

P O S U D E K

o vlivech záměru

**„Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n.
(včetně) – žst. Lysá n.L. (včetně)“**

na životní prostředí

**podle 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**

(únor 2026)

P O S U D E K

o vlivech záměru

**„Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n.
(včetně) – žst. Lysá n.L. (včetně)“**

na životní prostředí

**podle 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**

zpracovatel posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

*držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona
č.100/2001 Sb., č. osvědčení 2719/4343/OEP/92/93, autorizace prodloužena rozhodnutím č. j.
MZP/2021/710/3906*

spolupráce:

Ing. et Ing. Jana Bajerová

(únor 2026)

Prohlášení

Posudek o vlivech záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) – žst. Lysá n. L. (včetně)“ na životní prostředí jsem zpracoval podle požadavků vyplývajících z § 9 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 č. 100/2001 Sb.“), jako držitel osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 2719/4343/92/93, vydaného dne 28. 1. 1993 Ministerstvem životního prostředí České republiky v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví České republiky. Autorizace prodloužena rozhodnutím č.j. MZP/2021/710/3906.

OBSAH:

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	7
I. 1. Název záměru	7
I. 2. Kapacita (rozsah) záměru.....	7
I. 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....	7
I. 4. Obchodní firma oznamovatele.....	7
I. 5. IČ oznamovatele.....	7
I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele	7
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE.....	8
II. 1. Úplnost dokumentace.....	8
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení.....	10
A. Údaje o oznamovateli	10
B. Údaje o záměru.....	10
B.I. Základní údaje	10
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1.....	10
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru	10
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	11
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	11
B.I.5. Zdůvodnění potřeby umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí	12
B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry.....	13
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení.....	16
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků	16
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat	16
B.II. Údaje o vstupech	17
B.II.1 Půda.....	17
B.II.2 Voda.....	17
B.II.3 Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje).....	17
B.II.4 Energetické zdroje	18
B.II.5 Biologická rozmanitost.....	18
B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	18
B.III. Údaje o výstupech	20
B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí	20
B.III.2 Odpadní vody.....	21
B.III.3 Odpady	21
B.III.4 Ostatní emise a rezidua	22
B.III.5 Doplnující údaje	23
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	24
C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	24
C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny.....	26
C.II.1 Ovzduší	26
C.II.2 Voda.....	26
C.II.3 Půda.....	28
C.II.4 Přírodní zdroje	29
C.II.5 Biologická rozmanitost.....	30

C.II.6 Krajinný ráz	33
C.II.7 Klima	33
C.II.8 Obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	33
C.II.9 Hmotný majetek a kulturní dědictví	34
C.II.10 Jiné charakteristiky životního prostředí	34
C.III Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit.....	34
D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.....	36
D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru.....	36
D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	36
D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima	38
D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další a fyzikální a biologické charakteristiky	42
D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody	47
D.I.5 Vlivy na půdu	54
D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje.....	56
D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost.....	57
D.I.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce	66
D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů.....	67
D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích.....	68
D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů.....	69
D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví	70
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí	75
D. VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích.....	75
E. Porovnání variant řešení záměru	76
F. Závěr	76
G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	76
H. Přílohy.....	76
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	77
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice.....	77
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	77
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCII, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ	78
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDRĚNÍ K DOKUMENTACI	88
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	194
VII. NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	195

Přílohy:

Příloha 1 – Vyjádření k dokumentaci (doloženo jako samostatný soubor)

Poznámka: pokud byl oznamovatel požádán o vysvětlující nebo doplňující informaci podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění (což se týká kapitoly V. předkládaného posudku), je toto vždy v reakci zpracovatele posudku na vypořádání připomínky uvedeno

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I. 1. Název záměru

Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n. (včetně) – žst. Lysá n.L. (včetně)

I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je rozšíření stávající dvojkolejné železniční trati o jednu kolej na přisýpaném zemním tělese v úseku železniční stanice (dále jen „ŽST“) Nymburk hl. n. (včetně odbočky Babín) od žst. 318,650 – ŽST Lysá nad Labem do km 338,400 (včetně napojení a přesmyku tzv. Všejské spojky v dl. cca 5,5 km směrem na Milovice). Součástí záměru je pak také úprava železniční stanice ŽST Nymburk hl. n., ŽST Lysá nad Labem a ŽST Nymburk – město. Záměr řeší modernizaci tohoto traťového úseku komplexně, proto je součástí oznámení záměru také přeložka železniční trati Lysá nad Labem – Milovice do nové stopy až do žkm 5,500 vč. mimoúrovňového křížení s železniční tratí Nymburk – Lysá n. L., nahrazení všech přejezdů v řešeném úseku přeložkami silnic, polních cest, mimoúrovňovým křížením pomocí nadjezdů nebo podjezdů, pro pěší a cyklisty pak podchody a lávkami, přeložky silnic III/3318 a III/3323 a jejich napojení na silnici II/503 severně od Nymburka, a přeložky silnic III/3317 a III/2725 v lokalitě Kostomlaty nad Labem.

Záměr je členěn následovně:

- stavba A – ŽST Nymburk vč. Přeložky – km 318,175 - 325,700
- stavba B – Traťový úsek Nymburk (mimo) – Lysá n_L (mimo) – km 325,700 - 334,110
- stavba C – ŽST Lysá nad Labem vč. napojení tzv. Všejské spojky – km 334,110 - 338,860.

I. 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

kraj: Středočeský
obec: Lysá nad Labem, Milovice, Ostrá, Strátov, Kostomlaty nad Labem, Kamenné Zboží, Nymburk, Dvory, Poděbrady
katastrální území: Lysá nad Labem, Milovice nad Labem, Ostrá, Lány u Kostomlat nad Labem, Kostomlaty nad Labem, Kostomlátky, Kamenné Zboží, Nymburk, Strátov, Velké Zboží, Dvory u Nymburka

I. 4. Obchodní firma oznamovatele

Správa železnic, státní organizace

I. 5. IČ oznamovatele

70994234

I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená kapitola obsahuje všechny potřebné informace; ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II. 1. Úplnost dokumentace

Dokumentace záměru je zpracována v členění podle přílohy č. 4. zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům citovaného zákona. Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí předmětné stavby v rozsahu Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., která je držitelkou osvědčení odborné způsobilosti autorizace č.j.10606/ENV/06, autorizace prodloužena č. j. MZP/2020/710/3888.

Pokud jde o vlastní obsah a rozsah dokumentace, je podle názoru zpracovatele posudku vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci tato akceptovatelná k možnosti posoudit vlivy předloženého záměru na životní prostředí a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Vlastní dokumentace v části A – Údaje o oznamovateli - charakterizuje základní údaje o oznamovateli předkládaného záměru. Údaje jsou předloženy odpovídajícím a dostatečným způsobem.

Část B – Údaje o záměru – popisuje základní charakteristiky stavby a splňuje po formální stránce požadavky přílohy číslo 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Z hlediska části C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území lze označit ve vztahu k uvažovanému záměru za postačující.

Část D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí – obsahuje v podstatě všechny kapitoly této části dokumentace:

- ❖ Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí
- ❖ Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích
- ❖ Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů
- ❖ Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí, které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně

- ❖ Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí
- ❖ Charakteristika všech obtíží, které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Část E - Porovnání variant řešení záměru

Hodnocený záměr je předložen v jedné aktivní variantě.

Předložená dokumentace dále obsahuje požadované kapitoly F. Závěr, G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a H. Přílohy.

Součástí posuzované přepracované Dokumentace EIA jsou dále následující přílohy:

1. Hluková studie
2. Rozptylová studie
3. Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.
4. Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu
5. Vyhodnocení z hlediska Směrnice o vodách (200/60/ES), článek 4, odst. 7
6. Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví
7. Vyhodnocení vlivu záměru na podzemní vody
8. Vliv na krajinný ráz

Mapové přílohy:

Přehledná situace stavby M 1:10 000

Mapové podklady v oblasti životního prostředí, stavba A - ŽST Nymburk vč. přeložky M 1:10 000

Mapové podklady v oblasti životního prostředí, stavba B-TÚ Nymburk (mimo) - Lysá n/L (mimo) M 1: 10 000

Mapové podklady v oblasti životního prostředí, stavba C - ŽST Lysá n/L vč. napojení tzv. Všejanské spojky M 1: 10 000

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po formální stránce pokládá dokumentaci za akceptovatelnou pro vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n. (včetně) – žst. Lysá n.L. (včetně)“ na životní prostředí považuje zpracovatel posudku za akceptovatelnou k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva jakož i formulovat návrh závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí – a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění vydáním závazného stanoviska o hodnocení vlivů. Lze konstatovat, že rozsah a podrobnost přiložených odborných studií je přiměřený stupni projektové přípravy a s odkazem na tuto skutečnost jsou i formulovány podmínky do návrhu závazného stanoviska.

A. Údaje o oznamovateli

V této kapitole jsou uvedeny základní údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČ, jméno a příjmení oznamovatele.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Kapitola naplňuje informace požadované zákonem.

B. Údaje o záměru

B.1. Základní údaje

Kapitola je rozdělena na dílčí kapitoly, jejichž názvy odpovídají požadavkům uvedeným v zákoně.

B.1.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1

Předmětem předkládané dokumentace je posouzení záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n. (včetně) – žst. Lysá n.L. (včetně)“. Dle dokumentace záměr odpovídá následujícímu bodu dle přílohy č. 1 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění:

- 44 – Celostátní železniční dráhy
- 49 – Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než 4 jízdních pružích od stanovené délky $l/(a/2\text{km})$; ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b 1000 voz/24 hod).
- 56 – Zařízení k odstraňování nebo využívání ostatních odpadů s kapacitou od stanoveného limitu (2 500 t/rok).

Příslušným úřadem pro proces posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je Ministerstvo životního prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska zařazení záměru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je rozšíření stávající dvojkolejně železniční trati o jednu kolej na přisypaném zemním tělese v úseku železniční stanice (dále jen „ŽST“) Nymburk hl. n. (včetně odbočky Babín) od žst. 318,650 – ŽST Lysá nad Labem do km 338,400

(včetně napojení a přesmyku tzv. Všejské spojky v dl. cca 5,5 km směrem na Milovice). Součástí záměru je pak také úprava železniční stanice ŽST Nymburk hl. n., ŽST Lysá nad Labem a ŽST Nymburk – město. Záměr řeší modernizaci tohoto traťového úseku komplexně, proto je součástí oznámení záměru také přeložka železniční trati Lysá nad Labem – Milovice do nové stopy až do žkm 5,500 vč. mimoúrovňového křížení s železniční tratí Nymburk – Lysá n. L., nahrazení všech přejezdů v řešeném úseku přeložkami silnic, polních cest, mimoúrovňovým křížením pomocí nadjezdů nebo podjezdů, pro pěší a cyklisty pak podchody a lávkami, přeložky silnic III/3318 a III/3323 a jejich napojení na silnici II/503 severně od Nymburka, a přeložky silnic III/3317 a III/2725 v lokalitě Kostomlaty nad Labem.

Záměr je členěn následovně:

- stavba A – ŽST Nymburk vč. Přeložky – km 318,175 - 325,700
- stavba B – Traťový úsek Nymburk (mimo) – Lysá n_L (mimo) – km 325,700 - 334,110
- stavba C – ŽST Lysá nad Labem vč. napojení tzv. Všejské spojky– km 334,110 - 338,860.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K popisu kapacity a rozsahu záměru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

kraj: Středočeský
obec: Lysá nad Labem, Milovice, Ostrá, Stratov, Kostomlaty nad Labem, Kamenné Zboží, Nymburk, Dvory, Poděbrady
katastrální území: Lysá nad Labem, Milovice nad Labem, Ostrá, Lány u Kostomlat nad Labem, Kostomlaty nad Labem, Kostomlátky, Kamenné Zboží, Nymburk, Stratov, Velké Zboží, Dvory u Nymburka

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska lokalizace záměru prezentované v příslušné kapitole posuzované dokumentace ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Stavba navazuje a je koordinována se souvisejícími úseky železniční trati, pro které v současnosti probíhá v různém stupni projekční příprava:

- „II/272 Litol – Lysá nad Labem, 2. stavba“ – IS EIA STC949
- „Přístaviště Lysá nad Labem“ – IS EIA STC2300
- „OC Kaufland Lysá nad Labem“ – IS EIA STC2393
- „Senior resort 2020 – Nymburk“ – IS EIA STC2824
- „MEDLOG – Nymburk intermodal terminal“ – IS EIA STC2688
- Všejská spojka – novostavba železniční trati navazující na úvodní úsek Všejské spojky po obec Milovice řešený v rámci předkládaného záměru. Návrh trasy Všejské spojky dále pokračuje ve směru na Mladou Boleslav územím obce Milovice, dále okrajem pastevní rezervace divokých koní a praturů, severně podél Letiště Milovice až do obce Čachovice.

- Krajinná a vodohospodářská opatření v souvislosti s vybudováním akce II/272 Litol – Lysá nad Labem, 2. stavba, investor KSÚS Středočeského kraje a MěÚ Lysá nad Labem, 07/2025

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Za podstatné lze označit hodnocení, které z hlediska kumulativních vlivů lze předpokládat u záměru „II/272 Litol – Lysá nad Labem, 2. stavba a Záměr Krajinná a vodohospodářská opatření v souvislosti s vybudováním akce II/272 Litol – Lysá nad Labem, 2. stavba.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí

Dokumentace v této kapitole uvádí, že hlavním cílem stavby je provedení rekonstrukce trati se zlepšením jejích kvalitativních parametrů, směřující k:

- ✓ zrychlení osobní dopravy zvýšením traťové rychlosti, optimalizací ŽST a zkapacitnění trati v celém úseku dle schválené aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace traťového úseku Kolín – Všetaty – Děčín“
- ✓ zajištění bezpečného a spolehlivého provozu
- ✓ odstranění technicky nevyhovujícího stavu železniční dopravní cesty
- ✓ odstranění rušení protisměrných jízd z důvodu úrovněových přístupů na nástupištích jednotlivých ŽST, a to peronizací stanic
- ✓ zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky staničních kolejí
- ✓ umožnění provozu nákladních vlaků délky 740 m (dosažením délky staničních kolejí nejméně 780 m)
- ✓ splnění parametrů daných technickou legislativou
- ✓ nasazení ETCS (European Train Control System)
- ✓ splnění podmínek TSI (Technické specifikace pro interoperabilitu)
- ✓ splnění parametrů dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 pro hlavní síť (Core Network) nákladní dopravy TEN-T
- ✓ snížení provozních nákladů infrastruktury zavedením dispečerského řízení trati a také snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy díky
- ✓ vyloučení nutnosti velkých oprav po dobu hodnocení projektu
- ✓ snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů

Z hlediska variantního řešení dokumentace popisuje uvažované varianty, které byly hodnoceny v aktualizaci studie proveditelnosti s tím, že do procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví byla předložena Varianta Z1.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku ve vztahu k záměru bez připomínek. Kapitola uvádí jak logické zdůvodnění záměru, tak i popis uvažovaných variant technického řešení záměru, jakož i zdůvodnění záměru, který byl předložen do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

Předmětem záměru je rozšíření stávající dvojkolejné železniční trati o jednu kolej na přisýpaném zemním tělese v úseku železniční stanice (dále jen „ŽST“) Nymburk hl. n. (včetně odbočky Babín) od žst. 318,650 – ŽST Lysá nad Labem do km 338,400 (včetně napojení a přesmyku tzv. Všejské spojky v dl. cca 5,5 km směrem na Milovice). Součástí záměru je dále úprava železniční stanice ŽST Nymburk hl. n., ŽST Lysá nad Labem a ŽST Nymburk – město.

Záměr řeší modernizaci tohoto traťového úseku komplexně, proto je součástí záměru také přeložka železniční trati Lysá nad Labem – Milovice do nové stopy až do žkm 5,500 včetně mimoúrovňového křížení s železniční tratí Nymburk – Lysá n. L., nahrazení všech přejezdů v řešeném úseku přeložkami silnic, polních cest, mimoúrovňovým křížením pomocí nadjezdů nebo podjezdů, pro pěší a cyklisty pak podchody a lávkami, přeložky silnic III/3318 a III/3323 a jejich napojení na silnici II/503 severně od Nymburka, a přeložky silnic III/3317 a III/2725 v lokalitě Kostomlaty nad Labem.

V rámci části záměru **Stavba A – ŽST Nymburk vč. přeložky** je popisován navrhovaný stav z hlediska koncepčního řešení následovně: zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, železniční svršek a spodek, nástupiště, železniční přejezdy, mosty, propustky a zdi, ostatní inženýrské objekty, potrubní vedení, pozemní komunikace, pozemní stavební objekty, trakční a energetická zařízení, rozvody vn, nn, osvětlení.

Dále jsou vyjmenovány všechny provozní soubory a stavební objekty v této části stavby.

V rámci části záměru **Stavba B – Traťový úsek Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)** je popisován navrhovaný stav z hlediska koncepčního řešení následovně: železniční zabezpečovací zařízení, železniční sdělovací zařízení, silnoproudá technologie včetně DŘT, železniční spodek a svršek, nástupiště, mosty, propustky a zdi, ostatní inženýrské objekty, potrubní vedení, pozemní komunikace, protihlukové objekty, pozemní stavební objekty budov, trakční vedení, dopravní řešení.

Dále jsou vyjmenovány všechny provozní soubory a stavební objekty v této části stavby.

V rámci části záměru **Stavba C – ŽST Lysá nad Labem vč. napojení tzv. Všejské spojky – km 334,110 - 338,860** je popisován navrhovaný stav z hlediska koncepčního řešení následovně: zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, silnoproudá zařízení, železniční svršek a spodek, nástupiště, železniční přejezdy, mosty, propustky a zdi, pozemní objekty, pozemní komunikace, protihluková opatření, silnoproudé rozvody a osvětlení, ohřev výměn, trakční vedení.

Dále jsou vyjmenovány všechny provozní soubory a stavební objekty v této části stavby.

Záměr je členěn následovně:

Stavba A – ŽST Nymburk vč. přeložky

Tato část stavby řeší úsek A – ŽST Nymburk vč. přeložky – km 318,650 - 325,500. Dále je v rámci této části stavby řešena i část trati v úseku Nymburk město – Veleliby, včetně nezbytných úprav v ŽST Nymburk město.

Stávající obvody vjezdového a seřadovacího nádraží nebudou stavebně zasaženy (dojde pouze k úpravě zab. zař.). Konfigurace osobní stanice oproti současnému stavu dozná změn především vlivem zapojení tříkolejného traťového úseku odb. Libice nad Cidlinou – Lysá nad Labem, plné peronizace stanice a zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h v přilehlých traťových úsecích a 140 km/h v hlavních kolejích ve stanici (koleje 100, 101, 102). Stanice bude vybavena 3 ostrovními nástupišti s délkami nástupních hran 220 a 300 m s přístupem pomocí podchodu, 1 vnějším nástupištěm s délkou nástupní hrany 300 m a 2 vnějšími nástupišti s délkou nástupní hrany 170 m u kusých kolejí pro vlaky od Poříčan. Bude zřízeno celkem 6 kolejí pro odstavování souprav. V předjízdovém nádraží budou zřízeny 4 předjízdové koleje pro nákladní vlaky (2 pro každý směr).

Nově bude součástí stanice obvod Jankovice sestávající z předjízdové koleje č. 750, která bude sloužit pro vjezdy vlaků od Lysé nad Labem do vjezdového nádraží.

Součástí stanice jako samostatný staniční obvod bude i stávající železniční stanice Nymburk město. Stavební úpravy v kolejišti zde budou pouze minimálního rozsahu a spočívají ve zřízení poloostrovního nástupiště s centrálním přechodem.

Součástí stanice bude i obvod Babín, který vznikne v místě stávající odb. Babín se stejnou funkcí. Stanice bude zabezpečena pomocí ETCS L2 ve výhradním provozu s benefity. Trakční soustava se navrhuje stejnosměrná 3kV s výhledovým přepnutím na 25 kV ss.

Stavba počítá s návrhem nových přeložek pozemních komunikací (Přeložka silnice II/503 - SZ část obchvatu Nymburka).

Dále stavba počítá i s dočasnými plochami pro přístup techniky na staveniště, které ale budou po stavbě odstraněny. Bližší specifikace v rámci jednotlivých SO.

Stavba B – Traťový úsek Nymburk (mimo) – Lysá n. L. (mimo) – km 325,700 - 334,110

Předmětem řešení stavby B je úsek trati mezi žst. Nymburk hl. n. (mimo) a žst. Lysá nad Labem (mimo) od žkm 325,700 (před zast. Kamenné Zboží) do žkm 334,110 (za zast. Ostrá).

V rámci stavby B je navrženo ztrojkolejnění stávající dvojkolejné železniční trati, zrušení žst. Kostomlaty n/L a zrušení všech úrovnových přejezdů a jejich náhrada přeložkami komunikací a nadjezdy, příp. i podchody pro pěší.

V zastávkách budou zbudovány boční a ostrovní nástupiště, přístupné mimoúrovňově podchody pro cestující.

Stavba C – ŽST Lysá nad Labem vč. napojení tzv. Všejské spojky – km 334,110 - 338,860

Stavba využívá v převážné většině délky historickou stopu stávající železniční tratě a nebude narušovat krajinný ráz, ani urbanistické a architektonické hodnoty stávající

zástavby. Z hlediska umístění stavby v území se stavba drží převážně stávající plochy železniční stanice.

Novými prvky v krajině budou mimoúrovňové křížení železničních tratí s vysokými zemními násypy východně od stávající zástavby města Lysá nad Labem (zárodek tzv. Všejské spojky) a také nově navrhovaná lávka pro mimoúrovňové křížení cyklostezky v km 336,750. Tato lávka byla navržena dle požadavku Města Lysá nad Labem jako náhrada za rušený přejezd polní cesty P3609. Také náhrada železničních přejezdů P2772, P2773 a P8350 je navržena pomocí mimoúrovňového křížení komunikace a železniční tratě, a to ve formě silničních podjezdů. Úpravy stávající „staré“ výpravní budovy v ŽST Lysá nad Labem nejsou v rámci stavby navrhovány. Nová výpravní budova v ŽST Lysá nad Labem (vstupní vestibul do podchodu) bude zrekonstruována a dále bude provedena redistribuce prostor s ohledem na maximální využití budovy pro potřeby provozovatele dráhy, dopravců, odbavení cestujících i komerční využití.

Komunikace v místě stávajících železničních přejezdů budou nahrazeny mimoúrovňovými kříženími (silniční podjezdy, podchod, cyklolávka). Jedná se o vybudování nového silničního podjezdu v ulici Ke Kovoně včetně souběžného chodníku a nového podchodu pro pěší pod tratí č. 072 Lysá n. L. – Stará Boleslav, dále o vybudování nového silničního podjezdu ulice Stržiště – Ke Karlovu včetně souběžného chodníku a také o novou cyklolávku v km 336,750.

V rámci stavby dojde k nezbytným úpravám komunikací v prostoru dotčeném stavbou (ul. Švermova, Dvorecká, Dvořákova, U Křížku a Čechova) a k zajištění nových příjezdových komunikací k novým technologickým objektům stavby. Jedná se o příjezd k novému technologickému objektu cca v km 335,850 a objekty TTS cca v km 334,35 a STS cca v km 336,85. Uvedené objekty bylo nutné napojit novými pozemními komunikacemi. Doplněny byly také úseky účelových komunikací sloužících pro přístup údržby k jednotlivým tratím v oblasti přesmyků (zárodek tzv. Všejské spojky).

Součástí stavby jsou následující nové pozemní komunikace, které jsou hodnoceny podrobněji v rámci odborných studií posuzované dokumentace:

- Severní část obchvatu Nymburka
- Obchvat Kostomlat nad Labem

Severní část obchvatu Nymburka

Jedná se o přeložku silnice II/503, která je v územním plánu města Nymburk vedená jako SZ tangenta (severní část). Nová komunikace má celkovou délku cca 2,16 km. Začátek přeložky se nachází v místě nové okružní křižovatky v extravilánu města Nymburk, která tvoří rozhraní mezi SZ tangentou jih a SZ tangentou sever. Dále je vedená směrem na sever nad nově navrhnutou železniční tratí, kde mimoúrovňové křížení komunikace se železniční tratí pomocí nadjezdu má výrazný vliv na bezpečnost samotné komunikace. Za nadjezdem mění směrové vedení na severo-východ, kde úrovňově přetíná cestu III. třídy a dále přechází nadjezdem nad stávající železniční tratí. Na svém konci se připojí v intravilánu města Nymburk na ulici Boleslavská třída.

Obchvat Kostomlat nad Labem

Jedná se o přeložku silnice III/3317, obchvat Kostomlat nad Labem, která je zároveň přeložkou komunikace č. III/3317. Navrhovaný stav spočívá v nahrazení stávajícího

železničního přejezdu nadjezdem v nové poloze. V obci Kostomlaty nad Labem jsou navrženy ke zrušení 2 železniční přejezdy. Přejezd P3602 na silnici III/3317 (ulice Hronětická) přímo v obci poblíž obecního úřadu a přejezd P3603 na silnici III/2725 mezi obcemi Kostomlaty nad Labem a Rozkoš (ulice 9. května). Jako náhrada těchto přejezdů je navržena silnice III třídy v kategorii S 7,5/50 která propojuje ulici Hronětická se silnicí II/331. Železniční trať překonává nadjezdem.

Z dokumentace dále vyplývá, že posuzovaný záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Popis technického řešení stavby lze označit za postačující pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Za podstatnou skutečnost, ve vztahu k řadě obdržených vyjádření, je nezbytné uvést, že technické řešení záměru odpovídá předprojektové přípravě záměru, což v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví neumožňuje reagovat detailněji na konkrétní technické dotazy nebo připomínky v rámci obdržených vyjádření.

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Dokumentace uvádí následující termíny stavby:

Zahájení stavby: 2031

Dokončení stavby: 2041

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

kraj: Středočeský

obec: Lysá nad Labem, Milovice, Ostrá, Stratov, Kostomlaty nad Labem,
Kamenné Zboží, Nymburk, Dvory, Poděbrady

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Dokumentace uvádí Rozhodnutí o záměru – dle §195 stavebního zákona č.283/2021 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvažované kapitole bez připomínek s tím, že další upřesnění navazujících rozhodnutí v rámci předpokládaného vydání jednotného environmentálního stanoviska bude upřesněno v další projektové přípravě záměru.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Půda

Dokumentace uvádí, že záměr je umístěn zejména na ostatních plochách, dále pozemcích zemědělského půdního fondu a lesních pozemcích.

Předpokládaný rozsah trvalých záborů a dočasných záborů ZPF a PUPFL nad 1 rok je uveden v tabulkách č.1 a č.2. posuzované dokumentace. Výměry jsou stanoveny na základě obvodu stavby dle technického řešení a katastrálních map s tím, že zábory budou upřesněny v navazujících stupních projektové dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku z hlediska nároků na plochy v kategorii ZPF bez podstatnějších připomínek. Přesný zábor ZPF bude vymezen v záborovém elaborátu v rámci navazující projektové přípravy. Rozsah dočasných záborů ZPF, které budou vznikat v průběhu výstavby je vyčíslen, avšak dle názoru zpracovatele posudku bude upřesněn v dalších fázích projektové přípravy po zohlednění doporučení formulovaných v návrhu závazného stanoviska.

Vynětí pozemků v kategorii ZPF se řídí příslušným složkovým zákonem bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí, a proto řada doporučení formulovaných v dokumentaci ve vztahu k ZPF nejsou s odkazem na sdělení MŽP č.j. 18130/ENV/15 v návrhu závazného stanoviska formulovány.

Podmínky pro minimalizaci vlivů související s odnětím pozemků v kategorii PUPFL jsou komentovány v další části předkládaného posudku.

B.II.2 Voda

Etapu výstavby

Dokumentace konstatuje, že v této fázi nejsou známy počty pracovníků ani orientační plochy zařízení stavenišť. Proto nelze v této fázi projektové přípravy objektivně stanovit nároky na vodu v etapě výstavby.

Etapu provozu

Ve vztahu k etapě provozu dokumentace uvádí stavební objekty, které vyvolají novou potřebu vody v rámci posuzovaného záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k etapě výstavby i provozu bez připomínek. Nároky na vodu nemohou nijak významněji ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

B.II.3 Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)

Dokumentace uvádí výčet materiálů potřebných pro realizaci posuzovaného záměru. Dále dokumentace uvádí, že celková spotřeba stavebních materiálů bude specifikována v dalším stupni projektové přípravy. Dále se uvádí, že dosud nebyla zpracována zemní bilance.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedeným údajům není ze strany zpracovatele posudku podstatných připomínek. Nelze vyloučit, že po zpracování zemní bilance vyple nutnost nevyužitý objem zemin odvážet. Proto i v této souvislosti je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka pro aktualizaci hlukové studie pro etapu výstavby.

B.II.4 Energetické zdroje

Etapa výstavby

Dokumentace uvádí, že při výstavbě vzniknou nároky na odběr elektrické energie na staveništi, jejíž odběr je s ohledem na hustou infrastrukturu v území předpokládán z veřejné distribuční sítě. Přesná kvantifikace spotřeby elektrické energie bude stanovena po výběru zhotovitele stavby.

Etapa provozu

V příslušné tabulce dokumentace je vyčíslena předpokládaná energetická bilance.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Způsob napojení zařízení stavenišť na elektrickou energii a dodávky elektrické energie po trase stavby budou řešeny v návazné projektové přípravě. Dodávky energií budou zajištěny ze stávajících vedení, a budou vycházet z možností a požadavků konkrétního vybraného zhotovitele stavby. Z hlediska etapy provozu ze strany posudku bez připomínek.

B.II.5 Biologická rozmanitost

Biologickou rozmanitost dokumentace charakterizuje s využitím koeficientu ekologické stability, stanovujícím poměr ploch tzv. stabilních a nestabilních krajinotvorných prvků ve zkoumaném území. Mezi stabilní prvky je počítána lesní půda, vodní plochy a toky, trvalý travní porost, pastviny, mokřady, sady a vinice. Mezi nestabilní prvky je počítána orná půda, antropogenizované plochy a chmelnice.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této kapitoly ze strany zpracovatele posudku jinak bez závažnějších připomínek. Podrobněji v dalších částech posudku ve vztahu k popisné části, tak i z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na biologickou rozmanitost. Veškerá relevantní doporučení ve vztahu k vlivům na přírodní složky ekosystémů jsou zahrnuta v návrhu závazného stanoviska.

B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Etapa výstavby

Dokumentace uvádí, že přednostně by měla být využívána pro přepravy materiálu doprava po železnici (návoz kolejnic, strojní odtěžení kolejového lože, demontované kolejové pole, nové pražce, doplnění šterku). Rozhodná část výstavby je realizována za výluky příslušných zařízení železniční dopravní cesty, což vyvolává omezení kapacity dráhy a s tím spojené omezení plynulosti a kvality železničního provozu.

Pro zajištění přístupu na trať bylo navrženo ve vhodných místech několik provizorních staveništních komunikací.

Etapu provozu

Ve fázi provozu posuzovaný záměr nevyvolá nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k etapě výstavby bez připomínek. Odpovídající podmínky jak ze strany hluové zátěže, tak i biologického posouzení nově realizovaných přístupových komunikací jsou zpracovány do odpovídajících podmínek návrhu závazného stanoviska.

Ve vztahu k etapě provozu mohly být uvedeny informace o stávající a předpokládané výhledové dopravě na posuzovaném traťovém úseku.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí

Znečištění ovzduší

Etapu výstavby

Dle dokumentace v období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a při nakládání se sypkými materiály. Předběžné posouzení etapy výstavby je dokladováno v rozptylové studii.

Etapu provozu

Dokumentace uvádí, že vzhledem ke skutečnosti, že po realizaci záměru bude trať elektrifikována, nebude po dokončení stavby okolí železniční tratě zatěžováno žádnými novými zdroji emisí.

Součástí stavby je i výstavba nových pozemních komunikací a přeložky stávající pozemní komunikace. Jedná se o:

- Severní část obchvatu Nymburka
- Obchvat Kostomlat nad Labem

Vypočtené hodnoty emisí na výše uvedených souvisejících úsecích silničních komunikací v roce 2040 jsou dokladovány v tabulkách č.6 a č.7 dokumentace a podrobněji rozvedeny v rozptylové studii.

Znečištění vody, půdy a půdního podloží

Dle dokumentace při běžném provozu není očekáváno riziko znečištění vody, půdy a půdního podloží. Varianta úniku závadných látek do terénu rozlitím je při dodržení všech pracovních postupů prakticky nereálná.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Omezování emisí v etapě výstavby bude podrobněji řešeno opatřeními v rámci zpracovaných zásad organizace výstavby a musí vycházet z platné legislativy ochrany ovzduší, konkrétně z Přílohy č.10 zákona č. 201/2012 Sb. v platném znění.

V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka v rámci další projektové přípravy aktualizovat rozptylovou studii pro etapu výstavby.

Aktualizovaná rozptylová studie pro etapu výstavby bude zohledňovat zejména dopravu generovanou záměrem při výstavbě, činnost nasazených stavebních mechanismů včetně upřesněných bilancí zemních a demoličních prací, mobilních dieselagregátů, případně dalších bodových zdrojů znečišťování ovzduší.

K etapě provozu z hlediska uváděných bilancí ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek.

K obecnému popisu rizik znečištění vody a půdy bez připomínek, neboť detailnější popis vznikajících odpadních vod je náplní dalších kapitol dokumentace.

B.III.2 Odpadní vody

Etapu výstavby

Dokumentace uvádí, že vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí na plochách zařízení staveniště s tím, že množství splaškových odpadních vod bude odpovídat počtu pracovníků.

Z hlediska dešťových vod dokumentace uvádí, že v době výstavby bude využit stávající systém odvodnění trati. V případě zemních prací na úpravě železničního spodku a svršku bude v místech, kde má půda sklon k erozi, použito podélného odvodnění pláně, např. příkop na okraji pláně spodku s odvodem vody odolným proti erozi.

Technologické odpadní vody budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů apod.

Dokumentace uzavírá, že v průběhu stavby budou realizována opatření zabraňující kontaminaci povrchových a podzemních vod a horninového prostředí.

Etapu provozu

Ve fázi provozu budou vznikat jak srážkové, tak splaškové vody. Dále dokumentace uvádí stavební objekty a údaje k srážkovým a splaškovým vodám.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nakládání se splaškovými vodami musí být v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů a s nařízením vlády č. 401/2015, o ukazatelích a hodnotách příslušného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech. Dodržení standardních postupů nemůže nijak ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Dále je popsán způsob odvádění srážkových vod z jednotlivých stavebních objektů. V rámci této kapitoly mohla být podrobněji kvantifikována bilance srážkových vod především z nově realizovaných a se stavbou souvisejících komunikací.

Vlivy na podzemní vody a jakost povrchových a podzemních vod jsou komentovány v příslušných kapitolách předkládaného posudku.

B.III.3 Odpady

Etapu výstavby

Dokumentace upozorňuje, že v zájmovém území předmětné stavby se nachází několik starých ekologických zátěží, takže nelze zcela vyloučit rizika spojená s přestupem kontaminace do zemin a podzemních vod.

Dále se uvádí, že objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit především vytěžená zemina, dále štěrk ze železničního svršku, stavební suť a vybouraný beton (prostý beton i železobeton), vybouraný asfaltový beton, demontované kovové konstrukce, smýcené keře a kácené stromy z prostoru staveniště. V tabulce č.15 dokumentace jsou uvedeny možné druhy produkovaných odpadů z výstavby.

Etapu provozu

Dle dokumentace hlavním procesem produkujícím odpady z provozu bude úklid a údržba veškerého zařízení související s provozem železniční dopravy. Způsoby

využívání a odstraňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a budou respektovat platnou legislativu. V tabulce č.16 dokumentace jsou uvedeny druhy produkovaných odpadů z provozu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uváděnému riziku starých ekologických zátěží je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka.

Nakládání s odpady v etapě výstavby i provozu se musí řídit platnou legislativou v odpadovém hospodářství, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku tedy bez podmínek do návrhu závazného stanoviska.

