

**\*MUNYM15630247\***

Spisová značka      MUNYM-110/15030/2019  
Vyřizuje              Ing. Alena Morávková

**Námítky proti navrženému znění ÚP obce Kostomlaty nad Labem**

V reakci na získané informace z veřejného projednání věci dne 21. 2. 2024

**I. Požaduji**

1. Ponechat v ÚP obce existující rezervu pro koridor jižního silničního obchvatu obce a zahájit jednání o jeho propojení do ÚP na východě sousedícího území a následně jeho promítnutí do plánovací dokumentace na úrovni kraje.
2. Ponechat v ÚP obce existující *rezervní plochu další bytové zástavby* v západní části obce v místě nazvaném *Na skřemeni* (na mapě též označení *a.21.10-IV*) a odstranit z projednávaného ÚP obce rezervní plochy další zástavby ve východní části obce (označené jako *Z14* a *R.1*).
3. Vypustit z rezervy území pro stavbu přípojné silnice - plocha *CNU.KDZ 1* - v úseku od plánovaného mimoúrovňového křížení silnice č. III/3317 s plánovaným koridorem trojkolejné železniční trati do části obce Lány; na projednávaném ÚP označené jako *přeložka III/3317- varianta A*. Když nic jiného, alespoň zmínit mnohem menší negativní dopady na biosféru při realizaci křížení železničního koridoru silničním podjezdem v porovnání se stavbou nadjezdu.
4. Doplnit do ÚP v něm chybějící podstatné informace týkající se železniční trati o jejím současném negativním vlivu na životy obyvatel obce a zejména pak o těch, které ve velmi krátké době reálně hrozí nově nastat. A z této nové reality vyvodit i odpovídající dopady do nového ÚP.
5. Přidat do navrhovaného ÚP obce v místě dnešního úrovňového křížení silnice č. III/3317 s železnicí (ulice Hronětická u OÚ) kromě SŽ příslibeného podchodu pro pěší a cyklisty **též i silniční podjezd, minimálně jeden jízdní pruh pro osobní automobily.**
6. Změnit text v komentáři navrhovaného ÚP **umožnit realizaci protihlukových opatření** podél rekonstruovaného železničního koridoru opatření na **nezbytnost realizace účinných protihlukových opatření** podél rekonstruovaného železničního koridoru.

**II. Navrhuji**

- Vypustit z navrhovaného ÚP všechna již realizovaná opatření, například rekonstrukce křižovatky, rekonstrukce mostu, vybudování inženýrských sítí v satelitních sídlech...

- Opravit záměnu v mnoha textech zmiňujících koridory CNU.KDS1 a CNU.KDS2 - **jsou prohozeny texty o účelu koridorů** (popisy silnic, jejich křížení; silnice číslo 3319 nevede po mostě nad potokem Vlčava, ale na Doubravu...), viz například v textu *Odůvodnění ÚP...* v tabulce na straně 91.
- Doplnit do ÚP aktuální informace o existujících či neexistujících inženýrských sítích v obci, z toho vyplývající budoucí záměry. Chybí mi v něm i zmínka o potenciálních místních zdrojích obnovitelné energie...

### III. Odůvodnění požadavků

ad 1) Již před mnoha lety při zjišťování dopadu chystané výstavby železničního koridoru na životní prostředí (proces EIA) bylo zjištěno, že emise škodlivin (prachové částice, BaP a hladina hluku), které generuje provoz silničních vozidel na průběžné silnici č. II/331, překračují povolené hygienické limity. Od té doby intenzita silničního provozu dál značně narostla... Už jenom proto je žádoucí tento tranzitní provoz vyvést mimo střed obce. Jižní varianta obchvatu je optimální nejenom proto, že zde převládají převážně severozápadní a severní větry.

Další argument pro zachování této rezervy v ÚP, který zazněl na veřejném projednávání, je: Nelze vyloučit nepředvídatelné příčiny, které by rapidně zvýšily průjezdy vozidel naší obcí. Já si ten nárůst počtu a hmotnosti vozidel představit dovedu: už jenom podstatné zvýšení přepravní kapacity komunikace – a tou změna úrovně na mimoúrovňová křížení rozhodně je – automaticky generuje její vyšší dopravní zatížení. Ani nemusí být v Milovicích zřízeno nově logistické centrum (ale letiště už tam je, železnice se tam za pár let velmi výrazně posílí a napojí přímo na Mladou Boleslav a místa je tam víc než kde jinde...)

