikace*. Silnice se podle § 5 odst. 2 tohoto zákona podle svého určení a dopravního významu dále rozděluje do tříd *a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy, c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace*. Stavba v projednávané dokumentaci EIA je vedena jako **silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy**. Architekt při veřejném projednání EIA ale potvrdil, že komunikace splňuje **technické požadavky pro silnice I. třídy, které jsou určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu.**

Dle smluv na projektovou dokumentaci ke stavebnímu povolení II. etapy tj. Obchvatu Kralup a III. etapy přeložky z Kralup k dálnici D8 zveřejněných v registru smluv, je uveden požadavek investora na připravovanou dokumentaci: *„Dokumentace musí být projednána a doloženo stanovisko úseku provozovatele elektronického mýta ŘSD ČR v souvislosti s výhledovým zapojením stavby do systému mýta provozovaného ŘSD ČR. Systém mýtných bran bude odpovídat systému provozovanému na komunikacích ve správě ŘSD ČR“*. Nařízení vlády č. 240/2014 Sb. o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném uvádí, že **lze vybírat mýto pouze na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy**. Je zřejmé, že při přípravě bylo s variantou výběru mýta počítáno, což je **v rozporu s nařízením vlády, kdy mýto je možné vybírat jen na silnici I. třídy s mezinárodní dálkovou a mezistátní dopravou, nikoliv na silnici II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy.**

Tato komunikace, ač vydávána za silnici II. třídy, splňuje kritéria pro výstavbu silnice I. třídy a má být využita pro nákladní tranzit mimo Prahu mezi dálnicemi D1, D5, D7 a D8 a náhradu nedokončeného Silničního okruhu kolem Prahy. Její vedení ve vzdálenosti 200 – 300 metrů od obytné zástavby mimoúrovňově na mostech a náspech bez jakékoliv protihlukové ochrany není možné povolit. Posuzovaná silnice je mimo to v rozporu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, dokumentací EIA, územním plánem obce Kozomín, technickými normami atd., jak je níže v našich připomínkách detailně uvedeno.

A. Nekompletní dokumentace ve spisu

Po nahlédnutí do spisu na KÚSK, podáváme připomínky ve věci chybějící dokladů zmiňovaných v Technické zprávě na str. 68. Při nahlížení **nebyla nalezena Dokladová část, tedy zejména příloha 03 Akustická studie a 05 Rozptylová studie.**

B. Připomínky k hluku

I přes absenci Akustické studie ve spisu, předpokládáme, že se jedná o Akustickou studii k ÚR z prosince 2019 zpracovanou Ateliérem ekologických modelů, s. r. o. jejíž obsah je nám znám a tímto k ní podáváme následující připomínky.

Akustická studie uvádí: *Akustické posouzení je provedeno v souladu se zadáním pro výhledový rok 2040 v aktivní variantě A při provozu Silničního okruhu kolem Prahy (dále SOKP). V tomto případě se jedná o účelový výběr vstupních hodnot. U SOKP teprve probíhá řízení EIA. Nebude tedy více než pravděpodobně zrealizován dříve než nyní posuzovaná stavba. Hluková studie a celkový vliv hluku na obyvatele je tak jednoznačně žadatelem podhodnocen.*

Akustická studie uvádí v části 5. **VÝSLEDKY MODELOVÝCH VÝPOČTŮ:** *V modelovém hodnocení jsou posuzovány ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A_{L_{eq,T}}$ z provozu na navrhované silnici. Jedná se o oblast katastrálních území Kralupy nad Vltavou, Chvatěruby a Kozomín. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A_{L_{eq,T}}$ výhradně z provozu na navrhované silnici byly stanoveny pro porovnání výsledků s hygienickými limity hluku. Akustické příspěvky z provozu na navrhované silnici ukazuje tabulka 5. Výpočtové body 1 až 5 reprezentují akustické příspěvky z provozu na navrhované komunikaci u stávající chráněné zástavby. Body 10 až 17 reprezentují akustické dopady na hranici ploch vymezených pro bydlení. Posuzovaná je aktivní varianta A ve výhledovém horizontu 2040 po zprovoznění Silničního okruhu kolem Prahy. Nelze posuzovat pouze vlivy vlastní komunikace je nutné zohlednit a připočítat i vlivy dalších komunikací a jejich kumulativní efekt, který určí výslednou hodnotu. Významným zdrojem hluku v oblasti je dálnice D8 a silnice II/608, zároveň i všechny komunikace nižších tříd v jednotlivých obcích je nutné zohlednit. **Hlukovou studii je nutné přepočítat bez SOKP a doplnit ji o aktuální stávající situaci v území a k tomu teprve připočíst novou komunikaci. Bez toho považujeme hlukovou studii za vadný dokument, který nemůže být podkladem pro kompenzační protihluková opatření.***

