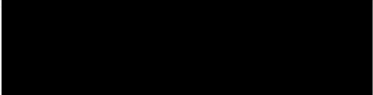


KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE
STŘEDOČESKÉHO KRAJE SE SÍDLEM V PRAZE

Váš dopis zn.: 1745/20/Rak
Ze dne: 08.06.2020

Spis. zn.: S-KHSSC 28809/2020
Č. j.: KHSSC 28809/2020

Datová schránka
INKOS-OSTRAVA, a.s.
Havlíčkovo nábřeží 696/22
701 52 Ostrava – Moravská Ostrava

Vyřizuje: Ing. Hatašová
Tel.: 
E-mail: 

Datum: 31.07.2020

Závazné stanovisko k projektové dokumentaci pro územní řízení stavby „II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8, III. etapa“, stavebník Středočeský kraj, IČO 70891095, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 – Smíchov zast. Krajskou správou a údržbou silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, IČO 0006 6001, Zborovská 11, 150 21 Praha 5 - Smíchov

Na základě žádosti stavebníka **Středočeský kraj, IČO 70891095, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 – Smíchov**, kterého na základě přiložené plné moci zastupuje společnost INKOS-OSTRAVA, a.s., IČO 48394637, Havlíčkovo nábřeží 696/22, 701 52 Ostrava – Moravská Ostrava, podané dne 08.06.2020, posoudila Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) jako dotčený správní úřad podle ust. § 77 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), místně a věcně příslušný dle ustanovení § 10 a § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), a § 82 odst. 1 a 2 písm. i) zákona, projektovou dokumentaci pro územní řízení stavby **„II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8, III. etapa“**, v rozsahu právní úpravy provedené § 30 zákona, a v souladu s ustanovením § 4 odst. 2 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a § 149 odst. 1 správního řádu vydává toto

z á v a z n é s t a n o v i s k o :

S předloženou projektovou dokumentací pro územní řízení stavby „II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8, III. etapa“ se

s o u h l a s í za splnění následujících podmínek stanovených v souladu s ustanovením § 77 odst. 1 zákona:

- Po výběru zhotovitele stavby bude zpracována akustická studie pro etapu výstavby, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienických limitů hluku pro etapu výstavby v souladu s § 30 zákona a § 12 nařízení vlády č.

272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Odůvodnění:

Dne 08.06.2020 požádala společnost INKOS-OSTRAVA, a.s., IČO 48394637, Havlíčkovu nábřeží 696/22, 701 52 Ostrava – Moravská Ostrava, která na základě přiložené plné moci zastupuje stavebníka Středočeský kraj, IČO 70891095, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 – Smíchov, o vydání závazného stanoviska k projektové dokumentaci pro územní řízení stavby „II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8, III. etapa“.

Záměrem je výstavba komunikace II. třídy, která je připravována jako součást aglomeračního okruhu. Aglomerační okruh je nejvýraznější komunikací nadregionálního významu, jež by měla tangenciálně spojit významná středočeská města mezi sebou a po úplném dobudování výrazně ulehčit dopravě v hl. m. Praze. Přeložka společně se samostatně připravovanou stavbou obchvatu Kralup nad Vltavou zajistí propojení dálnic D7 a D8 a tím i další kapacitní propojení obou břehů Vltavy. Propojení D7 a D8 je rozděleno do 3 etap: etapa I – D7 – obchvat Kralup nad Vltavou (Tursko), etapa II – obchvat Kralup nad Vltavou, etapa III – obchvat Kralup nad Vltavou (Chvatěruby) – D8.

Předmětem této posuzované dokumentace je etapa III. Stavba je umístěna na katastru obcí Kralupy nad Vltavou, Chvatěruby, Zlončice, Kozomín a Postržín. Jedná se o novou trasu silnice II. třídy jižně a východně od Kralup v nezastavěném území. Řešený úsek prochází převážně zemědělskou krajinou a kříží silnice II. a III. třídy, místní komunikace, železniční tratě a koleje vlečky, polní cesty a několik vodních toků. Trasa sleduje stávající terén, pouze v místech s mimoúrovňovým křížením přechází buď do násypu, nebo do zářezu. Předpokládaná kapacita provozu je 20 110 vozidel/den (předpoklad výhledového roku 2040 s dostavěným Silničním okruhem kolem Prahy (dále SOKP). Dopravní zatížení silniční sítě v dotčené lokalitě bylo převzato z dopravně inženýrských podkladů AF-CITAPLAN s.r.o. (dopravní model z platné EIA). Investorem (Středočeský kraj) byl zvolen výsledný model silniční sítě, který předpokládá jak naplněnost územních plánů dotčených obcí, tak dostavěnou silniční infrastrukturu (v tomto případě do dostavbě a zprovoznění SOKP). Tento stav byl vybrán s ohledem na to, že propojka D7 – D8 nemá SOKP nahrazovat a není tedy ani tak koncipována. SOKP je předpokládán minimálně jako čtyřpruh, propojka D7 – D8 jako dvoupruh ve vhodných úsecích s přídatným pruhem tzn. 2+1. Předmětná stavba končí v místě napojení na D8 na hranici ochranného pásma dálnice. Začátek realizace stavby se předpokládá v roce 2024, ukončení stavby 2026.