Jediný argument vznesený proti tomuto obchvatu: *jižní obchvat by znemožnil přístup k údajně jediné rekreační oblasti v obci*, je neudržitelný

- technické řešení mimoúrovňového křížení tohoto obchvatu pro pohyb chodců a cyklistů je zde relativně snadno realizovatelné
- hovořit o rekreační oblasti v místech, kde celoročně výrazně zapáchá vepřín, je poněkud nepřiléhavé
- nejedná se o jedinou *rekreační oblast* v obci
- proti možnosti nepatrně komplikovaněji občas dojet kolem vepřína k Labi existuje pro mnoho spoluobčanů nevyhnutelnost trvale žít v hygienicky závadném prostředí. V tom se nachází i sportoviště a v dosahu je i mateřská školka...
- viz i stanovisko vedení obce z 11. 9. 2019  
[https://kostomlaty-obec.cz/formular/Stanovisko%20obce%20Kostomlaty%20nad%20Labem%20k%20z%C3%A1m%C4%9Bru%20Modernizace%20tra%C5%A5ov%C3%A9ho%20%C3%BAseku%20Nymburk%20\(mimo\)%20-%20Lys%C3%A1%20nad%20Labem%20\(mimo\)\\_610952747ae07.pdf](https://kostomlaty-obec.cz/formular/Stanovisko%20obce%20Kostomlaty%20nad%20Labem%20k%20z%C3%A1m%C4%9Bru%20Modernizace%20tra%C5%A5ov%C3%A9ho%20%C3%BAseku%20Nymburk%20(mimo)%20-%20Lys%C3%A1%20nad%20Labem%20(mimo)_610952747ae07.pdf)
- na veřejném projednávání mohli přítomní občané zjistit, že zachování rezervy pro trasu jižního obchvatu obce původní varianta návrhu nového ÚP obsahovala...

ad 2) Má-li být dodržena platná legislativa, mimo jiné opakovaně zmíněná i v materiálech předkládaného návrhu ÚP, je už jenom proto nepřijatelné zabírat ZPF nejvyšší bonity - ZPF I. třídy ochrany a ignorovat rozhodnutí předchůdců, kteří navrhli umístit další zástavbu v obci na pozemky, jejichž bonita půdy je

výrazně nižší - ZPF IV. třídy ochrany; nehledě na to, že v tomto prostoru již obec pozemky vlastní. I v tomto případě na veřejném projednávání mohli přítomní občané zjistit, že zpracovatel nového ÚP zachování rezervy v lokalitě *Na skřemeni* původně navrhoval...

- ad 3) Variantu napojení silnice č. III/3317 na plánované křížení s drážním koridorem, dnes nazývanou *přeložka III/3317- varianta A*, jsem odmítl již v roce 2017 mimo jiné i proto, že zabírala zbytečně mnoho ZPF a navíc značně atomizovala i protínala víc stávajících parcel... Místo toho jsem navrhl využít trasu stávající polní cesty (v dokumentaci ÚP nazvaná *varianta C*) na Lánech a místo nadjezdu vybudovat podjezd a pro maximální zachování remízu pokračovat s trasou silnice i na kostomlatské straně podjezdu částečně po stávající polní cestě, viz schematický obrázek.



Na něm je zeleně zakreslena stávající dál plně funkční silnice, červeně nově navrhovaná trasa (variantu po trase polní cesty – v textu ÚP nazvanou *varianta C* – dál preferuji, ale i *varianta B* je mnohem vhodnější než původní *varianta A*...), žlutě podjezdy a podchody, oranžově možné napojení na silniční obchvat obce. Měl jsem za to, že trasa *varianta A* byla tehdy akceptována i projektanty koridoru. Tzv. *jižní varianta* kromě výše uvedené kolize s ornici, byla i delší, dopravně komplikovanější, tedy i dražší a navíc koliduje s potřebou servisního přístupu ke kolejišti, o zavlečení hluku blíž ke stávající i budoucí zástavbě ani nemluvě. Proto ji nejenom já považuji za naprosto nepřijatelnou.