Podkladem pro výše uvedenou Akustickou studii byla z řízení EIA Příloha B.2 Akustická studie. Tato na str. 57 uvádí: *V území dojde také k nárůstu akustické zátěže. Kromě varianty A však nikde, kde je překročena hranice hlučnosti 60 dB v denní a 50 dB v noční dobu, nedojde k navýšení o více než 0,9 dB, akustické zatížení se tak u hlukem více zatížených objektů pozorovatelně nezmění. Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, dle § 20 nelze změnu hlukového ukazatele do 0,9 dB považovat za hodnotitelnou.*

Na str. 61 uvádí: *Mírné navýšení lze očekávat v obcích Nebuše a v okrajové části obce Úžice, případně v okrajových částech obcí Odolená Voda nebo Panenské Břežany podél silnice D8. Avšak nikde, kde je překročena hranice hlučnosti 60 dB v denní a 50 dB v noční dobu, nedojde k navýšení o více než 0,9 dB, akustické zatížení se tak u hlukem více zatížených objektů pozorovatelně nezmění. Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, dle § 20 nelze změnu hlukového ukazatele do 0,9 dB považovat za hodnotitelnou.*

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb ZPŮSOB MĚŘENÍ A HODNOCENÍ HLUKU A VIBRACÍ § 20 uvádí (5) *Při posuzování změny hodnot určujícího ukazatele v chráněných venkovních prostorech staveb, chráněném venkovním prostoru a v chráněných vnitřních prostorech staveb, zjištěných výpočtem nebo měřením, nelze považovat za hodnotitelnou změnu jejich rozdíl pohybující se v intervalu od 0,1 do 0,9 dB. Věta první se nepoužije v případě hodnocení naměřené hodnoty určujícího ukazatele hluku vzhledem k hygienickému limitu. Nelze se tedy ztotožnit s výkladem autora posudku.*

Na str. 61 uvádí: *Pro časový horizont 2024 lze u většiny posuzovaných obcí zaznamenat v denní i noční dobu pokles hlukové zátěže, který bude dosahovat až 16,0 dB v denní a 19,2 dB v noční dobu.*

Na str. 62 uvádí: *Mírně odlišné rozložení změn hlukové zátěže lze očekávat ve vzdáleném horizontu 2040 při zprovoznění SOKP. Nejvyšší pokles bude opět dosahovat vysokých hodnot, až 19,6 dB v denní a až 26,8 dB v noční dobu.*

Obě tato tvrzení, kdy jsou uváděny maximální hodnoty, kterých reálně stejně díky místním komunikacím nebude dosaženo, považujeme za tendenční. Není zřejmé, jak k daným výpočtům došlo a které všechny místní a hlavní komunikace byly započteny. **Proto je nutné zahájení přezkumného řízení EIA.**