B.III.4 Ostatní emise a rezidua

Hluk – etapa výstavby

Zdroji hluku ze stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby záměru. Dokumentace uvádí, že v současné době není známa konkrétní mechanizace, která bude v rámci stavby nasazena, z tohoto důvodu je doporučeno, aby byl hluk ze stavební činnosti podrobně řešen v navazujících stupních projektové dokumentace.

Hluk – etapa provozu

Údaje železniční dopravy pro stávající stav vyplývají ze systému provozovatele dráhy (roční průměrná denní intenzita dopravy za předchozí kalendářní rok s rozdělením na denní a noční dobu).

Výhledový stav se bere ze související dokumentace - tj. studie proveditelnosti, technicko - ekonomické studie. Podrobněji jsou údaje prezentovány v kapitole 6. hlukové studie.

Součástí stavby jsou i nové pozemní komunikace případně přeložky stávajících pozemních komunikací. Pro výpočet hlukové zátěže byly použity intenzity silniční dopravy z dopravního modelu zpracovaného firmou SUDOP Praha a.s., který je součástí příloh této hlukové studie. V dopravním modelu jsou uvažovány i všechny okolní silniční stavby, které by mohly mít na řešenou oblast výraznější vliv.

Vibrace

Dokumentace uvádí, že pro zjištění stávajícího stavu vibrací byla provedena měření vibrací od železniční tratě v uvedených měřících bodech. Na základě těchto měření jsou dále v projektu navržena nezbytná antivibrační opatření.

Radioaktivní a elektromagnetické záření

Dokumentace uvádí, že výskyt radioaktivního a elektromagnetického záření se ve spojitosti s předkládaným záměrem neočekává ani při výstavbě, ani při trvalém provozu.

Osvětlení

Stávající osvětlení železničních zastávek a stanic bude dle dokumentace v celém rozsahu demontováno a bude nahrazeno novým osvětlením. Při návrhu světelných zdrojů je nutné postupovat v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu

světelného znečištění dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č.j. MZP/202/710/2146) ze dne 29.9.2023.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hluk – etapa výstavby

Ve vztahu ke komentáři k hluku v etapě výstavby bez připomínek. Odpovídající podmínka pro vyhodnocení akustické situace v etapě výstavby je zpracována do podmínek návrhu závazného stanoviska.

Hluk – etapa provozu

Ve vztahu k uváděným vstupům pro výpočet hluku v etapě provozu bez připomínek. Odpovídající podmínka pro vyhodnocení akustické situace v etapě provozu je zpracována do podmínek návrhu závazného stanoviska.

Vibrace

K uváděným informacím ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Projekt monitoringu deformací zástavby po zprovoznění záměru.

Radioaktivní a elektromagnetické záření

Z hlediska radioaktivního a elektromagnetického záření bez připomínek.

Osvětlení

K uváděným informacím ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Upřesnění k řešení světelného znečištění je formulováno v příslušné podmínce návrhu závazného stanoviska.

B.III.5 Doplnující údaje

Stanovisko zpracovatele posudku:

V dokumentaci se uvádí, že není nezbytné uvádět žádné další doplňující informace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uváděné informaci ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Z hlediska charakteru širšího území dokumentace uvádí základní charakteristiky území, kterými je vedena trasa záměru:

- Struktura a ráz krajiny: Stávající dvoukolejná elektrifikovaná železniční trať je v území dlouhodobě stabilizovaná. Vzhledem k reliéfu území, který je rovinatý, jsou železnice, resp. sloupy trakčního vedení dobře patrné i na větší vzdálenost. Při vzdálenějších pohledech pak splývá s horizontem.
- Geomorfologické poměry: Posuzovaný záměr prochází geomorfologickým celkem Středolabská tabule a geomorfologickým okrskem Milovická tabule.
- Hydrogeologické podmínky zájmového území závisí na morfologii dané oblasti, vhodnosti horninového podloží k infiltraci a akumulaci podzemní vody, srážkovém režimu území, antropogenních vlivech a dalších faktorech prostředí. Z vodohospodářského hlediska se jedná o velmi významnou oblast díky výskytu sedimentů české křídové pánve a kvartérních uloženin Labe.
- Z geologického hlediska je zájmové území součástí platformního vývoje České křídové pánve. Podloží kvartérních pokryvů je budováno masívními sedimenty bělohorského (sp.-stř.-turon) a jizerského (stř. a svrch. turon) souvrství.
- Z hlediska biotopů v okolí železničního tělesa dominují člověkem silně ovlivněné biotopy, na svazích náspů a zářezů převažují ruderalní bylinné vegetace mimo sídla (X7) a méně často nálety pionýrských dřevin (X12). Nezanedbatelné rozlohy pokrývají antropogenní plochy se sporadickou vegetací mimo sídla (X6), a to zejména ve vazbě na vlaková nádraží.
- V zájmovém území se nenachází registrovaný významný krajinný prvek. VKP ze zákona jsou v přímém střetu s posuzovaným záměrem či v jeho těsné blízkosti.
- Záměr je v kontaktu s vybranými skladebnými prvky územního systému ekologické stability.
- Záměr není v bezprostředním kontaktu s žádným zvláště chráněným územím.
- V dotčeném území se nenachází žádná evropsky významná lokalita, ani ptačí oblast.
- Dle údajů Geofondu se v zájmovém území nenacházejí dobývací prostory, chráněné ložiskové prostory, výhradní ložiska ani poddolovaná území a sesuvná území.
- Zájmové území se nachází v území s archeologickými nálezy: ÚAN I a II.
- Celková kvalita ovzduší je průměrně dobrá a nedochází k překročení platných imisních limitů.
- Z hlediska hlukové zátěže je možné na základě strategických hlukových map konstatovat, že v blízkosti stávajících tratí a komunikací dosahují hodnoty hlukových ukazatelů mezních hodnot.
- V zájmovém území se dle přehledu kontaminovaných míst nacházejí definovaná kontaminovaná místa.
- Z hlediska radonového indexu se zájmové území nachází převážně v zóně nízkého radonového rizika.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedenému popisu nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Detailnější popis vybraných charakteristik je potom náplní kapitoly C. II dokumentace.

C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny

C.II.1 Ovzduší

Pro vyhodnocení imisního pozadí byla použita data zveřejněná Českým hydrometeorologickým ústavem na webovém portálu www.chmi.cz. Jedná se o průměr imisního pozadí vybraných znečišťujících látek za období 2019-2023, který je stanoven na základě modelování z dostupných dat o emisích zdrojů a z dat imisního monitoringu. Tato data jsou uváděna pro čtverce 1×1 km.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.II.2 Voda

Povrchové vody

Dle dokumentace se celé řešené zájmové území stavby prochází dílčím povodím Horní a střední Labe, povodími (3. řádu) 1-04-07 Labe od Výrovky po Jizeru, 1-04-05 Mrlina a Labe od Mrliny po Výrovku a 1-04-04 Cidlina od Bystřice po ústí a Labe od Cidliny po Mrlinu. Dokumentace pro všechny stavby uvádí vodní toky dotčené stavebním záměrem.

Dále jsou definována následující záplavová území dotčená stavebním záměrem:

Stavba A – ŽST Nymburk vč. přeložky

Zájmové území stavby zasahuje stavebními objekty do úředně stanoveného záplavového území:

- Labe – stanoveno Krajským úřadem Středočeského kraje pod. č.j. 073794/2015/KUSK/, 061152/2020/KUSK a 011370/2023/KUSK.

Úsek Labe v kontaktu se stavbou se nachází v oblasti s významným povodňovým rizikem.

Stavba B – TÚ Nymburk (mimo) – Lysá n/L (mimo)

Zájmové území stavby zasahuje stavebními objekty do úředně stanoveného záplavového území:

- Vlkavy – stanoveno Krajským úřadem Středočeského kraje pod. č.j. 034449/2010/KUSK.

Stavba C – ŽST Lysá n/L vč. napojení tzv. Všejské spojky

Zájmové území stavby nezasahuje stavebními objekty do úředně stanoveného záplavového území Labe. V km 2,000 - 2,100 se pata náspu nového železničního tělesa nachází cca 11 m severně od hranice záplavového území Labe pro Q₁₀₀.

Podzemní vody

Z regionálně-hydrogeologického hlediska je zájmové území v místě trasy součástí dvou hydrogeologických rajónů základní vrstvy – po směru staničení se jedná postupně o hydrogeologický rajón 4360 Labská křída a 4430 Jizerská křída levobřežní. V části zájmového území je dále vyčleněn hydrogeologický rajón svrchní

vrstvy 1171 Kvartér Labe po Jizeru. Přibližně druhá polovina modernizovaného úseku trati (od Kostomlat n. L. po Lysou n. L.) je dále součástí HG rajonu hlubinné vrstvy ID 4710 Bazální křídový kolektor na Jizeře. Dokumentace uvádí, že ustálená hladina podzemní vody ve vrtech v zájmovém území v celé délce vedení trati se dle předběžného inženýrskogeologického průzkumu pohybovala mezi cca 178-186,5 m n. m (cca 1-4 m p. t.). Je volná až mírně napjatá. Při realizaci stavby bude hladina podzemní vody zastižena v případě základových prvků některých mostních objektů.

Vzhledem k hloubce založení jednotlivých stavebních objektů, hydrogeologickým poměrům v zájmovém území a zejména zjištěné úrovni hladiny podzemní vody dle názoru zhotovitele prováděním stavebních prací dojde k ovlivnění hladin i kvality podzemní vody jak kvartérního, tak svrchního křídového kolektoru.

Z hlediska vodohospodářsky chráněných území dokumentace uvádí pro všechny stavby následující potenciálně dotčená ochranná pásma podzemních vodních zdrojů:

- Nymburk Rohov – Babín prameniště – podzemní zdroj – OPVZ II. stupně – stanoveno rozhodnutím VLHZ/2919/83 – Ba

Hranice ochranného pásma se nachází ve vzdálenosti cca 0–10 m jihozápadně od paty mírného náspu železničního tělesa v úseku cca km staničení 319,915 – 320,38 a 320,59 – 320,81.

V úseku cca km 320,68 – 320,65 zasahuje do toho ochranného pásma SO 20-22-03 Silniční nadjezd v ev. km 320,660 (včetně mostní opěry a jednoho pilíře), SO 20-50-03 Úprava silnice II/330 a SO 20-11-01 ŽST Nymburk, železniční spodek.

- Nymburk Rohov – Babín prameniště – podzemní zdroj – OPVZ I. stupně – stanoveno rozhodnutím VLHZ/2919/83 – Ba

Hranice ochranného pásma se nachází ve vzdálenosti cca 10 m jihozápadně od paty mírného náspu železničního tělesa v úseku cca km staničení 320,38 – 320,59. Do ochranného pásma zasahuje stavební objekt SO 20-32-01 Vodovody a suchovody – Ochrana km 318,3 - 325,7.

- Stratov vrt S1, 2 – podzemní zdroj – OPVZ II.b stupně (vnější) – stanoveno rozhodnutím ŽP/3777/98-Vi/VH8

Úsek trati (stávající i modernizovaný) prochází tímto ochranným pásmem mezi novým staničením cca km 331,55 – 332,81.

- Lysá nad Labem Litol vrtů – podzemní zdroj – OPVZ II. stupně – stanoveno rozhodnutím VLHZ/2722/83-Ba

Celá severní hranice ochranného pásma přiléhá ke stávající železniční trati. Do území ochranného pásma zasahuje modernizovaná trať včetně Všejské spojky v úseku staničení cca km 335,0 – 336,0. Všechna tělesa jsou v tomto úseku navržena v násypech. Při severovýchodní hranici OPVZ bude hlubinně založena opěra O1 SO 01-20-31 ŽST Lysá nad Labem, most km 2,389 a opěra O2 SO 01-20-35 ŽST Lysá nad Labem, most km 0,761. Piloty budou zřízeny z upraveného povrchu terénu tzv. hluchým vrtáním.

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů (OPPLZ)

Zájmové území stavby zasahuje do ochranného pásma přírodního léčivého zdroje II. stupně Poděbrady. Ochranné pásmo je stanoveno dle zákona č. 164/2001 Sb. (lázeňský zákon).

V ochranném pásmu II. stupně je zakázáno provádět činnosti, které mohou negativně ovlivnit chemické, fyzikální a mikrobiologické vlastnosti zdroje a jeho zdravotní nezávadnost, jakož i zásoby a vydatnost zdroje. Tyto činnosti a termín jejich ukončení v návaznosti na místní geologické podmínky určuje vyhláška Ministerstva zdravotnictví ČR, kterou je ochranné pásmo stanoveno. Stavební činnost v tomto pásmu podléhá stanovisku Ministerstva zdravotnictví ČR – Český inspektorát lázní a zřídel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Povrchové vody

Z hlediska popisné části této kapitoly ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Ve vztahu k vlivům předkládaného záměru na povrchové vody lze odkázat na příslušnou kapitolu posudku.

Podzemní vody

Z hlediska popisné části týkající se problematiky podzemních vod ze strany zpracovatele posudku bez připomínek; v popisné části byly postihnuty rozhodující charakteristiky týkající se podzemních vod, na jejichž základě je následně v příslušné kapitole dokumentace EIA vyhodnocen vliv na podzemní vody z hlediska jeho velikosti a významnosti. Doporučení pro navazující projektovou přípravu prostřednictvím podmínek v návrhu závazného stanoviska jsou formulována v příslušné kapitole předkládaného posudku.

C.II.3 Půda

Zemědělská půda

Dle dokumentace jsou v zájmovém území zastoupeny zemědělské půdy na pomezí rendziny, černozemí a fluvizemí. Základní charakteristiky hlavních půdních jednotek jsou v dokumentaci doloženy v tabulce č.30. Celkové nároky na trvalý zábor ZPF jsou vyčísleny na 1 137 340 m².

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Zájmové území se nachází dle dokumentace v přírodní lesní oblasti 17. – Polabí. Záměrem jsou dotčeny lesy, které nejsou zařazeny v kategorii lesů ochranných nebo zvláštního určení hospodářské (k.ú. Ostrá) a lesy v ochranném pásmu zdrojů přírodních léčivých a stolních vod (k.ú Nymburk, Kamenné Zboží, Velké Zboží).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace na úrovni procesu EIA poskytuje základní informace o charakteristikách hlavních půdních jednotek zájmového území, jakož i o charakteru pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek.

Detailní záborový elaborát bude součástí navazující projektové dokumentace a jeho vypracování musí být provedeno v souladu s příslušnými složkovými zákony i bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Problematika záborů pozemků v kategorii PUPFL je komentována v příslušné kapitole posudku.

C.II.4 Přírodní zdroje

Posuzovaný úsek železnice prochází geomorfologickým celkem Středolabská tabule a geomorfologickým okrskem Milovická tabule. Má ráz ploché pahorkatiny až roviny, vytvořené severně od toku Labe v povodí dolní Mrliny a Vlkavy.

Z hlediska radonového indexu se celé zájmové území nachází v zóně převažujícího radonového indexu 1 – kvartér, hlubší podloží nízký a 2 – kvartér, hlubší podloží střední.

V zájmovém území se nenachází dle informací Geofondu vyhrazená ložiska a chráněná ložisková území.

V zájmovém území se nachází předpokládaná ložiska (registrované prognózní zdroje) nevyhrazeného nerostu v Lysé nad Labem a v Křečkově.

Podle Systému evidence kontaminovaných míst se v zájmovém území nalézají lokality starých ekologických zátěží:

- Kovona a.s. Lysá nad Labem
Katastrální území Lysá nad Labem
- Lokomotivní depo Lysá nad Labem
Katastrální území Lysá nad Labem
- Skládky Kruhovka
Katastrální území Lysá nad Labem
- Bývalé lokomotivní depo Nymburk
Katastrální území Nymburk
- Bývalá mlékárna Nymburk
Katastrální území Nymburk
- Bývalá skládka ČD Nymburk
Katastrální území Nymburk

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany posudku bez připomínek. V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka, aby byly do podrobného inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu zahrnuty potenciálně dotčené lokality starých ekologických zátěží a na základě výsledků průzkumů byl stanoven postup prací s případně zjištěnou kontaminovanou zemínou, jakož i případný rozsah sanačních opatření s důrazem na zamezení potenciálního rizika kontaminace podzemních vod. K popisu přírodních zdrojů dále bez připomínek.

C.II.5 Biologická rozmanitost

Flóra

V okolí železničního tělesa dominují člověkem silně ovlivněné biotopy, na svazích náspů a zářezů převažují ruderalní bylinná vegetace mimo sídla (X7) a méně často nálety pionýrských dřevin (X12). Nezanedbatelné rozlohy pokrývají antropogenní plochy se sporadickou vegetací mimo sídla (X6), a to zejména ve vazbě na vlaková nádraží. Přírodní či přírodě blízké biotopy jsou zastoupeny pouze ve fragmentech, resp. se zhoršenou kvalitou. V těsném okolí železničního tělesa se dle dokumentace uplatňuje zejména ruderalní bylinná vegetace, pouze ojediněle křoviny či náletové porosty dřevin.

V dotčeném území byl zjištěn výskyt tří zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Jednalo se o silně ohrožený lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*, SO, NT), ohroženou přesličku větevnatou (*Equisetum ramosissimum*, O, VU) a silně ohrožený tis červený (*Taxus baccata*, SO, VU).

V posuzovaném území, zejména okolo železniční trati a jejího násypu, byl identifikován výskyt invazních druhů.

Mimolesní zeleň

Součástí posuzované dokumentace není dendrologický průzkum. Dokumentace pouze uvádí, že kácení mimolesní zeleně je nutné provést především z důvodů:

- stavba železniční trati a silničních komunikací
- zachování rozhledových poměrů a zajištění stability drážního tělesa
- zajištění odstupové vzdálenosti od živých a neživých částí trakčního vedení ve smyslu TKP a odpovídajících normativů. Pro dodržení bezpečných vzdáleností dřevin-stromů od trakčního vedení bude třeba provést kácení ve vzdálenosti cca 8,0 m od osy koleje, a současně ořezat stromy do výšky cca 9,5 m od temene kolejnice pro zajištění vzdálenosti porostů od elektrického zařízení VN, z důvodů bezpečnostních je třeba počítat s odstraněním jednotlivých stromů, které svou stabilitou ohrožují bezpečnost provozu
- obnovy stávajícího tělesa dráhy, odvodnění
- úpravy mostů a propustků, výstavby nových mostních objektů
- zajištění přístupu k trati v rámci stavby
- kácení v místě pokládky kabelového vedení

Identifikované dřeviny jsou patrné z tabulky č. 22 posuzované dokumentace.

Celkem bude nutné smýtit 161 100 m² zapojených porostů dřevin a kácet 935 ks dřevin o obvodu kmene větším než 80 cm.

Lesní porosty

Lesními porosty prochází železnice dle dokumentace v drážních km:

- 318,9 až 321 - Jedná se o kulturní bory s přítomností vzrostlých dubů letních po okrajích
- 332,8 až 333,1 – Jedná se o výsadbu dubu červeného jižně od železnice, zčásti jsou odděleny polní cestou.

Výměra trvalého záboru záboru PUPFL je vyčíslena na 16 254 m².

Fauna

Dokumentace uvádí, že zoologický průzkum byl v území proveden v průběhu roku 2023, a to v období od května do srpna. Živočichové byli zjišťováni vizuálně, případně pomocí dalekohledu, akusticky podle hlasových projevů a pozorování jejich pobytových znaků. Využity byly také informace z faunistických databází (Česká společnost pro ochranu netopýrů – ČESON, Nálezová databáze ochrany přírody – NDOP) a další průzkumy prováděné v okolí. Vyhodnocovány byly potenciální biotopy a úkryty jednotlivých zástupců živočichů. Sledovány byly také kadávery nalezené podél železnice.

Dokumentace uvádí, že ve vazbě na posuzovanou trať a v jejím okolí byla zaznamenána přítomnost několika zvláště chráněných druhů živočichů, které mohou být přímo či nepřímo ovlivněny v souvislosti s modernizací železnice, resp. s realizací souvisejících objektů, a které jsou doloženy v tabulce č.6 v „Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.“

Migrace

Železniční těleso v tomto úseku nepředstavuje výraznější migrační bariéru, neboť je v rovině, bez přítomnosti výraznějších náspů. Samotné překonání drážního tělesa nečiní živočichům významné problémy. Dle dokumentace železniční těleso v řešeném úseku nepředstavuje výraznější migrační bariéru, neboť je v rovině, bez přítomnosti výraznějších náspů. Samotné překonání drážního tělesa nečiní živočichům významné problémy.

Zvláště chráněná území

V dokumentaci jsou uvedena nejbližší zvláště chráněná území, která jsou mimo posuzovaný záměr.

Natura 2000

V dotčeném území se nenachází žádná evropsky významná lokalita, ani ptačí oblast.

Územní systém ekologické stability

Posuzovaný záměr není v přímém střetu s nadregionálními prvky ÚSES.

V drážních km 320 až km 320,7 železniční trať kříží regionální biokoridor Zadní Babín (RBC1001).

Z hlediska dotčení lokálních prvků ÚSES dokumentace uvádí:

- na území Kostomlat nad Labem je veden lokální biokoridor podél Hlubokého příkopu, který trať kříží v km cca 328,39
- další lokální biokoridor je trasován podél Hronětického náhonu. Trať jej kříží v km cca 330,9 v místní části Rozkoš
- na území obce Ostrá je vymezeno lokální biocentrum LBC 7; z tohoto LBC je veden nefunkční lokální biokoridor LBK 11 severním směrem, podél silnice ke Stratovu
- v nivě bezejmenného vodního toku protékajícího severně od silnice mezi Stratovem a Lysou nad Labem je vymezen lokální biokoridor LBK 15, do kterého je vloženo lokální biocentrum LBC 9; jedná se o střet s nově navrženou Všejskou spojkou

Významné krajinné prvky

V zájmovém území se nenachází registrovaný významný krajinný prvek dle §6 zákona č.114/1992 Sb. Záměr je však v kontaktu s významnými krajinnými dle § 3 zákona č.114/1992 Sb., kterými jsou vyjmenované lesní porosty a vodní toky a údolní niva.

Památné stromy

V zájmovém území se nenachází památné stromy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Flóra

Z hlediska floristických a fytocenologických informací lze analytickou část dokumentace a jejích příloh pokládat za podrobnou a dostatečnou.

Mimolesní zeleň

S ohledem k informacím prezentovaným v dokumentaci jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány odpovídající podmínky pro fázi přípravy a realizace záměru.

Lesní porosty

Z hlediska popisné části bez podstatnějších připomínek. Relevantní podmínky vedoucí k minimalizaci a kompenzaci vlivů na lesní pozemky jsou formulovány v příslušné kapitole předkládaného posudku.

Fauna

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek. Vzhledem k obvyklému prodlení mezi přípravou stavby a případným vydáním stavebního povolení, i vzhledem k mobilitě většiny živočišných druhů, je obvyklým standardem takovýchto staveb aktualizace zoologického průzkumu před zahájením stavby. Proto je další částí předkládaného posudku v souladu s dokumentací EIA doporučeno, aby v jarním období roku uvažované výstavby byla provedena aktualizace hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle §67 zákona č. 114/1992 Sb. s cílem ověřit výskyt ochranných významných druhů včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou.

Migrace

Z hlediska popisu migrace nejsou ze strany zpracovatele posudku připomínky.

Zvláště chráněná území

K popisu maloplošných zvláště chráněných území ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Záměr není v přímém kontaktu s žádným zvláště chráněným územím.

Natura 2000

Z hlediska popisné části týkající se NATURA 2000 ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Územní systém ekologické stability

Z hlediska popisné části týkající se ÚSES ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek. Doporučení ve formě podmínek k zásahům do ÚSES je formulováno v příslušné kapitole předkládaného posudku.

Významné krajinné prvky

Z hlediska popisné části týkající se významných krajinných prvků ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek.

Památné stromy

Ze strany posudku bez připomínek.

C.II.6 Krajinový ráz

Dokumentace uvádí, že počáteční úsek stavby mezi odbočkou Babín a Nymburkem je zalesněný a trať je oboustranně zcela kryta lesním porostem, následně je trať součástí industriálního okraje města Nymburk a v úseku mezi Nymburkem a Lysou nad Labem je pak trať součástí rozsáhlé zemědělsky využívané krajiny s převahou obdělávané půdy a minimálním podílem dřevinných porostů, které jsou zde zastoupeny především jako doprovod drobných vodních toků a vodních ploch, méně pak silnic a železnice. Dokumentace uvádí, že zájmové území náleží do oblasti krajinného rázu Nymbursko. Typickým rysem je katéna niv, nízkých a středních teras. Ačkoliv patří oblast do bukovo-dubového vegetačního stupně, vlivem substrátu se buk téměř nevyskytuje. Na terasách převažují borové doubravy, v podmáčených sníženinách jsou typické slatinné černavy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k popisu této složky životního prostředí bez připomínek.

C.II.7 Klima

Dokumentace uvádí, že z hlediska klimatické rajonizace podle Atlasu podnebí Česka (2007) leží zájmové území v okrsku A2 - teplém, suchém, s mírnou zimou, s kratším slunečním svitem. Z údajů poskytnutých Českým hydrometeorologickým ústavem vyplývá, že v řešeném území byla nejvyšší odchylka 5,8 °C od dlouhodobého normálu teploty vzduchu 1991-2020 v měsíci únoru a nejvyšší procentuální úhrn srážek v % normálu 1991-2020 294 % v měsíci září; nejvyšší procentuální úhrn srážek v % normálu 1981-2010 potom 213 % v měsíci únoru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k popisné části klimatu bez připomínek.

C.II.8 Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Charakteristiku obyvatelstva v zájmovém území k 1.1.2024 dokladuje tabulka č. 33 posuzované dokumentace. Nárůst počtu obyvatel Středočeského kraje byl v loňském roce o více než dvě třetiny nižší (o 68,5 %) než v roce 2022, kdy se však počet obyvatel zvýšil o rekordních 52,6 tis.

Celkový počet dotčených obyvatel pro jednotlivé sestavy výpočtových bodů v území pokrytém modelovými výpočty imisní zátěže se v lokalitách obchvatů Nymburka a Kostomlat nad Labem pohybuje na úrovni 1200 osob.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k popisu této složky životního prostředí bez připomínek.

C.II.9 Hmotný majetek a kulturní dědictví

Z dokumentace vyplývá, že záměrem není dotčena žádná kulturní památka. Posuzovaný záměr prochází ÚAN I a II území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51–100 %. Záměr prochází dvěma lokalitami – ÚAN I území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k popisu této složky životního prostředí bez připomínek. Zájmové území neleží v památkově chráněném území a nenacházejí se zde nemovité kulturní památky, podléhající zákonu č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o státní památkové péči a evidované v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky, které by měly být záměrem dotčeny.

C.II.10 Jiné charakteristiky životního prostředí

Jiné charakteristiky životního prostředí nejsou uváděny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výčet základních charakteristik jednotlivých složek životního prostředí je popsán v ostatních částech dokumentace v rámci příslušných kapitol C.I. a C.II.

C.III Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

Z dokumentace ve vztahu k celkovému zhodnocení stavu životního prostředí vyplývají následující skutečnosti:

- celková kvalita ovzduší na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (od roku 2019 do roku 2023) publikovaných ČHMÚ je průměrně dobrá a nedochází k překročení platných imisních limitů
- z hlediska hlukové zátěže na základě strategických hlukových map je možné konstatovat, že v blízkosti stávajících tratí a komunikací dosahují hodnoty hlukových ukazatelů mezních hodnot
- pro zjištění stávající akustické situace na řešeném úseku, bylo provedeno měření hluku od železniční tratě v 10 měřicích bodech; výsledné hodnoty hluku z železniční dopravy vypočtené na intenzitu dopravy poskytnutou správcem trati,

vztažené k nejexponovanějšímu venkovnímu chráněnému prostoru měřených staveb pro bydlení, překračují hygienické limity pro noc na 3 bodech ležících v bezprostřední blízkosti trati, na bodech vzdálenějších jsou limity dodrženy

- pro zjištění stávajícího stavu vibrací bylo provedeno měření vibrací od železniční tratě v sedmi měřících bodech v roce 2024; v lokalitě Kostomlaty n/L byly zjištěny hladiny vibrací pohybující se kolem hygienického limitu 78 dB, a to po celé délce zástavby při trati
- vzhledem k doporučovanému poměrně velkému rozsahu antivibračních opatření bylo v Kostomlatech a jejich blízkém okolí provedeno další měření vibrací; Aktuálně zjištěné hodnoty vibrací v Kostomlatech nad Labem jsou výrazně nižší než původně naměřené v roce 2024
- mezi místní částí Babín a řekou Mrlinou prochází železnice lesními porosty, dále navazují rozsáhlé plochy vlakového nádraží a seřadiště v Nymburku
- územím protékají z větších vodních toků Mrlina, Liduška, Vlkava a Hronětický náhon
- v těsném okolí železničního tělesa se uplatňuje zejména ruderní bylinná vegetace, pouze ojediněle křoviny či náletové porosty dřevin
- v dotčeném území byl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění
- památné stromy, zvláště chráněná území nebyla ve střetu s posuzovaným záměrem ani v území ovlivněném stavbou vyhlášena
- posuzovaný záměr zasahuje do záplavových území vodních toků: Labe a Vlkavy
- v zájmovém území stavby a v jeho blízkosti se nacházejí následující ochranná pásma podzemních vodních zdrojů
- zájmové území stavby zasahuje do ochranného pásma přírodního léčivého zdroje II. stupně Poděbrady
- posuzovaný záměr nezasahuje do poddolovaných a sesuvných území, ložisek nerostných surovin
- v zájmovém území jsou evidovány staré ekologické zátěže
- v rámci posuzovaného záměru není přímo zasahováno do nemovitých kulturních památek

Stanovisko zpracovatele posudku:

S ohledem na zákonem stanovené požadavky přílohy č. 4 zákona k tomuto bodu dokumentace není ze strany zpracovatele posudku zásadnějších připomínek s tím, že odpovídající podmínky z hlediska identifikovaných vlivů jsou zapracovány do podmínek v návrhu závazného stanoviska.

D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru

D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska expozice znečišťujícími látkami v ovzduší bylo zpracováno autorizovanou osobou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Ze závěrů tohoto posouzení vyplývají následující skutečnosti:

Vlivy na veřejné zdraví

Expozice znečišťujícími látkami v ovzduší

Hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska expozice znečišťujícími látkami v ovzduší bylo zpracováno autorizovanou osobou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Byly hodnoceny změny koncentrací látek v souladu s doporučením autorizačního návodu Státního zdravotního ústavu pro hodnocení vlivů dopravy: NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo[a]pyren.

Z výše uvedených znečišťujících látek je nutno očekávat ve výpočtové oblasti již ve výchozím stavu zvýšené riziko z chronické expozice částicím PM₁₀, PM_{2,5}, oxidu dusičitému a benzo[a]pyrenu. Obdobná situace je však typická pro většinu sídel na území ČR. V případě krátkodobých koncentrací NO₂ není třeba v žádné části zástavby očekávat hodnoty nad hranicí směrné hodnoty WHO, u benzenu lze ve výchozím stavu očekávat imisní zátěž na hranici přijatelné míry rizika.

Vlivem hodnoceného záměru (obchvat Nymburka a obchvat Kostomlat nad Labem) byl vypočten převažující pokles míry zdravotního rizika. Pouze v případě expozice suspendovaným částicím byl vypočten nárůst míry zdravotního rizika vyjádřeného jako kojenecká úmrtnost v řádu miliontin nového případu v celé dotčené populaci, vyjádřeno jako úmrtnost u dospělých se nárůst vlivem hodnoceného záměru bude pohybovat v řádu desetitisícin nového případu v celé dotčené populaci. V případě expozice oxidu dusičitému nedojde k žádné změně v míře úmrtnosti u dospělých (vzhledem k celkově nízkým hodnotám imisní zátěže), v případě ostatních účinků byl vypočten pokles míry zdravotního rizika v řádu desetitisícin nového případu. Vlivem záměru tedy dojde ke zlepšení situace. V případě expozice benzenu a benzo(a)pyrenu byl vypočten pokles počtu případů výskytu leukémie a rakoviny v řádu miliontin, respektive desetitisícin nového případu v dotčené populaci.

Vlivy na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku

Posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku je provedeno ve studii Vyhodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví, které bylo vypracováno autorizovanou osobou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví je vypracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačním návodem AN 15/04, verze 5 „Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika hluku“, vydaného Státním zdravotním ústavem v r. 2020.

V případě hluku z železniční dopravy bude počet silně obtěžovaných obyvatel na úrovni 348, počet obyvatel silně rušených při spánku byl vypočten na úrovni 201.

Z posouzení vyplývá, že v obytné zástavbě v blízkosti navrhovaných obchvatů Nymburka a Kostomlat n. Labem bude počet silně obtěžovaných obyvatel ze silniční dopravy v okolní stávající zástavbě činit 5 osob, počet obyvatel silně rušených při spánku byl vypočten na úrovni 1 případu. Míra kardiovaskulárního rizika v oblasti obytné zástavby při obchvatech Nymburka a Kostomlat n. Labem byla vypočtena na úrovni 0,0029, což odpovídá nárůstu o jeden případ výskytu ICHS v celé dotčené populaci za cca 345 let.

V případě obytné zástavby podél stávajících komunikací v oblasti Nymburka byl počet silně obtěžovaných obyvatel ze silniční dopravy v obytné zástavbě ve výchozím stavu vypočten na úrovni 94, počet obyvatel silně rušených při spánku byl ve výchozím stavu vypočten na úrovni 27 případů. Vlivem záměru byl vypočten pokles o 12 případů u vysokého obtěžování a o 4 případy u vysokého rušení při spánku. Míra kardiovaskulárního rizika v oblasti obytné zástavby podél stávajících komunikací v oblasti Nymburka byla vypočtena ve výchozím stavu na úrovni 0,3708, vlivem záměru dojde k poklesu o 0,0529, což odpovídá snížení o jeden případ výskytu ICHS v celé dotčené populaci za cca 18,9 let.

Na základě výše uvedených skutečností hodnocení vlivů na veřejné zdraví uzavírá, že posuzovaný záměr je z hlediska vlivů na obyvatelstvo přijatelný.

Narušení faktoru pohody obyvatel

Dokumentace uvádí, že narušení faktoru pohody ve fázi výstavby je možné očekávat především v souvislosti s dopravou stavebního materiálu a hlukem ze stavební činnosti. Dotčené obyvatelstvo bude včas informováno o plánovaných činnostech, a tak jim bude umožněna odpovídající úprava režimu dne.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy na veřejné zdraví

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek. Na základě prezentovaných závěrů jsou v návrhu závazného stanoviska dále v posudku formulovány odpovídající podmínky související s problematikou ovzduší a hlukové zátěže.

Narušení faktorů pohody - výstavba

Etapu výstavby tedy může být pro určité skupiny obyvatel rušivým vlivem i přes skutečnost, že v návrhu závazného stanoviska jsou formulovány podmínky pro minimalizaci vlivů na hlukovou a imisní zátěž v etapě výstavby. Proto ve vztahu k vlivům na faktory pohody je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka pro navazující přípravu záměru:

- ***zajistit po celou dobu přípravy a výstavby kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy***

V rámci obdržených vyjádření k předloženému záměru byly vzneseny některé návrhy související s technickým řešením záměru, které lze dle sdělení oznamovatele záměru v rámci navazující projektové přípravy podrobněji prověřit. Protože některé z připomínek mohou být při zachování základního technického řešení přínosem

z hlediska vlivů na životní prostředí, je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové dokumentace prověřit následující technické úpravy stavby Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n. (včetně) – žst. Lysá n.L. (včetně) v rámci města Lysá nad Labem:***
 - ***kvalitní propojení na ul. Na Zemské stezce pro vozidla, pěší a cyklisty***
 - ***vybudování nové bezpečné trasy pro pěší a cyklisty do Ostré jižně od železniční trasy na Nymburk za zrušenou polní cestu vedoucí do Ostré severně od železniční trati***
 - ***zachování propojení účelových komunikací v oblasti Doubrav***
 - ***posunutí vyústění stávajícího propustku u domu parc. č. 1452 blíže k nádražní budově***
 - ***východně od města vybudovat propustek pod železnici s dostatečnou kapacitou tak, aby nebyly omezeny průtokové poměry, a aby mohlo město vybudovat propojení Stratovské svodnice s Litolskou svodnicí***

D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší

Etapa výstavby

Dokumentace uvádí, že stavba v mezistaničních úsecích prochází volnou krajinou a z toho důvodu je kvalita ovzduší vyhodnocena pouze v blízkosti jednotlivých obcí. Na základě hodnot pětiletých průměrů imisního pozadí lze konstatovat, že kvalita ovzduší u dotčených obcí je průměrná a imisní limity jsou s rezervou dodrženy. Výstavba bude prováděna postupně v letech 2034-2037.