Nutno ještě připomenout, že takto vedená trasa a silniční podjezd místo nadjezdu kromě minimálního záboru ZPF mají i další výhody: oddálí silniční dopravu od obydlené části obce, kde

naopak umožní i případnou expanzi bytové výstavby, podjezd kromě podstatně menšího záboru ZPF snižuje i emise hluku, méně omezuje průchodnost terénem než nájezdy na nadjezd a toto řešení i dobře navazuje na trasu silničního obchvatu obce... Při troše dobré vůle by neměla být neřešitelná možnost obnovit a rozšířit v blízkosti této trasy zde rostoucí poněkud zchátralý „les“.

- ad 4) Již před mnoha lety při měření se hluk generovaný provozem železnice díky tzv. *staré zátěži* do hygienických limitů vešel tak tak. To znamená, že podle loňské revize této hygienické normy tato úroveň hluku již limit hygienické normy znatelně překračuje. A to byla úroveň hluku tehdy měřená při menším provozu vlaků pohybujících se po dvoukolejné trati s maximální rychlostí 120 km/hod. Mezi tím osobních vlaků přibýlo a plánuje se jejich další zvýšení, ale **zejména má značně vzrůst i množství přepravovaného zboží v tranzitní mezinárodní přepravě, což je hlavní důvod rekonstrukce této trati na koridor se třemi kolejemi a maximální rychlost se má zvýšit na 160 km/hod.**

Viz web Správy železnic:

### **Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) – Lysá nad Labem (včetně)**

- Jedná se o modernizaci stávající trati 231 z Nymburka do Lysé nad Labem včetně přesmyku trati do Milovic a modernizace tohoto úseku.
- Vybuduje se zde tříkolejná trať s maximální traťovou rychlostí 160 km/h.

**Informace o stavbě S-08**  

**Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) - Lysá nad Labem (včetně)**

**Trať: 231 - Lysá nad Labem - Kolín**

Stav	Příprava
Zahájení realizace	2027
Konec realizace	2031
Stavební správa	Západ
Kraj	Středočeský

