Váš dopis čj. **MZP/2019/500/1747**

Josef Touš
9. května 126
Kostomlaty nad Labem

Tel: 602 316 891
Email: toska@tiscali.cz
Datum: 17.11. 2019

**Ministerstvo životního prostředí**
**Odbor výkonu státní správy I**
**k rukám RNDr. Ivany Hruškové**
**Vršovická 1442/65**
**100 00 Praha 10**

# Připomínky k záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“

## Doplnění věcí, na které se při veřejném projednávání dne 13. 11. 2019 již nedostalo času…

S ohledem na pokročilou dobu a únavu přítomných jsem na veřejném projednávání již neotevřel několik bodů k projednávané věci, které jsou již uvedeny v mém předchozím písemném podání ze dne 23. 9. 2019. Dále doplňuji touto formou několik připomínek případně žádostí zejména k věcem, které jsem se na tom jednání dověděl poprvé.

Ve veřejném projednávání věci byla převážná část připomínek věnována hluku generovaného provozem železnice. Přesto nebyly řádně projednány, ať už vysvětleny, vyvráceny nebo potvrzeny moje připomínky číslo 6, 7, 8 a 9 kapitoly II. mého písemného podání ze dne 23.. 9. 2019. Bod číslo 10 nebyl ani zmíněn, takže se neprobíral vůbec.
Stejně tak nebyly na veřejném projednávání zmíněny z kapitoly II. body 11 a 12.

Při pohledu na znázornění vypočítaného modelu izofon pro rok 2030 jsem si uvědomil, jak snadno lze dosáhnout teoretických výsledků, které ale jsou ve značném rozporu s realitou. **Nevím, zdali jde o lajdáckou chybu v zadání výpočtu nebo úmysl, ale tento obrázek trpí těmito zásadními vadami:**

1. Křížkem označené místo vzniku vysokoenergetického pulzního hluku se v raeálu nachází o ca 50 metrů jinde.
2. Naprosto totožný zdroj hluku, stejná nedávno nová výhybka se nachází naproti budově OÚ, ale ten model o ní neví.
3. Další série výhybek pak v reálu ještě následuje bezprostředně za železničním mostem. Stejně ani ony pro model neexistují. Takže tento úsek dvoukolejné železnice s 5 staničními kolejemi podle autora této malůvky si vystačí s jednou jedinou výhybkou...
4. Neméně zajímavé je sledovat, jak se izofony nejednou šikovně stahují až i téměř celá hladina vymizí, pokud by měla zasáhnout nějaký dům.
5. V rozporu s tím, co občanům tvrdili zástupci předkladatele na veřejném jednání, je na tom modelu znázorněno, že stačí malinká bodová překážka (že by to byly to jsou sloupy

trakčního vedené, protože nic jiného se na té pláni nevyskytuje ?) a dojde k potlačení hluku o celých 5 dB. Co by pak musela dokázat protihluková stěna...

6. Co způsobí značné deformace izofon a potlačení hluku na severozápad od křížku, kde je nejenom volné pole, ale měl by se tam projevit i zvýšený hluk z dopravy na Lány, mi zůstává utajeno.
7. Naopak dle této malůvky je zřejmé, že přestože je zdroj hluku značně posunut, hluk o přepočítané a korigované intenzitě větší než 65 dB zasáhne 2/3 mého pozemku a ještě vydatnější hluk o intenzitě větší jak 70 dB zasáhne polovinu mé parcely a ¼ ji zasáhne hluk o intenzitě větší jak 75 dB. Vedle toho skutečnost, že celá parcela a ještě prostor až do poloviny ulice před domem bude zasaženy hlukem větší jak 60 dB je bezvýznamná prkotina, přestože v doplněných podkladech záměru kdosi suverénně tvrdí, že intenzita hluku po realizaci záměru poklesne a zejména u čp 126 si proti dnešku polepšíme o skoro 7 dB...

**Už jenom z tohoto jednoho bodu je nepřehlédnutelně zřejmé, že podklady záměru jsou hrubě vadné, na nich postavená tvrzení naprosto nevěrohodná a tedy neakceptovatelná**.

