

Praha dne 20.3.2026
Č. j.: MZP/2026/210/873
Sp. zn.: ZN/MZP/2025/210/68

ZÁPIS

z veřejného projednání podle ustanovení § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) a § 3 vyhl. č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen „vyhláška“), k záměru

„Modernizace traťového úseku Nymburk (včetně) - Lysá nad Labem (včetně)“

konaného dne 2. února 2026 od 15:00 v prostorách kina Lysá nad Labem, Husovo náměstí 25, 289 22 Lysá nad Labem.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

- Dne 20. ledna 2025 obdrželo Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (dále jen „ministerstvo“) ze strany oznamovatele žádost o provedení zjišťovacího řízení společně s oznámením záměru, které bylo zpracované Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., osobou autorizovanou pro zpracování dokumentace a posudku.
- Dne 28. března 2025 byl ze strany ministerstva vydán závěr zjišťovacího řízení o tom, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí a podléhá dalšímu posuzování podle zákona EIA.
- Následně dne 22. září 2025 obdrželo ministerstvo dokumentaci záměru, která byla zpracována taktéž Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., osobou autorizovanou pro zpracování dokumentace a posudku.
- Dne 7. října 2025 byla rozeslána informace o dokumentaci spolu s žádostí o vyjádření. Na úřední desce Středočeského kraje byla informace o dokumentaci zveřejněna 15. října 2025, termín pro vyjádření tak byl do 14. listopadu 2025.
- Dopisem ze dne 28. prosince 2025 byl RNDr. Tomáš Bajer, CSc., držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku, pověřen ministerstvem ke zpracování posudku k předmětné dokumentaci.
- Dne 15. ledna byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání dokumentace záměru ve smyslu § 17 zákona EIA se uskutečnilo dne 2. února 2026 od 15:00 v prostorách kina Lysá nad Labem, Husovo náměstí 25, 289 22 Lysá nad Labem.

3. Řízení veřejného projednání

Řízením veřejného projednání byla pověřena (dle § 3 odst. 2 vyhlášky) Ing. Kristýna Váchová, pracovnice Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy I.

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání je představení záměru, dokumentace, vyjádření dotčených územně samosprávných celků, dotčených orgánů státní správy, vyjádření dotčené veřejnosti a veřejnosti k posouzení vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (včetně) - Lysá nad Labem (včetně)“ na životní prostředí.

5. Účastníci veřejného projednání

- Zástupci oznamovatele: Ing. Jan Beneš, Ing. Tomáš Martínek
- Zpracovatel dokumentace: Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., Ing. Petr Čichovský, Ing. Martin Paděra
- Zpracovatel posudku: RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. et Ing. Jana Bajerová
- Město Lysá nad Labem: Mgr. Karel Marek, starosta města
- Obec Kostomlaty nad Labem: Ing. Romana Hradilová, starostka obce
- Veřejnost

Celkem se veřejného projednání zúčastnilo cca 80 osob.

6. Program veřejného projednání

- Úvod
- Vystoupení zástupců jednotlivých stran
- Diskuse
- Závěr

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Veřejné projednání zahájila Ing. Váchová (osoba pověřená dle § 3 odst. 2 vyhlášky). Úvodem upozornila všechny přítomné, že z celého veřejného projednání je v souladu s ust. § 17 odst. 5 zákona EIA pořizován zvukový záznam, který bude součástí spisové dokumentace, a také upozornila přítomné o skutečnosti, že město Lysá nad Labem pořizuje z veřejného projednání zvukový i obrazový záznam, přičemž tento záznam byl v průběhu veřejného projednání online streamován na platformě youtube, na které je nadále umístěn. Z tohoto hlediska také upozornila, že subjekt pořizující takový záznam se stává správcem takto pořizovaných osobních údajů a je zodpovědný za splnění všech legislativních požadavků vztahujících se k nakládání, příp. zveřejňování takového záznamu, plynoucích zejména z práva na ochranu osobnosti, soukromí a ochranu osobních údajů.

Následovalo seznámení zúčastněných s programem veřejného projednání, časová rekapitulace procesu EIA a představení jednotlivých zúčastněných.

V druhé části veřejného projednání vystoupili, v souladu s programem veřejného projednání, zástupci jednotlivých stran.

Představení záměru z pohledu oznamovatele provedl Ing. Jan Beneš, který přednesl základní informace o záměru, uvedl, že se jedná o komplexní rekonstrukci tratě, vymezil začátek a konec řešeného úseku a informoval o stavebních objektech které jsou součástí záměru, a Ing. Tomáš Martínek, který doplnil prezentaci o důvody modernizace, kterými jsou zejména zlepšení technického stavu tratě, zvýšení její kapacity a propustnosti, podpora nákladní železniční

dopravy, splnění hygienických hlukových limitů a odstranění kolizních míst. Dále představil základní technické parametry tratě a vazby na navazující úseky, zejména pravobřežní trať v úseku Děčín–Kolín. Popsal rozsah stavby a členění na jednotlivé části (stavba A – Nymburk, stavba B – Kostomlaty a Kamenné Zboží, stavba C – žst. Lysá nad Labem). Součástí prezentace byla také protihluková a protivibrační opatření a předpokládaný časový harmonogram realizace stavby.

Dále pokračovala Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., která představila způsob zpracování dokumentace, a uvedla, že mezi nejvýznamnější posuzované oblasti patřila problematika hluku a podzemních vod. Podrobněji představila zpracování hlukové studie, upozornila na vysokou hladinu podzemní vody v dotčeném území, která má vliv na šíření vibrací. V této souvislosti bylo provedeno měření vibrací a navržen větší rozsah antivibračních rohoží. Dále uvedla, že budou probíhat další doplňující měření. V rámci hodnocení byl posuzován hluk jak ze železniční dopravy, tak z dopravy na pozemních komunikacích, a to jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu záměru. Dále představila rozptylovou studii, vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, biologické hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“) včetně migrační studie, posouzení z hlediska globální změny klimatu, posouzení dle rámcové směrnice o vodách (vlivy na povrchové a podzemní vody) a hodnocení vlivu na krajinný ráz. Závěrem uvedla, že záměr byl z hlediska vlivů na životní prostředí vyhodnocen jako akceptovatelný.