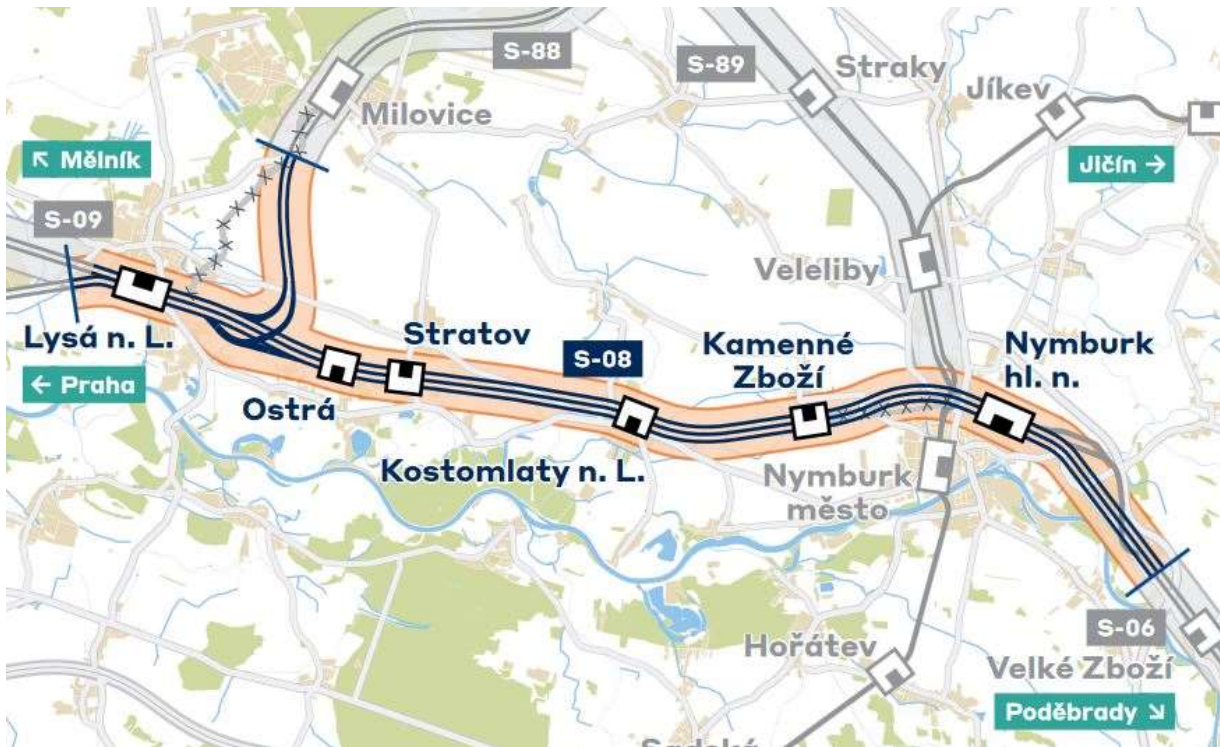
Hlavní náplní stavby je komplexní rekonstrukce předmětného úseku dle aktualizace Studie proveditelnosti Optimalizace trati Kolín–Všetaty–Děčín, která byla schválena 17. 12. 2020. Mezi nejvýznamnější prvky této stavby patří přidání třetí traťové koleje v celé její délce, přeložka trati na výjezdu se stanice Nymburk ve směru Lysá nad Labem a vybudování zárodku tzv. Všejské spojky (stavba S-88). Dojde k rekonstrukci železničních stanic Nymburk (osobní a předjízdne nádraží), Kostomlaty nad Labem a Lysá nad Labem, která bude zahrnovat jejich peronizaci a prodloužení kolejí pro nákladní vlaky. Rekonstrukcí projdou také zastávky Kamenné Zboží, Stratov a Ostrá.

Z výše uvedeného je zřejmé, že projekt uvedený v dokumentaci k novému ÚP:

Součástí stavby bude v řešeném území realizace nových mimoúrovňových přístupných nástupišť a přestavba kolejiště na místním nádraží. Trasu řešené stavby modernizace železniční trati zobrazuje graficky níže uvedený obrázek:



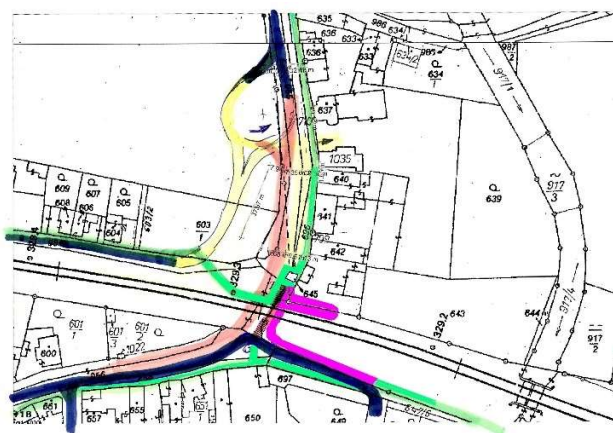
je již 4 roky neplatný, byl nahrazen tímto projektem



který situaci podstatně mění. Je nepochybné, že realizace této mnohem rozsáhlejší varianty bude zahájena za 3 roky jak je plánováno, protože ji nevyvolala ani tak potřeba rozšíření dnes až velkoryse pojaté (a ztrátové) přepravy cestujících, ale mnohem pádnější argument: **potřeba podstatného zvýšení přepravní kapacity dopravy nákladní; byli jsme** (a to už dlouho před napadením Ukrajiny) **úzkým hrdlem na trase Hamburk – Černé moře...**

- ad 5) Změna projektu SŽ (podrobnosti viz níž) reálně hrozí tím, že bude na katastru obce zachováno pouze jedno křížení silničních komunikací s trojkolejnou dráhou (dnes existují 4) a to v blízkosti dnešního přejezdu u Rozkoše, což pro obyvatele satelitních sídel obce (Lány, Hronětice, Vápenko) znamená každodenní dvoukilometrovou zajižďku při každé cestě do/z centra obce (nádraží, MŠ, ZŠ, OU, lékař, práce, nákupy...).