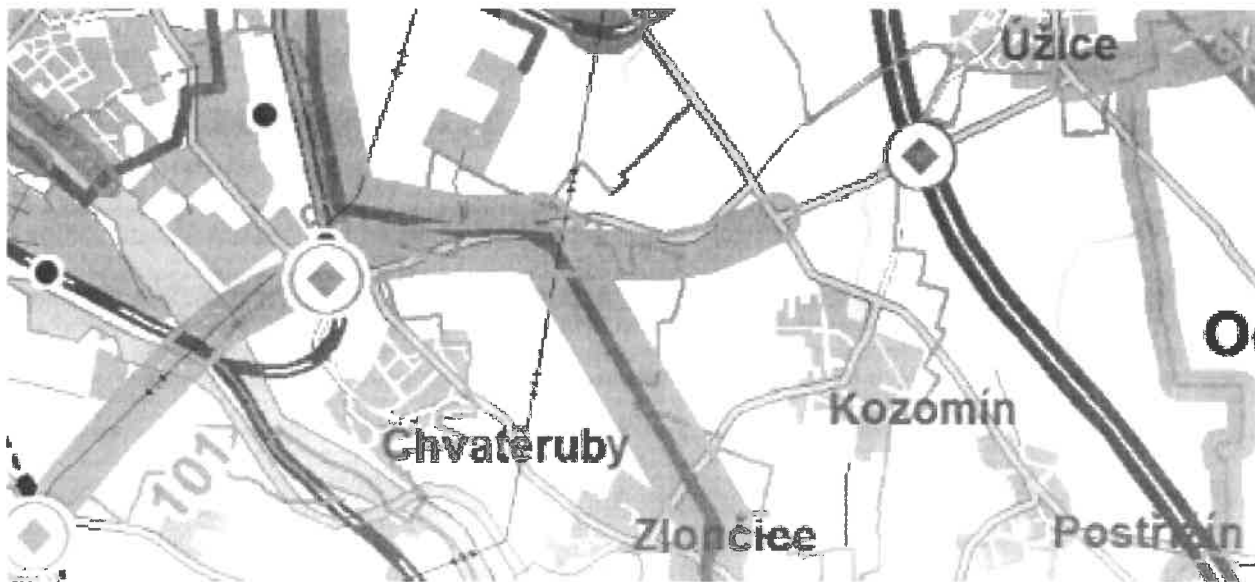
C. Připomínky k emisím

Souhrnná technická zpráva v části 6 uvádí: *Ovzduší – vliv na ovzduší je podrobně popsán v příloze 05 Rozptylová studie v Dokladové části.....Hodnocení kvality ovzduší je provedeno v souladu se zadáním pro výpočetní stav k roku 2020 s SOKP ve variantě A.* V tomto případě se jedná o účelový výběr vstupních hodnot. U SOKP teprve probíhá řízení EIA. Nebude tedy více než pravděpodobně zrealizován dříve než nyní posuzovaná stavba. Rozptylová studie a celkový emisní vliv na obyvatele je tak jednoznačně žadatelem podhodnocen.

Rozptylová studie nezohledňuje **pevné částice produkované pneumatikami či otěrem brzdových destiček o kotouče (tzv. NEE, Non-Exhaust Emissions, tedy Emise mimo výfuk)**. Pneumatiky znečišťují vzduch až 1000x více než pevné částice z výfukových plynů. Navíc je třeba počítat i s emisemi z vozovek, či brzd, které jsou majoritním zdrojem znečištění ovzduší pocházejícího z dopravy. Podílí se na znečištění 60 procenty u částic PM_{2,5} (velikost částice 2,5 mikrometru) a 73 % v případě PM₁₀ (velikost částice 10 µm). **Proto je nutné zahájení přezkumného řízení EIA.**

D. Nesoulad stavby se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR) a. z hlediska délky trasy

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (úplné znění po 2. aktualizaci) z června 2018 vymezují veřejně prospěšnou stavbu *D059 Koridor Aglomeračního okruhu, úsek (II/101) Chvatěruby – Úžice*, který dle výkresové části začíná napojením na II. etapu (tzv. obchvat Kralup) v katastru obce Chvatěruby a končí v katastru obce Kozomín **na styku s komunikací II/608**, viz. obrázek níže.



