**Připomínky k DOKUMENTACI DOPLNĚNÉ podle §8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění „PŘELOŽKA SILNICE II/240 (D7 – D8) ÚSEK MEZI DÁLNICÍ D7, DÁLNICÍ D8 A SILNICÍ II. TŘÍDY Č. II/101 “**

**Připomínka 1 - Akustická studie v části vliv kumulativních účinků hluku z letecké dopravy na letišti Václava Havla nevychází z aktuálních dat a pro obec velké Přílepy nebylo zpracováno posouzení kumulativního účinku hluku z letecké dopravy a automobilové dopravy.**

Pro posouzení kumulativních účinků hluku z letecké dopravy na letišti Václava Havla byla použita Zpráva o hlukové situaci na letišti Praha Ruzyně za roky 2014 a 2015. V roce 2015 byl počet přepravených cestujících na letišti Václava Havla 12 030 928, v roce 2018 byl počet přepravených cestujících na letišti Václava Havla 16 797 006. Jedná se tedy o nárůst o cca 40 %. Tedy při posouzení kumulativních účinků hluku z letecké dopravy na letišti Václava Havla se vycházelo ze zastaralých a neaktuálních údajů. V roce 2026 by měla být dokončena nová paralelní dráha, u které se předpokládá, že navýší počet přepravených cestujících o minimálně 10 milionů osob. Dle měření hluku, které bylo provedeno Letištěm Praha v roce 2017 v obci Velké Přílepy, viz protokol č. 0617-120A17-LKPR18, je hluk od letecké dopravy v obci v denní dobu 48,7 dB a v noční dobu 39.8 dB. Kumulativní účinek hluku z letecké dopravy a automobilové dopravy v obci Velké Přílepy ve studii nebyl posouzen.

**Vzhledem k výše uvedenému a tomu, že obydlená část obce Velké Přílepy je vzdálena od přeložky jen 210 m a tomu, že obec Velké Přílepy se nachází v území kategorie B - obce dotčené hlukem z opakovaných přeletů letadel, žádám, aby akustická studie dokumentace EIA byla aktualizována o vliv kumulativních účinků hluku z letecké dopravy na letišti Václava Havla na základě aktuálních dat a predikovaných hodnot po dokončení budované paralelní dráhy pro výpočtové body 35-41. Žádám o doplnění studie o posouzení kumulativního účinku hluku z letecké dopravy a automobilové dopravy v obci Velké Přílepy.**

**Připomínka 2 - Příloha B. 15 Jižní obchvat obce Velké Přílepy, životní prostředí nebyla zpracována v celém rozsahu navrhované trasy obchvatu.**

Obcí Velké Přílepy byl navržen Jižní obchvat Velkých Přílep ve dvou částech. Část 1, která byla schválena na veřejném zasedání zastupitelstva obce dne 7. 3. 2019 usnesením číslo 20/2019 a předána na Středočeský kraj, a část 2, která byla schválena na veřejném zasedání zastupitelstva obce dne 23. 4. 2019 usnesením číslo 31/2019 a předána na Středočeský kraj. Příloha B. 15 Jižní obchvat obce Velké Přílepy, životní prostředí je zpracována pouze pro část 1 obchvatu.

**Vzhledem k výše uvedenému žádám o dopracování a aktualizaci Přílohy B. 15 Jižní obchvat obce Velké Přílepy, životní prostředí tak aby respektovala celou navrženou trasu v části 1 a v části 2.**

**Připomínka 3 – Dokumentace EIA pro doporučovanou variantu vedení přeložky B neobsahuje návrh technických opatření ke  snížení negativních dopadů hluku a emisí na zdraví občanů v části vedení trasy v km 4.9 – 6 u obce Velké Přílepy**

Obydlené části obce Velké Přílepy jsou ze všech obcí po trase přeložky nejblíže přeložce a to ve vzdálenosti 210 m. Jsou zde největší negativní dopady na životní prostředí a zdraví občanů. V závěrečném hodnocení Rozptylové studie se kromě jiného konstatuje: že dojde k zvýšení koncentrací škodlivých látek, že bude docházet k překročení zdravotních limitů - u denních koncentrací polétavého prachu PM10 se v okolí záměru mohou vyskytnout nadlimitní koncentrace ve více než povolených 35 případech za rok, stejně tak nelze zcela vyloučit překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace polétavého prachu PM2,5, u kterých se však již ve výchozím stavu očekává výskyt hodnot těsně pod hranicí imisního limitu. V dokumentaci EIA doporučované variantě B na kraji obydlené zástavby lokality Kamýk (výpočtové body 35-41), bylo vypočteno, že akustické příspěvky výhradně z provozu na navrhované přeložce budou až 56,2 dB v denní a do 48,1 dB v noční dobu, což je pouze 4 dB nebo 2 dB pod zdraví škodlivou hranicí. Současně pro doporučovanou variantu vedení přeložky B ve vedení trasy v km 4.9 – 6 u obce Velké Přílepy nejsou v dokumentaci navrženy žádné technické opatření nebo jsou navržena jen částečná a nedostačující ke snížení negativních dopadů hluku a emisí na zdraví občanů jako jsou přírodní val, zalesnění, snížení rychlosti, nehlučný asfalt apod.