Při tom je technicky proveditelný podjezd pro alespoň jeden jízdní pruh pro osobní automobily vedle již akceptovaného podchodu pro pěší a cyklisty v místě dnešního přejezdu u obecního úřadu. Tento semaforový řízený silniční podjezd by nejenom vyřešil převážnou část přepravy realizovanou osobními automobily na tomto přejezdu dnes i v budoucnu existující, ale dokonce by i odstranil dnešní časté stání fronty aut před staženými závory. V této věci připomínám, že stejně jako u dnešního železničního přejezdu u Rozkoše je i zde nivelita kolejí minimálně 1 metr výš nad okolním terénem a dle vyjádření odborníků by neměl být problém tento výškový rozdíl ještě zvýšit, což dál zlepšuje podmínky realizací obou podjezdů. Pro úplnost dodám, že zvýšení nivelity kolejí by se kladně projevilo i při rekonstrukci nedalekého železničního mostu přes Vlkavu a v Rozkoši u mostku přes Hronětický náhon.



Detail možného řešení silničního podjezdu pro jeden jízdní pruh pro osobní automobily plus podchod pro chodce a cyklisty na místě dnešního přejezdu na Lány u OÚ.

**Černé** jsou místní silniční komunikace  
**Hnědý** je silniční podjezd pro auta  
**Fialová** je bezbariérová trasa pro chodce  
**Zelené** jsou povrchové chodníky  
**Žluté** jsou přípojné silniční komunikace

- ad 6) Tato drobná změna je souladná s realitou, kdy investor v minulosti vytrvale odmítal požadavky obyvatel instalovat protihlukové stěny s odkazem na nehorázné zneužívání tzv. staré hlukové zátěže. Lze doufat, že tato zmínka o nezbytnosti realizace účinných proti hlukových opatření i v ÚP obce dopomůže přispět k tomu, že to někdo snáz pochopí...

#### IV. Obecně k celému novému návrhu ÚP

Troj kolejná trať a rychlost 160 km/hod, navíc ve světle několika tragických havárií na úrovňových podobně dimenzovaných přejezdech v ČR v posledních letech, nepovede jenom ke snaze *co nejvíce omezit úroňová křížení těchto komunikací* jak požadoval dnes již zastaralý projekt z roku 2016, ale po vzoru civilizovanějších krajín je i v ČR zcela vyloučí. Tento fakt by měl nově navrhovaný ÚP obce plně zohlednit.

Mají-li dál platit obecně uznávané a v textu nového ÚP často opakované proklamace o nezbytnosti nejenom zachovat, ale i zlepšovat prostupnost krajinou a to nejenom pro zvířata, chodce, cyklisty, ale i pro vozidla, proklamace o nepřipustnosti vytváření slepých ulic, o potřebě odstraňování prostorové sociální segregace, natož pak souhlasit s jejím rozšiřováním, pak je nezbytné toto vše zohlednit v novém ÚP, aby se i touto cestou podpořila snaha zabránit dalšímu zhoršování životních podmínek v naší obci, což reálně hrozí už jenom tím, že bude na katastru obce zachováno pouze jedno křížení silničních komunikací s trojkolejnou dráhou (dnes existují 4) a to v blízkosti dnešního přejezdu u Rozkoše, což pro obyvatele satelitních sídel obce (Lány, Hronětice, Vápensko) znamená každodenní dvoukilometrovou jízdu při každé cestě do/z centra obce (nádraží, MŠ, ZŠ, OU, lékař, práce, nákupy...).

Stavba trojkolejného drážního koridoru je vždy značný zásah do krajiny a života lidí žijících v jeho okolí. Je proto nezbytné jeho negativní dopady v maximálně možném rozsahu eliminovat.

Děkuji všem, kdo se na takovém konání podílejí,

Josef Touš

9. května 126  
Kostomlaty nad Labem  
MT +420 602 316 891  
Email [pukfesoi@gmail.com](mailto:pukfesoi@gmail.com)