Plocha stavenišť trati bude plošným zdrojem znečištění ovzduší produkujícím zejména prachové částice PM₁₀ při následujících činnostech:

- Rozrušování zeminy, výkopové a zemní práce
- Zpevňování a hutnění zeminy
- Nakládce a vykládce sypkých materiálů
- Dopravě materiálů po staveništi
- Pojezdech strojů a vozidel, a to po nezpevněných i zpevněných površích
- Dopravní trasy

Dopravní trasy budou tvořit liniový zdroj znečištění ovzduší, proto by přednostně měla být využívána pro přepravy materiálu doprava po železnici (návoz kolejnic, strojní odtěžení kolejového lože, demontované kolejové pole, nové pražce, doplnění šterku). Dopravní trasy pro návoz a soz stavebního materiálu v rámci této stavby jsou navrhovány po silnicích: I., II., III. třídy a po místních komunikacích a dráze.

Doprava materiálu (betonové směsi, kamenivo, zemina, zařízení pro stavbu, odpady) bude realizována po silnici. Balance přesouvaných hmot není v době zpracování dokumentace k dispozici.

Během výstavby bude dále použita recyklační linka kameniva, tj. zdroj znečištění ovzduší uvedený v příloze č.1 zák. o ochraně ovzduší. Recyklační základna je navržena v k.ú. Nymburk na pozemku č. 1748/197.

Celkově lze konstatovat, že u sledovaných látek souvisejících s provozem recyklační základny jako jsou PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, benzen a benzo(a)pyren budou v součtu s

odhadnutým imisním pozadím, dodrženy roční imisní limity a vypočtené imisní příspěvky jsou nízké, pohybují se maximálně v řádu desetin procent imisních limitů.

Dokumentace uzavírá, že z dlouhodobého hlediska nebude mít využití recyklační linky během realizace stavby výraznější vliv na zhoršení kvality ovzduší v dané lokalitě, a to ani u nejbližše položených obytných budov.

Dokumentace uvádí obecné podmínky pro snížení prašnosti, které jsou uvedeny v Metodickém pokynu MŽP – Metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ - Projekt TA ČR č. TA02020245 (září 2019).

Etapa provozu

Vzhledem ke skutečnosti, že po realizaci záměru bude trať elektrifikována, nebude po dokončení stavby okolí železniční tratě zatěžováno žádnými novými zdroji emisí.

Součástí stavby jsou i výstavby nových pozemních komunikací. Jedná se o severozápadní část silničního obchvatu Nymburka, silniční obchvat Kostomlat nad Labem a náhradu železničního přejezdu v Lysé n. L. Ovlivnění kvality ovzduší je vyhodnoceno v rozptylové studii.

Severozápadní část obchvatu Nymburka

Výpočet imisních příspěvků z provozu na posuzované části silničního obchvatu byl proveden v charakteristických referenčních bodech (RB) u nejbližše položených obytných budov. Ve všech vybraných referenčních bodech budou dodrženy platné imisní limity.

Realizací obchvatu dojde k navýšení imisních příspěvků v oblastech východního okraje Kamenného Zboží a západní části Nymburka, čtvrti Jankovice. Při součtu vypočtených imisních příspěvků a imisního pozadí budou všechny imisní limity s rezervou dodrženy.

Velikost přírůstků imisních příspěvků průměrných ročních koncentrací se bude po vybudování obchvatu pohybovat v řádu setin až desetin procent imisních limitů a nebude mít zásadnější vliv na zhoršení kvality ovzduší.

Obchvat Kostomlat nad Labem

Další úprava pozemní komunikace významnějšího charakteru je obchvat Kostomlat nad Labem, který je zároveň přeložkou komunikace č. III/3317. Navrhovaný stav spočívá v nahrazení stávajícího železničního přejezdu nadjezdem v nové poloze. Přeložka komunikace je patrná z následujícího obrázku. Pro posouzení vlivu změny dopravní situace na kvalitu ovzduší byly vybrány charakteristické referenční body (RB), které se nacházejí nejbližše položených obytných budov.

Dle dokumentace ve všech vybraných referenčních bodech budou u obou variant silničního uspořádání (bez projektu/s projektem) dodrženy platné imisní limity.

Realizací obchvatu dojde k navýšení imisních příspěvků v oblastech východního okraje Rozkoše a okolí napojení silničního obchvatu v ul. Hronětická. Při součtu vypočtených imisních příspěvků a imisního pozadí budou všechny imisní limity s rezervou dodrženy.

Velikost přírůstku imisních příspěvků průměrných ročních koncentrací se bude po vybudování obchvatu pohybovat v řádu setin až jednotek procent imisních limitů a nebude mít zásadnější vliv na zhoršení kvality ovzduší.

Nahrazení úrovněového přejezdu v Lysé n. L.

Dokumentace uvádí, že náhrada stávajícího železničního přejezdu podjezdem je navržena v místě styku ulic Stržiště a Ke Karlovu s následným propojením s ulicí Ke Kovoně. Dokumentace uvádí, že vzhledem ke skutečnosti, že náhradou úrovněového přejezdu podjezdem nedojde ke změně intenzit dopravy, lze předpokládat, že směrová úprava komunikace nebude příčinou zásadnějšího zvýšení imisního příspěvku z automobilové dopravy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy na ovzduší – etapa výstavby

V době vypracování předkládané rozptylové studie nebyl znám zhotovitel stavby minimálně pro stavby veřejné infrastruktury, a tedy nebyly známy ani zásady organizace výstavby, ze kterých by bylo patrné nasazení stavební techniky ani relevantní objem zemních prací.

Omezování emisí v etapě výstavby bude podrobněji řešeno relevantními opatřeními v rámci zpracovaných zásad organizace výstavby.

Příloha č.10 zákona č.201/2012 Sb. v platném znění požaduje plnit v etapě výstavby následující obecně platná opatření k předcházení a k omezování prašnosti:

- *Stavební hmoty, u nichž je vysoké riziko prášení, ukládat v uzavíratelných obalech nebo je skladovat v krytých prostorech a v co nejkratším čase je zpracovat. Nepotřebné zbytky stavebních hmot co nejdříve odvézt ze staveniště.*
- *Lešení kolem stavebních objektů vybavit protiprašnými sítěmi, zabraňujícími šíření prašnosti do okolí.*
- *Při nakládce a vykládce stavebních hmot minimalizovat spádové výšky.*
- *Neprovádět odkrývku celého povrchu najednou, není-li to nezbytně nutné.*
- *Pravidelně provádět čištění staveništních ploch, staveništních komunikací a vozidel.*
- *Používat pouze staveništní techniku splňující následující parametry:*
 - a) *Stavební stroje se vznětovým motorem splňují alespoň emisní Etapu IIIB. V případě, že nesilniční pojízdný stroj nesplňuje mezní hodnoty emisí odpovídající úrovni Etapy IIIB, musí být dovybaven filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.*
 - b) *Nákladní vozidla splňují alespoň emisní normu EURO V. V případě, že nákladní vozidlo nesplňuje mezní hodnoty emisí EURO V, musí být dovybaveno filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.*

Dle názoru zpracovatele posudku lze považovat za účelné, aby investor, v případě realizace záměru, smluvně se zhotovitelem stavby zajistil plnění následujících doporučení, která by měla být zapracována do smlouvy se zhotovitelem stavby a která by měla směřovat k minimalizaci vlivů na ovzduší v etapě výstavby:

- ***z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší zapracovat do aktualizovaných zásad organizace výstavby (dále ZOV) nad rámec požadavků přílohy č.10 zákona č.201/2012 Sb. v platném znění následující opatření pro celou stavbu:***
 - *preferovat při výstavbě zejména účelové komunikace a minimalizovat využívání veřejných komunikací na nezbytné minimum; vjezdy a výjezdy ze staveniště volit tak, aby byl co nejméně omezen provoz na komunikacích*
 - *minimalizovat délky tras staveništní dopravy výběrem dodavatelů v blízkosti plánované stavby, jakož i výběrem nejbližších skládek a deponií zeminy*
 - *při nepříznivých rozptylových podmínkách zamezit souběhu stavebních mechanismů*
 - *pro recyklaci kameniva bude použito zařízení se zabudovaným systémem skrápění*

recyklovaného materiálu

- **zajistit zakrytování drtících a třídicích linek, použít tkaninovou zástěnu**
- **v případě ukládání vytěžených materiálů do deponií zajistit povrchovou ochranu deponií textiliemi, u dlouhodobějších deponií zatravněním, u krátkodobých deponií zajistit skrápění**
- **při zemních pracích neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět zemní práce postupně v závislosti na postupu výstavby**
- **v průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a oplach aut před výjezdem na veřejné komunikace, instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění vozidel; provádět pravidelné čištění zpevněných pojízdných ploch, a to nejméně 1× denně; čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra**
- **kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací**
- **redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum**
- **nejvíce pojižděné úseky na staveništi a nově realizované přístupové cesty na stavenišť zpevnit; po ukončení stavební činnosti pojižděné úseky a nové přístupové komunikace uvést do původního stavu**
- **k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém anebo větrném počasí průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly**
- **preferovat použití prefabrikovaných stavebních materiálů namísto jejich výroby na místě**
- **zajistit pověřenou osobu, která bude sledovat kvalitu ovzduší a dohlížet na plnění opatření pro snížení prašnosti**

Dle názoru zpracovatele posudku lze na jedné straně vyslovit souhlas s vyhodnocením příspěvků k imisní zátěži pro hodnocené škodliviny, na straně druhé je však třeba upozornit, že modelované výstupy příspěvků k imisní zátěži v etapě výstavby vycházejí ze stávajících zásad organizace výstavby, o kterých lze předpokládat, že doznají v rámci navazující projektové přípravy určitých změn a které budou detailněji rozpracovány například i z hlediska konečné bilance nakládání se zeminami apod. Kromě toho nelze vyloučit, že v rámci navazující projektové přípravy mohou pro dosud hodnocené znečišťující látky být v platnosti přísnější imisní limity.

Ve vztahu k uvedenému je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných zásad organizace výstavby (dále jen „ZOV“) aktualizovat rozptylovou studii pro etapu výstavby a vyhodnotit v ní rozhodující znečišťující látky související s generovanou dopravou, provozem stavebních strojů, mobilních dieselaagregátů, s prováděním zemních a případně demoličních prací**

Vlivy na ovzduší – etapa provozu

Z hlediska vyhodnocení vlivů na ovzduší v etapě provozu ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Ve stávající fázi procesu posuzování vlivů na životní prostředí nelze jednoznačně stanovit konečný termín realizace záměru; toto konečné řešení bude záviset na aktualizovaném imisním posouzení, které kromě jiného zohlední aktualizované dopravní prognózy, reálný stupeň rozvoje elektromobility a upřesněné technické řešení záměru. Z těchto důvodů je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v rámci navazující projektové přípravy aktualizovat rozptylovou studii pro etapu provozu dle zpřesněného technického řešení záměru souvisejících komunikací,**

v rámci které:

- ***zohlednit aktualizované dopravní prognózy včetně reálného stupně elektromobility***
- ***zohlednit aktuální údaje o pozadovém znečištění ovzduší (dle pětiletých průměrů prezentovaných pravidelně ČHMÚ)***
- ***zohlednit aktuálně platné legislativní požadavky (emisní limity)***

Vlivy na klima

Dokumentace uvádí, že posuzovaný záměr je součástí hlavní sítě TEN-T a naplňuje cíle 1.1 a 1.6 OPD 2014-2020. Lze očekávat postupný technologický vývoj, který se dlouhodobě zaměřuje na úsporu spotřebovávaných energií. Ve fázi provozu záměru je možné hodnotit posuzovaný záměr, který splňuje opatření snižující emise skleníkových plynů pozitivně.

Ve fázi výstavby dojde k nevýznamnému zvýšení emisí skleníkových plynů produkovaných vozidly po dobu stavby a po dobu recyklace materiálu. Vzhledem ke krátkodobému působení je možné hodnotit vliv na klima za slabý a nevýznamný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska vlivů na klima ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další a fyzikální a biologické charakteristiky

Vlivy na hlukovou situaci

Etapa výstavby

Dle dokumentace v době jejího vypracování není v současné době známa konkrétní mechanizace, která bude v rámci stavby nasazena, z tohoto důvodu je doporučeno, aby byl hluk ze stavební činnosti podrobně řešen v navazujících stupních projektové dokumentace. Pro snížení hlučnosti při provádění hlukově náročných prací v blízkosti chráněné zástavby je dokumentací doporučeno realizovat obecná opatření pro minimalizaci vlivů stavební činnosti na hlukovou situaci u nejbližší obytné zástavby.

Etapa provozu

Modernizovaná trať

Hluková studie se zabývá přehledovým posouzením akustické situace v okolí tratě po její realizaci a předkládá návrh protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů hluku ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Stávající stav – statistická data ze systému provozovatele dráhy (roční průměrná denní intenzita dopravy za předchozí kalendářní rok s rozdělením na denní a noční dobu) a služební pomůcky pro GVD 2021/2022 (mezi roky 2022 a 2024 nedošlo k zásadním změnám).

Výhledový stav se bere ze související dokumentace - tj. studie proveditelnosti, technicko - ekonomické studie atd., které jsou obvykle aktualizovány s příslušnými objednateli dopravy (ministerstvo dopravy, kraje, organizátoři dopravy). Pokud související dokumentace neexistuje, je stanoven výhledový rozsah dopravy přímo s objednateli dopravy a se SŽ.

Ve výhledovém rozsahu dopravy je pracováno se 3 výhledovými stavy H1, H2, H3, které mají za cíl postihnout postupné dokončování okolní infrastruktury, která rozsah

dopravy ovlivňuje. Nelze však tvrdit, že v nejvzdálenějším horizontu H3 budou na všech posuzovaných úsecích maximální intenzity. Do hlukové studie vstupovaly pro jednotlivé úseky intenzity maximálního horizontu.

Ve výhledovém stavu dojde k navýšení intenzit železniční dopravy, a to osobní i nákladní. Ve výhledovém stavu bude mít na míru emitovaného hluku pozitivní vliv realizace nového železničního svršku, kdy bude vyměněno stávající tuhé podkladnicové upevnění za pružné bezpodkladnicové, tedy zlepšením technických parametrů trati, a provozováním vlaků s vyšším podílem kotoučových brzd a kompozitních brzdových špalků s lepšími a tiššími podvozky.

Výměnou tuhého upevnění kolejnic za upevnění pružné dochází k částečnému útlumu dynamických účinků vznikajících jízdou vlaku a tím dochází i ke snížení hlučnosti.

Modernizované vlaky osobní dopravy jsou zpravidla vybaveny kotoučovými brzdami, v případě nákladní dopravy se jedná nejčastěji o nahrazení litinových brzdových špalíků špalíky nekovovými, z kompozitních materiálů.

Z tabulek vyhodnocujících akustickou situaci po realizaci záměru je patrné, že po realizaci stavby je na základě výpočtů předpokládáno dodržení hygienických limitů pro hluk z dopravy na drahách při realizaci navrhovaných protihlukových opatření.

Hluk z pozemních komunikací

Obchvat Nymburka

Dokumentace uvádí, že pro hlukové posouzení byl vybrán výpočtový bod v chráněném venkovním prostoru stavby č.p. 1188 Boleslavská třída, který je navrhované přeložce nejbližší. Ostatní obytné objekty jsou od navrhovaného úseku obchvatu v dostatečné vzdálenosti.

Pro výpočet hlukové zátěže byly použity intenzity silniční dopravy z dopravního modelu zpracovaného firmou SUDOP Praha a.s., který je součástí příloh této hlukové studie. V dopravním modelu jsou uvažovány i všechny okolní silniční stavby, které by mohly mít na řešenou oblast výraznější vliv.

Z vypočtených hodnot je patrné překročení hygienických limitů, a proto je navržena protihluková stěna. Celková délka PHS je 155 m, výška je 2,5 m od osy komunikace.

Obchvat Kostomlat nad Labem

Další úprava pozemní komunikace významnějšího charakteru je obchvat Kostomlat nad Labem, který je zároveň přeložkou komunikace č. III/3317. Navrhovaný stav spočívá v nahrazení stávajícího železničního přejezdu nadjezdem v nové poloze. Z akustického posouzení vyplývá, že u zvolených výpočtových bodů jsou splněny hodnoty hygienického limitu pro denní i noční dobu.

Náhrada přejezdu Lysá nad Labem

Jedná se o náhradu stávajícího železničního přejezdu podjezdem v místě styku ulic Stržiště a Ke Karlovu s následným propojením s ulicí Ke Kovoně.

V dokumentaci se uvádí, že vzhledem k charakteru provozu nebudou překročeny hygienické limity pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích. U nejbližších obytných objektů v ulici Stržiště se dají očekávat hodnoty do 57 dB v denní době a do 48,6 dB v noční době.

Vibrace

Modernizovaná trať

Dokumentace uvádí, že v lokalitě Kostomlaty n/L byly zjištěny hladiny vibrací pohybující se kolem hygienického limitu 78 dB, a to po celé délce zástavby při trati. Mimo to zde byl zjištěn trend nárůstu vibrací s nárůstem rychlosti jízdy vlaků, kdy nejvyšší hodnoty byly zachytávány při nejrychlejších průjezdech rychlíků. Na základě zjištěných hodnot bylo doporučeno antivibrační opatření v rámci rekonstrukce trati po celé délce zástavby obce Kostomlaty nad Labem, jedná se o km 328,420 – 330,320. Dále je doporučeno sledovat objekt č.p. 89, kde sice nebyly zjištěny nadlimitní hodnoty, ale bude záležet na provedení nové trati – bude upřesněno v navazujícím stupni projektové dokumentace.

Vzhledem k doporučovanému poměrně velkému rozsahu antivibračních opatření bylo v Kostomlatech a jejich blízkém okolí provedeno další měření vibrací.

Dokumentace uvádí, že výsledné hodnoty prokazatelně nepřekračují hygienický limit pro noční dobu 78 dB. Dále se uvádí, že aktuálně zjištěné hodnoty vibrací v Kostomlatech nad Labem jsou výrazně nižší než původně naměřené v roce 2024. Rozdíly mohou být způsobeny změnami v hladině podzemní vody, která má v této lokalitě zásadní vliv na šíření vibrací.

Na základě naměřených hodnot je doporučeno u vybraných objektů prověřit v navazujícím stupni projektové dokumentace a provést aktuální měření. Nejvyšší naměřené hodnoty jsou způsobeny přejížděním vlakových souprav přes výhybku na nejbližší koleji. V rámci rekonstrukce dojde v tomto úseku k úpravě kolejíště. Výhybka bude posunuta a nová kolej se více přiblíží k obytnému objektu.

Vlivy na světelné znečištění

Dle dokumentace při návrhu světelných zdrojů bude třeba postupovat v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění dle Metodického pokynu MŽP č.j. MZP/2023/710/2146 ze dne 29.9.2023

Stanovisko zpracovatele posudku:

Etapa výstavby

Vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu hluku v etapě výstavby bude součástí další projektové přípravy, protože je nutné se touto problematikou seriózně zabývat až po vypracování zásad organizace výstavby (ZOV). Pro navazující projektovou přípravu je formulována podmínka týkající se aktualizovaných zásad organizace výstavby ve vztahu k minimalizaci hlukové zátěže v etapě výstavby, na základě kterých bude vypracováno také aktualizované hlukové posouzení této etapy. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **do aktualizovaných ZOV budou z hlediska minimalizace vlivů hluku ze stavební činnosti zapracovány následující požadavky:**
 - **bude respektována limitní pracovní doba pro provádění hlučných prací od 07:00 do 21:00 hod.; staveništní doprava nebude provozována v noční době**
 - **zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích**
 - **kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti**
 - **případné požadavky na noční práce v blízkosti chráněných objektů je třeba v předstihu konzultovat s orgány ochrany veřejného zdraví, které stanoví další podmínky**
 - **v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti**

- **stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB/A/)**
- **stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu**
- **motory dopravních prostředků budou vypínány po ukončení operace a v období vyčkávání na další činnost budou používány zvukově izolační kryty příslušných strojů**
- **řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor**

V této souvislosti je formulováno pro další projektovou přípravu doporučení, aby součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby byla akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyločením souběhu nejhluchnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, případně bude navrhopat další opatření technického respektive organizačního charakteru. V návrhu závazného stanoviska je formulováno následující doporučení:

- **v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných Zásad organizace výstavby (dále ZOV) aktualizovat akustickou studii pro etapu výstavby dokladující plnění hygienického limitu a v rámci které dále:**
 - **vyhodnotit zdroje hlukové zátěže související s provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů, s prováděním zemních a případně demoličních prací a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů**
 - **budou vyhodnoceny na základě stanovených objemů potřebné přepravy stavebních materiálů a vytěžené zeminy trasy staveništní dopravy, které budou projednány se zástupci města**

Dle zpracovatele posudku nelze vyloučit případné negativní dopady etapy výstavby ve vztahu k faktorům pohody a majetku v rámci využívání místních komunikací v etapě výstavby. Ve vztahu k minimalizaci uvedených vlivů je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací, obytných objektů a jiného soukromého majetku podél využívaných komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby**

Etapa provozu

Vlivy na hlukovou situaci

Z hlediska vyhodnocení akustické situace pro etapu provozu nejsou ze strany zpracovatele posudku podstatnější připomínky. V dokumentaci je dokladován časový harmonogram realizace záměru, tudíž především u komunikací může dojít k vývoji dopravně inženýrských podkladů, což může ovlivnit vyhodnocení hlukové zátěže.

V rámci předloženého hlukového posouzení byl dopravní proud na ulici Stržiště modelován jako rozdíl mezi sčítacími profily 1-3213 a 1-3221 (ze sčítání roku 2020). avšak nelze vyloučit, že tento dopravní proud může být případně navýšen v souvislosti s náhradou úrovnového přejezdu v Lysé n. L.

Z hlediska problematiky vyhodnocení akustické situace související s náhradou přejezdu Lysá nad Labem lze doporučit v rámci navazující projektové přípravy vyhodnotit hlukovou zátěž podél komunikace Stržiště na základě detailního

dopravního modelu, který bude zohledňovat přesun dopravního proudu z rušeného přejezdu na tuto komunikaci, včetně odpovídajícího navýšení dle metodiky „Výpočet hluku z automobilové dopravy, aktualizace metodiky, Manuál 2018 – verze 2020“.

V rámci navazující projektové přípravy lze předpokládat i další technické zpřesňování záměru, a to jak u modernizovaného traťového úseku, tak i řešených komunikací.

Na základě uvedených skutečností je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení stavby aktualizovat pro etapu provozu Hlukovou studii a rozsah všech navrhovaných protihlukových opatření se zohledněním následujících požadavků:**
 - výchozím podkladem pro aktualizaci bude Hluková studie (Čichovský P., SUDOP Praha, a.s., 09/2025)
 - jako výchozí podklad pro plnění hygienických limitů v zájmovém území budou zohledněny navržené protihlukové stěny
 - v navazující projektové přípravě zpracovat do technického návrhu stavby protihluková opatření navržená v rozsahu hlukového posouzení dle dokumentace EIA a dle závěrů aktualizovaného hlukového posouzení; zvýšenou pozornost věnovat výpočtovým bodům B4, B12, C6, C7, C15 a C17 aktuálního hlukového posouzení, kde se vypočtené hladiny akustického tlaku v noční době pohybují blízko pod hygienickým limitem hluku
 - hlukové posouzení navrhovaných komunikací (obchvat Nymburka, obchvat Kostomlat nad Labem a náhrada stávajícího železničního přejezdu podjezdem v Lysé nad Labem) zároveň zohlední aktualizované dopravní prognózy dle reálného předpokladu zprovoznění posuzovaného záměru; pro posouzení hlukové zátěže z pozemní dopravy související s navrhovaným podjezdem v ulici Stržiště zpracovat dopravní model zohledňující přesun dopravního proudu z rušeného úrovněového přejezdu
 - protihlukové stěny realizovat ve vztahu k ochraně ptáků a letounů jako neprůhledné nebo průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat; vhodným řešením je polep proužky nebo výplň s vypískovanými proužky šíře 20 – 30 mm v rozteči maximálně 100 mm pro svislé pruhy a v rozteči maximálně 50 mm pro vodorovné pruhy
 - rozsah a závěry aktualizovaného hlukového posouzení budou projednány a odsouhlaseny příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví

Vzhledem ke skutečnosti, že hlukové posouzení představuje pouze teoretický výpočet, je nezbytné v rámci provozu ověřit výsledky výpočtu reálným měřením. V návrhu závazného stanoviska je formulována následující podmínka:

- **v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Projekt monitorování akustické situace pro etapu provozu:**
 - rozsah projektu a místa měření bude projednán a schválen příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví
 - měření hluku bude prováděno autorizovanou anebo akreditovanou osobou v délce 24 hodin
 - monitoring bude zpracován:
 - ✓ pro výchozí stav – 1x před zahájením provozu
 - ✓ po uvedení stavby do provozu – 1 rok po zprovoznění, kdy bude měřením ověřena předpokládaná funkce protihlukových opatření
 - ✓ s výsledky každého měření bude seznámen dotčený orgán ochrany veřejného zdraví
 - ✓ na základě výsledků monitoringu mohou být přijata další minimalizační či kompenzační opatření k zajištění plnění hygienických limitů, případně může být rozhodnuto o pokračování monitoringu v dalších letech

Etapa provozu – vibrace

Z hlediska provozu ze strany zpracovatele posudku k vyhodnocení bez podstatnějších připomínek. V návrhu závazného stanoviska je s ohledem na údaje prezentované v dokumentaci formulována následující podmínka:

- **v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Projekt monitoringu deformací zástavby:**
 - *do monitoringu budou zahrnuty všechny stavební objekty, které se nacházejí v blízkosti záměru a mohou být provozem ovlivněny, a které byly prověřeny z hlediska stávajícího stavu v rámci Protokolu o zkoušce č.6922-211-23, ze dne 7.11.2024*
 - *do monitoringu budou zahrnuty dále následující objekty, u kterých pro zjištění stávajícího stavu bude provedeno kontrolní měření vibrací: Čapkova 512/11, Stržiště č.p. 513/63 a Dvorecká 1052/22 v Lysé nad Labem a opakování měření u objektu 9. května č.p. 89 a u objektů v úseku km 328,420 – 330,320*
 - *místa měření vibrací budou konzultována a případně upravena po konzultaci s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví*
 - *postmonitoring bude následně zahrnovat jednorázové repasportizování stavebních objektů po uvedení stavby do provozu a kontrolní měření účinků vibrací na objekty včetně realizace případných nápravných opatření*

Světelné znečištění

Problematicke světelného znečištění věnuje posuzovaná dokumentace odpovídající pozornost a doporučuje úpravy dosud navrženého řešení v rámci předprojektové přípravy záměru. Navržené úpravy směřují k omezení světelného smogu. V souladu s dokumentací je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v rámci veřejného osvětlení bude respektován Metodický pokyn Odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence k předcházení a snižování světelného znečištění, č. j.: MZP/2023/710/2146 a norma ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení s tím, že výšky stožárů veřejného osvětlení na osvětlených úsecích budou přizpůsobeny okolnímu terénu tak, aby již samotná konstrukční výška byla co nejvíce odcloněna od okolí a tak byl minimalizován jejich přesah nad terén**

D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

Etapa výstavby

Dokumentace uvádí, že znečištění může být způsobeno pohybem mechanizace na staveništi a v místech zařízení stavenišť, a to v důsledku možného úkapu látek, a údržbou a oplachy mechanizace, a posléze splachem do nejbližšího vodního toku. K neřízenému splachu z terénu či oplachu stavebních mechanismů může docházet během dešťových srážek. Dle dokumentace jsou tyto situace běžně řešitelné dodržováním základních pravidel na ochranu životního prostředí, dodržováním technologické kázně a přijetím standardních technologicko-organizačních opatření.

Etapa provozu

Vlivy na vodní toky

Z posuzované dokumentace vyplývají následující skutečnosti ve vztahu ke kontaktu stavby s vodními toky:

- V rámci stavby A - ŽST Nymburk vč. přeložky je se stavbou v kontaktu 8 vodních toků. Koryta vodních toků budou překračována mostními objekty včetně silničních propustků, budou zasažena úpravami nebo přeložkami koryt. Dále budou dotčeny vyústěním odvodňovacího systému trati.
- V rámci stavby B - TÚ Nymburk (mimo) – Lysá n/L (mimo) je se stavbou v kontaktu 6 vodních toků. Koryta vodních toků budou překračována mostními objekty včetně silničních propustků, budou zasaženy úpravami nebo přeložkami koryt. Dále budou dotčeny vyústěním odvodňovacího systému trati.

- V rámci stavby C - ŽST Lysá n/L vč. napojení Všejské spojky je se stavbou v kontaktu 5 vodních toků. Koryta vodních toků budou překračována mostními objekty včetně silničních propustků, budou zasažena úpravami nebo přeložkami koryt. Dále budou dotčeny vyústěním odvodňovacího systému trati.

Záplavová území

Dokumentace uvádí, že zájmové území stavby „A - ŽST Nymburk vč. přeložky“ a stavby „B - TÚ Nymburk (mimo) – Lysá n/L (mimo)“ zasahují stavebními objekty do úředně stanoveného záplavového území.

Vlivy na útvary podzemních vod

Dokumentace uvádí, že v rámci dokumentace DÚR byl vypracován „Předběžný hydrogeologický průzkum“, který vyhodnotil hydrogeologické poměry v trase železniční trati všech tří částí.

Stavba A - ŽST Nymburk vč. přeložky: V zářezech v km 324,250 – 324,500 a v km 324, 950 – 325,500 se nepředpokládá negativní ovlivnění tělesa podzemní vody ani se neočekávají přítoky podzemní vody do zářezů. I přes možný rozkvy hladiny až 1 m je niveleta dostatečně vysoko nad ustálenou hladinou podzemní vody.

Stavba B - TÚ Nymburk (mimo) – Lysá n/L (mimo): V místech násypových těles se neočekávají vlivem jejich konsolidace taková stlačení kvartérních zemin, která by vedla k významnému zhoršení hydraulických parametrů kvartérního kolektoru (zvodnění exploatovaných kvartérních kolektorů je vázáno převážně na písčité a štěrkovité sedimenty) a tím i vydatnosti jímacích objektů.

Stavba C - ŽST Lysá n/L vč. napojení tzv. Všejské spojky: V místech násypových těles do výšky 4 m se neočekávají vlivem jejich konsolidace taková stlačení kvartérních zemin, která by vedla k významnému zhoršení hydraulických parametrů kvartérního kolektoru (zvodnění exploatovaných kvartérních kolektorů je vázáno převážně na písčité a štěrkovité sedimenty) a tím i vydatnosti jímacích objektů.

U úseků s významnou výškou násypu (5 – 12 m) km 1,350 – 1,950 (kolej 103), km 0,200 – 1,300 (kolej 104), km 1,350 – 3,475, (kolej 301 a 302), km 0,300 – 1, 214 (Všejská spojka) mohou být v prostředí nejsvrchnějších poloh kvartérního kolektoru lokálně mírně negativně ovlivněny hydraulické parametry prostředí, což by se mohlo mírně negativně projevit na jímacích objektech, které se mohou nacházet v blízkosti daného úseku.

Ve zhodnocení hydrogeologických poměrů se uvádí, že ustálená hladina podzemní vody ve vrtech v zájmovém území v celé délce vedení trati se dle předběžného inženýrskogeologického průzkumu pohybovala mezi cca 178-186,5 m n. m (cca 1-4 m p. t.). Je volná až mírně napjatá.

Při realizaci stavby bude hladina podzemní vody zastižena v případě základových prvků některých mostních objektů. Vzhledem k hloubce založení jednotlivých stavebních objektů, hydrogeologickým poměrům v zájmovém území a zejména zjištěné úrovni hladiny podzemní vody prováděním stavebních prací dojde k ovlivnění hladin i kvality podzemní vody jak kvartérního, tak svrchního křídového kolektoru.

Všechny obce v zájmovém území mají napojení na veřejný vodovod. Podzemní voda z jímacích objektů a studní tak jejich majitelům slouží většinou k zálivce nebo jako užitková voda. Lze očekávat ovlivnění některých jímacích objektů a studní během provádění stavby záměru v důsledku odčerpávání vody ze stavebních jam.

Předběžný hydrogeologický průzkum byl doplněn o „Vyhodnocení vlivu záměru na podzemní vody, a to s důrazem na nově budované podjezdy a podchody po celé délce trati“. Toto vyhodnocení stanovilo pro podchody a podjezdy v katastrálních územích Kamenné Zboží, Kostomlaty nad Labem, Stratov, Ostrá a Lysá nad Labem rozsahy depresních kuželů podzemní vody vlivem čerpání přítoků podzemní vody do stavebních jam, jeho součástí je pasportizace individuálních studní v okolí těchto podchodů a podjezdů a určení některých z těchto objektů k monitoringu z důvodu možnosti ovlivnění.

Dokumentace dále uvádí, že „Stavba A - ŽST Nymburk vč. přeložky“ je celá situována v ochranném pásmu přírodního léčivého zdroje II. stupně Poděbrady. Ochranné pásmo je stanoveno dle zákona č. 164/2001 Sb. (lázeňský zákon). Je upozorněno, že v ochranném pásmu II. stupně je zakázáno provádět činnosti, které mohou negativně ovlivnit chemické, fyzikální a mikrobiologické vlastnosti zdroje a jeho zdravotní nezávadnost, jakož i zásoby a vydatnost zdroje. Tyto činnosti a termín jejich ukončení v návaznosti na místní geologické podmínky stanoví vyhláška ministerstva, kterou se stanoví ochranné pásmo.

V ochranném pásmu II. stupně je nutná ochrana napětí přírodních léčivých zdrojů LM Poděbrad a LM Sadecké před tlakovým ovlivněním. Vybrané práce jsou povoleny pouze se souhlasem ČIL (Ministerstvo zdravotnictví ČR – Český inspektorát lázní a zřidel), stavební práce, které neovlivní kvalitativně a kvantitativně podzemní vody v křídových sedimentech a povrchové vody v kvartérních náplavech lze provádět bez souhlasu ČIL.

Odvodnění

V rámci modernizace dochází k rozšíření stávajících úseků tratí, jsou navrženy nové úseky mimo stávající trasu, vzniknou nové zpevněné plochy, z těchto důvodů dojde k navýšení odtoku povrchových vod z území stavby.

Při návrhu odvodnění uvedených stavebních objektů – železničního tělesa, nástupišť, pozemních komunikací, zpevněných ploch, parkovišť a objektů budov bude respektován požadavek §5, odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách.

Dokumentace uvádí, že vzhledem ke specifickému stavebnímu pozemku, na kterém je umístěno železniční těleso, jehož zemní plášť je bezpodmínečně nutné odvodnit, návrh u jednotlivých odvodňovaných úseků bude maximálně respektovat uvedené legislativní požadavky. Řešení je navrhováno na základě prostorových možností vyskytujících se v území stavby, technických možností, geologických podmínek a kapacit dotčených vodních toků.

U pozemních komunikací v návrhu převažuje volné odvádění na terén pomocí sklonových poměrů či napojení na stávající odvodňovací systém přilehlých komunikací. V 5 případech je na odvodnění pozemní komunikace navržen vsakovací objekt.

Pro další projektovou přípravu dokumentace doporučuje doplnit průzkumné sondy pro vsakování a realizovat vsakovací zkoušky v místech, kde bude dle projektové dokumentace plánováno realizovat vsakovací objekty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Etapa výstavby

V souladu s textem dokumentace je patrné, že pro stavbu bude zpracován havarijní plán ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby. Dále je zřejmé, že pro stavební činnosti v aktivní zóně záplavového území platí omezení dle § 67 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, dle platného znění.