Ze strany Ing. Váchové pak byl shrnut cíl procesu EIA a představen přítomný zpracovatel posudku. Jako první pak byly k diskusi vyzváni zástupci dotčených územních samosprávných celků a dotčených orgánů.

Za město Lysá nad Labem vystoupil Mgr. Karel Marek, starosta města. Uvedl, že město již své připomínky uplatnilo písemně, poděkoval za dosavadní spolupráci s oznamovatelem a zdůraznil, že se připomínky města týkají především hlukové situace, a to především protože železniční trať prochází středem města se zástavbou po obou stranách trati. Město požaduje realizaci protihlukových opatření v celém dotčeném úseku, přičemž upozornilo, že při hodnocení byly použity staré hlukové limity (s čímž město nesouhlasí) a opatření byla navržena pouze ve dvou místech. Požaduje řešení protihlukových opatření v ulicích Sokolovská, Vichrova a 9. května. Další připomínka se týká propojení severní a jižní části města. Zdroje vody se nacházejí na severu, zatímco kanalizace a čistírna odpadních vod na jihu města. Pod tratí se nachází propustek vodního toku, který se však zanášá; město požaduje jeho úpravu či přemístění. Starosta dále upozornil na specifika polabské písčité krajiny, která mohou ovlivnit stabilitu staveb v okolí plánovaných podjezdů. Požaduje proto zohlednění geologických podmínek a ochranu blízkých staveb. V souvislosti s písčitém podložím zmínil také zvýšené riziko prašnosti během výstavby a požadavek na přijetí odpovídajících opatření. Město rovněž navrhuje výsadbu aleje. V souvislosti s budováním železniční spojky bylo dále uvedeno, že může dojít k oddělení části území (lokality Stratov), a proto je třeba řešit prostupnost území jak pro obyvatele, tak pro živočichy, včetně obnovení přerušovaných polních cest. Poslední připomínka se týkala předpokládaného zvýšení dopravní zátěže a potřeby vybudování záchytného parkoviště. Město rovněž požaduje uvolnění potřebných pozemků ze strany Správa železnic. Všechny uvedené připomínky byly již zaslány písemně jako vyjádření k dokumentaci záměru.

Na dotazy a připomínky reagoval Ing. Jan Beneš s tím, že veškeré tyto body jsou ze strany oznamovatele vnímány a budou předmětem dalšího projednávání, přičemž v rámci detailnější projektové dokumentace bude snaha je v maximální možné míře zohlednit.

Následovala diskusní část s veřejností, vzhledem k tomu, že v tuto chvíli nevystoupili zástupci dalších dotčených územních samosprávných celků nebo dotčených orgánů.

Prvním vystupujícím byl pan P. P., občan města Nymburk, který uvedl, že mezi občany vyvolává znepokojení plánovaná recyklační linka. Namítal, že v dokumentaci není dostatečně popsán způsob navážení kameniva do recyklační linky a že umístění zařízení na mapě se podle jeho názoru v jednotlivých dokumentech liší, přičemž má být ve větší vzdálenosti od železniční stanice.

Na tento dotaz reagovala Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., která na mapových podkladech upřesnila umístění recyklační stanice a uvedla, že její poloha odpovídá dokumentaci. Doprava materiálu je uvažována buď po železnici, nebo nákladními vozidly, přičemž oba způsoby byly vyhodnoceny v příslušných přílohách dokumentace. Recyklace bude probíhat až v době, kdy bude k dispozici dostatečné množství materiálu. V případě suchého počasí budou přijata opatření ke snížení prašnosti (např. zkrápění, čištění ploch), materiál bude odvážen bezprostředně po zpracování a přepravován v zaplachtovaných korbách. Postup je navržen v souladu s metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí a je zapracován do dokumentace. K otázce hlukové studie uvedla, že mapové podklady jsou zpracovány správně a že provoz recyklační linky splňuje hygienický limit 65 dB. Doba provozu recyklace je předpokládána přibližně po dobu dvou let. Ke konkrétní trase uvedla, že v rámci aktualizované hlukové a rozptylové studie bude prověřena konkrétní trasa.

Pan P. P. se poté dotázal na přeložku tratě mezi Nymburkem a Kamenným Zbožím, konkrétně zda dojde ke zbourání železničního nadjezdu na Boleslavské třídě z důvodu narovnání trati.

Ing. Tomáš Martínek reagoval, že v dřívější fázi projektové přípravy se s touto variantou uvažovalo, avšak v aktuální dokumentaci pro územní rozhodnutí je nadjezd zachován. Nedojde k jeho nahrazení, ale budou pouze provedena nezbytná ochranná opatření inženýrských sítí.

Dalším dotazujícím byl pan Z., který se týkal přeložky tratě v ulici Dvorecké, konkrétně zda je v daném místě navržen most nebo podjezd, přičemž tazatel uvedl, že v lokalitě vlastní zahradu. Současně se dotazoval, zda jsou u zahrad navržena protihluková opatření (PHO).