Etapa III musí být uvedena do provozu společně s etapou II (obchvat Kralup nad Vltavou). Celková délka je 3,174 km. Křižovatka se silnicí III/00811 je navržena jako mimoúrovňová MÚK Chvatěruby. Křižovatka se současnou silnicí II/608 je navržena jako turbookružní o max. průměru 55 m s převedením hlavního směru II/101 po mostním objektu přes OK z kapacitních důvodů. Součástí stavby komunikace je sjezdová a nájezdová rampa k turbookružní křižovatce. Konstrukce vozovky hlavní trasy bude asfaltová. Stávající komunikace II/608 bude rozšířena pro napojení na plánovanou turbookružní křižovatku (4 ramenná, na každém rameni 2 vjezdy a 1 výjezd).

Hluk:

Součástí předloženého návrhu je Akustická studie k ÚR, zpracovatel ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., Ing. Josef Martinovský, datum prosinec 2019). Akustické posouzení je provedeno v souladu se zadáním pro výhledový rok 2040 v aktivní variantě A při provozu SOKP. Modelové výpočty byly provedeny pomocí programu HLUK+ verze 13.02 Profi. Ve studii jsou hodnoceny ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ očekávané z provozu na plánované silnici, které

byly porovnány s hygienickými limity hluku z provozu na hlavních komunikacích stanovenými v nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, ve výši 60 dB v denní době a 50 dB v noční době. Dopravní zatížení bylo převzato z dopravně inženýrských podkladů AF-CITAPLAN s.r.o. Intenzity dopravy byly zadány v dělení na automobily do 3,5 t (osobní automobily) a automobily nad 3,5 t (nákladní automobily). Hluková emise pro 1 vozidlo byla zadána ve shodě s metodickým materiálem „Výpočet hluku z automobilové dopravy – Manuál 2018“ pro osobní automobily o hodnotě $L_{OA} = 74,2$ dB, pro nákladní automobily (nad 3,5 t) ve výši $L_{NA} = 81,3$ dB. Dále byla pro hlavní trasu komunikace připočtena k elisi vozidel korekce + 3 dB, která představuje dostatečnou rezervu pro zajištění shody výpočtu a případného měření při kolaudaci stavby. Terén byl posuzován jako odrazivý a výsledky jsou tudíž na straně bezpečnosti. Bylo zvoleno celkem 5 výpočtových bodů u stávající chráněné zástavby (1 – Chvatěruby 43, 2 – Chvatěruby 45, 3 – Chvatěruby 231, 4 – Chvatěruby 226, 5 – Kozomín 150). Dále byly hodnoceny hranice ploch, které územní plány rezervují pro bytovou výstavbu (hodnoceno ve výšce 4 m nad terénem) – toto hodnocení je nad rámec platné legislativy, neboť pokud je v územním plánu plocha určená k bydlení, ale v současnosti nikdo nepožádal o územní rozhodnutí, má navrhovaná komunikace prioritu v území a ochrana případné zástavby před hlukem je na stavebníkovi žádajícím o umístění chráněného objektu. Akustické příspěvky z provozu na navrhované komunikaci se v denní době pohybují v bodech 1-5 (stávající chráněná zástavba) od 42,5 do 54,5 dB, v bodech 10-17 (hranice ploch vymezených pro bydlení územním plánem) od 43,7 do 56,4 dB; v noční době v bodech 1-5 od 34,5 do 46,9 dB, v bodech 10-17 od 35,8 do 47,8 dB. Z provedených výpočtů je zřejmé, že hygienické limity hluku budou dodrženy ve všech výpočtových bodech, tj. v denní době ve výši 60 dB a v noční době ve výši 50 dB.

Na základě akustické studie z března 2018 lze na hranici obce Úžice (bod V24 – Úžice 63) v roce 2040 ve variantě A s SOKP očekávat vlivem zprovoznění uvedeného záměru nulovou změnu akustické zátěže. Dle doplňujícího vyjádření zpracovatele akustické studie Ing. Martinovského je dopravní zátěž v prostoru Chvatěrub uvažována i s jednotlivými rameny křižovatek, v prostoru křížení s Kozomínem nikoliv. U Kozomína je nejbližší chráněná zástavba vzdálená cca 290 m s akustickým příspěvkem z provozu na přeložce do 45,5 dB v noční době. I se zohledněním sjezdových/nájezdových ramp k okružní křižovatce akustický příspěvek nepřekročí 45,7 dB.

Stanovená podmínka se týká požadavku na zpracování akustické studie pro etapu výstavby, která bude dokladovat plnění hygienických limitů hluku stanovených § 30 zákona a § 12 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Předložená projektová dokumentace (zpracovatel Matt MacDonald CZ, spol. s r.o., Ing. Martin Daniel, č. akce 396817, datum 12/2019) byla posouzena v souladu s požadavky platné legislativy v oblasti ochrany veřejného zdraví.

Ing. Šárka Hatašová

ved. odd. hygieny obecné a komunální pro okresy Mělník a Nymburk

Rozdělovník

Adresát – datová schránka

KHS – ÚP Mělník, HOK