Návrh uvedený v kapitole IV. věnované nadjezdu a jeho napojení na stávající komunikace byl místo racionálního posouzení předem odmítán za použití velmi podivné argumentace:

a) Trasa přípojné komunikace do Lán musí být zachována kvůli zastávce autobusu poblíž podchodu trati v ulici Hronětická.
b) Nově navržená trasa vedená převážně v trase současné polní cesty by znemožňovala přístup na polnosti.
c) Vznikl by problém s výkupem pozemků pod novou trasou.
d) Není pravda, že by byla celá trasa přípojné komunikace do Lán vedena po ZPF, protože je částečně vedena po stávající komunikaci.
e) Projekt je již hotov a nelze jej předělávat.

K tomu uvádím:

ad a) Trasa linkového autobusu není nikterak dotčena žádnou z variant, viz v příloze zelenou trasu a možnou zastávku v ulici Podle dráhy v těsné blízkosti budoucího podchodu u OÚ.
ad b) Opak je pravdou, jak ostatně potvrdili na jednání přítomní farmáři. Navíc nová trasa mnohem méně naruší stávající pole a tím umožní jejich snazší obhospodařování.
ad c) stačí pohled na obrázek v příloze – snímek z katastru nemovitostí – a je nezpochybnitelně zřejmé, že nová varianta se dotýká nesrovnatelně menšího počtu parcel než trasa uvedená v předloženém návrhu investora.
ad d) Není chybou posuzovatele, že mu předkladatel návrhu předložil k posouzení podklady, ve kterých jsou chyby a tvrzeny nepravdivé údaje. Na výkresové dokumentaci zobrazující průběh přípojné komunikace od nadjezdu do Lán jsou jednoznačně nakresleny dvě křižovatky napojující tuto trasu na stávající komunikaci vedoucí podél železnice., což tedy znamená, že ta přípojná komunikace leží celá ne dnešním poli, tedy ZPF.

Nicméně, i když by tento paralelní úsek přípojné komunikace byl veden po dnešní komunikaci, stejně občanský návrh zabírá méně ZPF než návrh záměru a ostatní již v minulém písemném vyjádření uvedené výhody občanského návrhu dál trvají.

ad e) Toto sdělení je velmi překvapivé nejméně ze dvou důvodů: když byli v obci před časem projektanti představit svoji představu jak nahradit rušený přejezd v ulici Hronětická a získali podporu pro postavení nadjezdu u Rozkoše, tvrdili, že na základě toho souhlasu bude vypracován návrh řešení tohoto nadjezdu, který nám pak předloží k projednání. Druhý překvapivý důvod spatřuji v tom, že teprve letos před několika měsíci byl investorem předložen k projednání EIA záměr celé rekonstrukce tohoto úseku železnice a přesto již údajně existuje hotový projekt stavby nadjezdu. Nelze se ubránit otázce, kde že zůstala investorem na tom veřejném projednávání záměru mnohokrát zdůrazňovaná nepřekročitelná zásada, nezbytnost konat s péčí dobrého hospodáře? Jak může být hotov (a zaplacen?) projekt stavby nadjezdu a navazujících komunikací, stavba za stovky milionů Kč, když ještě ani neskončil proces EIA? To nelze vnímat jinak než naprosté pohrdání celou EIA i občany naší obce.

K řešení nadjezdu u Rozkoše přikládám již zmíněný obrázek a to v několika variantách. Oproti návrhu předloženému investorem navrhuji v souladu s názorem dalších spoluobčanů posunout nadjezd směrem k dnešnímu přejezd do Rozkoše, tedy dál od stávající zástavby na Cikánce i od prostoru možné budoucí zástavby v tomto místě. Trasa je označena fialovou barvou. Oranžovou barvou jsou pak v těchto obrázcích zakresleny alternativy napojení nadjezdu na komunikaci do Rozkoše. V případě, že by musel být stejně jako v Kamenném Zboží zbourán bývalý strážní domek, bylo by vhodné posunout nadjezd ještě blíž k dnešnímu přejezdu a k napojení na silnici do Rozkoše použít variantu alokace minimalizované propojovací komunikace východně od nadjezdu a včetně kruhového objezdu u silnice 331. Pro případné námitky proti velikosti poloměrů, rozhledovým úhlům a vzdálenostem přikládám i okótované napojení na obchvat Nymburka u Poděbradky, kde je navíc nesrovnatelně větší dopravní provoz…