Ing. Tomáš Martínek uvedl, že situační mapa v dokumentaci je v menším měřítku a toto není z mapy patrné. Na základě dohody s městem bude v místě ulice Dvorecká zrušen průjezd pro vozidla, avšak zůstane zachována lávka pro pěší a cyklisty. Přístup pro vlastníky nemovitostí bude zajištěn objízdou trasou přes město nebo podél tratě. Zdůraznil, že rušení železničních přejezdů není samoúčelné, ale vychází z požadavku na odstranění kolizních míst a zvýšení bezpečnosti, neboť dochází k opakovaným nehodám. K protihlukovým opatřením uvedl, že jsou navrhována u objektů určených k bydlení. Pokud se nejedná o objekty pro bydlení, protihluková opatření se nenavrhují.

Ing. Petr Čichovský doplnil za zpracovatele hlukové studie informaci, že ochrana před hlukem se dle platné legislativy vztahuje na zákonem chráněné objekty, mezi které zahrady nepatří.

Pan J. T. se vyjádřil k problematice dvou železničních přejezdů. Uvedl, že v minulosti navrhoval zachování podjezdu, což tehdy nebylo akceptováno, přestože podle jeho názoru jsou v jiných lokalitách obdobná řešení za odlišných podmínek realizována. Zpochybnil účelnost navrhovaného nadjezdu ve východní části Kostomlat, který dle jeho slov slouží převážně zemědělské technice a vede do polí. Toto řešení označil za nevhodné nakládání s finančními prostředky. Navrhl posunutí nadjezdu západním směrem, za hranici záplavového území, s napojením na stávající komunikaci tak, aby jej mohla využívat všechna motorová vozidla. Podle jeho názoru by takové řešení nikoho neobtěžovalo, přispělo by k lepšímu propojení severní a jižní části obce a zároveň by bylo šetrnější z hlediska finančních prostředků i vlivů na životní prostředí. Uvedl rovněž, že současný návrh počítá s přibližně kilometrovým úsekem komunikace vedeným po poli, což nepovažuje za efektivní.

Na toto reagoval zpracovatel posudku, RNDr. Tomáš Bajer, CSc., a to tak, že v rámci procesu EIA se nevyjadřuje k samotnému stavebně-technickému řešení, ale hodnotí záměr pouze z hlediska vlivů na životní prostředí tak, jak jej investor předložil. Zdůraznil, že smyslem procesu EIA je stanovení podmínek z hlediska ochrany životního prostředí, které budou následně zapracovány do dalších stupňů projektové přípravy a navazujících řízení. V oblasti hlukové zátěže ještě reagoval na připomínky starosty města Lysá nad Labem, a to tak, že musí zpracovatel jak dokumentace, tak posudku vycházet z platné legislativy, která stanoví, pro jaké stavby a za jakých podmínek se uplatňují příslušné limity, včetně vymezení pojmu modernizace tratě. Uvedl, že výsledky uvedené v dokumentaci představují teoretický modelový stav, a proto posudek stanoví podrobné podmínky jak pro další projektovou přípravu, tak pro následný monitoring. V některých případech bude bez sporu upozorněno na objekty, jejichž ohrožení bude bezesporu nutno podrobněji prověřit.

Na závěr reagoval zástupce projektanta Ing. Tomáš Martínek, že projednávané technické řešení není předmětem dnešního jednání, neboť je výsledkem přibližně dvouletého projednávání, a to mimo jiné taky se zástupci obce Kostomlaty nad Labem. Vysvětlil, že návrh je závislý také na stanovisku správce komunikace. Pokud by se jednalo o krajskou silnici, její správce nepreferuje podjezd, který by bylo nutné technicky odvodňovat; gravitační odvodnění zde není možné a Krajská správa a údržba silnic s takovým řešením rovněž nesouhlasí. Uvedl, že technicky lze navrhnout více variant, avšak konečné řešení musí být přijatelné pro budoucího správce. Varianta nadjezdu představuje náhradu rušeného přejezdu a je nezbytná i pro zachování obslužnosti území, včetně zemědělských subjektů. Možnost vedení trasy blíže k zástavbě byla rovněž posuzována, avšak dle jeho vyjádření by se řešení do daného prostoru nevešlo a obec si nepřeje vedení tranzitní dopravy centrem obce. Současná varianta je tedy výsledkem dlouhodobého projednávání a představuje kompromisní řešení, které nemusí být ideální, avšak je v daném kontextu považováno za nejvhodnější.

Následně vystoupila starostka obce Kostomlaty nad Labem, Ing. Romana Hradilová, která uvedla, že otázka nadjezdu byla opakovaně projednávána v řadě variant, z nichž mnohé nebyly přijatelné. Zdůraznila, že nadjezd není využíván pouze zemědělskou technikou. Předložené řešení je podle jejího vyjádření výsledkem vzájemné dohody zastupitelů, radních i občanů obce. Doplnila, že obec rovněž uplatnila v rámci procesu EIA své připomínky, zejména k problematice hluku, ohrožení spodních vod u objektů bezprostředně umístěných u trati a doplnění zeleně.

Dále vystoupila paní L. Š., obyvatelka města Lysá nad Labem, s dotazy na oblast Stržiště vzhledem k plánovanému podjezdu. Uvedla, že v dokumentaci je na trati ve směru na Mělník stanovena maximální povolená rychlost 130 km/h, což eliminuje nutnost realizace tohoto podjezdu, který podle jejího názoru může oddělit část města (lokalitu Kačín) a negativně ovlivnit kvalitu životního prostředí. Upozornila, že tento podjezd navazuje na plánovaný okruh jihozápadního obchvatu města, a vznesla dotaz, proč tato návaznost není zapracována do dokumentace EIA a proč nejsou vyhodnoceny vlivy tohoto obchvatu na životní prostředí.