**Vzhledem k výše uvedenému a tomu, že obydlená část obce Velké Přílepy je vzdálena od přeložky jen 210 m a negativní dopady hluku a emisí na zdraví občanů budou velmi výrazné, žádám, aby dokumentace EIA byla dopracována o návrh technických opatření ke snížení negativních dopadů hluku a emisí na zdraví občanů v celé části vedení trasy v km 4.9 – 6 u obce Velké Přílepy.**

**Připomínka 4: Záměrem je liniová dopravní komunikace, silnice II. třídy v kategorii S 9,5/80, na vhodných mezikřižovatkových úsecích je navrženo uspořádání 2+1 v kategorii S 13,5/80.**

Navrhovaná silnice je navrhována v kategorii, které splňují i silnice I. třídy tj. v kategorii S9,5/80 navíc v úsecích mimoúrovňového křížení v uspořádání 2+1 v kategorii S13,5/80. V této kategorii S9,5/80 je aktuálně dokončována výstavba přeložky silnice silnice I. třídy I/16 Slaný – Velvary. Silnice I/16 mezi dálnicemi D7 a D8 nahrazuje severní část Pražského okruhu D0, jehož výstavba není v nejbližších letech reálná. Umožňuje především propojení ve směru sever-západ, tj. dálnice D8 a dálnice D5 mimo zastavěné území hlavního města Prahy.

Vzhledem k tomu, že navrhovaná silnice nemá dle podmínek Územního rozhodnutí na II. etapu (Obchvat Kralup) sloužit tranzitní dopravě, **požadujeme přepracování dokumentace a její posouzení ve skutečných parametrech silnice II. třídy v kategorii 7,5/70**. Je zde totiž vysoké aktuální riziko následné administrativní změny na silnici I. třídy, stejně jako je tomu u silnice I/16 a přivedení nežádoucí tranzitní nákladní dopravy. Upozorňujeme, že nejasná kategorizace komunikace v projednaných zásadách územního rozvoje ZÚR kde byla uvedena silnice II. třídy, ve vydané ZÚR následně „silnice vyšší třídy“ byla v minulosti i důvodem zrušení této komunikace v ZÚR Středočeského kraje Krajským soudem v Praze. Snahy o reálnou výstavbu silnice I. třídy jsou tak přes toto soudní rozhodnutí stále zřejmé.

Při přepracování na kategorii 7,5/70 bude celková dopravní kapacita navýšena a nadále zcela dostatečná, vzhledem k pokračujícímu provozu na stávající II/240, která na většině trasy dosahuje stejné kategorie 7,5/70. Současně dojde změnou typizované návrhové kategorie i ke snížení trvalého záboru zemědělské půdy s I. třídou ochrany půdy o více než 20% u tohoto záměru! Z technických studií vypracovaných VPÚ DECO PRAHA a.s. z 8/2016 vyplývá také značná úspora ve výši 25% stavebních nákladů, která by umožňovala dopracování dalších nutných kompenzačních opatření.

**Připomínka 5: Chybějící kapacitní posouzení v záměru navrhovaných kruhových objezdů**

Při oznámení záměru v roce 2015 byly navrhovány na celé trase navrhovány kruhové objezdy, které jsou z hlediska záboru a vlivu na krajinný ráz jednoznačně výhodnější než následně navržené dvě mimoúrovňové křižovatky MÚK Lichoceves, MÚK v 7,6km. V místech mimoúrovňového křížení se stávajícími komunikacemi III. tříd navíc dosahují výšky násypů až do výšky 6,5 m nad stávající terén. Ve variantě s kruhovými objezdy je trasa vedena daleko citlivěji, a to dokonce v zářezu do území. Zejména tyto MÚK jsou dle předložené dokumentace zásahem do krajinného rázu zájmového území.

Předkladatelem předložená varianta B je dle jeho vyjádření v dokumentaci zpracována na základě požadavků dotčených obcí k oznámení a má za cíl v maximální možné míře odvést tranzitní dopravu mimo obce, zajistit zlepšení plynulosti dopravy a bezpečnější napojení na silnice III. tříd a přilehlých průmyslových zón a areálů, a to návrhem mimoúrovňových křížení. Tato změna v záměru navrhovaných kruhových objezdů tak byla zcela evidentně provedena na základě tohoto konstatování, bez jakéhokoliv odborného kapacitního posouzení!

Až kapacitní posouzení by prokázalo, zda je či není nutné ve výhledových stavech nahradit kruhové křižovatky či zda budou navržené kapacitní kruhové křižovatky disponovat dostatečnou kapacitou v průběhu dopravních špiček.

Varianta s kruhovými objezdy je také výhodnější z hlediska záboru nejkvalitnější zemědělské půdy v I. třídě ochrany, a to o 7,1 ha ve srovnání s výše uvedenými dvěma mimoúrovňovými křižovatkami. Dle zpracované studie Vlivů na krajinný ráz jen Varianta A, bez mimoúrovňových křižovatek nemá vliv na estetické hodnoty a nemá vliv na harmonické měřítko krajiny. Návrh záměru vytváří novou výraznou technickou stopu v zemědělské krajině (otevření zcela nového dopravního koridoru ve volné krajině) a je dalším nevratným krokem ke změně charakteru původně zemědělské oblasti s přírodě blízkými fragmenty směrem k předměstské suburbánní krajině.

**Požadujeme tedy navržení kapacitních kruhových objezdů v místech mimoúrovňové křižovatky MÚK Lichoceves a MÚK v 7,6km a zpracování Posouzení kapacity navržených kruhových objezdů dle platné technické normy a metodiky Ministerstva dopravy TP 188.**