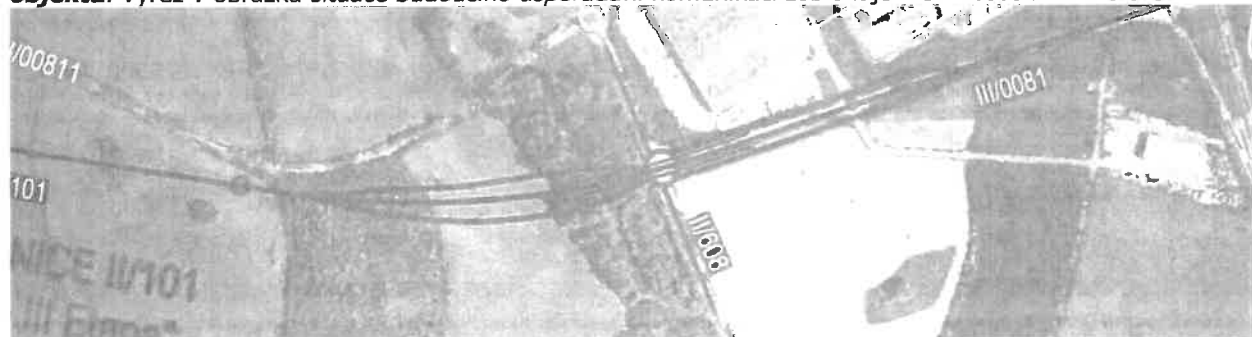
Posuzovaný koridor stavby, ovšem tomuto rozsahu neodpovídá, **protože cca v délce 600 m přesahuje až do komunikace III/0081, resp. až k MÚK Úžice na dálnici D8, a cca 100 m na obě strany komunikace II/608 tedy mimo koridor schválený ZÚR.**

b. z hlediska počtu mimoúrovňových křižovatek (MÚK)

ZÚR vymezují pouze 1 MÚK Chvatěruby pro veřejně prospěšnou stavbu D059 v katastru obce Chvatěruby. Ale v dokumentaci navržené řešení křížení komunikace II/608 a nové komunikace II/101 je bezesporu křížením mimoúrovňovým, i když dokumentace tento název explicitně neuvádí a mimoúrovňový nájezd nazývá rampami. Mimoúrovňová křižovatka je křižovatka, na níž jsou vzájemně propojeny pozemní komunikace, křížící se v různých úrovních, což tato křižovatka zcela jistě splňuje. Typově se jedná o kosodélnou MÚK, kdy je v úrovni

terénu kruhový objezd a nad úrovní mostní vedení prostřednictvím ramp. Jedná se tedy o **druhou MÚK Kozomín, která není schválena ZÚR**, jak zobrazuje i obrázek výše.

Souhrnná technická zpráva uvádí v části 4. **DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**: Přeložka II/240, II/101 je napojena přes **rampy křižovatky na projektovanou okružní křižovatku na II/608. Hlavní trasa přeložky kříží II/608 mimoúrovňově po mostním objektu**. Výřez v obrázku *situace budoucího uspořádání komunikací* zobrazuje MÚK kosodelného tvaru:



Stejnou MÚK kosodelného typu, lze nalézt v Polsku na mimoúrovňovém křížení silnic I., viz obrázek:



Bezpochyby je tedy jasné, že se jedná o MÚK, která ovšem není schválena v ZÚR, proto ji v dokumentaci pro územní řízení nelze navrhnout a do území umístit.

c. z hlediska umístění silnice v trase vymezené ZÚR

U posuzované stavby se jedná o silnici II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy. Pro takovou stavbu se navrhuje koridor o šířce 180 m. Pro MÚK Chvatěruby byla šíře koridoru zvětšena až na 300 m, což je koridor ve kterém se umísťují silnice I. třídy, které jsou určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu. V tomto případě se o takovou silnici jednat nemá. **MÚK Chvatěruby je umístěna mimo koridor vyznačený v grafické části ZÚR.**

E. Nesoulad stavby s územním plánem (ÚP) obce Kozomín

Územní plán obce Kozomín vymezuje trasu přesně stejně jako ZÚR Středočeského kraje. Tzn. trasa končí na křížení se silnicí II/608. Jak bylo výše uvedeno, **severní, jižní i východní část trasy od křížení s II/608 je v rozporu s ÚP obce Kozomín, viz obrázek.**



F. Nesoulad stavby s EIA (dokumentací posouzení vlivů záměru na životní prostředí)

Stavba navazuje na vydané závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí řízení PHA1073 „Přeložka silnice II/240 (D7 - D8) - úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“, čj. MHMP 2498581/2019, Sp. zn.: S-MHMP 596798/2018 OCP ze dne 12. 12. 2019.

Jen z výkresu A.I.3 Ortofoto (výřezu) doplněné dokumentace EIA, je zřejmé, že **v EIA byla posuzována trasa v jiné délce a zcela jiném výškovém uspořádání**, než je nyní předkládána. Proto je nutné zahájení přezkumného řízení EIA.