Na dotaz reagoval Ing. Tomáš Martínek, který uvedl, že podjezd je navržen jako náhrada stávajícího přejezdu z důvodu zvýšení bezpečnosti, zejména s ohledem na předpokládané zvýšení frekvence vlakové dopravy. K řešení proběhla řada jednání a z hlediska rozvoje města byla jako jediná vyhovující varianta vyhodnocena kombinace podjezdu a podchodu. Podle jeho vyjádření je podjezd pro město výhodný také z urbanistického hlediska, neboť nenarušuje dominantu území. Bylo posuzováno více variant a zvolená varianta byla vyhodnocena jako nejvhodnější.

K navazujícímu plánovanému obchvatu města Lysá nad Labem uvedla Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., že v rámci hodnocení kumulativních a synergických vlivů byly zahrnuty pouze ty projekty, ke kterým byly dostupné relevantní podklady. Uvedený obchvat není v současné době veřejně

dostupný ve formě projektové dokumentace a neexistují podrobné informace, které by umožnily jeho vyhodnocení. Na stranách 16–18 dokumentace jsou uvedeny všechny stavby, k nimž byly dostupné informace. Územní plán podle jejího vyjádření nepředstavuje dostatečný podklad pro hodnocení, neboť vymezuje pouze územní rezervu bez konkrétních technických parametrů.

Dalším dotazujícím byl pan L. K. dotazem k plánovanému podjezdu v lokalitě Stržiště–Ke Karlovu. Uvedl, že podle dokumentace se hladina podzemní vody nachází přibližně 7,5 m nad základovou spárou a že kotevní prvky mají zasahovat pod pozemky soukromých vlastníků. Dále zmínil přítok podzemní vody ve výši cca 4 l/s, což by dle jeho výpočtu znamenalo odčerpávání přibližně 125 000 m³ vody ročně. Vzněl dotaz, kam bude tato voda odváděna, s kým budou uzavřeny příslušné smlouvy a kudy bude veden odtok. Dále se dotazoval, zda nebude stavba mít negativní vliv na okolní obytné objekty a zda nemůže dojít k poruchám železniční tratě (např. deformacím či sedání). Upozornil rovněž, že druhý podjezd se nachází v ochranném pásmu II. stupně vodního zdroje, a vzněl otázku, zda bude udělena výjimka.

Vyjádřil názor, že podjezdy jsou v daném území nevhodné, zejména s ohledem na existenci alternativní objízdny trasy, a navrhl zrušení přejezdu bez jeho náhrady podjezdem. Dále uvedl, že podle jeho názoru bude podjezd představovat rozsáhlý stavební zásah s potenciálním zvýšením hlukové zátěže a že v dokumentaci nejsou dostatečně vyhodnoceny emise z dopravy. Dále uvedl, že se podjezd do lokality nevejde. Uvedl, že své připomínky předložil písemně. Současně vyjádřil nespokojenost s tím, že prezentace záměru ze strany investora ve městě Lysá nad Labem proběhla až po uplynutí lhůty pro podání připomínek v rámci EIA.

Poslední připomínka směřovala proti názvu záměru, ze kterého není vůbec zřejmé, že budou součástí také podjezdy a silniční komunikace.

Prvně Ing. Váchová objasnila průběh a jednotlivé kroky procesu EIA. Uvedla, že oznámení záměru bylo zveřejněno v březnu 2025 na úředních deskách města Lysá nad Labem, Středočeského kraje i v Informačním systému EIA. Zveřejnění probíhá zákonným způsobem prostřednictvím úředních desek dotčených územních samosprávných celků. Uvedla, že nelze očekávat, že název záměru bude obsahovat výčet všech konkrétních stavebních objektů, a odkázala na možnost seznámit se s podrobnostmi o záměrech v informačním systému. Komunikaci investora směrem k občanům nad rámec zákonného procesu EIA nelze ze strany příslušného úřadu garantovat. Prezentace záměru ze strany investora není standardní součástí procesu EIA a proběhla nad jeho rámec.

Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. doplnila k prezentaci záměru, že ta byla uskutečněna na základě požadavku starosty města Lysá nad Labem po domluvě s investorem, aby byl záměr občanům podrobněji představen a vysvětleny důsledky jeho realizace, a na této prezentaci byly zodpovídaný také dotazy týkající se životního prostředí, ovšem s procesem EIA tato prezentace nesouvisela. Ing. Tomáš Martínek uvedl, že prezentace proběhla v říjnu, přičemž hlavním tématem bylo přednádražní území a podchod, kde docházelo právě do října k zapracování požadavků města. Zdůraznil, že šlo o krok nad rámec EIA, jehož cílem bylo seznámit veřejnost s projektem a získat zpětnou vazbu.

Pan L. K. se dále dotazoval na odčerpávání vody v souvislosti se solením z důvodu mrazů – kam se budou odčerpávat slané vody po celou dobu existence podjezdu, a to také s ohledem na existenci ochranného pásma vodního zdroje. Dotaz byl vznesen také na ohrožení přilehlého domu a případnou nezbytnost demolice či výkupu nemovitosti.

Ing. Tomáš Martínek zopakoval, že řešení záměru bylo projednáno s městem, přičemž konkrétní řešení odvodu vody bude upřesněno v dokumentaci pro územní rozhodnutí. Ohradil se proti tvrzením o možném poškození staveb v okolí a zdůraznil, že projekt je zpracováván

autorizovanými odborníky, kteří za zpracované dokumenty nesou odpovědnost a vycházejí z provedených průzkumů a výpočtů.

K odčerpávání vody a případným průsakům poté promluvil Ing. Martin Paděra za zpracovanou hydrogeologickou studii, který uvedl, že odčerpávání vody bude probíhat v průběhu stavby. Podjezd je koncipován jako izolovaná vana – podzemní voda bude po realizaci podjezdu nadále moci proudit. Stavební jáma bude zajištěna, pažení a dno je vodotěsné a nepropustné. Voda bude odčerpána z vnitřní nádoby, tzn. z podjezdu, a voda v okolí podjezdu bude dále proudit, čímž nebude docházet k úbytku podzemních vod či klesání terénu. Depresní kužel může vzniknout pouze v době výstavby. Rozdíly v hladinách podzemní vody se podle výpočtů pohybují v řádu jednotek centimetrů a riziko významného ovlivnění okolí je minimální. V další fázi je navržen hydrogeologický monitoring a pasportizace okolních objektů.