Veškeré výše uvedené povinnosti vyplývají z legislativy v ochraně vod a proto s odkazem na Metodické sdělení MŽP č. j. 18130/ENV/15 nejsou tyto povinnosti formulovány do podmínek návrhu závazného stanoviska. Požadavky musí být tedy respektovány bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Nad rámec povinností vyplývajících z § 67 zákona č. 254/2001 Sb. je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v aktualizovaných ZOV budou z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody respektovány následující požadavky a opatření:**
 - plán monitoringu dotčených povrchových vodotečí pro fázi průběhu stavby (kdy výsledkům monitoringu bude neprodleně uzpůsoben rozsah přijatých opatření) v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod
 - zhotovitel zajistí seznámení pracovníků s havarijním plánem stavby a s opatřeními, která bude nezbytné v etapě výstavby dodržovat
 - zařízení staveniště bude vybaveno prostředky pro odstranění případné havárie
 - při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků
 - zařízení staveniště umístěná v lokalitách citlivých z hlediska ochrany vod – tedy v blízkosti vodních toků, záplavových území a vodních ploch budou vybavena vodotěsným skladovým kontejnerem se záchytnou vanou určeným pro skladování látek škodlivých vodám
 - zhotovitel stavby bude v celém rozsahu staveniště realizovat účinná opatření k zamezení splachů zeminy do okolí staveniště
 - staveniště budou chráněna před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly staveniště
 - během provádění stavebních prací budou stavba a staveniště zajištěny tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod
 - strojní a stavební mechanismy budou zajištěny proti úkapům; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly stavebních mechanismů a jejich technického stavu
 - na staveništích nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby
 - doplňování pohonných hmot a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren v provozním území stavby bude prováděno za stálého dozoru osádek obou vozidel; doplňování pohonných hmot a provozních kapalin do drobné mechanizace bude prováděno na zpevněném povrchu nebo za použití úkapových nádob a sorbentů
 - při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody bude provedena prohlídka jejich stavu a okamžité podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží

Z hlediska obecných principů ochrany povrchových a podzemních vod a minimalizace vlivů na půdu, jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány podmínky jak projektového charakteru, tak i organizační požadavky, které ve svém souhrnu, včetně legislativně daných podmínek, povedou k minimalizaci vlivů zejména na povrchové vody:

- **v navazující projektové přípravě zohlednit ve vztahu k ochraně vod jak při modernizaci trati, tak při výstavbě souvisejících komunikací následující:**

- **zpracování systému komplexního vodního hospodářství pro nakládání s odpadními vodami vznikajícími na stavbě, který bude odsouhlasen správcem toků a příslušným vodoprávním úřadem**
- **opatření pro extrémní klimatické jevy, tj. přívalové srážky; jedná se např. o provizorní zemní nádrže pro zachycení splachů ze staveniště; staveniště, deponie zemin a materiálů budou chráněny před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů proti rozplavování a splachům do okolí**
- **definování stavebních prací v kontaktu s vodními toky s cílem maximální eliminace znečištění a ovlivnění vodních toků; jedná se o stanovení jednotlivých etap stavebních prací (dočasné a trvalé přeložky vodotečí), o technická opatření zahrnující instalaci provizorních pažení či úhlových stěn, použití hydrofobních fólií zabráňujících vnosu materiálu z výstavby apod.**
- **umístění zařízení stavenišť bude vyloučeno situovat od ochranných pásem podzemních vodních zdrojů**
- **pokud budou stavební objekty zakládány hlubinně nebo piloty, je nutné provádět pod ochranou ocelových výpažnic pro zabránění propojení kolektorů v místech, kde jsou oddělené a zamezit průnikům podzemní a srážkové vody**
- **řešení akumulace vod v souladu s podmínkami jejich vypouštění do povrchových a podzemních vod stanovenými příslušným vodoprávním úřadem**

Etapa provozu

Vlivy na vodní toky

Ve vztahu ke stavbám v kontaktu s vodními toky z hlediska realizace mostních objektů a výústních objektů kanalizace dokumentace uvádí, že součástí projektové dokumentace mostních objektů překračujících vodní toky jsou hydrotechnická posouzení dle ČSN 73 6201. Pro tyto mostní objekty je stanoven nejmenší přípustný návrhový průtok a kontrolní návrhový průtok a minimální volné výšky nad návrhovými hladinami. Vyústění objektů odvodňovacího systému trati do koryt vodních toků bude zajištěno zpevněním břehu. Dle dokumentace veškeré zásahy do koryt vodních toků budou v projektové přípravě projednány s jejich správcem.

Z hlediska realizace záměru v záplavových územích dokumentace definuje omezení, která platí v záplavových územích dle § 67 zákona č. 254/2001 Sb.

Vlivy na útvary podzemních vod

Ze závěrů vyhodnocení vlivů záměru na podzemní vody vyplývá, že bylo provedeno vyhodnocení vlivu záměru na podzemní vody, a to s důrazem na nově budované podjezdy a podchody po celé délce modernizované trati, vč. vlivu na stávající studny a ochranná pásma zdroje pitných vod v lokalitě realizace záměru. Pro jednotlivé stavební objekty byly definovány dosahy depresního kužele, ve kterém se očekává, že dojde k dočasnému a lokálnímu snížení hladiny podzemní vody v průběhu výstavby. Na základě tohoto dosahu byly určeny objekty, které mohou být čerpáním podzemní vody ze stavebních jam v průběhu výstavby ovlivněny.

Bylo potvrzeno, že k významnému ovlivnění domovních studní dojde při výstavbě podjezdu v ulici Stržiště, v Lysé nad Labem (SO 01-20-03–žel. most v km 338,600). K menšímu ovlivnění domovních studní může dojít i při výstavbě podchodu v ulici Hronětická v Kostomlatech nad Labem (SO 30-20-04–Ž. most v km 329,400).

V případě HG monitoringu v ulici Hronětická zpracovatel doporučuje sledování úrovně hladiny podzemní vody a její kvality podzemní vody z důvodu případných, budoucích sporů s vlastníky objektů.

Dosah ovlivnění vychází z předpokládaného čerpaného množství, pokud bude ze stavebních jam čerpáno větší množství podzemní vody, budou dosahy deprese větší a může dojít k ovlivnění domovních studní ve větším rozsahu a širším okolí.

Výjimkou jsou obyvatelé v ulici Hronětická v Kostomlatech nad Labem, kde mají v ulici zaveden vodovod, vlastníci objektů ho však nevyužívají a používají vodu z domovních studní jako pitnou vodu k zásobování objektů trvalého bydlení. Obávají se o ovlivnění její kvality.

Ovlivnění podzemních vod stavbou musí být minimalizováno nejlepšími dostupnými technologiemi a způsoby provádění a užívání stavby, které zajistí pokud možno nejstabilnější prostředí pro proudění podzemních vod. Detailní vyhodnocení vlivů na podzemní vody bude v rámci navazující projektové přípravy zabezpečeno respektováním následující podmínky:

- **v rámci navazující projektové přípravy zpracovat podrobný inženýrskogeologický průzkum a hydrogeologický průzkum, na jejichž základě bude vypracován model, který bude simulovat proudění podzemní vody v reálných podmínkách a prověřit veškeré problematické úseky stavby; na základě výsledků aktualizovat ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru vyhodnocení míry ovlivnění režimu podzemních vod a jímacích objektů a stanovit rozsah opatření; u vodních zdrojů, kde bude indikováno riziko jejich zásadního ovlivnění, navrhnout zřízení náhradních vodních zdrojů či vybudování náhradního zásobování vody novými přípojkami na náklady investora; u zdrojů podzemních vod v kontaktu s pozemními komunikacemi navrhnout opatření vylučující riziko jejich kvalitativního ovlivnění**

V rámci předběžného hydrogeologického průzkumu byl proveden pasport vybraných hydrogeologických objektů, a jsou předběžně identifikovány zdroje, které budou nebo mohou být záměrem dotčeny. V rámci obdržených vyjádření byla od celé řady vyjadřovatelů zmíněna obava o ztrátu nebo ovlivnění zdroje podzemní vody.

V návrhu závazného stanoviska je ve vztahu k této problematice formulována následující obecná podmínka, která by měla zahrnovat všechny zdroje podzemní vody potenciálně dotčené realizací záměru:

- **na základě zpracovaného podrobného hydrogeologického průzkumu bude vypracován Projekt hydrogeologického monitoringu podzemních vod, který bude rozpracován pro fáze představebního a stavebního monitoringu a následného post monitoringu; monitoring bude zejména zahrnovat:**
 - **termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby na základě podrobného hydrogeologického průzkumu a dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a délku monitoringu po uvedení záměru do provozu**
 - **hydrogeologické mapování a pasportizace domovních studní a jímacích objektů zásobování vodou v pruhu 100 m na obě strany od osy projektované trasy a dále objekty, které se nacházejí ve větší vzdálenosti, ale na základě provedeného podrobného průzkumu by mohly být stavbou ovlivněny, jakož i objekty vzdálenější pro srovnání nenarušených průběhů změn stavů**
 - **mimo uvedenou pasportizaci budou nedílnou součástí monitoringu následující monitorovací objekty vyplývající z „Vyhodnocení vlivu záměru na podzemní vody, a to s důrazem na nově budované podjezdy a podchody po celé délce trati, závěrečná zpráva (Pokorný O., PUDIS, 09/2025):**

Stavební objekt	Monitorovací objekt
SO 01-20-01–Ž. most v km 338,400 – podchod nádraží, Lysá n. Labem	ST1849, HG1044
SO 01-20-02–Ž. most v km. 338,400 – podjezd v ulici Ke Kovoně, Lysá n. Labem	ST185, HG1264, HG1265
SO 01-20-03–Ž. most v km 338,600 – podjezd v ulici Stržiště, Lysá n. Labem	ST513, ST1283, ST2104/5, HG1261
SO 30-20-01–Ž. most v km 325,946 – podchod v zastávce Kamenné	ST51, HG1020,

Stavební objekt	Monitorovací objekt
Zboží	
SO 30-20-02–Ž. most v km 325,908 – podchod v zastávce Kostomlaty n. Labem	STCD, HG1026
SO 30-20-04–Ž. most v km 329,400 – podchod v ulici Hronětická, Kostomlaty n. L.	ST10, ST11, ST101, ST122, HG1028
SO 30-20-06–Ž. most v km 332,789 – podchod v zastávce Stratov	HG1198
SO 30-20-07–Ž. most v km 333,891 – podchod v zastávce Ostrá	ST144/1

- **aktualizovaná pasportizace jímacích objektů bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu**
- **monitoring u všech monitorovaných objektů je navržen provádět 1 rok před začátkem stavby, po celou dobu realizace stavby a 1 rok po ukončení stavby; četnost monitoringu bude projednána s příslušnými vodoprávními úřady**
- **před zahájením prací v místech realizace zakládání podchodů a podjezdů sledovat hladiny podzemních vod v okolních studních s tím, že zaměření hladiny podzemních vod bude provedeno 2x; v nově realizovaných trvale vystrojených HG vrtech realizovat monitoring v rozsahu měření hladiny podzemní vody s frekvencí 1x za měsíc**
- **po celou dobu stavby podjezdu v ulici Stržiště a navíc po dobu nezbytně nutnou po dokončení stavby (kterou stanoví statik) monitorovat potenciální porušení statiky dotčených nemovitostí v okolí stavby podjezdu v ulici Stržiště v k.ú. Lysá nad Labem z důvodů možného poklesu hladiny podzemních vod v etapě výstavby s cílem zjištění stávajícího stavu za účelem jeho dalšího srovnání v průběhu a po dokončení stavby**
- **sledování hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod, jakož i kvalitativní monitoring, jeho rozsah a četnost (včetně stanovení vrtů s kontinuálním měřením hladiny podzemních vod) bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem a případně upraven dle jeho požadavků**

Ve vztahu ke skutečnosti, že „Stavba A - ŽST Nymburk vč. přeložky“ je celá situována v ochranném pásmu přírodního léčivého zdroje II. stupně Poděbrady je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v rámci navazující projektové přípravy bude záměr „Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) – žst. Lysá nad Labem (včetně) v úseku zasahujícím do ochranného pásma léčivého zdroje II. stupně Poděbrady projednán s Ministerstvem zdravotnictví ČR – Českým inspektorátem lázní a zřídel s tím, že budou respektovány případné požadavky ve vztahu k minimalizaci rizik ve vztahu k tomuto ochrannému pásmu**

Odvodnění

Lze souhlasit se závěry dokumentace, že z hlediska odvodnění komunikace je nezbytné preferovat zachování vznikajících dešťových vod v zájmovém území před jejich odváděním do vodotečí. Uvedený závěr vychází ze znění §1 odst. 1 a §5 odst. 3 vodního zákona, aby v co největší možné míře bylo upřednostněno vsakování nebo zadržování srážkových vod před jejich odváděním do vodotečí a k případnému odvádění srážkových vod do vodotečí bylo přistoupeno jen v odůvodněných případech. V návrhu závazného stanoviska je k problematice ověření možnosti zasakování formulována následující podmínka:

- **v rámci navazující projektové přípravy na základě podrobného hydrogeologického průzkumu zpracovat Projekt vsakovacích zkoušek s cílem prověření možnosti zasakování dešťových vod v zájmovém území**

D.I.5 Vlivy na půdu

Vlivy na ZPF

Dle dokumentace celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí 113,73 ha, dočasný zábor ZPF nad 1 rok 4,02 ha. Dočasně odnímané plochy budou po ukončení užívání v souladu se schváleným Plánem rekultivace rekultivovány. Výměry předpokládaných odnímaných ploch budou upřesněny v navazujících stupních projektové dokumentace.

Dle zjištěných BPEJ se jedná o zábor zemědělské půdy ve všech třídách ochrany, přičemž převažující výměra odnímaných ploch ZPF se nachází v I., II. a III. třídě ochrany.

Z dokumentace vyplývá, že z hlediska ochrany ZPF lze s ohledem na rozsah záborů a dotčení převážně bonitně nejceněnějších půd (I. a II. třídy ochrany ZPF) hodnotit vlivy záměru jako velké, avšak odpovídající parametrům, charakteru a významnosti záměru a charakteru daného území.

Vlivy na PUPFL

Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) je dle dokumentace navržen v nezbytně nutném rozsahu, který umožňuje realizaci stavebního záměru. Jedná se o dotčení spíše okrajových partií lesních porostů. Výměra předpokládaného trvalého záboru PUPFL je 1,6254 ha, dočasného záboru PUPFL 0,6518 ha. Při návrhu záboru byl zároveň zohledněn požadavek na zachování obhospodařovatelnosti zbývajících lesních pozemků – tedy tak, aby nevznikaly pozemky nevhodné svým tvarem, velikostí či přístupností pro další lesnické využití.

Dokumentace uvádí, že dočasně odnímané části pozemků budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu a opět zalesněny.

PUPFL a lesní porosty na nich rostoucí – mimo trvalý a dočasný zábor stavby nebudou stavbou záměru při stavbě a následně provozu záměru, jakkoliv ovlivněny nebo poškozeny. Záměr zasahuje do ochranného pásma lesa; dotčené pozemky jsou uvedeny v tabulce č.112 posuzované dokumentace.

Z hlediska rozsahu vlivu na PUPFL lze dle dokumentace záměr, ve srovnání s požadovanou výměrou záboru zemědělského půdního fondu (ZPF), označit za méně významný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy na ZPF

Ze strany zpracovatele posudku z hlediska nároků na plochy v kategorii ZPF bez podstatnějších připomínek. Přesný zábor ZPF bude vymezen v záborovém elaborátu v rámci navazující projektové přípravy. Rozsah dočasných záborů ZPF, které budou vznikat v průběhu výstavby je vyčíslen; dle názoru zpracovatele posudku bude upřesněn v dalších fázích projektové přípravy po zohlednění doporučení formulovaných v návrhu závazného stanoviska.

Třídy ochrany jsou stanoveny na základě Vyhlášky MŽP č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany ze dne 22. 2. 2011. Třídy ochrany se stanovují pomocí BPEJ dle vyhlášky č. 546/2002 Sb. ze dne 12. prosince 2002, kterou se mění vyhláška č.

327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristika bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci.

Upřesnění odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu bylo provedeno v Metodickém pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1. 10. 1996 č. j. 00LP/1067/96, který nabyl účinnosti k 1. 1. 1997. Tento Metodický pokyn v článku III Odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu (§ 9 zákona) stanovuje:

- 1) Při posuzování žádosti o odnětí zemědělské půdy ze ZPF přihlíží orgán ochrany ZPF k zásadám jeho ochrany podle § 4 zákona a k tomu, zda požadované odnětí je na ploše určené schválenou dokumentací.
- 2) Pokud se zemědělská půda požadovaná k odnětí nalézá mimo plochu uvedenou v odstavci 1, orgán ochrany ZPF postupuje podle článku II a souhlas § 9 odstavec 6 zákona vydá zejména:
 - a) pro stavbu veřejně prospěšnou (kromě staveb liniových),
 - b) v zájmu ochrany základních složek životního prostředí,
 - c) pro stavbu rodinného domu pro fyzickou osobu, na pozemku bezprostředně navazujícím na plochy určené k nezemědělskému využití schválenou dokumentací nebo navazující na stávající zástavbu a to do velikosti maximálně 1 200 m²,
 - d) na plochách bezprostředně navazujících na stávající zástavbu v těch sídlech, kde není uvažováno s pořízením dokumentace,
 - e) tam, kde byl již udělen souhlas orgánu ochrany ZPF podle § 7 odst. 3 zákona.

V článku IV tohoto Metodického pokynu jsou stanoveny třídy ochrany zemědělského půdního fondu, které jsou pro účely ochrany ZPF uvedeny v příloze, nazvané třídy ochrany zemědělské půdy. Tato příloha stanovuje:

1. Do I. třídy zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejceněnější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.
2. Do II. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.
3. Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro eventuelní výstavbu.
4. Do IV. třídy ochrany jsou sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.
5. Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty zbývající bonitované půdně ekologické jednotky (dále jen „BPEJ“), které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

Je skutečností, že ve vztahu k záboru ZPF představuje záměr značné nároky na ZPF. Vliv na ZPF lze označit za významný. V uvedeném případě se jedná o veřejně prospěšnou stavbu podle §17 odst. 1 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Řešení odnětí pozemku ze ZPF se řídí příslušným složkovým

zákonem, podle kterého bude oznamovatel postupovat, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Ve vztahu k minimalizaci vlivů na dočasný zábor ZPF je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové přípravy minimalizovat dočasné zábory zemědělského půdního fondu (dále také jen „ZPF“) tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra ochrany ZPF, a to zejména velkoplošně zastoupených bonitně nejcennějších půd (v této souvislosti co nejvíce využívat stopu trvalých záborů s cílem maximální až úplné eliminace dočasných záborů)***

Z posuzované dokumentace není patrné, zdali stavba prochází z hlediska ZPF územím s možným výskytem melioračních soustav. V rámci obdržených vyjádření byly formulovány otázky týkající zachování přístupnosti pozemků, kde dojde realizací záměru k jejich oddělení od přístupu na stávající cestní síť.

Z výše uvedených důvodů je v podmínkách návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- ***v rámci navazující projektové přípravy:***
 - ***prověřit výskyt melioračních soustav a závlahových zařízení a zabezpečit zachování jejich funkce***
 - ***zajistit přístupy na všechny pozemky, kde dojde realizací záměru k jejich oddělení od přístupu na stávající cestní síť; u nově vzniklých oddělených polních enkláv vyřešit v navazující projektové přípravě možnosti budoucího využití a přístupu těchto ploch s vlastníky dotčených pozemků***

Jinak se řešení odnětí pozemků ze ZPF řídí příslušným složkovým zákonem, podle kterého musí oznamovatel postupovat bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Vlivy na PUPFL

Z hlediska rozsahu ploch, které budou trvale odňaty z pozemků určených k plnění funkce lesa bez významnějších připomínek s tím, že vyhodnocení vlivů na PUPFL je komentováno v příslušné kapitole posudku, která se věnuje vlivům na VKP.

Kontaminace půdy

Z hlediska kontaminace půdy ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Opatření k minimalizaci kontaminace půd jsou obdobná jako z hlediska opatření pro povrchové a podzemní vody, která jsou zpracována do jiných podmínek návrhu závazného stanoviska.

D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje

Dokumentace uvádí, že záměr nezasahuje do poddolovaných a sesuvných území. Dle evidence ČGS nezasahuje záměr do žádných ložisek nerostných surovin ani se nedotýká žádného dobývacího prostoru či chráněného ložiskového území.

Dokumentace uvádí, že v zájmovém území jsou evidovány následující staré ekologické zátěže:

- Kovona a.s. Lysá nad Labem
- Lokomotivní depo Lysá nad Labem
- Skládka Kruhovka
- Bývalé lokomotivní depo Nymburk

- Bývalá mlékárna Nymburk
- Bývalá skládka ČD Nymburk

V úseku s výše uvedenými starými ekologickými zátěžemi lze předpokládat v průběhu výstavby vznik nebezpečných odpadů. V dalších stupních projektové přípravy je nutné, aby v dotčených úsecích byl proveden podrobný geotechnický průzkum.

Stanovisko zpracovatele posudku:

S vyhodnocením vlivů na přírodní zdroje se lze ztotožnit. V souladu s dokumentací je v návrhu závazného stanoviska formulována ve vztahu k existenci starých ekologických zátěží následující podmínka:

- ***v rámci podrobného geotechnického a hydrogeologického průzkumu bude zohledněna existence následujících lokalit starých ekologických zátěží:***
 - *Kovona a.s. Lysá nad Labem, ID lokality 89505004*
 - *Lokomotivní depo Lysá nad Labem, ID lokality 89505007*
 - *Skládka Kruhovka, ID lokality 8950001*
 - *Bývalé lokomotivní depo Nymburk, ID lokality 8232010*
 - *Bývalá mlékárna Nymburk, ID lokality 8232011*
 - *Bývalá skládka ČD Nymburk, ID lokality 8232007*
- na základě výsledků průzkumů bude stanoven postup prací s případně zjištěnou kontaminovanou zemínou, jakož i případný rozsah sanačních opatření s důrazem na zamezení potenciálního rizika kontaminace podzemních vod***

D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost

Vlivy na floru

Dle dokumentace bude vliv na vegetaci poměrně okrajový. Dojde k dočasnému odstranění ruderalní bylinné vegetace, která je vytvořena v poměrně úzkém pásu mezi kolejíštěm a intenzivně obdělávanými poli. Po ukončení stavby lze předpokládat postupné obnovení ruderalní vegetace, ovšem s rizikem vyššího podílu ruderalních, expanzních a invazních druhů.

V dotčeném území byl zjištěn výskyt tří zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Jednalo se o silně ohrožený lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*, SO, NT), ohroženou přesličku větevnatou (*Equisetum ramosissimum*, O, VU) a silně ohrožený tis červený (*Taxus baccata*, SO, VU).

Přírodní či přírodě blízké biotopy byly v území dotčeném záměrem zjištěny pouze okrajově. V případě stavby v úseku v km 327 až 327,3 by bylo vhodné označit místa, kde se rozkládá hodnotnější porost vysokých ostřic a rozsáhlá rákosina a kam není možné během stavby vjíždět, využívat je pro zařízení staveniště, uskladnění materiálů či odstavení stavební techniky.

Vlivy na prvky dřevin rostoucí mimo les

Dokumentace uvádí, že celkem bude nutné smýtit 161 100 m² zapojených porostů dřevin a kácet 935 ks dřevin o obvodu kmene větším než 80 cm. Dokumentace ve vztahu ke kácení prvků dřevin rostoucích mimo les uvádí dále následující návrh opatření:

- ✓ projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení
- ✓ v dalším stupni projektové dokumentace bude upřesněn rozsah kácení mimo lesní zeleně

- ✓ likvidace vykácených dřevin bude řešena štěpkováním, případně kompostováním, není možné pálit
- ✓ v průběhu stavebních prací bude postupováno v souladu s ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích
- ✓ po ukončení stavby provést důslednou rekultivaci dočasně dotčených ploch
- ✓ realizovat opatření proti šíření či zavlékání invazních druhů rostlin
- ✓ respektovat požadavky odborných studií k problematice kácení

Vlivy na lesní porosty

Dokumentace z hlediska vlivů na lesní porosty uvádí následující skutečnosti:

- ✓ Lesní porosty v km 318,9 až 321 budou dotčeny v souvislosti s kácením dřevin s ohledem na přidání třetí koleje, bezpečné provozování dráhy, vč. požadavku na kácení dřevin v pádové vzdálenosti. Narušeny budou porostní okraje směrem ke stávající železnici, kde se hojně vyskytují vzrostlé duby. V souvislosti s vybudováním silničního přístupu k depu dojde k fragmentaci porostu v prostoru mezi silnicí II/330, stávající železnici a řekou Mrlinou. S ohledem na realizaci nových mostů přes Mrlinu je v místě lesních porostů naplánována plocha zařízení stavenišť. Ekologicko-stabilizační funkce lesa tak bude v této části lesního porostu výrazně narušena.
- ✓ Lesní porost v km 332,8 až 333,1 bude ovlivněn v souvislosti s realizací účelové komunikace podél železnice. Pravděpodobně dojde ke zmenšení jeho plochy. S ohledem na realizaci náhrady úrovnového přejezdu mimoúrovňovým křížením dojde k záborům a zmenšení plochy lesa také jižně od žst. Stratov.
- ✓ Výměra trvalého záboru záboru PUPFL je vyčíslena na 16 254 m².

Vegetační úpravy

Dokumentace uvádí, že náhradní výsadba bude stanovena na základě požadavku vycházejícího z místně příslušného odboru životního prostředí (dále jen „OŽP“).

Výsadby, které budou realizovány mimo zábor stavby a mimo pozemky Správy železnic s.o. přiléhající k dráze jsou v dokumentaci specifikovány následovně:

- ✓ SO 20-96-01 ŽST Nymburk, Náhradní výsadba
- ✓ SO 30-96-01 Nymburk-Lysá n. L., Náhradní výsadba
- ✓ SO 01-96-01 ŽST Lysá, Náhradní výsadba

Pro výše uvedené stavební objekty se uvádí: jako horní mez odhadu pro potřebu rozpočtování je zvažováno 500 ks stromů špičáků, 1000 keřů a 500 ks alejových stromů o obvodu kmene do 12 cm s balem.

Dále dokumentace uvádí, že podél železniční trati není vhodné z bezpečnostních a rozhledových důvodů vysazovat jakoukoliv zeleň. Vegetační úpravy jsou navrženy pouze pro SO 20-50-05 Přeložka silnice II/503 – SZ část obchvatu Nymburka v místech, kde budoucí silnice tvoří větší náspová tělesa. Celkem je zde navrženo 4700 keřů.

Dokumentace dále uvádí, že dále jsou vegetační úpravy navrženy pouze pro svahy silničních nadjezdů:

- ✓ SO 30-50-21 Nymburk - Lysá n.L, přeložka polní cesty pro silniční nadjezd ve st. km 334,010 - Ostrá: 250 keřů
- ✓ SO 30-50-19 Nymburk - Lysá n.L, přeložka silnice III/3316 pro silniční nadjezd ve st. km 332,85 - Stratov: 1000 keřů

- ✓ SO 30-50-13 Nymburk - Lysá n.L., přeložka silnice III/3317: 1000 Kč
- ✓ SO 30-50-02 Nymburk - Lysá n.L., přeložka polní cesty pro silniční nadjezd ve st. km 325,81, Kamenné Zboží: 250 Kč

Vlivy na faunu a na migrační propustnost

Dokumentace uvádí, že během zoologického průzkumu byla v území zjištěna celá řada živočichů, a to jak zvláště chráněných, které jsou komentovány níže, tak druhů ohrožených či zcela běžných. Převažují běžné druhy vázané zejména na zemědělskou krajinu. Z dokumentace vyplývají následující skutečnosti:

- ✓ V průběhu terénních průzkumů byli zastiženi běžní zástupci bezobratlých živočichů. V souvislosti s realizací záměru dojde k dočasnému úbytku potravních biotopů, resp. úkrytů jednotlivých druhů. Po ukončení stavby postupně dojde k obnově vegetace na tělese železnice, vč. nektarodárných rostlin. Následně lze očekávat opětovné šíření jednotlivých druhů. Během kácení může dojít k poškození mravenišť, která se nachází při lesních okrajích, a ke změně stanovištních poměrů (vlhkost, oslunění apod.).
- ✓ Společenstva ryb budou ovlivněna v souvislosti s realizací mostních objektů, vč. dočasného zatrubnění některých vodních toků během výstavby. Během stavebních činností musí být předcházeno riziku havarijních stavů.
- ✓ Obojživelníci jsou v dotčeném území vázáni na vodní biotopy, jejich přítomnost byla zjištěna v okolí železničního mostu přes Vlkavu a v rybníčku v km 330,1 na okraji Kostomlat n. L. Při modernizaci stávající železnice nebude do rybníčku zasahováno, u jedinců skokanů obývajících břehy u železničního mostu přes Vlkavu lze předpokládat samovolné přemístění do navazujících částí toku a opětovné osídlení po ukončení prací. Při realizaci nového drážního tělesa v nivě bezejmenného vodního toku v případě Všejské spojky bude vhodné okolo plochy staveniště vystavět zábrany proti vnikání obojživelníků.
- ✓ Pro plazy těleso železnice představuje sekundární biotop, zejména pro ještěrky. Štěrkové lože bývá vegetace prosté, proto je využívají ke slunění, vyhlížení, lovu potravy, úkrytu. Úkryty ve štěrkovém loži, vč. úkrytů pro zimování vyhledávají s oblibou také užovky. Během výstavby dojde k lokálnímu zániku biotopů využívaných plazy, které se po ukončení stavební činnosti postupně obnoví. V okolí železnice se vyskytuje dostatečný počet vhodných úkrytů, které mohou plazi dočasně využít. Před začátkem stavby by bylo vhodné provést odlov a záchranný transfer alespoň části populace ještěrek obývajících štěrkové lože v km 318,650 až 321.
- ✓ Ovlivnění ptáků spojené s kácením dřevin a ztrátou hnízdních příležitostí je poměrně významné, neboť v okolí trati rostou dřeviny pouze ojediněle a při jejich odstranění dojde k trvalému zániku hnízdních příležitostí v území. Z tohoto důvodu lze doporučit výsadbu solitérních křovin (ružička šípová, hlohy, trnka obecná) v rámci náhradních výsadeb podél cestní sítě v území, zejména podél polních cest. Kromě snížení hnízdních příležitostí bude během stavby docházet také k rušení v souvislosti s pohybem osob, stavební techniky apod. Celá řada druhů je na lidskou přítomnost a provoz na železnici zvyklá. V souvislosti se stavební činností bude docházet k rušení savců využívajících bezprostřední okolí záměru, jako jsou srnec obecný, prase divoké, zajíc polní apod. V období realizace lze očekávat jejich přesun do klidnějších částí krajiny, po ukončení stavby dojde k opětovnému osídlení.

Vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na zvláště chráněné druhy je potom sumarizováno v tabulce č.108 posuzované dokumentace.

Dokumentace uvádí, že během výstavby by měl být přítomen odborný biologický dozor, který bude zajišťovat případné záchranné transfery zástupců obojživelníků z míst zasažených stavbou (mostní objekty, úsek Všejské spojky).

Z pohledu migrační prostupnosti dokumentace uvádí, že těleso trati nepředstavuje významnou migrační bariéru z důvodu umístění tělesa trati v rovinatém území, v souvislosti se ztrojkolejněním však vznikne delší rizikový úsek pro překonání trati. Novou migrační bariéru bude představovat řešený počáteční úsek Všejské spojky, silniční obchvaty Nymburka a Kostomlat nad Labem a přeložka železnice u Nymburka.

Vlivy na územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES)

Z dokumentace vyplývají následující skutečnosti:

- ✓ Stávající trať, navržená přeložka u Nymburka ani začátek tzv. Všejské spojky neprochází prvky ÚSES nadregionálního významu.
- ✓ Z regionálních prvků ÚSES je železnice ve střetu s regionálním biocentrem RBC Zadní Babín (RC 100). Zčásti pak tvoří jeho hranici. RBC zahrnuje lesní porosty. Nově je v tomto RBC navržena přeložka silniční komunikace pro obsluhu depa, která rozetne území mezi silnicí II/330 a železniční tratí. Vyžadovat bude kácení dřevin, dojde k fragmentaci lesního celku.
- ✓ Na území RBC Zadní Babín v blízkosti mostu přes Mrlinu je navržena plocha zařízení staveniště, a to v prostoru fragmentu tvrdého luhu.
- ✓ Ekologicko-stabilizační funkce severovýchodní části RBC Zadní Babín bude značně omezena, a to jak fragmentací lesních pozemků, tak značným rozšířením mostních objektů ze současných cca 11 metrů na cca 42 m a požadavky na kácení. Dojde k narušení návaznosti biokoridoru vedenému po toku Mrliny směrem k Labi.
- ✓ Lokální biocentrum na území obce Ostrá, které tvoří lesní porost s výsadbou dubu červeného, bude zčásti zmenšeno ve směru od železnice. Mezi železnicí a biocentrem povede účelová komunikace. Nefunkční biokoridor, který je veden ze zmíněného lokálního biocentra podél silnice k obci Stratov, bude kompletně odstraněn, neboť v jeho trase je navrženo mimoúrovňové křížení silnice mezi Ostrou a Stratovem.
- ✓ V souvislosti s realizací tzv. Všejské spojky dojde k narušení lokálního biokoridoru LBK 15 vedeného podél vodního toku (ID 110492901300), v jehož nivě je vloženo lokální biocentrum LBC 9.

Vlivy na VKP

Dokumentace uvádí, že v rámci záměru dojde k ovlivnění několika významných krajinných prvků: vodních toků, nivy vodního toku a lesů, které jsou v dokumentaci popsány.

Vliv na zvláště chráněná území

Posuzovaný záměr nezasahuje do zvláště chráněných území.

Vliv na evropsky významné lokality

V dotčeném území se nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Obecné vlivy dopravních liniových staveb

V rámci vlivů na biologickou rozmanitost je patrné, že se záměrem je spojena poměrně významná řada negativních vlivů. V této souvislosti lze považovat za účelné, aby byla do návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka reflektující některé identifikované vlivy na biodiverzitu:

- **zajistit již ve fázi přípravných prací a dále po celou dobu realizace záměru biologický dozor osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného nebo lesnického směru s autorizací pro provádění "biologického hodnocení" podle §67 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění, která bude zejména oprávněna:**
 - **průběžně a pravidelně kontrolovat stavební činnost v místech přechodu všech vodních toků, zejména překládaných bezejmenných vodních toků a vodního toku Liduška**
 - **kontrolovat stavební práce s přímým dotčením koryt vodních toků**
 - **stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na faunu a floru (dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí, např. ověřování migrace obojživelníků, realizace dočasných migračních bariér, navrhnout nutnost odchytu ryb u významněji dotčených vodotečí)**
 - **kontrolovat provádění skrývky na plochách polí a luk v místě Všejské spojky mimo období hnízdění ptactva (zejména čejek chocholatých)**
 - **zajistit dohled při odstraňování dřevin, a to zejména s ohledem na ochranu ptáků a případně i zjištěných netopýrů**
 - **zajistit monitoring a průběžnou likvidaci spontánně vznikajících zvodnělých míst, která lákají obojživelníky, omezovat vznik atraktivních úkrytů pro obojživelníky i plazy (delší dobu ponechané hromady inertního materiálu, větví, nesečené deponie apod.)**
 - **kontrolovat plnění navržených opatření ze závazného stanoviska EIA a z dalších stanovisek orgánů ochrany přírody**

Vlivy na floru

Z botanického průzkumu vyplývají identifikované zvláště chráněné druhy rostlin. V rámci další části předkládaného posudku je formulována pro botanický i zoologický průzkum podmínka reagující na prolongaci období od stanovení požadavků v procesu EIA do reálného zahájení stavby, kdy je účelné včas ověřit aktuální výsledky výskytu ochránářsky významných druhů a upřesnit požadavky na realizaci záměru podle aktuální situace v dotčeném území.