Dokumentace doplněná podle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění z 3/2019, zakázkové číslo: 18-323-4 uvádí: **Aglomerační okruh je nejvýraznější komunikací nadregionálního významu, jenž by tangenciálně spojovala významná středočeská města mezi sebou a po úplném dobudování by měla výrazně ulehčit dopravě v hl. m. Praze. Komunikace by měla také fungovat jako doprovodná v případě havárií či oprav Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP). Posuzovaný záměr jako součást Aglomeračního okruhu zajistí výše zmíněné propojení a současně bude umožňovat další kapacitní propojení obou břehů Vltavy. Vzhledem k neustále rostoucí výstavbě v obcích je žádoucí odvést dopravu z obcí na novou komunikaci. Již výše uvedené spojení „komunikace nadregionálního významu“ a „spojení středočeských měst“ je ve vzájemném rozporu.**

Dále byly v řízení EIA posuzovány varianty záměru vůči zprovozněnému a nezprovozněnému SOKP. V tuto chvíli je SOKP teprve v řízení EIA. **Nelze tedy předpokládat, že by byl postaven dříve než posuzovaná stavba. Z toho lze jednoduše vyvodit, že bude SOKP nahrazovat a do regionu přivede vyšší dopravní zatížení, než s kterým bylo kalkulováno.**

Kapitola B.I.5.2 PŘEHLED ZVAŽOVANÝCH VARIANT uvádí: *Etapa III se napojuje na druhém konci obchvatu Kralup nad Vltavou a pokračuje kolem obcí Chvatěruby a Kozomín až do křižovatky se silnicí II/608 u dálnice D8. S tímto tvrzením je stavba v rozporu, protože zasahuje v délce cca 600 m až do komunikace III/0081, resp. až k dálniční MÚK.*

Kapitola B.I.6. POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU VČETNĚ PŘÍPADNÝCH DEMOLIČNÍCH PRACÍ NEZBYTNÝCH PRO REALIZACI ZÁMĚRU; V PŘÍPADĚ ZÁMĚRŮ SPADAJÍCÍCH DO REŽIMU ZÁKONA O INTEGROVANÉ PREVENCI VČETNĚ POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI DOSTUPNÝMI TECHNIKAMI, S NIMI SPOJENÝMI ÚROVNĚMI EMISÍ A DALŠÍMI PARAMETRY uvádí: **Výškové vedení trasy**

Návrh nivelety silnice II/101 vychází z podélného profilu obchvatu Kralup nad Vltavou. V násypu je silnice dále vedena tak, aby se postupně mimoúrovňově křížila se stávající silnicí II/101, železnici, silniční rampou a příjezdovou účelovou komunikací. Poté se niveleta snižuje na úroveň stávajícího terénu. Před tratí ČD v km 2,0 se zvyšuje do výše nadjezdu a poté klesá až do místa křižovatky se silnicí II/608.

I to je v rozporu s dokumentací EIA, když stavba nevede v úrovni terénu, ale zvedá se na náspech a mostech až po křížení s II/608, kde překonává nově vybudovanou turbookružní křižovatku. Následně klesá na III/0081, kde se až za zrušeným kruhovým objezdem k průmyslovým areálům dostane do stávajícího terénu. Výškové vedení trasy dle výkresu podélného profilu a v něm uvedených kót terénu a kót nivelety, které jsou od sebe ve vzdálenosti až do 11 m toto jasně zobrazuje. **Úsek silnice od křížení s II/608 po dálniční exit je v rozporu s dokumentací EIA, protože v ní nebyl posuzován.**

Křižovatky

Tab. 4 Mimoúrovňové křižovatky ve variantě A uvádí pro etapu I v 0,383 km – 2 MUK s D7 a v 1,5 km – MUK Tuchoměřice. Pro III. etapu uvádí v km 0,2 – 1,05 MUK Chvatěruby. Předložená dokumentace je tedy **v rozporu s dokumentací EIA, protože obsahuje v III. etapě 2 MUK.** Dokumentace sice pojmenování MUK nepoužívá, ale využívá názvosloví „rampy“, přesto vedení trasy v úseku 6,5 – 7,1 vykazuje znaky útvarové kosodelné MUK mezi navrhovanou komunikací na mostech a komunikací II/608, jak je výše uvedeno, což **nebylo posuzováno v dokumentaci EIA.**