Ing. Tomáš Martínek ještě doplnil, že proces EIA neřeší majetkoprávní vztahy, případné výkupy či demolice objektů; tyto otázky jsou předmětem navazujících stupňů projektové přípravy. V této fázi projektové dokumentace nelze výkup a demolici některých objektů k bydlení vyloučit, ale ani potvrdit. Záměr je navrhován s ohledem na bezpečnost a platné technické normy.

Ing. Váchová upozornila, že projednávání by se mělo týkat vlivů na životní prostředí a předloženého záměru, nikoliv majetkoprávních záležitostí či alternativních technických řešení.

RNDr. Tomáš Bajer, CSc. vnesl pro doplnění dotaz na zpracovatelku dokumentace, a to, zda byla v rámci dokumentace EIA řešena ochranná pásma vodního zdroje, a dotázal se na šířkové uspořádání podjezdu.

Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. uvedla, že stavba jako celek zasahuje do tří ochranných pásem vodního zdroje, avšak samotný podjezd se nenachází v pásmu II. stupně. V dokumentaci EIA, vč. modelových výpočtů byl případný zásah do ochranných pásem zohledněn. K šířkovému uspořádání pak Ing. Tomáš Martínek upřesnil, že podjezd je navržen se dvěma jízdními pruhy a souběžným chodníkem pro pěší a cyklisty, oddělený zábradlím, přičemž stavební objekt je navržen v souladu s platnými normovanými parametry.

Paní R. P. vnesla dotaz v souvislosti s plánovaným doplněním třetí koleje, a to na navýšení nákladní dopravy na železnici v horizontu pěti až sedmi let, dopravy a zda budou nákladní vlaky úsekem pouze projíždět, nebo zde také zastavovat. Dále se dotázala na případné přímé napojení směrem na Mělník a na převaděče dopravy. Vnesla také otázku možného zvýšení světelného smogu, zajištění vybavení nádraží (např. provozu toalet) a výškového vedení kolejí ve směru na Milovice a na Nymburk. Závěrem vyjádřila přání, aby vedení města občany o obdobných záměrech informovalo včas.

Na dotazy reagoval Ing. Tomáš Martínek, že k navýšení intenzity dopravy dojde, Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. doplnila konkrétní čísla z hlukové studie – je předpokládáno cca 241 vlaků za den a 85 vlaků za noc. Nákladní vlaky by podle současného předpokladu měly daným úsekem převážně projíždět. Dopravní technologie i dopravní studie však budou v dalších stupních projektové přípravy aktualizovány. Zázemí nádraží bude umístěno na povrchu, neboť přečerpávání splaškových vod by bylo technicky problematické. Ve směru na Nymburk zůstane niveleta kolejí přibližně ve stávající výškové úrovni, zatímco ve směru na Milovice budou koleje vedeny po železničních nadjezdech, přibližně ve výšce kolem 9 m. K otázce světelného znečištění uvedla, že posouzení osvětlení bylo zpracováno v souladu s platnou metodikou Ministerstva životního prostředí. Požadavky jsou zpracovány v dokumentaci (viz str. 281). Stávající systém osvětlení bude upraven v rámci nové projektové dokumentace. Součástí dalších stupňů přípravy budou rovněž vizualizace záměru.

Paní V. K. uvedla, že již v současné době vnímá výrazné navýšení železniční dopravy, zejména nákladních vlaků, a to několikrát denně. Vyjádřila obavu, že po realizaci třetí koleje dojde k dalšímu zvýšení intenzity dopravy. Upozornila, že nákladní vlaky zastavují na návěstidlech, což podle jejího názoru zvyšuje hlukovou zátěž. Současnou situaci označila za velmi zatěžující a uvedla, že předložená hluková studie je nevěrohodná a údaje v ní uvedené nejsou správné – dle vlastního měření uvedla hodnotu až 80 dB. Poukázala rovněž na prašnost a na to, že již nyní nelze běžně větrat otevřením oken. Dotázala se, jaké protihlukové stěny budou použity a jaké budou mít parametry pohltivosti. Vyjádřila obavu z možných dlouhodobých zdravotních následků a uvedla, že po předchozích úpravách tratě nezaznamenala snížení hlučnosti. Zároveň vyjádřila očekávání, že proběhne nezávislé měření hluku.

Ing. Petr Čichovský za zpracovatele hlukové studie uvedl, že hodnocení hluku vychází z platné legislativy, která pracuje s tzv. ekvivalentními hladinami hluku, tedy průměrnými hodnotami za stanovené časové období. Tyto hodnoty se mohou lišit od okamžitých špiček naměřených běžnými měřicími zařízeními. Na základě výpočtového modelu je v některých místech predikováno překročení hygienických limitů (a to vč. dotazované ulice Dvorecká), a proto je v těchto místech navržena realizace protihlukových stěn o výšce přibližně 2,0–2,5 m s odpovídajícími akustickými parametry (pohltivostí dle technických norem). Konkrétní akustické vlastnosti budou deklarovány zhotovitelem stavby. Hluková studie řeší rozsah opatření v mezích platné legislativy. Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. doplnila, že modernizace tratě zahrnuje úpravu železničního svršku i spodku, což samo o sobě přispívá ke snížení hlučnosti. Upozornila, že hluk se počítá logaritmicky, takže i výrazné procentuální navýšení dopravy neznamená lineární nárůst hladiny hluku (např. zdvojnásobení dopravy představuje nárůst přibližně o 3 dB). Zdůraznila, že cílem návrhu je splnění hygienických limitů stanovených právními předpisy. Kontrolní měření před uvedením stavby do provozu provádí příslušná krajská hygienická stanice; v případě nesplnění limitů nelze stavbu zkolaudovat a musí být přijata dodatečná protihluková opatření. Dále uvedla, že modernizace přinese i postupnou obměnu vozového parku a technické úpravy kolejíště, což může mít pozitivní vliv na hlukovou zátěž. Opatření však nelze navrhovat nad rámec platné legislativy, ale musí být účinná a zajistit splnění stanovených hygienických limitů.