Z popisné části přírodovědných průzkumů dále vyplývá identifikace invazivních druhů; s odkazem na tuto skutečnost je v návrhu závazného stanoviska zapracována a dále formulována odpovídající podmínka, obdobně jako doporučení, týkající se výskytu hodnotnějších porostů vysokých ostřic.

Vlivy na prvky dřevin rostoucí mimo les

Dendrologický průzkum v rámci posuzované dokumentace nebyl doložen, tudíž lze považovat za účelné vlivy na prvky dřevin rostoucí mimo les v rámci další projektové přípravy konkretizovat ve vztahu ke stanovení skutečného rozsahu jejich dotčení, a to na základě finálního technického řešení záměru souvisejícího i s respektováním podmínek závazného stanoviska. V návrhu závazného stanoviska je formulována následující podmínka:

- **součástí navazující projektové přípravy bude podrobný dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin pro stavbu včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, který bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh,**

množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²); podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných; v rámci podrobného dendrologického průzkumu prověřit výskyt perspektivních mladých stromů vhodných k přesazení; rozsah kácené zeleně projednat s příslušným orgánem ochrany přírody

Vzhledem k rozsahu nezbytných zemních stavebních prací je zřejmé, že v kontaktu se stavbou budou další prvky dřevin rostoucí mimo les, které nebude nutné kácet, ale které by měly být zajištěny před dopady stavby. Proto je v návrhu závazného stanoviska uvedena následující podmínka:

- **před zahájením stavební činnosti zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně (což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny)**

Ve vztahu ke kácení prvků dřevin rostoucích mimo les je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu dřevin (tj. 1.10. až 31.3. běžného roku); v případě dalšího nezbytného kácení může být kácení jednotlivých dřevin či malých skupin realizováno i v jiné době, mimo 1.4. až 31.7., a to po odsouhlasení a stanovení podmínek biologickým (ekologickým) dozorem stavby (případně u stromů s obsazenými dutinami netopýrů může být kácení provedeno pouze v září nebo říjnu); v hnízdním období může být prováděno pouze jednotlivé kácení a až po předchozím ohledání předmětných dřevin a jejich okolí biologickým (ekologickým) dozorem; senescentní dřeviny s dutinami a mrtvým dřevem neodvážet z lokality, ale odvézt na speciální deponii, která bude za tímto účelem zřízena a ze které budou tyto dřeviny umisťovány do nezasazeného okolí záměru jako biologicky cenný prvek**

Vlivy na lesní porosty

Problematika dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen PUPFL) by měla být řešena v samostatné části projektové dokumentace pod názvem Lesní příloha v dalším stupni přípravy. Dokumentace Lesní příloha bude zpracována v souladu s platnou legislativou, a to zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších právních předpisů, a vyhl. č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa, a vyhl. Ministerstva zemědělství 55/1999 Sb., o způsobu výpočtu výše újmy nebo škody způsobené na lesích. V navazujících stupních PD bude uveden výpočet poplatků za odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa a výpočet škody způsobené na lesních pozemcích a lesních porostech, jakož i návrh kompenzačních opatření za trvalý zábor PUPFL. V návrhu závazného stanoviska jsou formulovány ve vztahu k uvedenému následující podmínky:

- **v rámci navazující projektové přípravy vypracovat studii Hodnocení vlivu odlesnění na ponechané porosty na pozemcích určených k plnění funkcí lesa, která bude:**
 - **hodnotit aktuální stav porostů dřevin na pozemcích určených k plnění funkcí lesa v prostoru uvažovaného odlesnění v rámci připravovaného investičního záměru**

- **hodnotit skutečný zdravotní stav porostů a jejich dispozici odolávat nepříznivým vlivům a změnám současných poměrů**
- **zahrnovat popis ponechaných lesních porostů za deklarovanou hranicí odlesnění a navrhnout kroky ke zmírnění dopadů při realizaci investičního záměru**
- **podkladem k žádosti příslušnému orgánu ochrany přírody o vydání souhlasu k zásahům, které by mohly vést k ovlivnění ekologicko-stabilizační funkce významného krajinného prvku (lesa)**
- **v rámci navazující projektové přípravy předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL v rámci rozsahu vyčíslených náhrad škody způsobené na produkčních funkcích lesa, a to jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se odnětí pozemků z PUPFL**

Vegetační úpravy

Návrh vegetačních úprav předložený v posuzované dokumentaci EIA lze chápat jako primární návrh, jak v rámci realizace předkládaného záměru začlenit stavbu do krajiny s využitím jak náhradní výsadby za kácené dřeviny. Proto je nezbytné podmínku formulovanou v návrhu závazného stanoviska chápat jako primární doporučení a návrhy ve vztahu ke koncepci finálního projektu vegetačních úprav:

- **součástí navazující projektové přípravy bude Projekt komplexních vegetačních úprav, který bude:**
 - **zohledňovat rozsah náhradní výsadby za vykácenou zeleň**
 - **navržená náhradní výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro, které představuje vhodný biotop pro řadu druhů drobných živočichů a ptactva)**
 - **pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin; v daném kontextu dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance u vegetačních úprav navrhovaných komunikací (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace)**
 - **bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a dotčenými obcemi a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky, včetně stanovení ploch pro tuto výsadbu a projednání povýsadbové péče**

Vlivy na faunu a na migrační prostupnost

Vlivy na faunu jsou bezprostředně vázány především na přírodovědně cennější lokality, z čehož vyplývá i řada doporučení pro etapu výstavby. V návrhu závazného stanoviska je pro etapu výstavby formulována následující podmínka:

- **v rámci ZOV ve vztahu k minimalizaci vlivů na biologickou rozmanitost zohledňovat následující opatření:**
 - **plochy deponií, zařízení stavenišť či přístupové komunikace přednostně umisťovat mimo přírodně hodnotné lokality; případné nezbytné zásahy do VKP, ÚSES, PUPFL a ochranného pásma lesa podrobně zdůvodnit; minimalizovat a odůvodnit rozsah nutných zásahů do mimolesní zeleně**
 - **před začátkem stavby provést odlov a záchranný transfer populace ještěrek obývajících štěrkové lože zejména v km 318,650 až 321**
 - **na základě biologického průzkumu navrhnout a zrealizovat dočasné bariery pro zamezení pohybu drobných živočichů do prostoru stavby, zejména u výstavby tzv. Všejské spojky**
 - **skrývkou zeminy na plochách polí a luk v místě Všejské spojky provést mimo období hnízdění čejek a dalších druhů, ideálně od poloviny srpna do konce října**
 - **během stavby v úseku v km 327 až 327,3 na pozemcích parc. č. 745/1 v k. ú. Kostomlaty nad Labem, 10/1 v k. ú. Kamenné Zboží a 226/23 v k. ú. Kostomlátky viditelně a jasně označit místa, kde se rozkládá hodnotnější porost vysokých ostříc a rozsáhlá rákosina;**

do těchto míst nebude vjíždět stavební technika, nebudou sloužit jako plochy zařízení stavenišť, ani na jejich plochách nebude uskládán jakýkoliv materiál

- **po dokončení stavby budou důsledně odstraněny všechny provizorní terénní úpravy, zařízení stavenišť a odpady**
- **před začátkem stavby odborně odstranit porosty křídlatky japonské; odborné odstranění musí být provedeno s dostatečným předstihem před začátkem stavby**
- **zemina z míst s výskytem křídlatky japonské nesmí být používána v rámci stavby a musí být odvezena na odpovídající skládku**
- **během stavebních prací je třeba předcházet šíření a zavlékání invazních druhů; v případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat**

Ze zoologického průzkumu vyplývají identifikované zvláště chráněné druhy živočichů. Je patrné, že záměr bude vyžadovat kromě jiných opatření z hlediska vlivů na faunu také transfer některých živočichů, a proto bude zřejmě již v předstihu navrhnout a realizovat náhradní biotopy.

Ve vztahu k migrační prostupnosti z posuzované dokumentace vyplývají následující skutečnosti, ze kterých lze odvodit snížení migrační prostupnosti v území dotčeném realizací záměru:

- ✓ **Železniční propustek přes Lidušku v ev. km 323,589: migrační potenciál bude vzhledem k délce propustku v podstatě zcela omezen. Navržena byla alespoň přítomnost migračních lavic pro drobné živočichy**
- ✓ **Železniční most přes Hronětický náhon v ev. km 330,889: k částečnému zhoršení migračního potenciálu dojde v souvislosti s realizací souběžné cyklostezky a také umístěním lávky pro cyklisty a brodu na polní cestě souběžně s železnici**
- ✓ **Železniční most přes bezejmenný potok v ev. km 2,946 – Všejská spojka: v souvislosti s realizací nové železnice dojde ke zhoršení migračního potenciálu v území, migrační potenciál bude snížen také umístěním dvou železničních tratí nedaleko sebe a opevněním vpustí odlážděním lomovým kamenem tl. 200 mm**
- ✓ **Železniční most přes bezejmenný potok v ev. km 0,807– Všejská spojka: v souvislosti s realizací nové železnice dojde ke zhoršení migračního potenciálu v území, migrační potenciál bude snížen také umístěním dvou železničních tratí nedaleko sebe a opevněním vpustí odlážděním lomovým kamenem tl. 200 mm**

Z hlediska migrační prostupnosti lze uvést, že realizací záměru dojde k určitému snížení migrační prostupnosti v území. Proto je vhodné v rámci navazující projektové přípravy zpracovat migrační studii, na jejímž základě potom mohou být upřesněna nebo doplněna případná opatření pro zachování odpovídající migrační prostupnosti v území.

V návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **V rámci navazující projektové přípravy zpracovat Projekt náhradních biotopů a dalších kompenzačních opatření z hlediska vlivů zejména na faunu, floru a migraci živočichů který:**
 - **rozpracuje návrh kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části nahrazující výjimku z podmínek ochrany zvláště chráněných druhů**
 - **bude respektovat realizaci mostního objektu na Všejské spojkě v km 3,355 s dvouopólovým přemostěním pro zlepšení migrační prostupnosti**
 - **posoudí migrační potenciál navrženého technického řešení stavby ve vztahu k již navrženým projektovým opatřením při respektování metodiky AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice (Praha, 2020), která stanovuje zásady pro zajištění průchodnosti dopravní infrastruktury**
 - **podrobněji rozpracuje detailní řešení jednotlivých migračních objektů**
 - **bude koordinovat posuzovaný záměr s navrženými mostními objekty na Všejské**

spojuje s projektem „Krajinná a vodohospodářská opatření v souvislosti s vybudováním akce II/272 Litol – Lysá nad Labem, 2. stavba (Vodohospodářský rozvoj a výstavby a.s., 07/2025)

- *bude navrhovat prostor na začátku Všejsanské spojky mezi jednotlivými tratěmi jako vhodný biotop pro obojživelníky a ptáky vázané na obnažené substráty*
- *rozpracuje návrh případných trvalých bariér s tím, že jejich lokalizace a rozsah bude upřesněn dle výsledků odchytu živočichů z použití bariér dočasných při samotné výstavbě nebo transferů v souvislosti s výstavbou*
- *na začátku a konci propustků neumísťovat jímky a nerealizovat zde překážky vyšší než 10 cm pro zachování migrační prostupnosti územím*
- *bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a realizován za jimi stanovených podmínek*

Z hlediska minimalizace vlivů na faunu je nezbytné, aby navržené a s orgány ochrany přírody projednané a schválené náhradní biotopy byly realizovány v předstihu před zahájením stavby a mohly tak naplňovat účel jejich realizace, je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- *před zahájením výstavby realizovat ve stanovených termínech náhradní biotopy dle návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření*

Ze zoologického průzkumu vyplývají identifikované zvláště chráněné druhy živočichů. Obvyklým standardem takovýchto staveb je pak aktualizace botanického a zoologického průzkumu před vlastním zahájením stavby, z tohoto důvodu je do návrhu závazného stanoviska promítnuta následující podmínka:

- *součástí navazující projektové přípravy bude podrobný biologický průzkum s cílem upřesnit aktuální výskyt ochranně významných druhů rostlin a živočichů (včetně společenstev ryb ve stavbou dotčených vodních tocích a případného výskytu netopýrů) včetně nově budovaných přístupových tras ke stavenišťům; tento průzkum bude zároveň podkladem pro předrealizační fázi biologického monitoringu s tím, že bude aktualizován ještě v posledním vegetačním období před zahájením stavby; rozsah a četnost průzkumu projednat s příslušným orgánem ochrany přírody*

Lze vyslovit názor, že u staveb takového rozsahu, jakým je posuzovaný záměr, je nutno kromě aktualizace průzkumů rovněž stanovit systém postprojektové analýzy formou ověřování stavu bioty a ekosystémů. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- *v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Plán biologického monitoringu, který bude nedílnou součástí záměru a bude projednán s orgánem ochrany přírody a jehož naplňování bude kontrolováno biologickým dozorem; součástí monitoringu bude:*
 - *zamezení vzniku periodických tůní či kaluží na místech, kde je předpokládána činnost (pojezdy techniky, zařízení staveniště apod.) vzhledem k výskytu obojživelníků*
 - *sledování vzniklých vlhkých či zatopených terénních depresí zejména v jarním období, zda nejsou využívány obojživelníky a v případě jejich ohrožení jim zajistit účinnou ochranu*
 - *sledování aktivních ploch pro minimalizaci šíření invazivních, ruderalních a nepůvodních druhů*
 - *sledování stavu rekultivovaného území pro vyhodnocení účinnosti ochranných opatření, pro upřesňování dat úspěšností výsadeb jednotlivých druhů dřevin, o sukcesních pochodech a pro minimalizaci šíření invazivních, ruderalních, nevhodných a nepůvodních druhů*

Vlivy na územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES)

Z hlediska dopadů na prvky územního systému ekologické stability je patrný určitý negativní dopad na popisované prvky ÚSES. Určité řešení je uvedeno v souvislosti s realizací tzv. Všejské spojky, kde dojde k narušení lokálního biokoridoru LBK 15 vedeného podél vodního toku (ID 110492901300), v jehož nivě je vloženo lokální biocentrum LBC 9, kde dokumentace uvádí, že po domluvě se zpracovateli projektové dokumentace došlo ke změně řešení a byly zde navrženy dva dvoupolové mosty. Toto řešení je s ohledem na vedení lokálních prvků ÚSES vhodnější a lze konstatovat, že negativní ovlivnění ekologicko-stabilizačních funkcí LBK 15 a LBC 9 nebude tak výrazné jako v původním návrhu. Dotčení prvků ÚSES se však týká i dalších skladebných prvků územního systému ekologické stability. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována následující podmínka:

- **v rámci navazující projektové přípravy zpracovat a následně v rámci stavby realizovat Studii územního systému ekologické stability, která prověří a navrhne možná kompenzační opatření za definované střety s následujícími prvky územního systému ekologické stability:**
 - ✓ regionální biocentrum Zadní Babín (RC100)
 - ✓ lokální biokoridory podél vodního toku Hluboký příkop
 - ✓ lokální biocentrum vedené podél Hronětického náhonu
 - ✓ lokální biocentrum na území obce Ostrá
 - ✓ lokální biokoridor LBK 15 podél vodního toku (ID 110492901300) s vloženým lokálním biocentrem LBC9
 - ✓ a dále prověří vyloučení nebo minimalizaci plochy zařízení staveniště na území RBC Zadní Babín

Vlivy na významné krajinné prvky

Z hlediska hodnocení vlivů na významné krajinné prvky ze strany posudku bez významnějších připomínek. Relevantní požadavky směřující k omezení vlivů na VKP vodních toků jakož i lesních porostů jsou zapracovány do odpovídajících podmínek v návrhu závazného stanoviska.

Vliv na zvláště chráněná území

Vliv nenastává.

Vliv na evropsky významné lokality

Vliv nenastává.

D.I.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Dokumentace uvádí, že pro vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz byl použit „Metodický postup posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz“, který byl vypracován ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička 2004).

Celkově lze dle dokumentace konstatovat, že stavební záměr bude mít akceptovatelný vliv na identifikované znaky krajinného rázu a jeho realizace bude představovat únosný zásah, který se bude projevovat především v nejbližším okolí dílčích částí záměru, a to realizací novostavby počátečního úseku Všejské spojky, realizací silničních nadjezdů na několika místech podél trati, přeložkou železniční trati u Nymburka, výstavbou protihlukových stěn a nových úseků obslužných komunikací.

Z pohledu kumulativních vlivů s dalšími záměry v území lze předpokládat nejvýznamnější kumulaci v případě realizace silničního obchvatu Lysé nad Labem po jejím východním okraji. Přeložka silnice II/272 bude stejně jako počáteční úsek Všejské spojky procházet východním okrajem Lysé nad Labem na vysokém náspu. Z velké míry tak bude tvořit vizuální bariéru pro novostavbu Všejské spojky při pohledu z okraje zástavby Lysé nad Labem. Při vhodném ozelenění silničních náspů lze očekávat odpovídající začlenění obou dopravních staveb do území bez navýšení jejich negativních vlivů. Návrh výsadeb bude předmětem další projekční přípravy. Vegetační úpravy jsou plánovány na náspech všech překládaných silničních komunikací. I v případě realizace obou záměrů bude ovlivnění rysů a hodnot přírodních charakteristik na úrovni nejhůře středně silného zásahu.

Dokumentace uvádí, že vizualizace záměru budou součástí projektové dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posuzovaný záměr je nepochybně spojen s určitým vlivem na krajinný ráz, který je dle názoru zpracovatele posudku na úrovni podkladů dostupných pro vypracování posuzované dokumentace EIA zpracován na postačující úrovni.

S ohledem na podrobnosti technického řešení, která bylo pro zpracování dokumentace dostupné, považuje zpracovatel posudku vyhodnocení dopadů na krajinný ráz za akceptovatelné, a to jako primární vstupní informaci, avšak zastává názor, že pro finální vedení trasy v navrhované variantě je vhodné respektovat následující podmínku:

- *v rámci navazující projektové přípravy vypracovat aktualizovanou Studii vlivů na krajinný ráz jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se zásahů do krajinného rázu; studie bude:*
 - *dokladovat začlenění plánované stavby – zejména Všejské spojky, významných mostních objektů a nadjezdů a souvisejících přeložek komunikací, to je staveb „Severní část obchvatu Nymburka“ a „Obchvat Kostomlat nad Labem“ do okolní krajiny a jejího krajinného rázu na základě architektonického a technického řešení*
 - *zohledňovat navrhované vegetační úpravy včetně finálního řešení navržených protihlukových stěn*
 - *obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách*

D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Dle dokumentace v rámci posuzovaného záměru není přímo zasahováno do nemovitých kulturních památek. Posuzovaný záměr prochází ÚAN I a II území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 - 100 %.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k předloženému záměru lze konstatovat, že v rámci předkládaného záměru musí být postupováno ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Dokumentace shrnuje, že s ohledem na charakter výstavby a charakter činností při výstavbě záměru nejsou pravděpodobná rizika vzniku havárií s vážnějšími důsledky na životní prostředí a zdraví obyvatel. Při důsledném dodržování technologické kázně a standardních opatření je vznik těchto havarijních situací prakticky minimální. Při těchto haváriích může dojít k úniku ropných látek a olejů (pohonných či mazacích hmot), které znečistí okolí. S tím jsou spojena následující potenciální rizika:

- Riziko kontaminace povrchových a podzemních vod
- Riziko kontaminace půdy a půdního podloží
- Riziko požárů a exploze

Investor stavby a dodavatel stavby před zahájením stavby zpracuje Havarijní plán splňující náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. a zabezpečí jeho aktualizaci po dobu trvání stavby.

Dle dokumentace provoz záměru nepředstavuje významný rizikový faktor vzniku havárií nebo nestandardních stavů s nepříznivými environmentálními důsledky. Rizika lze označit jako běžná.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D. II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích“ je zpracována ve vztahu k charakteru řešeného záměru v akceptovatelném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Dokumentace popisuje možné havárie a nestandardní stavy a postupy k jejich předcházení. Názorem zpracovatele posudku je, že uvedená konstatování lze akceptovat kromě jiného za předpokladu respektování doporučení, která jsou prezentována v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu.

D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů

Podrobný popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je popsán v příslušných kapitolách části D.I. dokumentace. V kapitole D.II jsou potom pojednány vlivy z nestandardních stavů a rizik. Rozsah vlivů navrhované trasy vzhledem k zasaženému území a populaci je v dokumentaci zpracován v rámci kapitoly D. III. hodnocené dokumentace.

Dle dokumentace rozsah záměru, jeho charakter a umístění stavby prakticky vylučuje jakékoli vlivy přesahující hranice ČR.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska předkládaného posudku lze konstatovat, že posuzovaný materiál postihl všechny rozhodující impakty do jednotlivých složek životního prostředí, avšak pro konečné posouzení vlivu v některých částech dokumentace absentují podrobnější a detailnější informace, které by umožnily konkretizovat některé míry vlivu na vybrané složky životního prostředí.

Zpracovatel posudku pokládá za potřebné do návrhu závazného stanoviska uplatnit věcnou podstatu řady doporučení autorů dokumentace s tím, že některé z nich je nutno mírně modifikovat, upravit, případně je bylo potřebné částečně doplnit. Některé podmínky jsou formulovány předkládaným posudkem, a to i na základě obdržených vyjádření k záměru.

Celkově se tak z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu objevuje řada podmínek, které by měly v rámci další projektové přípravy upřesnit a doplnit některé zásadní informace o předpokládaných vlivech záměru na tyto složky životního prostředí.

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

Opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví navrhovaná v dokumentaci jsou uvedena v kapitole D.IV. dokumentace. Z dokumentace vyplývají následující doporučení:

Opatření pro fázi přípravy:

1. Na začátku tzv. Všejské spojky vytvořit v prostoru mezi jednotlivými tratěmi sníženiny představující potenciál pro celou řadu organismů vázaných na obnažené substráty.
2. Zkoordinovat projekt „Krajinná a vodohospodářská opatření v souvislosti s vybudováním akce II/272 Litol – Lysá nad Labem, 2. stavba“ (Vodohospodářský rozvoj a výstavba a. s. 07/2025) s navrženými mostními objekty na Všejské spojnici. Využít druhé pole z obou mostů k převedení nově navrženého koryta.
3. V případě potřeby realizace transparentních ploch (např. u silničního nadjezdu) je třeba tyto plochy doplnit o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 10 cm.
4. V rámci sadových úprav vysázet solitérní křoviny (růže šípková, hlohy, trnka obecná) podél polních cest.
5. Na začátku a konci propustků neumísťovat jímky a nerealizovat zde překážky vyšší než 10 cm.
6. Aktualizovat rozptylovou studii pro fázi výstavby a provozu v další fázi projektových příprav.
7. Zpracovat hlukovou studii pro fázi výstavby v další fázi projektových příprav.
8. V zájmovém území se nacházejí staré ekologické zátěže. V dalších stupních projektové přípravy je nutné, aby v dotčených úsecích byl proveden podrobný geotechnický průzkum.
9. Doplnit průzkumné sondy pro vsakování a realizovat vsakovací zkoušky v místech, kde bude dle projektové dokumentace plánováno realizovat vsakovací objekty.
10. Do ochranných pásem podzemních vodních zdrojů nebudou umísťovány plochy zařízení stavenišť (ZS).
11. V navazující projektové dokumentaci bude realizováno hydrogeologické mapování a pasportizace domovních studní a jímacích objektů hromadného zásobování v těsné blízkosti trasy v pruhu 100 m na obě strany od osy projektované trasy a dále objekty, které se nacházejí ve větší vzdálenosti, ale mohly by být projektovanou stavbou ovlivněny.
12. Součástí navazující projektové dokumentace bude vizualizace významných mostních objektů a Všejské spojky.
13. V navazujícím stupni projektové dokumentace provést kontrolní měření vibrací v km 328,420-330,320, u objektu 9. května č.p. 89 a u objektu v ul. Stržiště č.p. 513/63.

Opatření pro fázi výstavby:

14. Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (biologický dozor). Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, bude kontrolovat dodržování požadavků v rizikových úsecích z ochrany přírody. Operativně bude přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců. Provádět bude

- záchranné transfery zástupců obojživelníků, vč. jejich larválních stádií, které mohou využívat kaluží či příkopů naplněných vodou na ploše stavby.
15. Během výstavby tzv. Všejské spojky realizovat v okolí staveniště bariéry zabráňující pronikání obojživelníků na staveniště.
 16. Skrývku zeminy na plochách polí a luk v místě Všejské spojky provést mimo období hnízdění čejek a dalších druhů. Ideálně od poloviny srpna do konce října.
 17. Po dokončení stavby budou důsledně odstraněny všechny provizorní terénní úpravy, zařízení staveniště a odpady.
 18. Kácení dřevin provádět mimo vegetační období v období od začátku listopadu do poloviny března. V případě výjimečného kácení mimo navržené období je ve všech případech nutná přítomnost biologického dozoru stavby, který provede kontrolu dřeviny. Kácení bude možné provést až po vyloučení hnízdění.
 19. Dřeviny, které nebudou určeny ke kácení a budou v blízkosti stavby (přístupové komunikace, zařízení staveniště apod.) budou ochráněny vhodnými opatřeními v souladu s normou ČSN 83 9061.
 20. Během stavby v úseku v km 327 až 327,3 viditelně a jasně označit místa, kde se rozkládá hodnotnější porost vysokých ostřic a rozsáhlá rákosina. Jedná se o pozemky parc. č. 745/1 v k. ú. Kostomlaty nad Labem, 10/1 v k. ú. Kamenné Zboží a 226/23 v k. ú. Kostomlátky. Do těchto míst nesmí vjíždět stavební technika, nesmí sloužit jako plochy zařízení staveniště, ani na jejich plochách nesmí být uskladňován jakýkoliv materiál.
 21. Při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků. Technický stav stavební techniky musí být v perfektním stavu, nepoužívaná technika bude podložena záchytnými vanami. Doplnění provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků.
 22. Nově realizované přístupové staveništní cesty a plochy zařízení staveniště zpevnit pouze dočasně a po ukončení stavebních prací je uvést do původního stavu.
 23. Před začátkem stavby odborně odstranit porosty křídlatky japonské. Odborné odstranění musí být provedeno s dostatečným předstihem před začátkem stavby. Jedná se o dlouhodobý proces.
 24. Zemina z míst s výskytem křídlatky japonské nesmí být používána v rámci stavby a musí být odvezena na skládku.
 25. Během stavebních prací je třeba předcházet šíření a zavlékání invazních druhů. V případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat.
 26. Většina stavebních prací bude prováděna v denní době, a to od 7 do 21 hodin, hlučné noční práce je potřeba předem posoudit a konzultovat s místně příslušnou krajskou hygienickou stanicí.
 27. Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností.
 28. Stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem, případně stroje opatřit vhodnou kapotáží. (útlum cca 4 - 8 dB).
 29. Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny).
 30. Zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny).
 31. Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a umožnit jim tak odpovídající úpravu režimu dne.
 32. Při přípravě stavebních prací vycházet ze znalosti místních podmínek – poloha stavby vůči zástavbě a zejména objektům vyžadujícím zvláštní ochranu, převládající směry větru, srážky apod.). U déle trvajících prací plánovat nejvíce prašné práce, pokud

- možno mimo letní měsíce, které jsou charakteristické nízkým počtem srážkových dnů.
33. Projektovat stavební práce podle zásad efektivního stavebního provozu. Navrhovat procesy tak, aby byla minimalizována produkce částic polévatého prachu, např.:
 - umístit výjezd ze staveniště, přístupovou cestu, skladovací plochy, skládku sypkých materiálů, parkování a obratiště strojů a vozidel tak, aby byly minimalizovány pojezdy po nezpevněné ploše stavby a aby byl v maximální možné míře redukován vliv na nejbližší chráněnou zástavbu
 - optimalizovat výběr strojní techniky (dle velikosti, výkonu strojů, počtu a součinnost v rámci jednoho pracovního dne)
 - preferovat použití prefabrikovaných stavebních materiálů namísto jejich výroby na místě
 34. Minimalizovat vlivy na dopravní provoz na veřejných komunikacích, např.:
 - využívat účelové komunikace
 - vjezdy a výjezdy ze staveniště volit tak, aby byl co nejméně omezen provoz na komunikacích
 35. Minimalizovat délky tras staveništní dopravy
 - výběr dodavatelů v blízkosti plánované stavby
 - výběr nejbližší skládky a deponií zeminy
 36. Kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.
 37. Instalovat čistící systém při výjezdu ze staveniště v prostoru napojení na veřejné komunikace. Vhodné je např. šterkové lože, případně roštové pásy, které pomocí otřesů odstraňují nečistoty z podvozků nákladních automobilů. Realizace tohoto typu opatření je nezbytná zejména u větších stavenišť (s výměrou větší než 3 ha nebo s očekávaným přesunem více než 75 m³ materiálu denně).
 38. U déle trvajících staveb neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět skřívku půdy a zemní práce postupně v závislosti na výstavbě objektů, obecně platí pravidlo ponechat po co nejdelší dobu rostlý terén bez narušení, aby nedocházelo ke zbytečnému uvolňování prachových částic do okolí.
 39. Při nakládce a vykládce minimalizovat pádové výšky.
 40. Dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo.
 41. Redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum.
 42. Pro recyklaci kameniva bude použito zařízení (recyklační linka) se zabudovaným systémem skrápění recyklovaného materiálu.
 43. Zajistit zakrytování drtících a třídících linek, použít tkaninovou zástěnu.
 44. Zajistit zaplachtování koreb nákladních vozidel, převážejících sypké materiály, zejména podsítné po recyklaci.
 45. Odkryté suché a sypké plochy a deponie skrápět (zvlhčovat), a to zejména při větrném počasí (např. překračuje-li rychlost větru 5 m/s).
 46. Zajistit pravidelné sledování kvality ovzduší a při špatných rozptylových podmínkách omezit prашné silně stavební činnosti, zajistit protiprašná opatření.
 47. V případě ukládání vytěžených materiálů do deponií zajistit povrchovou ochranu deponií textiliemi, u dlouhodobějších deponií zatravněním, u krátkodobých deponií zajistit skrápění.

48. Zajistit umístění deponií v co nejbližší vzdálenosti ke staveništi a tím zkrátit přepravní trasy.
49. Provádět pravidelně kontrolu technického stavu strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.
50. Omezit rychlost pohybu nákladních vozidel po staveništi, aby nedocházelo k nadměrnému víření prachových částic.
51. Zajistit použití stavebních strojů se splněním emisních parametrů dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NO_x více než 8x nižší, než stanoví norma STAGE IIIB.
52. Zajistit pověřenou osobu, která bude sledovat kvalitu ovzduší a dohlížet na plnění opatření na snížení prašnosti.
53. Pokud budou stavební objekty zakládány hlubinně, piloty, je nutné provádět pod ochranou ocelových výpažnic. Je třeba zabránit propojení kolektorů v místech, kde jsou oddělené a zamezit průnikům podzemní a srážkové vody.

Opatření pro fázi provozu:

54. Ve zkušebním provozu stavby bude provedeno kontrolní měření hluku a vibrací z dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb po dohodě s KHS.

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

55. Zpracovat návrh monitoringu podzemních vod dle vyhodnocení vlivu záměru na podzemní vody.

Tab.č.120 Přehled objektů monitoringu

Stavební objekt	Monitorovací objekt	Počet objektů
SO 01-20-01-Ž. most v km 338,400 – podchod nádraží, Lysá n. Labem	ST1849, HG1044	2
SO 01-20-02-Ž. most v km. 338,400 – podjezd v ulici Ke Kovoně, Lysá n. Labem	ST185, HG1264, HG1265	3
SO 01-20-03-Ž. most v km 338,600 – podjezd v ulici Stržiště, Lysá n. Labem	ST513, ST1283, ST2104/5, HG1261	4
SO 30-20-01-Ž. most v km 325,946 – podchod v zastávce Kamenné Zboží	ST51, HG1020,	2
SO 30-20-02-Ž. most v km 325,908 – podchod v zastávce Kostomlaty n. Labem	STCD, HG1026	2
SO 30-20-04-Ž. most v km 329,400 – podchod v ulici Hronětická, Kostomlaty n. L.	ST10, ST11, ST101, ST122, HG1028	5
SO 30-20-06-Ž. most v km 332,789 – podchod v zastávce Stratov	HG1198	1
SO 30-20-07-Ž. most v km 333,891 – podchod v zastávce Ostrá	ST144/1	1
Celkem objektů		20

a) pro fázi přípravy záměru:

56. Hydrogeologický monitoring je navržen provádět 1 rok před zahájením stavby.
57. Před zahájením prací v místech realizace zakládání podchodů a podjezdů sledovat hladiny podzemních vod v okolních studních. Zaměření hladiny podzemních vod bude provedeno 2x. V nově realizovaných trvale vystrojených HG vrtech je doporučeno realizovat monitoring v rozsahu měření hladiny podzemní vody (s frekvencí 1x za 3 měsíce, lépe 1x za měsíc) po dobu minimálně 1 rok před zahájením výstavby.

b) *pro fázi realizace záměru:*

58. Hydrogeologický monitoring v průběhu stavby.

c) *pro fázi provozu záměru:*

59. V rámci zkušebního provozu provést měření akustické zátěže pro ověření závěrů akustické studie. Měřicí místa a podmínky k měření zvolit po dohodě s KHS, případně doplněním o požadavky obcí. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení hygienických limitů, provést dodatečná protihluková opatření.

60. V rámci zkušebního provozu provést měření vibrací. Měřicí místa a podmínky k měření zvolit po dohodě s KHS. V úsecích, kde by bylo měřením vibrací prokázáno překročení hygienických limitů, budou provedena dodatečná antivibrační opatření.

61. Hydrogeologický monitoring provádět 1 rok po zahájení stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pro posouzení vlivu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Zpracovatelský tým dokumentace předložil v kapitole D.IV návrh opatření, odpovídající předprojektové fázi záměru.

*Odpovídající opatření formulovaná v dokumentaci byla upravena, respektive doplněna na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a doporučení zpracovatele posudku a jsou uvedena dále v kapitole IV. **Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a k jejich monitorování tohoto posudku.***

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Dokumentace uvádí, že při zpracování dokumentace byly použity následující podklady:

- ✓ literární údaje
- ✓ terénní průzkumy
- ✓ osobní jednání

Dále dokumentace uvádí postupy hodnocení jednotlivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví pro hodnocení:

- hlukové studie
- rozptylové studie
- vlivů na veřejné zdraví
- vlivů na krajinný ráz

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí“ je zpracována v rozsahu odpovídajícím požadavkům přílohy č. 4 k zákonu EIA a dostačujícím k posouzení vlivů záměru na životní prostředí se zohledněním vyžádaných doplňujících podkladů. Ze strany zpracovatele posudku tedy bez dalších připomínek.

D. VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích

Z dokumentace vyplývá, že míra neurčitostí, resp. nedostatků znalostí, je dána především vypovídací schopností podkladů, které jsou v dané fázi přípravy projektu k dispozici. Posouzení záměru bylo zpracováno na podkladě poslední aktuální verze technického řešení záměru.

Mezi faktory ovlivňující přesnost výsledku výpočtu akustické jakož i imisní situace patří především vstupní údaje, přesnost mapových podkladů, a stupeň projektové dokumentace.

Dokumentace uzavírá, že veškeré prognózy jsou zatíženy určitou mírou nejistoty vzhledem k současnému stavu poznání. Tyto nedostatky a neurčitosti však nijak významně neovlivňují rozsah a obsah posouzení v této dokumentaci a nejsou překážkou k jeho zpracování. V rámci zpracování předkládané dokumentace tak nebyly zjištěny takové nedostatky v podkladech a ve znalostech, které by bránily posouzení vlivů záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Ze strany zpracovatelského týmu posudku bez připomínek.