Mostní objekty

Dokumentace EIA posuzovala 10 mostních objektů. V I. etapě 6 mostů a v III. etapě 4 mosty, jak uvádí Tab. 5 mostní objekty ve variantě A.

km	Popis	přemostňovaný objekt	konstrukce mostu
etapa I			
0.383	most na II/240	převede sil. II/240 přes D7	třípolový, spřažená konstrukce
1.442	most přes II/240	převede železnici přes sil. II/240	jednopolový, ŽB deska, rozpětí 15.5 m, šířka 6.5 m
1.477	most přes II/240	převede sil. III/0077 přes sil. II/240 (součást MÚK)	jednopolový, ŽB deska, rozpětí 15.5 m, šířka 10 m
2.641	most na II/240	převede sil. II/240 přes železnici a silnici III/0071	dvoupolový, spřažená konstrukce, rozpětí 30+30 m
3.781	most přes II/240	převede sil. III/0079 přes sil. II/240	jednopolový, spřažená konstrukce, rozpětí 18.3 m
10.235	most na II/240	převede novou sil. II/240 přes přeložku stávající sil. II/240	jednopolový, spřažená konstrukce, rozpětí 21.8 m
etapa III			
0.260–0.402	most na II/101	převede sil. II/101 přes místní komunikaci od Chvatěrub, sil. III/00811, železnici a vlečku	pětípolový (sloučeny tři původně navržené mosty), spřažená konstrukce, rozpětí 24+38+38+38+30 m
0.762	most na II/101	převede sil. II/101 přes větev MÚK (SO 111)	jednopolový, spřažená konstrukce, rozpětí 21.3 m
1.058	most na II/101	převede sil. II/101 přes místní komunikaci (SO 113)	jednopolový, spřažená konstrukce, rozpětí 29.6 m
2.021	most na II/101	převede sil. II/101 přes železnici	jednopolový, ŽB rám, rozpětí 9.5 m

Posuzovaná dokumentace pro umístění stavby popisuje 7 mostních objektů v části B. Souhrnná technická zpráva, to je v rozporu s dokumentací EIA.

Řada 200 - Mostní objekty a zdi				
SO 201	Most přes sil. III/00811, vlečku a železniční trať v km 4,886	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 202	Most přes přeložku III/00811 v km 5,299	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 204	Most přes vlečku v km 6,556	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 205	Most přes Černávkou a OK na II/608 v km 6,986	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 206	Most přes Černávkou - sil. II/101 v km 6,986 - větev 1	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 207	Most přes Černávkou - sil. II/101 v km 6,986 - větev 2	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj
SO 211	Most přes stezku pro pěší v km 7,620	KSÚS	KSÚS	Středočeský kraj

Mimo to došlo ve správním řízení posuzování vlivů na životní prostředí EIA k mnoha pochybením. Zveřejňování informací dotčenými sampsprávami neprobíhalo dle zákonných lhůt nebo neproběhlo vůbec. Tím byla veřejnosti odepřena možnost se účastnit řízení, protože neměla příležitost se o záměru dozvědět. Dalším pochybením je, že posudek k záměru neobsahuje v části V.2. vypořádání připomínek z veřejného projednání. Varianta trasy C nebyla řádně posouzena a byla vyloučena z ekonomických důvodů, což je nepřipustné, nedošlo tedy k porovnání vlivů na životní prostředí.

Tímto podáváme v rámci tohoto navazujícího územního řízení námítky a připomínky proti závaznému Stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru PHA1073 na životní prostředí (EIA) ze dne 12. 12. 2019, vydaného Magistrátem hlavního města Prahy č.j. MHMP 2498581/2019, Spisová značka S-MHMP 596798/2018 OCP s názvem „Přeložka silnice II/240 (D7 - D8) - úsek mezi rychlostní dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101“ a žádáme o provedení jeho přezkumu dle zákona 183/2006 Sb.