Další dotazující byla paní E. K., vystupující za skupinu obyvatel, která předložila podpisovou listinu k vyjádření v rámci procesu EIA, a také za Spolek Lysin. Uvedla důvody podání připomínek po termínu a dále uvedla již zmiňované připomínky stran zásahu podjezdu do II. stupně ochranného pásma vodního zdroje. Upozornila, že pro dané území platí omezení týkající se těžby a hlubokých zářezů, a vznesla otázku, jak je toto omezení slučitelné se stavebními zásahy do hloubky cca 7,5–9 m. Požadovala, aby bylo jednoznačně uvedeno, že stavby jsou situovány v ochranných pásmech, a aby byly jejich vlivy řádně vyhodnoceny. Dále uvedla, že připomínky se týkají také technické proveditelnosti záměru ve vztahu k alternativním řešením. Domnívá se, že variantní řešení měla být posouzena v rámci procesu EIA, neboť se jedná o stavbu s významným dopadem na životní prostředí. Odkázala rovněž na směrnici EU o vodách a vyjádřila nesouhlas se závěrem příslušné přílohy dokumentace, podle něhož realizace tří masivních podjezdů v hloubce pod úrovní hladiny podzemní vody nebude mít významný vliv na hydrogeologické poměry. K podjezdu ev. č. 333 v lokalitě Ke Karlovu vznesla dotaz, zda bude zachována křižovatka v jeho blízkosti, a upozornila na možné sociálně-ekonomické dopady, prudká stoupání a klesání komunikace a případné řízení dopravy světelnou signalizací, které by mohlo ovlivnit hlukovou i emisní zátěž. Uvedla, že ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví nejsou podle jejího názoru dostatečně zohledněny dopady na Lysou nad Labem. Dále poukázala na skutečnost, že každá nová dopravní stavba může přitáhnout další dopravu (včetně zanesení do navigačních systémů), a odkázala na dopravní analýzu z roku 2020 založenou na sčítání dopravy v lokalitě Sojovice. Vznesla rovněž dotaz na kumulativní vlivy staveb na hydrogeologickou situaci.

Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. předně uvedla, že podjezdy jsou situovány na hranici ochranných pásem a že samotné stavební zářezy nejsou navrženy v ochranném pásmu II. stupně. Posouzení záměru z hlediska rámcové směrnice o vodách bylo provedeno a je součástí dokumentace (příslušná příloha EIA). V dalších stupních projektové přípravy bude zpracováno podrobnější hydrogeologické hodnocení. Proto je již nyní navržen hydrogeologický monitoring před zahájením stavby i v průběhu výstavby, aby bylo možné ověřit skutečné vlivy na podzemní vody. Otázku souladu s vodním zákonem bude dále posuzovat příslušný vodoprávní úřad v rámci jednotného environmentálního stanoviska (JES). K dopravním intenzitám uvedla, že model vycházel z dostupných sčítacích úseků a relevantních dopravních podkladů. Pokud budou k dispozici nová data (např. z roku 2025), mohou být zapracována v rámci aktualizace studií v dalších stupních přípravy.

Ing. Váchová uvedla v jakých případech je třeba předkládat varianty záměry, přičemž v tomto případě takovou povinnost oznamovatel neměl. Příslušný úřad pak posuzuje záměr v takové variantě a podobě, v jaké jej oznamovatel předloží. K této variantě pak bude vydáno závazné stanovisko, a to nesouhlasné či souhlasné s podmínkami. Sociálně-ekonomické aspekty ani detailní technická řešení však nejsou předmětem procesu EIA.

Ing. Jan Beneš že navržená podoba záměru byla dlouhodobě a opakovaně projednávána s městem. Ing. Tomáš Martínek doplnil, že se jedná o místní komunikaci, u níž nelze očekávat významné navýšení dopravních intenzit; jde spíše o přetrasování stávajících jízd než o generování nové dopravy.

K otázce kumulativních vlivů na podzemní vody se vyjádřil Ing. Martin Paděra, který uvedl, že mezi jednotlivými objekty je dostatečná vzdálenost a nelze očekávat kumulativní „řetězení“ vzdušné hladiny podzemní vody. Proudění podzemní vody v oblasti Polabí je vzhledem k minimálním výškovým rozdílům pomalé. Jednotlivé bodové bariéry nepředstavují významný faktor pro změnu rychlosti proudění podzemní vody.

Ing. Váchová požádala o neopakování již zodpovězených dotazů, a to především pokud jde o připomínky, které se netýkají vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, ale opětovně se týkají technického řešení záměru či sociálně-ekonomických dopadů záměru.

V další části diskuse byl zmíněn i výjezd z ulice Dvorecká a jeho možný dopad na obyvatele. Ing. Tomáš Martínek uvedl, že vlastníci nemovitostí budou účastníky navazujícího územního řízení. Ing. Váchová doplnila, že EIA hodnotí vlivy na obyvatelstvo zejména z hlediska veřejného zdraví (hluk, kvalita ovzduší apod.), nikoli majetkoprávní otázky či detailní technické parametry komunikací.