E. Porovnání variant řešení záměru

Záměr není předložen ve více variantách.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

F. Závěr

V rámci předkládané dokumentace byl posuzovaný záměr posouzen ze všech podstatných hledisek. V příslušných kapitolách jsou navržena opatření pro eliminaci, respektive snížení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

Z celkového hodnocení vlivů záměru na životní prostředí dle dokumentace vyplývá, že předmětný záměr je přijatelný za podmínky realizace opatření uvedených jako opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Je konstatováno, že byly komplexně vyhodnoceny možné vlivy nové liniové stavby na jednotlivé složky životního prostředí, že byla vypracována celá řada samostatných odborných studií, že byly posouzeny kumulativní vlivy související s výstavbou a provozem záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Část F „Závěr“ je zpracována akceptovatelně k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem posuzované dokumentace EIA a doporučuje záměr k realizaci za předpokladu respektování podmínek, které vzešly z návrhu zpracovatele dokumentace, posudku a procesu posuzování vlivů na životní prostředí tak, jak jsou formulována v návrhu závazného stanoviska.

G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Shrnutí netechnického charakteru v dokumentaci obsahuje ve stručné a srozumitelné formě údaje o záměru a dále závěry jednotlivých dílčích okruhů hodnocení možných vlivů záměru na životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „Část G Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Ze strany zpracovatelského týmu posudku bez připomínek.

H. Přílohy

Příloha č. 4 Zákona EIA požaduje jako povinné přílohy dokumentace:

- Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.
- Referenční seznam použitých zdrojů
- Datum zpracování dokumentace
- Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace
- Podpis zpracovatele dokumentace

Posuzovaná Dokumentace EIA uvedené přílohy obsahuje. Další přílohy jsou nepovinné a jejich výčet je uveden v části posudku II.1 Úplnost dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „H – Přílohy splňuje požadavky na dokumentaci EIA stanovené přílohou č. 4 Zákona č.100/2001 Sb. v platném znění. V přílohách dokumentace jsou externí zdroje akceptovatelným způsobem citovány.

II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Předložený záměr je hodnocen jednovariantně.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Vzhledem k lokalizaci záměru nelze předpokládat vlivy záměru na životní prostředí přesahující státní hranice.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro povolení stavby. Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby tak, jak jsou formulována v podmínkách návrhu závazného stanoviska EIA. Veškerá navržená opatření tak musí vycházet z dokumentace EIA, z tohoto posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ

Pro posouzení vlivu výstavby a provozu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona číslo 100/2001Sb. v platném znění.

Zpracovatelský tým dokumentace předložil v kapitole D.IV systém opatření, odpovídající předprojektové fázi záměru. Pokud některá prezentovaná opatření jsou již součástí záměru nebo vyplývají přímo ze složkových zákonů jako konkrétní povinnosti, zpracovatel posudku je do návrhu závazného stanoviska nepromítá.

Dále jsou zpracovatelským týmem posudku sumarizovány veškeré návrhy na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, které:

- byly již prezentovány v dokumentaci EIA, pokud nejsou součástí záměru nebo nevyplývají z příslušných složkových zákonů
- byly požadovány v rámci vyjádření k dokumentaci a byly akceptovány zpracovatelem posudku
- vyplývají z platného znění integrovaného povolení
- vyplynuly z veřejného projednání záměru
- byly navrženy zpracovatelem posudku

Pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů výstavby a provozu hodnoceného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví doporučuje zpracovatelský tým posudku akceptovat následující opatření (jako podmínky do návrhu závazného stanoviska):

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

- ***v rámci navazující projektové dokumentace prověřit následující technické úpravy stavby Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n. (včetně) – žst. Lysá n.L. (včetně) v rámci města Lysá nad Labem:***
 - *kvalitní propojení na ul. Na Zemské stezce pro vozidla, pěší a cyklisty*
 - *vybudování nové bezpečné trasy pro pěší a cyklisty do Ostré jižně od železniční trasy na Nymburk za průřezem polní cestu vedoucí do Ostré severně od železniční trati*
 - *zachování propojení účelových komunikací v oblasti Doubrav*
 - *posunutí vyústění stávajícího propustku u domu parc. č. 1452 blíže k nádražní budově*
 - *východně od města vybudovat propustek pod železnici s dostatečnou kapacitou tak, aby nebyly omezeny průtokové poměry, a aby mohlo město vybudovat propojení Stratovské svodnice s Litolskou svodnicí*
- ***v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných Zásad organizace výstavby (dále ZOV) aktualizovat akustickou studii pro etapu výstavby dokladující plnění hygienického limitu a v rámci které dále:***
 - *vyhodnotit zdroje hlukové zátěže související s provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů, s prováděním zemních a případně demoličních prací a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů*
 - *budou vyhodnoceny na základě stanovených objemů potřebné přepravy stavebních materiálů a vytěžené zeminy trasy staveništní dopravy, které budou projednány se zástupci města*
- ***v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných zásad organizace výstavby (dále jen „ZOV“) aktualizovat rozptylovou studii pro etapu výstavby a vyhodnotit v ní rozhodující znečišťující látky související s generovanou dopravou,***

provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů, s prováděním zemních a případně demoličních prací

- **v rámci navazující projektové přípravy aktualizovat rozptylovou studii pro etapu provozu dle zpřesněného technického řešení záměru souvisejících komunikací, v rámci které:**
 - **zohlednit aktualizované dopravní prognózy včetně reálného stupně elektromobility**
 - **zohlednit aktuální údaje o pozadovém znečištění ovzduší (dle pětiletých průměrů prezentovaných pravidelně ČHMÚ)**
 - **zohlednit aktuálně platné legislativní požadavky (emisní limity)**
- **v rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení stavby aktualizovat pro etapu provozu Hlukovou studii a rozsah všech navrhovaných protihlukových opatření se zohledněním následujících požadavků:**
 - **výchozím podkladem pro aktualizaci bude Hluková studie (Čichovský P., SUDOP Praha, a.s., 09/2025)**
 - **jako výchozí podklad pro plnění hygienických limitů v zájmovém území budou zohledněny navržené protihlukové stěny**
 - **v navazující projektové přípravě zpracovat do technického návrhu stavby protihluková opatření navržená v rozsahu hlukového posouzení dle dokumentace EIA a dle závěrů aktualizovaného hlukového posouzení; zvýšenou pozornost věnovat výpočtovým bodům B4, B12, C6, C7, C15 a C17 aktuálního hlukového posouzení, kde se vypočtené hladiny akustického tlaku v noční době pohybují blízko pod hygienickým limitem hluku**
 - **hlukové posouzení navrhovaných komunikací (obchvat Nymburka, obchvat Kostomlat nad Labem a náhrada stávajícího železničního přejezdu podjezdem v Lysé nad Labem) zároveň zohlední aktualizované dopravní prognózy dle reálného předpokladu zprovoznění posuzovaného záměru; pro posouzení hlukové zátěže z pozemní dopravy související s navrhovaným podjezdem v ulici Stržiště zpracovat dopravní model zohledňující přesun dopravního proudu z rušeného úrovněového přejezdu**
 - **protihlukové stěny realizovat ve vztahu k ochraně ptáků a letounů jako neprůhledné nebo průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat; vhodným řešením je polep proužky nebo výplň s vypískovanými proužky šíře 20 – 30 mm v rozteči maximálně 100 mm pro svislé pruhy a v rozteči maximálně 50 mm pro vodorovné pruhy**
 - **rozsah a závěry aktualizovaného hlukového posouzení budou projednány a odsouhlaseny příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví**
- **v rámci veřejného osvětlení bude respektován Metodický pokyn Odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence k předcházení a snižování světelného znečištění, č. j.: MZP/2023/710/2146 a norma ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení s tím, že výšky stožárů veřejného osvětlení na osvětlených úsecích budou přizpůsobeny okolnímu terénu tak, aby již samotná konstrukční výška byla co nejvíce odcloněna od okolí a tak byl minimalizován jejich přesah nad terén**
- **v navazující projektové přípravě zohlednit ve vztahu k ochraně vod jak při modernizaci trati, tak při výstavbě souvisejících komunikací následující:**
 - **zpracování systému komplexního vodního hospodářství pro nakládání s odpadními vodami vznikajícími na stavbě, který bude odsouhlasen správcem toků a příslušným vodoprávním úřadem**
 - **opatření pro extrémní klimatické jevy, tj. přivalové srážky; jedná se např. o provizorní zemní nádrže pro zachycení splachů ze staveniště; staveniště, deponie zemin a materiálů budou chráněny před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů proti rozplavování a splachům do okolí**
 - **definování stavebních prací v kontaktu s vodními toky s cílem maximální eliminace znečištění a ovlivnění vodních toků; jedná se o stanovení jednotlivých etap stavebních prací (dočasné a trvalé přeložky vodotečí), o technická opatření zahrnující instalaci provizorních pažení či úhlových stěn, použití hydrofobních fólií zabraňujících vnosu materiálu z výstavby apod.**

- **umístění zařízení staveníšť bude vyloučeno situovat od ochranných pásem podzemních vodních zdrojů**
- **pokud budou stavební objekty zakládány hlubinně nebo piloty, je nutné provádět pod ochranou ocelových výpažnic pro zabránění propojení kolektorů v místech, kde jsou oddělené a zamezit průnikům podzemní a srážkové vody**
- **řešení akumulace vod v souladu s podmínkami jejich vypouštění do povrchových a podzemních vod stanovenými příslušným vodoprávním úřadem**
- **v rámci navazující projektové přípravy bude záměr „Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) – žst. Lysá nad Labem (včetně) v úseku zasahujícím do ochranného pásma léčivého zdroje II. stupně Poděbrady projednán s Ministerstvem zdravotnictví ČR – Českým inspektorátem lázní a zřidel s tím, že budou respektovány případné požadavky ve vztahu k minimalizaci rizik ve vztahu k tomuto ochrannému pásmu**
- **v rámci navazující projektové přípravy zpracovat podrobný inženýrskogeologický průzkum a hydrogeologický průzkum, na jejichž základě bude vypracován model, který bude simulovat proudění podzemní vody v reálných podmínkách a prověřit veškeré problematické úseky stavby; na základě výsledků aktualizovat ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru vyhodnocení míry ovlivnění režimu podzemních vod a jímacích objektů a stanovit rozsah opatření; u vodních zdrojů, kde bude indikováno riziko jejich zásadního ovlivnění, navrhnout zřízení náhradních vodních zdrojů či vybudování náhradního zásobování vody novými přípojkami na náklady investora; u zdrojů podzemních vod v kontaktu s pozemními komunikacemi navrhnout opatření vylučující riziko jejich kvalitativního ovlivnění**
- **v rámci podrobného geotechnického a hydrogeologického průzkumu bude zohledněna existence následujících lokalit starých ekologických zátěží:**
 - **Kovona a.s. Lysá nad Labem, ID lokality 89505004**
 - **Lokomotivní depo Lysá nad Labem, ID lokality 89505007**
 - **Skládka Kruhovka, ID lokality 8950001**
 - **Bývalé lokomotivní depo Nymburk, ID lokality 8232010**
 - **Bývalá mlékárna Nymburk, ID lokality 8232011**
 - **Bývalá skládka ČD Nymburk, ID lokality 8232007****na základě výsledků průzkumů bude stanoven postup prací s případně zjištěnou kontaminovanou zemínou, jakož i případný rozsah sanačních opatření s důrazem na zamezení potenciálního rizika kontaminace podzemních vod**
- **v rámci navazující projektové přípravy na základě podrobného hydrogeologického průzkumu zpracovat Projekt vsakovacích zkoušek s cílem prověření možnosti zasakování dešťových vod v zájmovém území**
- **na základě zpracovaného podrobného hydrogeologického průzkumu bude vypracován Projekt hydrogeologického monitoringu podzemních vod, který bude rozpracován pro fáze představebního a stavebního monitoringu a následného post monitoringu; monitoring bude zejména zahrnovat:**
 - **termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby na základě podrobného hydrogeologického průzkumu a dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a délku monitoringu po uvedení záměru do provozu**
 - **hydrogeologické mapování a pasportizace domovních studní a jímacích objektů zásobování vodou v pruhu 100 m na obě strany od osy projektované trasy a dále objekty, které se nacházejí ve větší vzdálenosti, ale na základě provedeného podrobného průzkumu by mohly být stavbou ovlivněny, jakož i objekty vzdálenější pro srovnání nenarušených průběhů změn stavů**
 - **mimo uvedenou pasportizaci budou nedílnou součástí monitoringu následující monitorovací objekty vyplývající z „Vyhodnocení vlivu záměru na podzemní vody, a to s**

**důrazem na nově budované podjezdy a podchody po celé délce trati, závěrečná zpráva
(Pokorný O., PUDIS, 09/2025):**

Stavební objekt	Monitorovací objekt
SO 01-20-01–Ž. most v km 338,400 – podchod nádraží, Lysá n. Labem	ST1849, HG1044
SO 01-20-02–Ž. most v km. 338,400 – podjezd v ulici Ke Kovoně, Lysá n. Labem	ST185, HG1264, HG1265
SO 01-20-03–Ž. most v km 338,600 – podjezd v ulici Stržiště, Lysá n. Labem	ST513, ST1283, ST2104/5, HG1261
SO 30-20-01–Ž. most v km 325,946 – podchod v zastávce Kamenné Zboží	ST51, HG1020,
SO 30-20-02–Ž. most v km 325,908 – podchod v zastávce Kostomlaty n. Labem	STCD, HG1026
SO 30-20-04–Ž. most v km 329,400 – podchod v ulici Hronětická, Kostomlaty n. L.	ST10, ST11, ST101, ST122, HG1028
SO 30-20-06–Ž. most v km 332,789 – podchod v zastávce Stratov	HG1198
SO 30-20-07–Ž. most v km 333,891 – podchod v zastávce Ostrá	ST144/1

- **aktualizovaná pasportizace jímacích objektů bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu**
- **monitoring u všech monitorovaných objektů je navržen provádět 1 rok před začátkem stavby, po celou dobu realizace stavby a 1 rok po ukončení stavby četnost monitoringu bude projednána s příslušnými vodoprávními úřady**
- **před zahájením prací v místech realizace zakládání podchodů a podjezdů sledovat hladiny podzemních vod v okolních studních s tím, že zaměření hladiny podzemních vod bude provedeno 2x; v nově realizovaných trvale vystrojených HG vrtech realizovat monitoring v rozsahu měření hladiny podzemní vody s frekvencí 1x za měsíc**
- **po celou dobu stavby podjezdu v ulici Stržiště a navíc po dobu nezbytně nutnou po dokončení stavby (kterou stanoví statik) monitorovat potenciální porušení statiky dotčených nemovitostí v okolí stavby podjezdu v ulici Stržiště v k.ú. Lysá nad Labem z důvodů možného poklesu hladiny podzemních vod v etapě výstavby s cílem zjištění stávajícího stavu za účelem jeho dalšího srovnání v průběhu a po dokončení stavby**
- **sledování hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod, jakož i kvalitativní monitoring, jeho rozsah a četnost (včetně stanovení vrtů s kontinuálním měřením hladiny podzemních vod) bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem a případně upraven dle jeho požadavků**
- **v rámci navazující projektové přípravy minimalizovat dočasné zábory zemědělského půdního fondu (dále také jen „ZPF“) tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra ochrany ZPF, a to zejména velkoplošně zastoupených bonitně nejceněnějších půd (v této souvislosti co nejvíce využívat stopu trvalých záborů s cílem maximální až úplné eliminace dočasných záborů)**
- **v rámci navazující projektové přípravy:**
 - **prověřit výskyt melioračních soustav a závlahových zařízení a zabezpečit zachování jejich funkce**
 - **zajistit přístupy na všechny pozemky, kde dojde realizací záměru k jejich oddělení od přístupu na stávající cestní síť; u nově vzniklých oddělených polních enkláv vyřešit v navazující projektové přípravě možnosti budoucího využití a přístupu těchto ploch s vlastníky dotčených pozemků**
- **součástí navazující projektové přípravy bude podrobný biologický průzkum s cílem upřesnit aktuální výskyt ochranně významných druhů rostlin a živočichů (včetně společenstev ryb ve stavbou dotčených vodních tocích a případného výskytu netopýrů) včetně nově budovaných přístupových tras ke stavenišťům; tento průzkum bude zároveň podkladem pro předrealizační fázi biologického monitoringu s tím, že bude aktualizován ještě v posledním vegetačním období před zahájením stavby; rozsah a četnost průzkumu projednat s příslušným orgánem ochrany přírody**

- **součástí navazující projektové přípravy bude podrobný dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin pro stavbu včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, který bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²); podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných; v rámci podrobného dendrologického průzkumu prověřit výskyt perspektivních mladých stromů vhodných k přesazení; rozsah kácené zeleně projednat s příslušným orgánem ochrany přírody**
- **součástí navazující projektové přípravy bude Projekt komplexních vegetačních úprav, který bude:**
 - **zohledňovat rozsah náhradní výsadby za vykácenou zeleň**
 - **navržená náhradní výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro, které představuje vhodný biotop pro řadu druhů drobných živočichů a ptactva)**
 - **pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin; v daném kontextu dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance u vegetačních úprav navrhovaných komunikací (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace)**
 - **bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a dotčenými obcemi a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky, včetně stanovení ploch pro tuto výsadbu a projednání povýsadbové péče**
- **v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Plán biologického monitoringu, který bude nedílnou součástí záměru a bude projednán s orgánem ochrany přírody a jehož naplňování bude kontrolováno biologickým dozorem; součástí monitoringu bude:**
 - **zamezení vzniku periodických tůní či kaluží na místech, kde je předpokládána činnost (pojezdy techniky, zařízení stavení apod.) vzhledem k výskytu obojživelníků**
 - **sledování vzniklých vlhkých či zatopených terénních depresí zejména v jarním období, zda nejsou využívány obojživelníky a v případě jejich ohrožení jim zajistit účinnou ochranu**
 - **sledování aktivních ploch pro minimalizaci šíření invazivních, ruderalních a nepůvodních druhů**
 - **sledování stavu rekultivovaného území pro vyhodnocení účinnosti ochranných opatření), pro upřesňování dat úspěšností výsadeb jednotlivých druhů dřevin, o sukcesních pochodech a pro minimalizaci šíření invazivních, ruderalních, nevhodných a nepůvodních druhů**
- **v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Projekt náhradních biotopů a dalších kompenzačních opatření z hlediska vlivů zejména na faunu, floru a migraci živočichů který:**
 - **rozpracuje návrh kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části nahrazující výjimku z podmínek ochrany zvláště chráněných druhů**
 - **posoudí migrační potenciál navrženého technického řešení stavby ve vztahu k již navrženým projektovým opatřením při respektování metodiky AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice (Praha, 2020), která stanovuje zásady pro zajištění průchodnosti dopravní infrastruktury**
 - **bude respektovat realizaci mostního objektu na Všejské spoje v km 3,355 s dvouopólovým přemostěním pro zlepšení migrační propustnosti**
 - **podrobněji rozpracuje detailní řešení jednotlivých migračních objektů**
 - **bude koordinovat posuzovaný záměr s navrženými mostními objekty na Všejské**

spojuje s projektem „Krajinná a vodohospodářská opatření v souvislosti s vybudováním akce II/272 Litol – Lysá nad Labem, 2. stavba (Vodohospodářský rozvoj a výstavby a.s., 07/2025)

- **bude navrhovat prostor na začátku Všejské spojky mezi jednotlivými tratěmi jako vhodný biotop pro obojživelníky a ptáky vázané na obnažené substráty**
- **rozpracuje návrh případných trvalých bariér s tím, že jejich lokalizace a rozsah bude upřesněn dle výsledků odchytu živočichů z použití bariér dočasných při samotné výstavbě nebo transferů v souvislosti s výstavbou**
- **na začátku a konci propustků neumísťovat jímky a nerealizovat zde překážky vyšší než 10 cm pro zachování migrační prostupnosti územím**
- **bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a realizován za jimi stanovených podmínek**
- **v navazující navazující projektové přípravě zpracovat a následně v rámci stavby realizovat Studii územního systému ekologické stability, která prověří a navrhne možná kompenzační opatření za definované střety s následujícími prvky územního systému ekologické stability:**
 - **regionální biocentrum Zadní Babín (RC100)**
 - **lokální biokoridory podél vodního toku Hluboký příkop**
 - **lokální biocentrum vedené podél Hronětického náhonu**
 - **lokální biocentrum na území obce Ostrá**
 - **lokální biokoridor LBK 15 podél vodního toku (ID 110492901300) s vloženým lokálním biocentrem LBC9**
 - **a dále prověří vyloučení nebo minimalizaci plochy zařízení staveniště na území RBC Zadní Babín**
- **v rámci navazující projektové přípravě vypracovat studii Hodnocení vlivu odlesnění na ponechané porosty na pozemcích určených k plnění funkcí lesa, která bude:**
 - **hodnotit aktuální stav porostů dřevin na pozemcích určených k plnění funkcí lesa v prostoru uvažovaného odlesnění v rámci připravovaného investičního záměru**
 - **hodnotit skutečný zdravotní stav porostů a jejich dispozici odolávat nepříznivým vlivům a změnám současných poměrů**
 - **zahrnovat popis ponechaných lesních porostů za deklarovanou hranicí odlesnění a navrhovat kroky ke zmírnění dopadů při realizaci investičního záměru**
 - **podkladem k žádosti příslušnému orgánu ochrany přírody o vydání souhlasu k zásahům, které by mohly vést k ovlivnění ekologicko-stabilizační funkce významného krajinného prvku (lesa)**
- **v rámci navazující projektové přípravě předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL v rámci rozsahu vyčíslených náhrad škody způsobené na produkčních funkcích lesa, a to jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se odnětí pozemků z PUPFL**
- **v rámci navazující projektové přípravě vypracovat aktualizovanou Studii vlivů na krajinný ráz jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se zásahů do krajinného rázu; studie bude:**
 - **dokladovat začlenění plánované stavby – zejména Všejské spojky, významných mostních objektů a najezdů a souvisejících přeložek komunikací, to je staveb „Severní část obchvatu Nymburka“ a „Obchvat Kostomlat nad Labem“ do okolní krajiny a jejího krajinného rázu na základě architektonického a technického řešení**
 - **zohledňovat navrhované vegetační úpravy včetně finálního řešení navržených protihlukových stěn**
 - **obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách**

Zásady organizace výstavby:

- ***z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší zapracovat do aktualizovaných zásad organizace výstavby (dále ZOV) nad rámec požadavků přílohy č.10 zákona č.201/2012 Sb. v platném znění následující opatření pro celou stavbu:***
 - *preferovat při výstavbě zejména účelové komunikace a minimalizovat využívání veřejných komunikací na nezbytné minimum; vjezdy a výjezdy ze staveniště volit tak, aby byl co nejméně omezen provoz na komunikacích*
 - *minimalizovat délky tras staveništní dopravy výběrem dodavatelů v blízkosti plánované stavby, jakož i výběrem nejbližších skládek a deponií zeminy*
 - *při nepříznivých rozptylových podmínkách zamezit souběhu stavebních mechanismů*
 - *pro recyklaci kameniva bude použito zařízení se zabudovaným systémem skrápění recyklovaného materiálu*
 - *zajistit zakrytování drticích a třídicích linek, použít tkaninovou zástěnu*
 - *v případě ukládání vytěžených materiálů do deponií zajistit povrchovou ochranu deponií textiliemi, u dlouhodobějších deponií zatravněním, u krátkodobých deponií zajistit skrápění*
 - *při zemních pracích neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět zemní práce postupně v závislosti na postupu výstavby*
 - *v průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a oplach aut před výjezdem na veřejné komunikace, instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění vozidel; provádět pravidelné čištění zpevněných pojízdných ploch, a to nejméně 1× denně; čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra*
 - *kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací*
 - *redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum*
 - *nejvíce pojížděné úseky na staveništi a nově realizované přístupové cesty na staveniště zpevnit; po ukončení stavební činnosti pojížděné úseky a nové přístupové komunikace uvést do původního stavu*
 - *k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém anebo větrném počasí průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly*
 - *preferovat použití prefabrikovaných stavebních materiálů namísto jejich výroby na místě*
 - *zajistit pověřenou osobu, která bude sledovat kvalitu ovzduší a dohlížet na plnění opatření pro snížení prašnosti*
- ***do aktualizovaných ZOV budou z hlediska minimalizace vlivů hluku ze stavební činnosti zapracovány následující požadavky:***
 - *bude respektována limitní pracovní doba pro provádění hlučných prací od 07:00 do 21:00 hod.; staveništní doprava nebude provozována v noční době*
 - *zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích*
 - *kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti*
 - *případné požadavky na noční práce v blízkosti chráněných objektů je třeba v předstihu konzultovat s orgány ochrany veřejného zdraví, které stanoví další podmínky*
 - *v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti*
 - *stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB/A)*
 - *stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu*
 - *motory dopravních prostředků budou vypínány po ukončení operace a v období vyčkávání na další činnost budou používány zvukově izolační kryty příslušných strojů*
 - *řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor*
- ***v aktualizovaných ZOV budou z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody respektovány následující požadavky a opatření:***

- *plán monitoringu dotčených povrchových vodotečí pro fázi průběhu stavby (kdy výsledkům monitoringu bude neprodleně uzpůsoben rozsah přijatých opatření) v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod*
- *zhotovitel zajistí seznámení pracovníků s havarijním plánem stavby a s opatřeními, která bude nezbytné v etapě výstavby dodržovat*
- *zařízení staveniště bude vybaveno prostředky pro odstranění případné havárie*
- *při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků*
- *zařízení staveniště umístěná v lokalitách citlivých z hlediska ochrany vod – tedy v blízkosti vodních toků, záplavových území a vodních ploch budou vybavena vodotěsným skladovým kontejnerem se záchytnou vanou určeným pro skladování látek škodlivých vodám*
- *zhotovitel stavby bude v celém rozsahu staveniště realizovat účinná opatření k zamezení splachů zeminy do okolí staveniště*
- *staveniště budou chráněna před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly staveniště*
- *během provádění stavebních prací budou stavba a staveniště zajištěny tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod*
- *strojní a stavební mechanismy budou zajištěny proti úkapům; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly stavebních mechanismů a jejich technického stavu*
- *na staveništích nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby*
- *doplňování pohonných hmot a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren v provozním území stavby bude prováděno za stálého dozoru osádek obou vozidel; doplňování pohonných hmot a provozních kapalin do drobné mechanizace bude prováděno na zpevněném povrchu nebo za použití úkapových nádob a sorbentů*
- *při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody bude provedena prohlídka jejich stavu a okamžité podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží*
- *v rámci ZOV ve vztahu k minimalizaci vlivů na biologickou rozmanitost zohledňovat následující opatření:*
 - *plochy deponií, zařízení stavenišť či přístupové komunikace přednostně umisťovat mimo přírodně hodnotné lokality; případné nezbytné zásahy do VKP, ÚSES, PUPFL a ochranného pásma lesa podrobně zdůvodnit; minimalizovat a odůvodnit rozsah nutných zásahů do mimolesní zeleně*
 - *před začátkem stavby provést odlov a záchranný transfer populace ještěrek obývajících štěrkové lože zejména v km 318,650 až 321*
 - *na základě biologického průzkumu navrhnout a zrealizovat dočasné bariery pro zamezení pohybu drobných živočichů do prostoru stavby, zejména u výstavby tzv. Všejské spojky*
 - *skrývkou zeminy na plochách polí a luk v místě Všejské spojky provést mimo období hnízdění čejek a dalších druhů, ideálně od poloviny srpna do konce října*
 - *během stavby v úseku v km 327 až 327,3 na pozemcích parc. č. 745/1 v k. ú. Kostomlaty nad Labem, 10/1 v k. ú. Kamenné Zboží a 226/23 v k. ú. Kostomlátky viditelně a jasně označit místa, kde se rozkládá hodnotnější porost vysokých ostřic a rozsáhlá rákosina; do těchto míst nebude vjíždět stavební technika, nebudou sloužit jako plochy zařízení staveniště, ani na jejich plochách nebude uskládován jakýkoliv materiál*
 - *po dokončení stavby budou důsledně odstraněny všechny provizorní terénní úpravy, zařízení staveniště a odpady*
 - *před začátkem stavby odborně odstranit porosty křídlatky japonské; odborné odstranění musí být provedeno s dostatečným předstihem před začátkem stavby*
 - *zemina z míst s výskytem křídlatky japonské nesmí být používána v rámci stavby a musí být odvezena na odpovídající skládku*
 - *během stavebních prací je třeba předcházet šíření a zavlékání invazních druhů; v případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat*
- *před zahájením výstavby realizovat ve stanovených termínech náhradní biotopy dle návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření*

Podmínky pro fázi výstavby:

- ***zajistit po celou dobu přípravy a výstavby kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy***
- ***před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací, obytných objektů a jiného soukromého majetku podél využívaných komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby***
- ***zajistit již ve fázi přípravných prací a dále po celou dobu realizace záměru biologický dozor osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného nebo lesnického směru s autorizací pro provádění "biologického hodnocení" podle §67 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění, která bude zejména oprávněna:***
 - ***průběžně a pravidelně kontrolovat stavební činnost v místech přechodu všech vodních toků, zejména překládaných bezejmenných vodních toků a vodního toku Liduška***
 - ***kontrolovat stavební práce s přímým dotčením koryt vodních toků***
 - ***stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na faunu a floru (dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí, např. ověřování migrace obojživelníků, realizace dočasných migračních bariér, navrhopat nutnost odchyty ryb u významněji dotčených vodotečí)***
 - ***kontrolovat provádění skrývky na plochách polí a luk v místě Všejské spojky mimo období hnízdění ptactva (zejména čejek chocholatých)***
 - ***zajistit dohled při odstraňování dřevin, a to zejména s ohledem na ochranu ptáků a případně i zjištěných netopýrů***
 - ***zajistit monitoring a průběžnou likvidaci spontánně vznikajících zvodnělých míst, která lákají obojživelníky, omezovat vznik atraktivních úkrytů pro obojživelníky i plazy (delší dobu ponechané hromady inertního materiálu, větví, nesečené deponie apod.)***
 - ***kontrolovat plnění navržených opatření ze závazného stanoviska EIA a z dalších stanovisek orgánů ochrany přírody***
- ***před zahájením stavební činnosti zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně (což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny)***
- ***kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu dřevin (tj. 1.10. až 31.3. běžného roku); v případě dalšího nezbytného kácení může být kácení jednotlivých dřevin či malých skupin realizováno i v jiné době, mimo 1.4. až 31.7., a to po odsouhlasení a stanovení podmínek biologickým (ekologickým) dozorem stavby (případně u stromů s obsazenými dutinami netopýrů může být kácení provedeno pouze v září nebo říjnu); v hnízdním období může být prováděno pouze jednotlivé kácení a až po předchozím ohledání předmětných dřevin a jejich okolí biologickým (ekologickým) dozorem; senescentní dřeviny s dutinami a mrtvým dřevem neodvážet z lokality, ale odvézt na speciální deponii, která bude za tímto účelem zřízena a ze které budou tyto dřeviny umisťovány do nezasaženého okolí záměru jako biologicky cenný prvek***

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

- ***v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Projekt monitorování akustické situace pro etapu provozu:***
 - *rozsah projektu a místa měření bude projednán a schválen příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví*
 - *měření hluku bude prováděno autorizovanou anebo akreditovanou osobou v délce 24 hodin*
 - *monitoring bude zpracován:*
 - ✓ *pro výchozí stav – 1x před zahájením provozu*
 - ✓ *po uvedení stavby do provozu – 1 rok po zprovoznění, kdy bude měřením ověřena předpokládaná funkce protihlukových opatření*
 - ✓ *s výsledky každého měření bude seznámen dotčený orgán ochrany veřejného zdraví*
 - ✓ *na základě výsledků monitoringu mohou být přijata další minimalizační či kompenzační opatření k zajištění plnění hygienických limitů, případně může být rozhodnuto o pokračování monitoringu v dalších letech*
- ***v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Projekt monitoringu deformací zástavby:***
 - *do monitoringu budou zahrnuty všechny stavební objekty, které se nacházejí v blízkosti záměru a mohou být provozem ovlivněny, a které byly prověřeny z hlediska stávajícího stavu v rámci Protokolu o zkoušce č.6922-211-23, ze dne 7.11.2024*
 - *do monitoringu budou zahrnuty dále následující objekty, u kterých pro zjištění stávajícího stavu bude provedeno kontrolní měření vibrací: Čapkova 512/11, Stržiště č.p. 513/63 a Dvorecká 1052/22 v Lysé nad Labem a opakování měření u objektu 9. května č.p. 89 a u objektů v úseku km 328,420 – 330,320*
 - *místa měření vibrací budou konzultována a případně upravena po konzultaci s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví*
 - *postmonitoring bude následně zahrnovat jednorázové repasportizování stavebních objektů po uvedení stavby do provozu a kontrolní měření účinků vibrací na objekty včetně realizace případných nápravných opatření*

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Zpracovatel posudku obdržel od příslušného úřadu, Ministerstva životního prostředí, k předložené dokumentaci následující vyjádření dotčených územních samosprávných celků, správních úřadů a veřejnosti:

- 1) KÚ Středočeského kraje
- 2) KHS Středočeského kraje
- 3) MÚ Poděbrady
- 4) MÚ Nymburk
- 5) MÚ Lysá nad Labem
- 6) Středočeský kraj
- 7) Obec Kostomlátky
- 8) Obec Stratov
- 9) Město Lysá nad Labem
- 10) Obec Kostomlaty nad Labem
- 11) xxxxxxxx
- 12) xxxxxxxx
- 13) xxxxxxxx
- 14) xxxxxxxx
- 15) xxxxxxxx
- 16) xxxxxxxx
- 17) xxxxxxxx
- 18) xxxxxxxx
- 19) Spolek Lysin
- 20) xxxxxxxx
- 21) xxxxxxxx
- 22) xxxxxxxx
- 23) xxxxxxxx
- 24) xxxxxxxx
- 25) xxxxxxxx
- 26) xxxxxxxx
- 27) xxxxxxxx
- 28) xxxxxxxx
- 29) xxxxxxxx
- 30) xxxxxxxx

1) KÚ Středočeského kraje
vyjádření č.j. 137723/2025/KUSK ze dne 6. 11. 2025

Podstata vyjádření:

1a) Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Z hlediska zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů Krajský úřad upozorňuje, na základě dodaných podkladů a hodnocení vlivu zamýšleného zásahu podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., na výskyt řady zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v dotčené lokalitě. Současně s tím upozorňuje na povinnost dodržovat základní ochranné podmínky zvláště chráněných druhů stanovené ust. § 49 a 50 zákona č. 114/1992 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Povinnosti vyplývající z identifikace zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů vyplývají pro oznamovatele záměru z příslušného složkového zákona, a proto v souladu s odkazem na sdělení MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou v návrhu závazného stanoviska povinnosti vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění formulovány.

1b) V rámci hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., byla řešena také migrační prostupnost území. Tato problematika byla konzultována se zástupcem Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (AOPK ČR), přičemž na tomto základě byly navrženy konkrétní technické úpravy mostních objektů a propustků. Z tohoto důvodu požadujeme, aby navržené technické řešení bylo v rámci realizace záměru plně respektováno. Nevhodné technické řešení by mohlo představovat významnou bariéru a vést ke ztrátě průchodnosti krajiny s negativním dopadem na lokální populace fauny. V této souvislosti odkazujeme na metodiku AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice (Praha, 2020), která stanovuje zásady pro zajištění průchodnosti dopravní infrastruktury.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku vychází z toho, že v dokumentaci navržená technická řešení související s migrací živočichů jsou považována za skutečnost, se kterou projekt počítá a bude je realizovat. Každopádně příslušná podmínka návrhu závazného stanoviska požaduje:

- *respektovat realizaci mostního objektu na Všejské spojce v km 3,355 s dvouopólovým přemostěním pro zlepšení migrační prostupnosti*
- *posoudit migrační potenciál navrženého technického řešení stavby ve vztahu k již navrženým projektovým opatřením ve vztahu k migrační prostupnosti území při respektování metodiky AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice (Praha, 2020), která stanovuje zásady pro zajištění průchodnosti dopravní infrastruktury*
- *podrobněji rozpracuje detailní řešení jednotlivých migračních objektů*
- *bude koordinovat posuzovaný záměr s navrženými mostními objekty na Všejské spojce s projektem „Krajinná a vodohospodářská opatření v souvislosti s vybudováním akce II/272 Litol – Lysá nad Labem, 2. stavba (Vodohospodářský rozvoj a výstavby a.s., 07/2025)*

1c) Dále upozorňujeme, že záměrem bude značně omezena ekologicko-stabilizační funkce severovýchodní části regionálního biocentra Zadní Babín – RC1001. Omezení prostorové propojenosti a funkční celistvosti biocentra může vést ke ztrátě jeho ekologické funkce, zejména schopnosti dlouhodobě udržet přírodě blízký ekosystém a zajistit konektivitu s okolní krajinou. Záměr by měl být přehodnocen tak, aby nedošlo k narušení funkčního propojení v rámci regionálního ÚSES.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k regionálnímu biocentru Zadní Babín – RC1001 dokumentace uvádí, že záměr není možné realizovat bez ovlivnění RBC. Z regionálních prvků ÚSES je železnice ve střetu s regionálním biocentrem RBC Zadní Babín (RC 100). Zčásti pak tvoří jeho hranici. RBC zahrnuje lesní porosty. Nově je v tomto RBC navržena přeložka silniční komunikace pro obsluhu depa, která rozetne území mezi silnicí II/330 a železniční tratí. Vyžadovat bude kácení dřevin, dojde k fragmentaci lesního celku. Dále je na území RBC Zadní Babín v blízkosti mostu přes Mrlinu navržena plocha zařízení staveniště, a to v prostoru fragmentu tvrdého luhu. V souvislosti s přidáním třetí koleje dojde ke kácení vzrostlých dřevin také podél okraje lesa, vč. vzrostlých dubů. Součástí RBC je také tok Mrliny, kde budou postaveny nové mostní objekty o celkové šířce cca 42 m. Takto rozsáhlý mostní objekt bude obdobný jako v případě železničního mostu ve vzdálenosti cca 600 m proti proudu Mrliny.