G. Nesoulad stavby s technickými normami ČSN

Souhrnná technická zpráva popisuje mimoúrovňové křížení silnice II/608 a nově vzniklé silnice II/101 následovně: *Při výhledových intenzitách nelze navrhnout úrovníovou okružní křižovatku, která by kapacitně vyhovovala (II/608 x nová II/101). Nepropustnost křižovatky bude příčinou dopravní kongesce. Z tohoto důvodu je nově navržen mostní objekt na hlavní trase přes silnici II/608. Při posouzení úrovníového křížení vznikaly na přilehlé dopravní síti až 2km dlouhé fronty vozidel od D8. Z kapacitních důvodů projekt navrhuje zrušení okružní křižovatky na III/0081 (mezi II/608 a D8) a ponechání zde pouze pravých odbočení do přilehlých průmyslových objektů.*

Podle předložených intenzit dopravy má být v roce 2040 provoz:

max 27 800 vozidel / 24 hodin bez okruhu kolem Prahy,

max 20 110 vozidel / 24 hodin s okruhem kolem Prahy.

Normy pro okružní křižovatku s dvěma pruhy na okružním pásu a dvěma pruhy na vjezdu navrhuje maximální celodenní kapacitu **30 000 – 40 000 vozidel za den. Nikde v dokumentaci nebyly doloženy výpočty, které by vysvětlovaly a zdůvodňovaly potřebu turbookružní křižovatky, resp. navíc potřebu mimoúrovňového křížení s rampovým nájezdem na turbookružní křižovatku.**

Norma ČSN 73 6101 je závazná pro projektování a navrhování křižovatek na silnicích a dálnicích. Dle této normy je minimální vzdálenost mezi křižovatkami při návrhové rychlosti 80 km na směrově nerozdělených silnicích **1,5 km**, jako u této silnice II. třídy v kategorii S 9,5/80. Zároveň norma uvádí měření vzdálenosti mezi jednotlivými křižovatkami, které se provádí od konce připojovacího pruhu předcházející křižovatky po začátek odbočovacího pruhu následující křižovatky. **Předložená dokumentace není v souladu s technickými normami, protože z výkresů je zřejmé, že vzdálenost mezi MÚK Chvatěruby s novou MÚK Kozomín je pouze 600 metrů. Bez ohledu na to, že žadatel mimoúrovňové křížení nenazývá MÚK.**

Závěr

Kvůli všem výše uvedeným nesrovnalostem navrhuje podanou žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby ze dne 30. 11. 2020 pro stavbu "II/240 a II/101, přeložka silnic v

úseku D7-D8, III. etapa", pro rozpor s požadavky uvedenými v zákoně č. 183/2006 Sb. zákona o územním plánování a stavebním řádu zamítnout.

Na základě všech našich výše uvedených připomínek a námitek žádáme o provedení přezkumu závazného stanoviska EIA dle zákona 183/2006 Sb., ke kterému je vedeno toto navazující řízení.

V případě, že by bylo územní řízení pro stavbu "II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7-D8, III. etapa", která navazuje na řízení EIA „Přeložka silnice II/240 (D7 – D8) – úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101" bylo schváleno, je nezbytně nutné, aby bylo zajištěno společné uvedení do provozu se stavbou „Obchvat Kralup nad Vltavou včetně mostu, jako součást aglomeračního okruhu – I. etapa". Jiné řešení by znamenalo významné ohrožení životního prostředí a veřejné zdraví. Musí být tedy ve stejný termín zprovozněna celá trasa od D7 až po D8.

Pro zajištění protihlukové ochrany obyvatel je nutné v celé délce trasy u obytné zástavby, která je blíže než 500 metrů od stavby zrealizovat protihlukové stěny. Pro ochranu obyvatel je nutné zajistit zemní valy, které budou nejprve zatravněny a poté osázeny řadami stromů a keřů, aby byl vytvořen přírodě blízký vícepatrový porost s co největším clonícím účinkem. Je bezpodmínečně nutné, aby veškerá kompenzační opatření zejména protihlukové stěny a ochranná zeleň byla řešena již v územním řízení a realizována před uvedením do provozu.

S pozdravem

Mgr. Klára Rothová
Hlasy Kozomína z. s.