Zpracovatel posudku uvedl, že se připomínkami podrobně zabýval a že řada podmínek v návrhu stanoviska reaguje právě na vznesené obavy (např. monitoring deformací zástavby, kontrola kvality podzemních vod, statické posouzení, ochrana krajinného rázu a živočichů). Zdůraznil, že stanovisko EIA standardně zahrnuje podmínky, které musí projektant splnit v dalších stupních řízení, a že i otázky týkající se lokality Stržiště budou v podmínkách zohledněny. Připomněl, že proces se řídí platnou legislativou, zejména v oblasti hlukových limitů.

Starosta města Lysá nad Labem uvedl, že město projednávalo projekt s oznamovatelem záměru opakovaně a informace byly zveřejňovány nejen na úřední desce, ale i prostřednictvím místního rozhlasu, novin a veřejných setkání s občany. K lokalitě Stržiště uvedl, že v rámci předchozích jednání byly zvažovány různé varianty (např. nadjezd či úplné zrušení přejezdu s převedením dopravy jinam), avšak tyto varianty nebyly přijatelné. Ulice Na Křížku podle jeho vyjádření zrušena nebude. Zdůraznil, že město uplatnilo řadu připomínek, zejména k hlukové studii a k požadavku uplatnění přísnějších limitů z hlediska hluku, neboť jde o komplexní přestavbu železničního uzlu. Upozornil také na riziko překročení limitů u domů v Sokolské ulici.

Zpracovatel posudku závěrem uvedl, že připomínky města byly do návrhu stanoviska zapracovány. Zdůraznil však, že posouzení musí vycházet z platné legislativy, podle níž je záměr posuzován jako modernizace, a proto se uplatňují příslušné (stávající) limity. Pokud budou podmínky stanoviska převzaty do závazného stanoviska, budou pro oznamovatele závazné a bude povinen je dodržet. Majetkoprávní otázky jsou relevantní pouze tehdy, pokud souvisejí s konkrétními vlivy na životní prostředí.

Dalším dotazujícím byl pan B. z Kostomlat nad Labem, který upozornil na plánovanou protihlukovou stěnu v ulici Nádražní, která vychází z původního územního plánu obce, a dotázal se, zda by bylo možné stěnu prodloužit přibližně o 30 metrů. Upozornil, že v daném úseku se již nacházejí pozemky, které jsou určeny dle nového platného územního plánu určeny pro individuální výstavbu, a tyto pozemky nejsou protihlukovou stěnou kryty.

Ing. Petr Čichovský vysvětlil, že z hlediska ochrany před hlukem je stěžejní stav pozemků vycházející z katastru nemovitostí – chrání se tak pouze objekty chráněné z hlediska zákona. Pokud tak v tuto chvíli na pozemcích není obytný objekt či alespoň územní rozhodnutí pro obytný objekt, takový pozemek se proti účinkům hluku nechrání. Pokud pak výstavba domu na předmětných pozemcích bude do území vstupovat až po realizaci záměru, tedy do území, které bude nadlimitně zatíženo hlukem, realizace protihlukových opatření spočívá na tom, kdo takový obytný objekt v tomto území vystaví. Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. doplnila, že termín realizace je odhadován kolem roku 2031 – hluková studie bude pro dokumentaci pro územní rozhodnutí aktualizována, a to pro stav platný k datu aktualizace této hlukové studie, resp. žádosti o územní rozhodnutí. Pokud se pak v tomto období v této lokalitě objeví nové objekty určené k bydlení, dojde k úpravě protihlukových opatření, vč. možného prodloužení protihlukové stěny.

Pan Š. L. se také dotázal na protihluková opatření, konkrétně k úpravě traťové rychlosti a s tím spojené výšky protihlukových stěn, protože při takových rychlostech také dochází ke vzniku hluku z trolejového vedení.

Ing. Petr Čichovský odpověděl, že při rychlostech do 200 km/h je dominantním zdrojem hluku ze styku kola s kolejnicí, hluk z troleje je nižší, a byl zohledněn v modelových výpočtech.

Pan Ch. vznesl dotaz k ulici 9. května v Lysé nad Labem, a to z hlediska obav ohledně zvýšení vibrací v souvislosti s podpovrchovými vodami. Průchod Stratovského potoka pod nádražím je ucpán bahnem, který brání plynulému odtoku vody. Dále poukázal, že hluková studie nezohledňuje některé stěny: na západě u ulice Dvorecká budou stěny postaveny, na východě nikoliv.

Ing. Tomáš Martínek upozornil, že hluk klesá s rostoucí vzdáleností zástavby od kolejí. Ve Dvorecké ulici jsou domy blízko trati, přičemž problémem je zejména ucpaný propustek, nikoli samotná dráha. Ucpaný propustek je pod nedrážní vlečkou pod bývalým cukrovarem, proto je třeba vyřešit tento propustek pod touto vlečkou – v rámci dráhy bude navrženo co nejoptimálnější řešení a město i oznamovatel o tomto problému ví.

Ing. Petr Čichovský k porovnání situace v ulici 9. května a Dvorecké ulici uvádí, že se jedná o místa s rozdílnými parametry, přičemž ulice 9. května je blízko stanici s nižšími rychlostmi, v ulici Dvorecká je hluk ovlivněn vzdáleností od stanice. Nákladní vlaky jsou pak zohledněny v modelu shodně, jako projíždějící. Protihlukové stěny jsou v těchto místech umísťovány podle účinnosti.

Pan K. poukázal, že hluk závisí na mnoha faktorech, včetně meteorologické situace, přičemž v Lysé nad Labem není meteorologická stanice, ale vše je počítáno ze stanice Babín seřazovací nádraží. Dle ČHMÚ je nejbližší kvalitní stanice v Poděbradech, ale data z této stanice nebyla využita. Dle jeho názoru by bylo dobré, aby v Lysé nad Labem byla meteorologická stanice,

přičemž jedna velmi kvalitní soukromá zde je. Doporučil dopřesnění výpočtu hluku a ověření parametrů pro PHS i hlukové clony, aby nebylo město rozděleno hlukovými bariérami na dvě části. Zdůraznil nutnost zohlednit průchod krajiny a posloupnost protihlukových opatření.