Místo vypracování definitivního projektu nadjezdu bych ve fázi projednávání EIA očekával, že zadavatel předloží několik variant mimoúrovňového křížení železnice se silnicí**. Kromě nadjezdu je možné toto křížení vyřešit i podjezdem**, zejména za situace, kdy se těleso železnice nachází metr nad okolním terénem a v daném úseku je železnice vedena v rovině po přímce, pak by neměl být problém ji v místě křížení o další metr i více zvednout. Tím by se zjednodušila a tedy i zlevnila stavba silničního podjezdu, který by byl z více důvodů (zejména hlukové emise, ale i vzhled...) přijatelnější variantou křížení než nadjezd, zejména z pohledu přilehlé zástavby.

Z pohledu již dnes běžného způsobu řešení silničních křižovatek kruhovými objezdy i u daleko méně vytížených silnic, je legitimní požadovat pro napojení alespoň nově budované silnice na silnici č. 331 totéž, tedy kruhový objezd.
Z pohledu budoucích potřeb obce, kdy budou muset být řešeny již dnes hygienickým normám nevyhovující nadlimitní emise hluku z provozu na pozemních komunikacích, by bylo velmi žádoucí provést napojení na silnici 331 v místě sjezdu na polní cestu vedoucí ke strážnímu domku u Rozkoše a překonání železnice podjezdem, který je možné mnohem víc přiblížit ke strážnímu domku než to umožňuje nadjezd a proto poloha podjezdu není existencí strážního domku tolik limitována . Toto ze všech pohledů nejlepší řešení jak stávajících tak budoucích potřeb je uvedeno jako varianta 4.

Na přiložených obrázcích je trasa nové komunikace nakreslena červeně ( po skenu spíš fialově), , alternativy pak oranžově, trasa linkového autobusu zeleně, podjezd a v terénu částečně zapuštěné trasy jsou lemovány žlutě.

Celá kapitola V. zůstala při veřejném projednávání zcela opomenuta. V ní je nejzávažnější to, že **realizací záměru dojde k dalšímu a to podstatnému zhoršení prostupnosti krajiny.** A tento parametr je již ve stávajícím 20 let starém územním plánu uveden jako limitující, problematický stav...

Na veřejném projednávání nebyla zodpovězena otázka, jak je možné, že při rekonstrukci železnice v Čelákovicích byly protihlukové stěny aplikovány a v naší obci to údajně není potřeba, přestože při tom je evidentní, že dopravní zatížení v Čelákovicích je a zůstane mnohem slabší než v Kostomlatech, protože velmi hlučná nákladní železniční doprava v Čelákovicích téměř neexistuje a v Kostomlatech její vliv převažuje a dál poroste.

Stejnou otázku lze položit obecně: Když intenzita železniční přepravy, množství projetých vlaků dosáhne dle sdělení zástupce předkladatele v naší obci maxima toho, co dvoukolejná trať umožňuje, jak vysvětlit, že přesto průtah této dvojkolejné trati naší obcí nevyžaduje aplikovat PHS, když mnohde jinde, kde ani není tak četný průjezd vlaků, jsou PHS běžně budovány.

Při projednávání tohoto záměru zazněla informace od jedné spoluobčanky, že se její dům při průjezdech vlaků celý třese. Jediná reakce na to byla, že chvění nelze předvídat, nelze je prý modelovat... A to je vše? To ten její dům také navrhnete zbourat? A kolik takových informací ještě vůbec nezaznělo, protože o narychlo svolaném veřejném projednání mnoho lidí ani nevědělo, mnoho dalších se ho nemohlo pro kolizi s jinými povinnostmi zúčastnit. Nelze nepoložit otázku, jaký smysl má takovéto projednávání, čemu slouží?

Výše uvedené nedává jinou možnost, než znovu zopakovat návrh, aby takto připravený záměr byl z důvodu nedodržení nejenom hygienických norem zamítnut nebo alespoň vrácen k zásadnímu přepracování do stavu, kdy by jeho realizace neměla tak negativní vliv na život občanů Kostomlat.

Děkuji,
Přeji pěkný den,

Josef Touš
9. května 126
289 21 Kostomlaty nad Labem