Ekologicko-stabilizační funkce severovýchodní části RBC Zadní Babín bude značně omezena, a to jak fragmentací lesních pozemků, tak značným rozšířením mostních objektů ze současných cca 11 metrů na cca 42 m a požadavky na kácení. Dojde k narušení návaznosti biokoridoru vedenému po toku Mrliny směrem k Labi.

Stávající železniční most přes Mrlinu v ev. km 321,030 se dvěma kolejemi šířky cca 11 m bude nahrazen novým mostem s pěti kolejemi. Most bude mít dvě pole. Zároveň s tímto mostem bude paralelně veden silniční most přes Mrlinu pro napojení depa.

Dokumentace uvádí, že migrační potenciál bude snížen paralelně vedeným silničním mostem, vzhledem k zachování dvou polí lze předpokládat umožnění migrací pro živočichy velikosti srnce, v poli, kde bude převáděna Mrlina, budou zachovány bermy šířky 0,8, resp. 1,33 m, které budou odlážděny.

Posuzovaný záměr ovlivní ekologicko-stabilizační funkci řady prvků ÚSES (zejména regionálního biocentra a několika lokálních biokoridorů) a významných krajinných prvků (les, vodní toky, údolní niva). Za nejzásadnější lze označit realizaci přístupové komunikace do depa, zkapacitnění železničního a realizaci nového silničního mostu přes Mrlinu na území RBC.

Z dokumentace vyplývá, že posuzovaný záměr ovlivní ekologicko-stabilizační funkci řady prvků ÚSES (zejména regionálního biocentra a několika lokálních biokoridorů) a významných krajinných prvků (les, vodní toky, údolní niva). Za nejzásadnější lze označit realizaci přístupové komunikace do depa, zkapacitnění železničního a realizaci nového silničního mostu přes Mrlinu na území RBC.

Zpracovatel posudku soudí, že dokumentace sice popisuje dopady záměru na definované skladebné prvky ÚSES, avšak kromě definování negativních vlivů spojených s realizací záměru nenastihuje případná možná řešení těchto střetů. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka v rámci navazující projektové přípravy zpracovat a následně v rámci stavby realizovat Studii územního

systému ekologické stability, která prověří a navrhne možná kompenzační opatření za definované střety s následujícími prvky územního systému ekologické stability:

- *regionální biocentrum Zadní Babín (RC100)*
- *lokální biokoridory podél vodního toku Hluboký příkop*
- *lokální biocentrum vedené podél Hronětického náhonu*
- *lokální biocentrum na území obce Ostrá*
- *lokální biokoridor LBK 15 podél vodního toku (ID 110492901300) s vloženým lokálním biocentrem LBC9*
- *a dále prověří vyloučení nebo minimalizaci plochy zařízení staveniště na území RBC Zadní Babín*

Podmínka směřuje k prověření a následné realizaci kompenzačních opatření za stavbou dotčené prvky ÚSES.

1d) Krajský úřad záměr posoudil a vyhodnotil, že pro záměr bude nutno vydat jednotné environmentální stanovisko dle zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o JES“). Součástí vydávaného JES bude výrok o povolení výjimky ze zákazů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ZOPK. Předpokládáme, že JES bude zahrnovat také povolení kácení podle ust. § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. a souhlas se zásahem do krajinného rázu dle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře; jedná se o konstatování legislativních povinností. Ve vztahu ke krajinnému rázu je v návrhu závazného stanoviska formulováno doporučení v rámci navazující projektové přípravy vypracovat aktualizovanou Studii vlivů na krajinný ráz jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se zásahů do krajinného rázu; studie bude:

- *dokladovat začlenění plánované stavby – zejména Všejsanské spojky, významných mostních objektů a nadjezdů a souvisejících přeložek komunikací, to je staveb „Severní část obchvatu Nymburka“ a „Obchvat Kostomlat nad Labem“ do okolní krajiny a jejího krajinného rázu na základě architektonického a technického řešení*
- *zohledňovat navrhované vegetační úpravy včetně finálního řešení navržených protihlukových stěn*
- *obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách*

1e) Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“) sdělujeme, že v době realizace tohoto záměru dojde ke vzniku vyjmenovaného stacionárního zdroje znečišťování ovzduší, kterým bude recyklační linka stavebních hmot umístěná na ploše recyklační základny. V rámci přílohy č. 2 zákona o ochraně ovzduší se bude jednat o zdroj, který je označený kódem 5.11.

Záměr tak vyžaduje vydání závazného stanoviska k povolení záměru obsahujícího stacionární zdroj uvedený v příloze č. 2 podle § 11 odst. 2 písm. b) zákona o ochraně ovzduší. Jedná-li se o záměr vyžadující jednotné environmentální stanovisko, závazné stanovisko podle § 11 odst. 2 písm. b) zákona o ochraně ovzduší se nevydává. U tohoto zdroje bude také povinností provozovatele disponovat platným povolením provozu pro recyklační linku, případně musí provozovatel požádat Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, oddělení ochrany ovzduší o jeho vydání dle § 11 odst. 2 písm. c) zákona o ochraně ovzduší.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uváděnému vyjmenovanému stacionárnímu zdroji znečišťování ovzduší a k povinnostem souvisejícím s provozem tohoto vyjmenovaného zdroje lze ze strany posudku uvést, že tyto povinnosti v souladu s odkazem na sdělení MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou v návrhu závazného stanoviska povinnosti vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění formulovány.

1f) Stavební činnost, která bude spojená s tímto projektem, může být výrazným zdrojem prašnosti, především zdrojem tuhých znečišťujících látek (PM₁₀ a PM_{2,5}). Stavebník je proto při realizaci stavebních prací povinen dodržovat opatření uvedená v příloze č. 10 zákona o ochraně ovzduší, která povedou k omezení prašnosti v místě provádění stavby a tím dojde ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu ke zdrojům prašnosti v etapě výstavby je v příslušné kapitole posudku formulována podmínka do závazného stanoviska, aby investor v případě realizace záměru smluvně se zhotovitelem stavby zajistil plnění doporučení, která by měla být zapracována do smlouvy se zhotovitelem stavby a která by měla směřovat k minimalizaci vlivů na ovzduší v etapě výstavby nad rámec požadavků přílohy č.10 zákona č.1201/2012 Sb. v platném znění.

1g) Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ZPF“).

Z předložené projektové dokumentace posuzovaný záměr vyžaduje trvalé odnětí o výměře 113,374 ha a dočasné odnětí (nad 1 rok) o výměře 4,0206 ha odnětí stávající zemědělské půdy ze ZPF. Před vydáním územního a stavebního rozhodnutí je nutné požádat orgán ochrany ZPF, o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF podle ust. § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF a v souladu s ust. § 3 zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném enviromentálním stanovisku. Orgán ochrany ZPF požaduje, aby rozsáhlý zábor byl v co možné míře snížen a bylo dodrženo ustanovení § 4 zákon o ochraně ZPF.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře; jedná se o konstatování legislativních povinností, které musí být plněny bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí. Dle dokumentace celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí 113,73 ha, dočasný zábor ZPF nad 1 rok 4,02 ha. Z dokumentace vyplývá, že z hlediska ochrany ZPF lze s ohledem na rozsah záborů a dotčení převážně bonitně nejceněnějších půd (I. a II. třídy ochrany ZPF) hodnotit vlivy záměru jako velké, avšak odpovídající parametrům, charakteru a významnosti záměru a charakteru daného území. Je skutečností, že ve vztahu k záboru ZPF představuje záměr značné nároky na ZPF. Vliv na ZPF lze označit za významný. V uvedeném případě se jedná o veřejně prospěšnou stavbu podle §17 odst. 1 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Ve vztahu k nárokům na dočasné odnětí ze ZPF je v návrhu závazného stanoviska formulováno doporučení v rámci navazující projektové přípravy minimalizovat dočasné zábory zemědělského půdního fondu (dále také jen „ZPF“) tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra ochrany ZPF, a to zejména velkoplošně zastoupených

bonitně nejceněnějších půd (v této souvislosti co nejvíce využívat stopu trvalých záborů s cílem maximální až úplné eliminace dočasných záborů).

1h) Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a příslušných prováděcích předpisů, v platném znění se uvádí, že při výstavbě a při vlastním provozu budou vznikat odpady, u kterých se nepředpokládají problémy při jejich využití, případně odstranění. Za předpokladu, že vzniklé odpady budou přednostně využívány a odstraňovány budou až v případě, že nebude reálná možnost jejich využití, Krajský úřad Středočeského kraje s realizací uvedeného záměru souhlasí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nakládání s odpady jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu souvisí s naplňováním legislativy v odpadovém hospodářství a musí být plněno bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

1i) Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů se uvádí následující: Dle předložené změny záměru má dojít nově k záboru v katastrálních územích Nymburk, Kamenné Zboží, Velké Zboží, Ostrá o ploše předpokládaného trvalého záboru 1,6254 ha a dočasného záboru 0,6518 ha. Krajský úřad souhlasí se zábořem PUPFL, neboť veřejný zájem na realizaci stavby převyšuje veřejný zájem na zachování lesa.

Krajský úřad dále uvádí, že k záměru jako takovému si následně investor podá žádost o vydání jednotného environmentálního stanoviska dle zákona č. 148/2023 Sb., jehož součástí bude výrok dle ustanovení § 14 odst. 2 zákona o lesích a dle ust.

§ 16 zákona o lesích. Do žádosti samotné žadatel bude specifikovat pozemky, na nichž se předpokládá zábor a dále dotčené pozemky v pásmu do 30 m od okraje lesa. Vzhledem k tomu, že se jedná o jeden záměr a předpokládaný zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa je nad 1 ha, bude k vydání jednotného environmentálního stanoviska kompetentní Krajský úřad.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vyjádření jsou komentovány legislativní požadavky, a proto v souladu s odkazem na sdělení MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou v návrhu závazného stanoviska povinnosti vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění formulovány.

1j) Vyjádření za Odbor kultury a památkové péče: Z dokumentace není zřejmé, zda bude realizací záměru zasahováno do nemovité kulturní památky sochy sv. Vojtěcha. Toto vyhodnocení by mělo být doplněno. Jedná se o sochařské dílo z roku 1858 od Matěje Berana, kulturní památka rejst. číslo ÚSKP 26571/2-1902), nachází se v bezprostřední blízkosti trati, ve východní části hl. nádraží Nymburk.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Socha sv. Vojtěcha se nachází na pozemku p.č. 295/3 k.ú. Nymburk a stavba do této sochy nezasahuje.

1k) Z dokumentace není zřejmé, jaký bude rozsah stavebních úprav a demolic u železničních stanic ŽST Nymburk hl.n. a ŽST.Lysá nad Labem a dílčí úpravy i v ŽST Nymburk – město. Tyto údaje by měly být upřesněny. Z hlediska zájmů památkové péče je žádoucí zachování historických staveb, které náleží ke kulturnímu dědictví, pokud vykazují dostatečnou míru památkových hodnot a pokud to jejich stavebně-technický stav umožňuje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu ke stavebním úpravám a demolicím dle doplňující informace oznamovatele podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění stavební úpravy výpravní budovy jsou součástí jiné stavby SŽ – žst. Nymburk, výpravní budova. V blízké minulosti proběhla architektonická soutěž na její úpravy a podle našich informací se teprve zahajují projekční práce. Stavební úpravy výpravní budovy v žst. Lysá nad Labem jsou ve fázi architektonické studie a v listopadu 2025 proběhla její veřejná prezentace na MÚ Lysá n/L. Principem navržených úprav je zachování nynější budovy s provozovanou restaurací a modelářským klubem a pouze dílčí úpravy vnitřní dispozice a návrh nového výstupu z podchodu pro cestující v nové poloze v místě stávající dopravní kanceláře.

2) KHS Středočeského kraje

vyjádření č.j. KHSSC 72675/2025 ze dne 20. 10. 2025

Podstata vyjádření:

2a) Po zhodnocení souladu předloženého záměru s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze v souladu s § 77 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů toto vyjádření:

S předloženou dokumentací o vlivu záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n.(včetně) – žst. Lysá n.L. (včetně)“ se souhlasí. V dalším stupni projektové dokumentace bude sledován objekt č.p. 89, kde sice nebyly zjištěny nadlimitní hodnoty vibrací, ale bude záležet na provedení nové trati. Rovněž je doporučeno provést kontrolní měření vibrací u objektu č.p. 513/63 Stržiště a č.p. 89 Kostomlaty nad Labem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k problematice hodnocení akustické situace v zájmovém území jsou pro návrh závazného stanoviska posudkem formulována následující doporučení:

- *v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných Zásad organizace výstavby (dále ZOV) aktualizovat akustickou studii pro etapu výstavby a vyhodnotit v ní zdroje hlukové zátěže související s generovanou dopravou, provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů, s prováděním zemních a případně demoličních prací a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby*
- *v rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení stavby aktualizovat pro etapu provozu Hlukovou studii a rozsah všech navrhovaných protihlukových opatření se zohledněním následujících požadavků:*
 - ✓ *výchozím podkladem pro aktualizaci bude Hluková studie (Čichovský P., SUDOP Praha, a.s., 09/2025)*
 - ✓ *jako výchozí podklad pro plnění hygienických limitů v zájmovém území budou zohledněny navržené protihlukové stěny*
 - ✓ *v navazující projektové přípravě zpracovat do technického návrhu stavby protihluková opatření navržená v rozsahu hlukového posouzení dle dokumentace EIA a dle závěrů aktualizovaného hlukového posouzení; zvýšenou pozornost věnovat výpočtovým bodům B4, B12, C6, C7, C15 a C17 aktuálního hlukového posouzení, kde se*

vypočtené hladiny akustického tlaku v noční době pohybují blízko pod hygienickým limitem hluku

- ✓ *hlukové posouzení navrhovaných komunikací (obchvat Nymburka, obchvat Kostomlat nad Labem a náhrada stávajícího železničního přejezdu podjezdem v Lysé nad Labem) zároveň zohlední aktualizované dopravní prognózy dle reálného předpokladu zprovoznění posuzovaného záměru; pro posouzení hlukové zátěže z pozemní dopravy související s navrhovaným podjezdem v ulici Stržiště zpracovat dopravní model zohledňující přesun dopravního proudu z rušeného úrovněového přejezdu*
- ✓ *protihlukové stěny realizovat ve vztahu k ochraně ptáků a letounů jako neprůhledné nebo průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat; vhodným řešením je polep proužky nebo výplň s vypiskovanými proužky šíře 20 – 30 mm v rozteči maximálně 100 mm pro svislé pruhy a v rozteči maximálně 50 mm pro vodorovné pruhy*
- ✓ *rozsah a závěry aktualizovaného hlukového posouzení budou projednány a odsouhlaseny příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví*
- *v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Projekt monitorování akustické situace pro etapu provozu:*
 - ✓ *rozsah projektu a místa měření bude projednán a schválen příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví*
 - ✓ *měření hluku bude prováděno autorizovanou anebo akreditovanou osobou v délce 24 hodin*
 - ✓ *monitoring bude zpracován:*
 - *pro výchozí stav – 1x před zahájením provozu*
 - *po uvedení stavby do provozu – 1 rok po zprovoznění, kdy bude měřením ověřena předpokládaná funkce protihlukových opatření*
 - *s výsledky každého měření bude seznámen dotčený orgán ochrany veřejného zdraví*
 - *na základě výsledků monitoringu mohou být přijata další minimalizační či kompenzační opatření k zajištění plnění hygienických limitů, případně může být rozhodnuto o pokračování monitoringu v dalších letech*

Ve vztahu k problematice vibrací je posudkem v návrhu závazného stanoviska doporučeno v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Projekt monitoringu deformací zástavby po zprovoznění záměru:

- *do monitoringu budou zahrnuty všechny stavební objekty, které se nacházejí v blízkosti záměru a mohou být provozem ovlivněny, a které byly prověřeny z hlediska stávajícího stavu v rámci Protokolu o zkoušce č.6922-211-23, ze dne 7.11.2024*
- *do monitoringu budou zahrnuty dále následující objekty, u kterých pro zjištění stávajícího stavu bude provedeno kontrolní měření vibrací: Čapkova 512/11, Stržiště č.p. 513/63 a Dvorecká 1052/22 v Lysé nad Labem a opakování měření u objektu 9. května č.p. 89 a u objektů v úseku km 328,420 – 330,320*
- *místa měření vibrací budou konzultována a případně upravena po konzultaci s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví*
- *postmonitoring bude následně zahrnovat jednorázové repasportizování stavebních objektů po uvedení stavby do provozu a kontrolní měření účinků vibrací na objekty včetně realizace případných nápravných opatření*

3) MÚ Poděbrady

vyjádření č.j. MEUPDY/0063156/ZP/2025/KBI ze dne 24. 10. 2025

Podstata vyjádření:

3a) Z hlediska nakládání s odpady - Upozorňujeme pouze na dodržování zákonných povinností ve spojení s ust. 13 a 15 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a jeho prováděcích právních předpisů, zejména na dodržení postupů pro nakládání s

vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace; současně se stavebními a demoličními odpady obsahujícími nebezpečné látky nakládat takovým způsobem, aby nedošlo ke znečištění ostatních vybouraných stavebních materiálů, vedlejších produktů nebo stavebních a demoličních odpadů určených k recyklaci nebo opětovnému použití. Veškeré činnosti by měly být realizovány v souladu s hierarchií odpadového hospodářství.

Součástí JES by mělo být vyjádření k nakládání s odpady ke změně dokončené stavby (§146 odst. 3 písm. b) zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech, ORP Poděbrady však není k vydání JES kompetentní.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nakládání s odpady jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu souvisí s naplňováním legislativy v odpadovém hospodářství a musí být plněny bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

3b) Z hlediska ochrany ovzduší - K tomuto záměru byla vypracována rozptylová studie, dle které je posuzovaný záměr z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelný a lze ho realizovat. K vydání JES není ORP Poděbrady kompetentní.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

3c) Z hlediska ochrany ZPF - Záměrem je dotčeno několikero katastrálních území, přičemž v ORP Poděbrady je to pouze k. ú. Velké Zboží, kde má vznikat trvalý zábor o ploše 9 623 m². Dočasný zábor nebyl definován. Dle § 18 odst. 2 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, nachází-li se zemědělská půda ve správním obvodu dvou nebo více orgánů ochrany zemědělského půdního fondu téhož stupně, je k vydání rozhodnutí nebo závazného stanoviska podle tohoto zákona příslušný ten orgán ochrany zemědělského půdního fondu, v jehož správním obvodu leží největší část zemědělské půdy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

3d) Z hlediska státní správy lesů. V této věci orgán vydal dne 06.03.2025 své vyjádření čj.:MEUPDY/0013292/ZP/2025/ERo. Kdy toto vyjádření bylo v rámci předloženého dokumentu vyhodnoceno. Vyjádření orgánu zůstává „ideově“ stále v platnosti, k vlastnímu vyhodnocení a návrhu řešení nemáme výhrady, pouze je zde otázka zda bezpečnostní zóny, jež jsou určeny k výkupu, jsou také určeny k odnětí z PUPFLu či zda po výkupu PUPFlem zůstanou a bude na nich v souladu s lesním zákonem hospodařit, provozovatel dráhy, stát atd.“ Obě varianty jsou přípustné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce oznamovatel uvádí, že v navazujících stupních projektové přípravy bude aktualizována hranice záboru s ohledem na zpřesnění technického řešení stavby s tím, že bezpečnostní zóny jsou navrženy k trvalému výkupu.

Ve vztahu k nárokům na pozemky v kategorii PUPFL je v posudku formulována podmínka v rámci navazující projektové přípravy předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL v rámci rozsahu vyčíslených náhrad škody způsobené na produkčních funkcích lesa, a to jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se odnětí pozemků z PUPFL.

3e) Z hlediska ochrany přírody a krajiny. Z hlediska zájmů chráněných zákonem ochrany přírody a krajiny upozorňujeme, že v případě bezpodmínečně nutného kácení dřevin je třeba, aby si investor v předstihu obstaral na nadlimitní dřeviny, případně na plochy souvislých zapojených porostů dřevin nad 40 m², povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Zároveň je při realizaci záměru nutné učinit taková opatření, aby se předcházelo poškození stávající vzrostlé zeleně, která bude na místě ponechána. Dále upozorňujeme, že Významné krajinné prvky jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení nebo oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit souhlas orgánu ochrany přírody. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výše uvedená doporučení jsou zapracována do podmínek návrhu závazného stanoviska:

- *součástí navazující projektové přípravy bude podrobný dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin pro stavbu včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, který bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²); podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných; v rámci podrobného dendrologického průzkumu prověřit výskyt perspektivních mladých stromů vhodných k přesazení; rozsah kácené zeleně projednat s příslušným orgánem ochrany přírody*
- *kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu dřevin (tj. 1.10. až 31.3. běžného roku); v případě dalšího nezbytného kácení může být kácení jednotlivých dřevin či malých skupin realizováno i v jiné době, mimo 1.4. až 31.7., a to po odsouhlasení a stanovení podmínek biologickým (ekologickým) dozorem stavby (případně u stromů s obsazenými dutinami netopýrů může být kácení provedeno pouze v září nebo říjnu); v hnízdním období může být prováděno pouze jednotlivé kácení a až po předchozím ohledání předmětných dřevin a jejich okolí biologickým (ekologickým) dozorem; senescentní dřeviny s dutinami a mrtvým dřevem neodvážet z lokality, ale odvézt na speciální deponii, která bude za tímto účelem zřízena a ze které budou tyto dřeviny umísťovány do nezasaženého okolí záměru jako biologicky cenný prvek*
- *před zahájením stavební činnosti zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a*

skladování nebezpečných látek v kořenové zóně (což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny)

3f) Z hlediska vodního hospodářství bez výhrad.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

4) MÚ Nymburk

vyjádření č.j. MUNYM-100/69778/2025/Šan ze dne 3. 11. 2025

Podstata vyjádření:

4a) Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů: záměr bude realizován v těsné blízkosti vodních toků, resp. dojde ke křížení s těmito vodními útvary. Po posouzení záměru došel vodoprávní úřad k závěru, že realizace záměru může vést ke zhoršení stavu nebo ekologického potenciálu útvaru povrchové vody, nebo ke zhoršení stavu útvaru podzemní vody. Vodoprávní úřad upozorňuje žadatele, že je třeba požádat o udělení výjimky podle § 23a odst. 8 vodního zákona. Bez udělení této výjimky nelze záměr povolit ani provést. Rovněž není možné vydat souhlas vodoprávního úřadu dle § 17 vodního zákona, jehož podkladem je kladné stanovisko správce povodí a dotčených vodních toků.

Stanovisko zpracovatele posudku:

S obsahem vyjádření lze ze strany posudku vyslovit souhlas. Z hlediska minimalizace uvedených potenciálních vlivů jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány posudkem odpovídající podmínky jak pro fázi přípravy záměru, tak i výstavby, jakož i následného monitoringu.

4b) Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu a zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů, bude případné trvalé a dočasné odnětí ze ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa řešeno v rámci dalšího navazujícího stupně projektové dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

4c) Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů: v rámci následného stavebního řízení bude v projektové dokumentaci uveden výčet předpokládaných vzniklých odpadů a způsob nakládání s nimi, vč. jejich odstranění.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

5) MÚ Lysá nad Labem

vyjádření č.j. MULNL-ŽP/100988/2025/Ji ze dne 13. 11. 2025

Podstata vyjádření:

5a) Veřejné zájmy, které dotčený orgán hájí podle § 76 odst. 1 písm. a) a § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, jsou záměrem dotčeny. Dotčený orgán nemá zásadní připomínky. Upozorňuje však na výskyt zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin a výskyt ohrožených druhů

živočichů a rostlin, proto orgán ochrany přírody považuje za vhodné, aby míra ovlivnění záměru těchto druhů byla minimální. Zároveň by měla být zajištěna dostatečná a bezpečná prostupnost pro migraci živočichů, zejména drobnějších savců, plazů a obojživelníků, po celé délce řešeného úseku traťového tělesa. Dotčený orgán doporučuje se na tuto problematiku více zaměřit, neboť v předložených materiálech není této kapitole věnován příliš velký prostor.

Stanovisko zpracovatele posudku:

S obsahem vyjádření je ze strany posudku vysloven souhlas. Ve vztahu k uvedenému vyjádření lze odkázat na vypořádání pod bodem 1b) této kapitoly. Dále je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Projekt náhradních biotopů a dalších kompenzačních opatření z hlediska vlivů zejména na faunu, floru a migraci živočichů, kde jsou dále podrobně specifikována některá doporučení, která souvisí s výstupy dosud provedených průzkumů. Kromě jiného je dále formulována podmínka, aby již ve fázi přípravných prací a dále po celou dobu realizace záměru biologický dozor osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného nebo lesnického směru s autorizací pro provádění "biologického hodnocení" podle §67 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění.

5b) Ochrana ovzduší: Záměr byl posouzen jako dočasně zatěžující okolí v době výstavby. Vzhledem k rozsahu stavby a přesunům velkého objemu zemních materiálů správní orgán předpokládá dočasný nárůst znečištění ovzduší. Zdrojem tohoto znečištění bude nákladní automobilová doprava, stavební a recyklační plochy a přidružené stavební a demoliční práce. Z důvodu očekávané zvýšené prašnosti v době výstavby dotčený orgán doporučuje zavést a důsledně dodržovat opatření k omezení prašnosti na staveništi – optimalizaci provozu nákladních automobilů a stavební techniky, pravidelné zvlhčování prašných a sypkých ploch, materiálů a komunikací, zamezení (zakrytí) materiálů a pravidelné čištění komunikací. K záměru byla vypracována rozptylová studie, dle které je posuzovaný záměr z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelný a lze ho realizovat. Dodržení výše uvedených opatření je však důležité pro omezení negativních dopadů na okolní obyvatelstvo a životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedenému vyjádření lze odkázat na vypořádání vyjádření pod bodem 1f) této kapitoly a odpovídající podmínky v návrhu závazného stanoviska.

5c) Odpadové hospodářství: Záměr je posuzován jako stavba, při níž jsou plánovány rozsáhlé terénní úpravy, obměny železničního svršku i technické infrastruktury, demolice budov a nástupišť, včetně obměny přidružených elektrických sítí a zařízení. Dotčený orgán předpokládá, že v rámci záměru dojde k významné produkci stavebních a demoličních odpadů, včetně vzniku výkopových zemin a nebezpečných odpadů. Při realizaci záměru je nutné zajistit, aby nakládání se všemi vzniklými odpady probíhalo v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, a jeho prováděcími předpisy.

Dotčený orgán upozorňuje na nezbytné zajištění evidence o produkci a způsobu nakládání s odpady vzniklými při záměru a dalšího nakládání s nimi. V případě zjištění přítomnosti odpadů obsahujících azbest musí být zajištěna účinná opatření, aby nedocházelo k jejich přelamování a drcení. Je třeba dodržovat zvýšenou bezpečnost z hlediska případného zdravotního rizika.

Předpokládá se vypracování konkrétního plánu pro recyklaci a využití výkopové zeminy, který bude zohledňovat všechny relevantní environmentální normy a požadavky k zasypávání na povrchu terénu dle § 6 a § 83 vyhlášky č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nakládání s odpady jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu souvisí s naplňováním legislativy v odpadovém hospodářství a musí být plněno bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí, a proto v souladu s odkazem na sdělení MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou v návrhu závazného stanoviska povinnosti vyplývající ze zákona č. 541/2020 Sb. v platném znění formulovány.

5d) Ochrana lesa: Veřejné zájmy, které dotčený orgán hájí podle § 48 odst. 2 písm. c) a § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, jsou záměrem dotčeny. Orgán státní správy lesa nemá žádné připomínky, avšak upozorňuje na povinnost oznamovatele předloženého záměru získat souhlas k odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vyjádření jsou komentovány legislativní požadavky, a proto v souladu s odkazem na sdělení MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou v návrhu závazného stanoviska povinnosti vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění formulovány.

5e) Ochrana zemědělského půdního fondu: Veřejné zájmy, které dotčený orgán hájí podle § 15 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, jsou záměrem dotčeny. Dotčený orgán upozorňuje na povinnost oznamovatele záměru získat souhlas k odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) u pozemků, jež jsou součástí ZPF.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vyjádření jsou komentovány legislativní požadavky, a proto v souladu s odkazem na sdělení MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou v návrhu závazného stanoviska povinnosti vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění formulovány.

5f) Ochrana vod: Veřejné zájmy, které dotčený orgán hájí podle § 104 odst. 1 a 2 písm. c) a § 106 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, jsou záměrem dotčeny. Vodoprávní úřad nemá k předloženému záměru zásadní připomínky.

Vodoprávní úřad upozorňuje na nezbytnost zajištění, aby nebyla zhoršena průtočnost vodních toků. Průtočnost vodních toků musí být zachována. Vodoprávní úřad upozorňuje na skutečnost vypracování havarijního plánu dle vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků.

Zároveň vodoprávní úřad upozorňuje, že nesmí dojít k zásadnímu ovlivnění a zhoršení kvantity podzemních vod domovních studní v ulici Stržiště. Pokud dojde ke ztrátě nebo podstatnému snížení podzemních vod, lze postupovat dle § 29 odst. 2 vodního zákona.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vyjádření jsou komentovány legislativní požadavky, a proto v souladu s odkazem na sdělení MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou v návrhu závazného stanoviska povinnosti vyplývající ze zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění formulovány.

Z dokumentace vyplývá, že hydrogeologické posouzení vlivů realizace podchodů bylo provedeno s důrazem na nově budované podjezdy a podchody po celé délce trati (PUDIS a.s., 09/2025)“, výstupy z hydrogeologických hodnocení (Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) – Lysá nad Labem (včetně), předběžný inženýrskogeologický průzkum – hydrogeologický průzkum (SUDOP Praha a.s., 2024), - Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) – Lysá nad Labem (včetně), Vyhodnocení vlivu záměru na podzemní vody, a to s důrazem na nově budované podjezdy a podchody po celé délce trati (PUDIS a.s., 09/2025) byly zapracovány do přílohy dokumentace EIA - Vyhodnocení z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst. 7. a to do kapitoly 6.2. Předpokládané vlivy stavby na útvar podzemních vod a podrobně pro podchod v lokalitě ul. Stržiště – Ke Karlovu SO 01-20-03.1 ŽST Lysá nad Labem, most km 338,724 podjezd, SO 01-20-03.2 ŽST Lysá nad Labem, most km 338,724 podjezd – přístupy.

Stavba se nachází v Lysé nad Labem v ulici Stržiště - Ke Karlovu. V rámci přestavby železniční trati je počítáno se zrušením úrovnového křížení s dvoukolejnou tratí směr Mělník a je zde navržen podjezd místní komunikace včetně pěšího a cyklo provozu. Součástí objektu bude čerpací komora v nejnižším bodě nivelety komunikace v podjezdu. Založení objektu je navrženo plošné.

Základová spára se nachází na rozhraní fluvialních sedimentů charakteru písku s příměsí jemnozrnné zeminy a podloží z celá zvětralých až silně zvětralých slínovců.

Hladina podzemní vody je uvažována v maximální úrovni cca 7,5 m nad základovou spárou. Úroveň v nadmořské výšce je uvedena v následující tabulce. Vzhledem k vysoké hladině podzemní vody je podjezd řešen jako monolitická železobetonová rámová konstrukce v hydroizolační vaně.

Směr proudění podzemní vody je směrem k jihu, gradient je mírný.

Stavební jámu bude nutné zajistit proti přítokům podzemní vody z poloh fluvialních sedimentů, a to štětovnicemi zaraženými do zvětralých hornin skalního podloží, které mají řádově nižší propustnost a představují tedy izolant. Vzhledem k očekávaným přítokům podzemní vody bude potřeba vodu organizovaně čerpat ze stavební jámy.

Přítok do stavební jámy byl odborně odhadnut ve zprávě o hydrogeologickém průzkumu, Paděra, M. et al. (2024) a měl by dosahovat objemu 0,6 l/s. Na stranu bezpečnosti při uvažovaném ovlivnění okolních studní bylo uvažováno s přítokem až 2,4 l/s. Na základě tohoto přítoku do stavební jámy pak byl vypočten poloměr dosahu depresního kužele, ve kterém se očekává, že dojde k dočasnému a lokálnímu snížení hladiny podzemní vody. Souhrnně jsou uvedeny uvažované hodnoty v tabulce. 7.3-1 Přílohy č.7.

Podle předběžné konzultace podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění s geotechniky vyplynulo, že těsněná jímka ze štětovnic bude vetknuta do nepropustného podloží v místě podjezdu, ověřeného průzkumnými sondami. Z jímek se tak nebude čerpat voda a není nutno snižovat hladinu podzemní vody. Tím bude vliv na okolní zástavbu minimální.

Ve vztahu k problematice ovlivnění a zhoršení kvality podzemních vod domovních studní v ulici Stržiště lze odkázat zejména na Přílohu č. 7 posuzované dokumentace v tabulce 7.3 – 2, kde je uveden seznam objektů a jejich vlastníků včetně označení objektů, které mohou být stavbou ovlivněny.

V rámci předkládaného posudku jsou k problematice vlivů na podzemní vody pro navazující projektovou přípravu záměru formulovány následující podmínky:

- **v rámci navazující projektové přípravy zpracovat podrobný inženýrskogeologický průzkum a hydrogeologický průzkum, na jejichž základě bude vypracován model, který bude simulovat proudění podzemní vody v reálných podmínkách a prověřit veškeré problematické úseky stavby; na základě výsledků aktualizovat ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru vyhodnocení míry ovlivnění režimu podzemních vod a jímacích objektů a stanovit rozsah opatření; u vodních zdrojů, kde bude indikováno riziko jejich zásadního ovlivnění, navrhnout zřízení náhradních vodních zdrojů či vybudování náhradního zásobování vody novými přípojkami na náklady investora; u zdrojů podzemních vod v kontaktu s pozemními komunikacemi navrhnout opatření vylučující riziko jejich kvalitativního ovlivnění**

Podmínka směřuje k detailnímu vyhodnocení vlivu záměru na zdroje podzemních vod jak z hlediska velikosti a významnosti vlivu, tak i z hlediska návrhu realizace kompenzačních opatření při prokázání vlivu záměru na tyto individuální zdroje podzemních vod, a to jak z hlediska kvantitativního, tak i kvalitativního.