Ing. Petr Čichovský vysvětlil, že výpočty vycházejí z průměrných meteorologických podmínek (teplota 10 °C, vlhkost 70 %, příznivé větrné podmínky pro šíření – směr větru převažující ze 100 % ze všech směrů), tedy na straně bezpečnosti. Protihlukové clony nejsou tak účinné jako protihlukové stěny a z hlediska bezpečnosti jsou méně vhodné u vícekolejných tratí. Přesto nebrání alternativním protihlukovým řešením, která by nebyla klasickými stěnami.

Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. upřesnila, že stanice Babín dle ČHMÚ byla využita pro výpočty v rámci rozptylové studie pro recyklační základny, nikoliv v rámci hlukové studie.

Pan Z. upozornil na prostupnost krajiny a zdůraznil, že rušené polní a místní cesty je nutné nahradit. Poukázal, že dokumentace EIA nezajišťuje prostupnost pro obyvatele a propojení Lysé nad Labem a Nymburka.

Ing. Tomáš Martínek uvedl, že průchodnost bude řešena při územním řízení, v následné dokumentaci, která bude mnohem podrobnější než dokumentace EIA, která popisuje především rozsah záměru a dopad do krajiny. Nahrazují se vždy existující polní cesty dle katastru nemovitostí, a také ty, které má město v plánu. Tento požadavek si oznamovatel poznamenává pro další jednání s dotčenými územními samosprávnými celky. Zprůchodnění krajiny je také řešeno v rámci pozemkových úprav, které provádí Státní pozemkový fond – i s ním je třeba průchodnost krajiny v rámci staveb konzultovat.

Ing. Váchová pak doplnila, že problematika stezek a pěšin bude řešena také v rámci vydávání jednotného environmentálního stanoviska pro tento záměr, a to v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Pan F. T. se dotázal, zda již byla zpracována EIA na trať pokračující z Nymburka přes Babín do Velkého Oseku.

Zástupce oznamovatele uvedl, že je pro záměr v této etapě vydáno platné závazné stanovisko EIA z roku 2020, a zároveň proběhlo posouzení změn záměru vzniklých v rámci přípravy dokumentace pro navazující řízení.

Ing. Váchová doplnila, že na tomto veřejném projednání nejsou za oznamovatele přítomny osoby, které zpracovávaly ať už původní dokumentaci EIA, či oznámení pro změny navazujícího úseku tohoto záměru, a proto není možné zodpovídat konkrétní dotazy k tomuto záměru.

Pan K. se dotázal na zeleň v u křížku v lokalitě Stržiště, a to, zda bude zachován historický parčík z 19. století. Rostoucí stromy, především vrby jsou pak také lokalitou pro hnízdění ptáků a biotopem dalších živočichů. Dále se dotázal na průchod lokality pro koně – zda se do podjezdu vejde kůň, a zda podmínky stran sklonu vozovky budou vhodné pro pohyb koně. Upozorňuje také na převedení dopravy při zrušení přejezdu Ke Kovoně. Vzněl také požadavek na protihlukové stěny z jiného než betonového materiálu z estetického hlediska.

Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. odpověděla, že součástí projektu bude dendrologický průzkum a podklady pro kácení dřevin rostoucích mimo les. Tyto detaily nejsou v rámci procesu EIA známy; přesnější informace budou dostupné po úpravě projektové dokumentace. Preferuje se minimalizace kácení a možnost přesadby či dosadby stromů po konzultaci s příslušnými orgány. Z hlediska ochrany živočichů pak zpracováváný biologický průzkum zahrnuje ochranu ptáků, netopýrů a dalších živočichů. V rámci stavby bude ekologický dozor. Minimalizace zásahů bude koordinována s majiteli pozemků, a především s dotčenými orgány státní správy.

Ing. Váchová doplnila, že pro kácení dřevin rostoucích mimo les, a především pro náhradní výsadbu platí obecná pravidla stanovená zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Zpracovatel posudku reagoval na průchod lokality pro koně, a to ve smyslu, že budovaná komunikace a chodník pro pěší bude možné využít i pro pohyb s koňmi.

Vzhledem k tomu, že ze strany veřejnosti nebyly vzneseny žádné další dotazy, připomínky či náměty k diskusi, bylo cca v 19:30 přikročeno k závěru veřejného projednání.

III. ZÁVĚR VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Vlivy záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (včetně) - Lysá nad Labem (včetně)“ byly projednány ze všech podstatných hledisek. Byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání dokumentace podle ust. § 17 zákona EIA a v souladu s ust. § 3 vyhlášky.

Vlastní podmínky budou koncipovány v závazném stanovisku příslušného úřadu k posouzení vlivů provedení záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (včetně) - Lysá nad Labem (včetně)“ na životní prostředí, které bude vydáno v souladu s ust. § 9a odst. 1 zákona EIA na základě dokumentace, vyjádření k ní uplatněných, posudku a veřejného projednání.

Z celého veřejného projednání byl pořízen zvukový záznam, který je archivován na Ministerstvu životního prostředí, odboru výkonu státní správy I. S veškerými podklady se lze seznámit v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.gov.cz/eia>) pod kódem záměru OV1279.

Zapsala: Ing. Kristýna Váchová, odbor výkonu státní správy I, pověřena řízením veřejného projednání.

JUDr. Hana Dvořáková, MBA
ředitelka odboru výkonu státní správy I
podepsáno elektronicky