- **na základě zpracovaného podrobného hydrogeologického průzkumu bude vypracován Projekt hydrogeologického monitoringu podzemních vod, který bude rozpracován pro fáze představbního a stavebního monitoringu a následného post monitoringu; monitoring bude zejména zahrnovat:**
 - **termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby na základě podrobného hydrogeologického průzkumu a dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a délku monitoringu po uvedení záměru do provozu**
 - **hydrogeologické mapování a pasportizace domovních studní a jímacích objektů zásobování vodou v pruhu 100 m na obě strany od osy projektované trasy a dále objekty, které se nacházejí ve větší vzdálenosti, ale na základě provedeného podrobného průzkumu by mohly být stavbou ovlivněny, jakož i objekty vzdálenější pro srovnání nenarušených průběhů změn stavů**
 - **mimo uvedenou pasportizaci budou nedílnou součástí monitoringu následující monitorovací objekty vyplývající z „Vyhodnocení vlivu záměru na podzemní vody, a to s důrazem na nově budované podjezdy a podchody po celé délce trati, závěrečná zpráva (Pokorný O., PUDIS, 09/2025):**

Stavební objekt	Monitorovací objekt
SO 01-20-01–Ž. most v km 338,400 – podchod nádraží, Lysá n. Labem	ST1849, HG1044
SO 01-20-02–Ž. most v km. 338,400 – podjezd v ulici Ke Kovoně, Lysá n. Labem	ST185, HG1264, HG1265
SO 01-20-03–Ž. most v km 338,600 – podjezd v ulici Stržiště, Lysá n. Labem	ST513, ST1283, ST2104/5, HG1261
SO 30-20-01–Ž. most v km 325,946 – podchod v zastávce Kamenné Zboží	ST51, HG1020,
SO 30-20-02–Ž. most v km 325,908 – podchod v zastávce Kostomlaty n. Labem	STCD, HG1026
SO 30-20-04–Ž. most v km 329,400 – podchod v ulici Hronětická, Kostomlaty n. L.	ST10, ST11, ST101, ST122, HG1028
SO 30-20-06–Ž. most v km 332,789 – podchod v zastávce Stratov	HG1198
SO 30-20-07–Ž. most v km 333,891 – podchod v zastávce Ostrá	ST144/1

- **aktualizovaná pasportizace jímacích objektů bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu**

- **monitoring u všech monitorovaných objektů je navržen provádět 1 rok před začátkem stavby, po celou dobu realizace stavby a 1 rok po ukončení stavby četnost monitoringu bude projednána s příslušnými vodoprávními úřady**
- **před zahájením prací v místech realizace zakládání podchodů a podjezdů sledovat hladiny podzemních vod v okolních studních s tím, že zaměření hladiny podzemních vod bude provedeno 2x; v nově realizovaných trvale vystrojených HG vrtech realizovat monitoring v rozsahu měření hladiny podzemní vody s frekvencí 1x za měsíc**
- **po celou dobu stavby podjezdu v ulici Stržiště a navíc po dobu nezbytně nutnou po dokončení stavby (kterou stanoví statik) monitorovat potenciální porušení statiky dotčených nemovitostí v okolí stavby podjezdu v ulici Stržiště v k.ú. Lysá nad Labem z důvodů možného poklesu hladiny podzemních vod v etapě výstavby s cílem zjištění stávajícího stavu za účelem jeho dalšího srovnání v průběhu a po dokončení stavby**
- **sledování hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod, jakož i kvalitativní monitoring, jeho rozsah a četnost (včetně stanovení vrtů s kontinuálním měřením hladiny podzemních vod) bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem a případně upraven dle jeho požadavků**

Podmínka podrobně specifikuje místa a rozsah monitoringu zdrojů podzemních vod, jakož i časovou osu průběhu monitoringu tak, aby byl jednoznačně prokazatelný stav před zahájením stavby, v průběhu stavby, po dokončení stavby a po zprovoznění záměru.

5g) V zájmovém území jsou evidovány staré ekologické zátěže, je nutné, aby v dotčených úsecích byl proveden podrobný geotechnický průzkum, aby nedošlo ke kontaminaci podzemních vod.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k identifikovaným starým ekologickým zátěžím je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka v rámci podrobného geotechnického a hydrogeologického průzkumu zohlednit existenci následujících lokalit starých ekologických zátěží:

- Kovona a.s. Lysá nad Labem, ID lokality 89505004
- Lokomotivní depo Lysá nad Labem, ID lokality 89505007
- Skládky Kruhovka, ID lokality 8950001
- Bývalé lokomotivní depo Nymburk, ID lokality 8232010
- Bývalá mlékárna Nymburk, ID lokality 8232011
- Bývalá skládka ČD Nymburk, ID lokality 8232007

Na základě výsledků průzkumů bude stanoven postup prací s případně zjištěnou kontaminovanou zemínou, jakož i případný rozsah sanačních opatření s důrazem na zamezení potenciálního rizika kontaminace podzemních vod.

Podmínka zabezpečuje podrobnější rozpracování informací z předběžně provedených průzkumů z hlediska minimalizace vlivů na kvantitativní a kvalitativní režim podzemních vod se zaměřením především na problematické úseky stavby.

6) Středočeský kraj vyjádření č.j. 56085/2025/KUSK ze dne 13. 11. 2025

Podstata vyjádření:

Středočeský kraj souhlasí s dokumentací k záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (včetně) - Lysá nad Labem (včetně)“ a nemá připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

7) Obec Kostomlátky
vyjádření č.j. 0894/2025/K ze dne 22. 10. 2025

Podstata vyjádření:

Zastupitelstvo obce Kostomlátky nemá k uvedenému záměru žádné připomínky ani požadavky. Záměr se nedotýká zájmů obce Kostomlátky takovým způsobem, který by vyžadoval další posuzování podle zákona EIA. Z tohoto důvodu se obec nevyjadřuje k potřebě zpracování dokumentace podle § 7 zákona EIA ani neformuluje doporučení k oblastem vlivů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany posudku bez komentáře.

8) Obec Stratov
vyjádření č.j. STRATOV/1311/2025; JID:STRATOV72080 ze dne 07. 11. 2025

Podstata vyjádření:

Na 31. veřejném zasedání zastupitelů obce Stratov dne 5.11.2025 bylo přijato usnesení ve věci nejednotného postupu ve věci návrhu protihlukové stěny (dále jen PHS) v železniční zastávce Ostrá o délce cca 80 m, přibližné staničení 333,9000. V obci Ostrá bylo měření hluku provedeno v objektu č.p.144, výpočtový bod B19 Hlukové studie, kdy je jako výrok konstatováno v posledním sloupečku – Vztah k limitu ve výhledovém stavu (pro rok 2035) – že měření Vyhovuje, byť hodnota v noci je na samé hranici stávajícího platného hygienického limitu. Pro Obec Stratov bylo měření hluku provedeno v objektu č.p.244, výpočtový bod B18 Hlukové studie, kdy je jako výrok konstatováno v posledním sloupečku – Vztah k limitu ve výhledovém stavu (pro rok 2035) – že měření taktéž Vyhovuje. Výsledky jsou nižší, ale ze zkušenosti v obci víme, že už nyní je hluk z železniční dopravy po většinu roku slyšet v podstatě v celé obci. Obec se nachází na kopci, kam se po většinu roku hluk přirozeně rozptýluje. Dovolujeme si požádat, aby byl zvážěn návrh PHS, případně nějaké zídky u kolejnice, neboť největší hluk vzniká při styku kola s kolejnicí (samozřejmě pokud to dovoluje konstrukce tratě, vzdálenost mezi kolejemi, atd. Případně alespoň nezvážit revitalizaci s doplněním izolační zeleně (vyznačeno na mapě - v současnosti je to starý švestkový sad), které je těsně pod objekty, jež jsou nejbližší železniční trati. Vzhledem k tomu, že jsou to opadavé stromy, tak by případný návrh revitalizace měl obnášet nějakou zeleň, jež by utvořila co nejhustší bariéru, která zvukové vlny pohltí a rozptýlí.

Byli bychom velice rádi, pokud by se tímto naším námětem někdo dodatečně zabýval. Chápeme samozřejmě, že jsou to všechno náklady, a že ne vždy a všude PHS hluku zabrání, důležité je na to nahlížet i třeba z hlediska bezpečnosti pro složky IZS v případě nehody či prací na železnici a v neposlední řadě je třeba vzít v úvahu i vlastní bezpečnost dopravy na železnici.



Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci hlukové studie jsou navrhována protihluková opatření pouze v místech, kde je predikováno překročení hygienického limitu. Pro obě zmiňované lokality jsou platné hygienické limity ekvivalentních hladin akustického tlaku (L_{Aeq}) 68 dB v denní době a 63 dB v noční době, které jsou v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.

Ve výpočtovém bodě B18, který je nejzatíženějším bodem z obce Stratov, je vypočtená hodnota pro výhledový stav 53,4 dB v denní době a 51,5 dB v noční době. Obě vypočtené hodnoty jsou hluboko pod hygienickým limitem.

Ve výpočtovém bodě B19, který je nejzatíženějším bodem z obce Ostrá, je vypočtená hodnota pro výhledový stav bez protihlukových opatření 65,0 dB v denní době a 63,0 dB v noční době. V noční době je vypočtená hodnota na hranici hygienického limitu, a proto je navržena protihluková stěna. Po realizaci protihlukové stěny jsou vypočtené hodnoty 58,5 dB v denní době a 56,6 dB v noční době.

Součástí výpočtového modelu je reliéf terénu, tudíž šíření hluku směrem k obci, která je umístěna na kopci, je zohledněno.

Slyšitelnost provozu na železniční trati uvnitř obce nelze rozporovat, ale hluková studie se musí striktně držet vyhodnocení pouze podle hygienických limitů.

Z hlediska dalšího postupu ve vztahu k problematice hlukové zátěže a problematice vibrací lze odkázat na vypořádání pod bodem 2a) této kapitoly, kde jsou posudkem navrženy podmínky jak pro další projektovou přípravu záměru, tak i z hlediska ověření akustické situace a případné působení vibrací po realizaci záměru.

9) Město Lysá nad Labem

vyjádření č.j. MULNL-SM/100970/2025/Foze dne 14. 11. 2025

Podstata vyjádření:

9a) Železniční trať prochází středem města, a proto je železniční doprava největším zdrojem hluku pro obyvatele města. Navíc se předpokládá výrazné navýšení objemu železniční dopravy, speciálně nákladní, výrazné zvýšení rychlosti železniční dopravy až na 160km/h. To vše bude generovat výrazný nárůst hluku pro obyvatele města, nejvíce pro ty, kteří bydlí v blízkosti železniční trati.

Hluková studie vychází převážně z teoretického výpočtového modelu. Terénní měření hluku v Lysé nad Labem proběhlo pouze na dvou dotčených objektech, kde byly přípustné hladiny hluku při měření výrazně překročeny – jak oproti platným normám, tak oproti odhadům budoucí hlukové zátěže dle EIA pro projekt „Rekonstrukce žst. Lysá nad Labem“ (2015).

Od poslední rekonstrukce trati nebyly neprovedeny dostatečné úpravy kolejových vozidel ke snížení hluku (např. instalace kotoučových brzd, kompozitních brzdových špalků, tichého topení či klimatizace apod.), a nelze spolehlivě předpokládat, že tyto úpravy budou realizovány při navýšení frekvence spojů.

Dům v ulici Sokolovská 1332/18 se v současnosti nachází blízko hranice limitu (dle studie naměřeno 62,2 dB, limit pro starou zátěž je 63 dB).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Je celkem logické, že predikci očekávaných ekvivalentních hladin akustického tlaku po realizaci stavby nelze stanovit jinak než modelovým výpočtem pomocí specializovaného softwaru pro výpočet hluku.

Nelze v rámci předkládaného záměru porovnávat hodnoty dle EIA 2015, které odpovídaly tehdejšímu podkladům z dopravní technologie.

Pro aktuální hodnocení je základním podkladem pro hlukovou studii dopravní technologie potvrzená provozovatelem zdroje hluku – správou železnic. Rozporovat zadané údaje není v kompetenci zpracovatele hlukové studie.

Měření hluku proběhlo za účelem ověření stávající akustické situace. Měření hluku bylo provedeno v ulici Sokolovská před domem č.p. 1187/12 ve vzdálenosti 23 m od nejbližší koleje na hranici pozemku (chráněný venkovní prostor stavby je tedy ještě ve větší vzdálenosti). Hygienický limit je zde prokazatelně splněn, výsledné hodnoty byly 54,2/53,7 dB.

Druhé měření hluku bylo provedeno v ulici Čapkova před domem č.p. 512/11 v těsné blízkosti tratě. Hygienický limit je zde prokazatelně překročen v noční době, Výsledné hodnoty byly 65,8/66,0 dB.

Z hlediska dalšího postupu ve vztahu k problematice hlukové zátěže a problematice vibrací lze odkázat na vypořádání pod bodem 2a) této kapitoly, kde jsou posudkem navrženy podmínky jak pro další projektovou přípravu záměru, tak i z hlediska ověření akustické situace a případné působení vibrací po realizaci záměru; v rámci formulovaných podmínek je doporučeno věnovat pozornost i uváděnému výpočtovému bodu Sokolovská 1332/18 (výpočtový bod C7 v hlukové studii).

9b) Městské pozemky par. číslo 2126/30 a 3476/5 v k. ú. Lysá nad Labem před rodinnými domy v ulicích U Nové hospody, Na Zemské stezce a Sokolovská na par.

číslech 3067, 3129, 1452, 1216, 1217, 1218, 1219, 1220, 1221, 1222, 1223 k. ú. Lysá nad Labem jsou plánované využít pro budoucí P+R parkoviště. Z tohoto důvodu vzrostlé stromy na těchto pozemcích nesmí být využity jako ochranná zeleň před hlukem ze železnice.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Protihluková ochrana je v rámci posuzovaného záměru řešena realizací protihlukových stěn nebo individuálních protihlukových opatření. Tlumící účinky zeleně jako samostatného prvku protihlukové ochrany se významněji projevují až od souvislých kompaktních pásů o minimální šíři 10 m, v nichž je zastoupeno bylinné, keřové a stromové patro.

9c) Město požaduje stanovit tyto podmínky pro realizaci projektu:

- pro celý železniční uzel Lysá nad Labem, novou trať na Milovice a třetí kolej na Nymburk stanovit limity hluku ve výši 60/55 dB, stejně jako u nových staveb
- doplnit protihluková opatření po obou stranách železniční trati procházející městem, zejména v ulicích 9. května, Sokolovská a Vichrova, s ohledem na očekávané zvýšení dopravní zátěže;
- po uvedení modernizace trati do provozu provést měření hluku podél trati v blízkosti obytné zástavby a v případě zjištění, že navržená opatření nejsou dostačující, provést doplnění protihlukových opatření
- protihlukové stěny budou nízké nebo z průhledných materiálů, tak aby byl zachován vizuální kontakt severní a jižní části města přes železniční trať
- zapracovat do projektu náhradní výsadbu v intravilánu města tak, aby splňovala funkci izolační zeleně
- provést detailní rozbor důvodů, proč je dle studie noční hluk výrazně nižší.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Stanovení hygienických limitů již bylo vyjadřovateli objasněno v rámci vypořádání připomínek, a to stranách 34 a 35 posuzované dokumentace.

Stanovení hygienického limitu je v souladu s NV 272/2011 Sb.

Limit 68/63 dB pro den/noc – Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) na těchto pozemních komunikacích a drahách prováděnou po 1. lednu 2001, přičemž písmenem p) se rozumí:

- *údržba, rekonstrukce, modernizace nebo optimalizace dráhy činností související s výměnou nebo obnovou kolejového svršku, spodku a souvisejících zařízení, podbíjení a broušení kolejí, případně přidání koleje, předelektrizační úpravy, elektrizace dráhy nebo jiná související úprava.*

Limit 68/63 dB je použit v prostoru stanice a tam, kde jsou nové koleje přimknuty k původní trati.

Limit 60/55 dB pro den/noc – Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000.

Limit 60/55 dB je použit pro koleje směrem na Milovice a koleje přesmyku. Na tento limit je hodnocena lokalita Lysá nad Labem – Litol – ulice na Zemské stezce, Za Kruhovkou, K Borku.

KHS vydala souhlasné vyjádření, tudíž je předpoklad, že použití hygienických limitů je správné.

Jak již bylo uvedeno, tlumící účinky zeleně jako samostatného prvku protihlukové ochrany se významněji projevují až od souvislých kompaktních pásů o minimální šíři 10 m, v nichž je zastoupeno bylinné, keřové a stromové patro.

Výška a technické řešení protihlukových stěn musí primárně směřovat k ochraně obytné zástavby před nadlimitní hlukovou zátěží, a proto jejich konečné parametry musí být řešeny v rámci navazující projektové přípravy.

Ve vztahu ke zdůvodnění vypočtených hodnot pro noční hluk lze uvést, že základními vstupy pro výpočet hlukové zátěže jsou údaje o dopravní technologii získané od dopravního technologa a odsouhlasené ze strany objednatele, které jsou sumarizovány například v tabulce 7.1. Hlukové studie.

9d) Podjezd v ulici Stržiště

V této lokalitě je velmi vysoká hladina podzemní vody. Zároveň tu mnoho domů má svoji studnu. V rámci stavby podjezdu v ul. Stržiště existuje výrazné nebezpečí z poklesu hladiny podzemních vod ovlivňující studny v okolí stavby podjezdu.

Domy v této lokalitě jsou založeny na písčitém podloží a realizací stavby podchodu dojde s vysokou pravděpodobností k dočasnému snížení hladiny pozemních vod. To může způsobit pohyb podloží a následné výrazné poškození statiky stávajících objektů v okolí stavby podjezdu, minimálně domů na parcelách č. 636, 1118, 1292, 1341, 1343, 1344, 1466, 2144/3, 2145/6 a 3449 v k.ú. Lysá nad Labem.

Město proto požaduje stanovit tyto podmínky pro realizaci projektu:

- stanovit postup prací pro realizaci podjezdu, tak aby nedošlo k porušení statiky dotčených nemovitostí,
- před zahájením stavby udělat detailní pasport dotčených nemovitostí a studní,
- po celou stavbu podjezdu a navíc po jedno vegetační období rostlin po dokončení stavby monitorovat hladinu podzemních vod ve studnách
- po celou stavbu podjezdu a navíc po dobu nezbytně nutnou po dokončení stavby (kterou stanoví statik) monitorovat možné porušení statiky dotčených nemovitostí;
- po dobu výstavby i po jejím dokončení zajistit náhradní opatření v případě poklesu hladiny podzemní vody ve studnách na pozemcích přiléhajících k trati,
- při zjištění poklesu hladiny podzemních po ukončení stavby zajistit náhradní řešení zásobování vodou (např. napojením na vodovod nebo prohloubením studní) dle §29 odst. 2 zákona č. 254/2001 Sb. Vodní zákon, v souladu se zák. 89/2012 Sb. Občanský zákoník.

Stanovisko zpracovatele posudku:

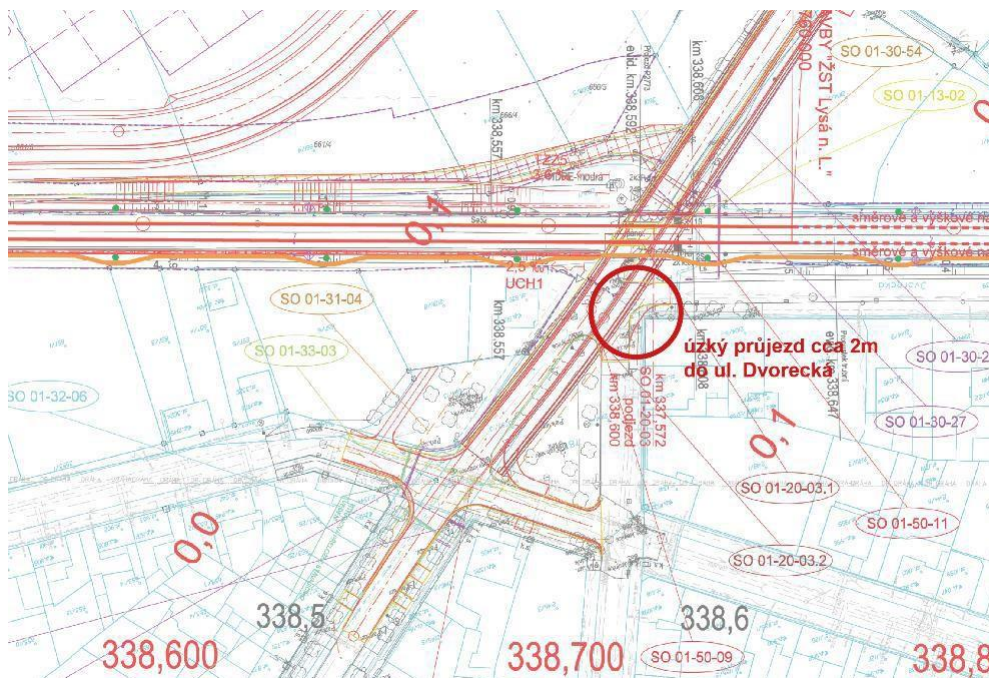
Podstata uvedeného vyjádření je obdobná jako ve vypořádání připomínky pod bodem 5f) této kapitoly, na které lze odkázat.

9e) Stavba podjezdu výrazně zúží stávající přístup do ul. Dvorecká, a tím bude omezen přístup Města Lysá nad Labem k svozu odpadů a údržbě zeleně, přístup k

pozemkům vlastníků nemovitostí a omezena prostupnost do navazující volné krajiny za ul. Dvoreckou, kterou využívá zemědělská technika.

Město proto požaduje stanovit tyto podmínky pro realizaci projektu:

- zajistit bezpečný a funkční přístup do ul. Dvorecká pro vlastníky nemovitostí, pro svoz odpadů, údržby zeleně a složky IZS;
- zajistit přístup k polím pro zemědělskou techniku.



Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění je v aktuální projektové dokumentaci navrženo následující technické a dispoziční řešení: Šířka pozemní komunikace, v nejužším místě u podjezdu, je 3,75 m + bezpečnostní odstup 0,25 m (tedy jednopruhová komunikace), která umožňuje volný průjezd hasičského vozu, sanitky a popelářského vozu (třínápravového). Pro zajištění bezpečnosti provozu mezi ul. Dvorecká a ul. Dvořákova návrh projektu předpokládá instalaci dvou dopravních zrcadel. Součástí úpravy je i chodník v min. šíři 0,9 m.

Do projektové dokumentace bude dále doplněno propojení polní cesty, kterou nyní zemědělská technika používá do ulice položené více severně – ul. U Křížku. Dále bude doplněno propojení ul. Dvorecká do ul. Ke Křížku, na západ od stávající zástavby, díky čemuž může být ul. Dvorecká navržena jak jednosměrná.

Toto řešení je i ve shodě s územním plánem města, kde se předpokládá další zástavba od obou ulic západním směrem.

Pro stavbu podjezdu budou navrženy přeložky inženýrských sítí v potřebném rozsahu.

Příjezd k technologickým objektům je navržen až jižně trati z ulice Ke Karlovu – nový propojením k ulici Ke Kovoně, netýká se zástavby severně od trati.

Podjezd převádí silnici III. třídy a její zrušení není reálné – je součástí komunikační sítě a propojuje i další sídelní celky s prostorem severně od trati.

9f) Prašnost

Lysá nad Labem patří mezi významné zemědělské oblasti a zároveň se zde nachází velmi písčité podloží. Díky tomu je zde vysoká prašnost a zvýšený výskyt chronických onemocnění dýchacích cest (např. astma).

Město proto požaduje stanovit tyto podmínky pro realizaci projektu:

- všechny budované cesty budou se stromovými alejemi pro snížení prašnosti a zlepšení mikroklima
- vedení staveništní dopravy a objízdných tras bude mimo město (v extravilánu města) z důvodu výrazné prašnosti a rizika poškození zastaralé městské infrastruktury (vodovod, kanalizace) vlivem zvýšené dopravní zátěže při realizaci stavby trati.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze uvést, že proces posuzování vlivů na životní prostředí nerozhoduje o umístění stavby, ani nepředstavuje projektovou dokumentaci záměru. Nelze tudíž v rámci procesu EIA stanovovat detaily technického řešení, tedy ani umístění nebo počty stromů v rámci následných vegetačních úprav. V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka, že součástí navazující projektové přípravy bude Projekt komplexních vegetačních úprav, který bude mimo jiné projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a dotčenými obcemi a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky, včetně stanovení ploch pro tuto výsadbu a projednání povýsadbové péče.

9g) Propojení města

Železniční trať prochází středem města a rozděluje město na 2 části. Z pohledu Města Lysá nad Labem je proto zásadní, aby projekt umožnil průchody pěších, cyklistů a vozidel pohodlným a bezpečným způsobem a propojoval všechny okolní ulice.

Město proto požaduje stanovit tyto podmínky pro realizaci projektu:

- zajistit kvalitní propojení na ul. Na Zemské stezce pro vozidla, pěší a cyklisty;
- vybudovat novou bezpečnou trasu pro pěší a cyklisty do Ostré jižně od železniční trasy na Nymburk (za zrušenou polní cestu vedoucí do Ostré severně od železniční trati)
- zachovat propojení účelových komunikací v oblasti Doubrav.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K výše uvedeným požadavkům na základě vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle §9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění bylo sděleno, že uvedené aspekty budou dále řešeny ve spolupráci s městem. Protože uvedené požadavky lze považovat za relevantní ve vztahu k vlivům na obyvatelstvo, je jejich prověření v navazující projektové přípravě zapracováno do jedné z podmínek návrhu závazného stanoviska.

9h) Protipovodňová opatření

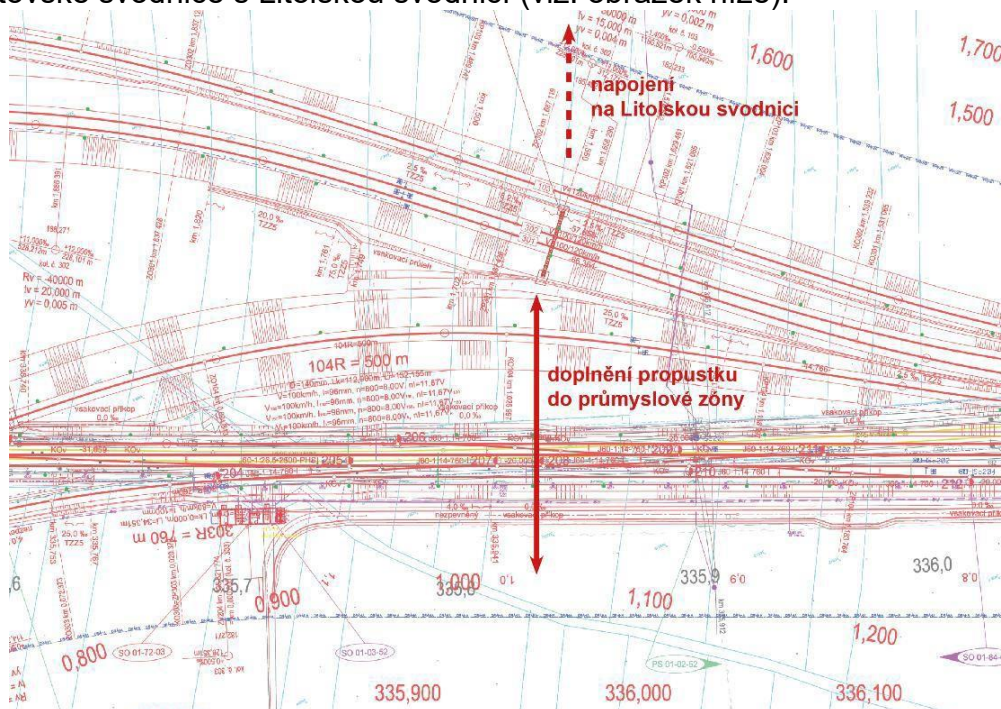
Stratovská svodnice, do které se napojuje Doubravský potok, prochází celým městem i pod železniční tratí a u ČOV se vlévá do Litolské svodnice. Stratovská

svodnice je v nežádoucím technickém stavu a při příválových deštích, zde hrozí riziko povodní.

Město Lysá nad Labem nesouhlasí s navrhovanou polohou propustku pro Stratovský potok pod železniční tratí. Stávající vyústění u domu parc. č. 1452 je nevhodné, protože koryto potoka v tomto místě vytváří ostrý zlom, a vzhledem k malému spádu se tu koryto potoka i propustek pod železnici výrazně zanášá a při příválových deštích hrozí riziko přetékání vody na okolní pozemky, tedy hrozí riziko lokálních povodní.

Město proto požaduje z důvodů protipovodňových stanovit tyto podmínky pro realizaci projektu:

- posunout stávající propustek blíže k nádražní budově a tím dojde k narovnání koryta potoka v návaznosti na ul. U Nové hospody;
- východně od města vybudovat propustek pod železnici s dostatečnou kapacitou tak, aby nebyly omezeny průtokové poměry, a aby mohlo město vybudovat propojení Stratovské svodnice s Litolskou svodnicí (viz. obrázek níže).



Stanovisko zpracovatele posudku:

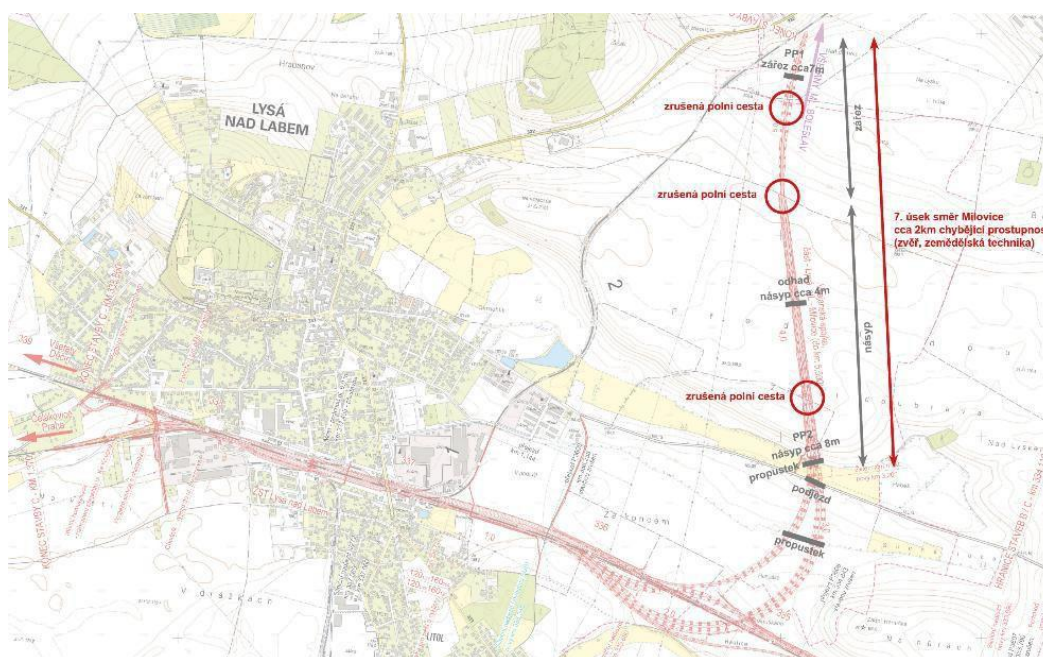
K výše uvedeným požadavkům na základě vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění bylo sděleno, že bude dále řešeno ve spolupráci s městem s tím, že bylo již dříve projednáno, že propustek v místě hlavních kolejí není problematickým místem pro odtokové poměry a ani jeho posun do nové polohy problémy s odtokem neřeší. Vzhledem k poskytnuté informaci je výše uvedený požadavek zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska.

9i) Všejsanská spojka (nová železniční trasa na Milovice):

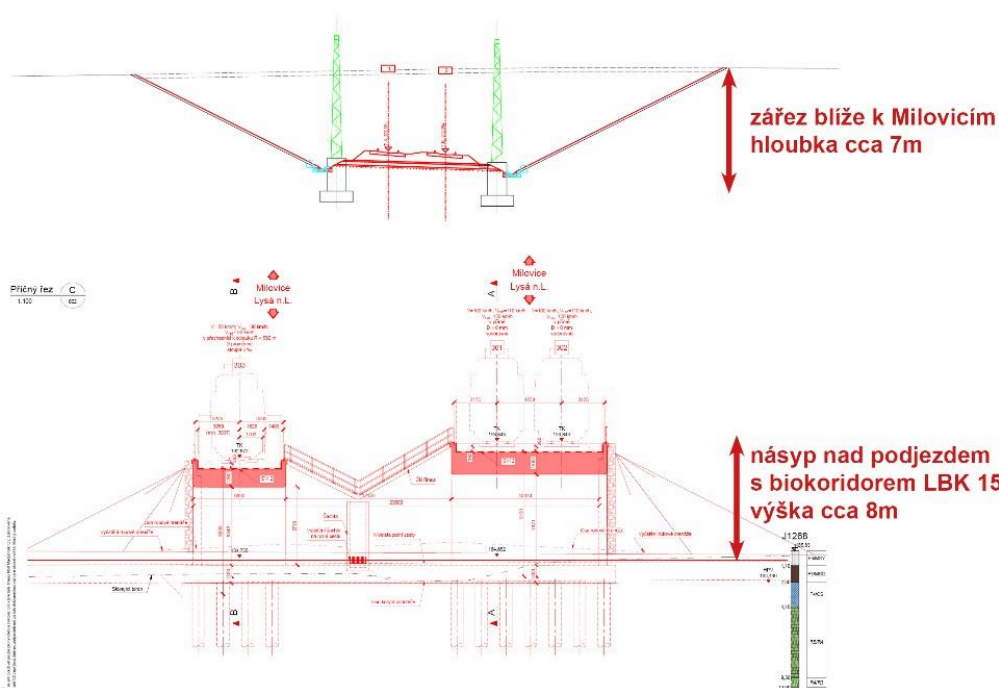
V úseku Všejsanské spojky mezi km 3.5 až 5.5 aktuálně chybí propojení pro volně žijící živočichy, zemědělce i místní obyvatele. Od největší výšky náspu v km 3.5, který je cca 8 m, násyp klesá do zářezu v km 5.15, kde je největší hloubka cca 7 m. To značně zhoršuje prostupnost krajiny a překonávání bariéry železnice zejména pro drobné živočichy. Aktuální účelové komunikace (poľní cesty) využívané místními zemědělci a obyvateli města mají být budoucí železniční tratí na Milovice přerušeny.

Město proto požaduje stanovit tyto podmínky pro realizaci projektu:

- doplnit do projektu další dvě místa propojení pro účely zachování propustnosti krajiny
- v místě hlubokého zářezu železniční trati realizovat nadchod pro pěší, cyklisty a živočichy
- v místě vysokého násypu železniční trati realizovat podchod pro pěší, cyklisty a živočichy
- upravit trasy stávající účelové komunikace v oblasti Doubrav a zachovat jejich propojení díky novému podchodu a nadchodu; podél cest budou osázeny stromové aleje pro snížení prašnosti a zlepšení mikroklima.



CHARAKTERISTICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ km 5,150
 M 1:100



Lokální biokoridor LBK 15, biocentrum LBC 9, mokřad Žabák: V nivě Doubravského potoka protékajícího severně od silnice mezi Stratovem a Lysou nad Labem je vymezen lokální biokoridor LBK 15, do kterého je vloženo lokální biocentrum LBC 9. To zahrnuje vlhké luční porosty, které byly zčásti oploceny a uvnitř byla provedena výsadba dřevin. V oblasti Doubravského potoka by se mělo postupovat s maximální obezřetností, zejména s ohledem na existující významný krajinný prvek (VKP) a samotný vodní tok, aby nedošlo k narušení hydrologických poměrů a stability mokřadního biotopu.

Na pozemcích p. č. 3270/1 a 3269 v k. ú. Lysá nad Labem bude realizován projekt Města Lysá nad Labem a Středočeského kraje. Musí zde být provedena kompenzační opatření, vytvoření náhradního biotopu „Mokřad Žabák“, uložena rozhodnutím Krajského úřadu č.j.: 140611/2021/KUSK ze dne 10.5.2022. Tento projekt musí být zohledněn v průběhu výstavby. Opatření jsou realizována zejména z důvodu ochrany zvláště chráněných druhů, zejména obojživelníků, a současně se jedná se o protipovodňové opatření na ochranu města.

Město proto požaduje stanovit tyto podmínky pro realizaci projektu:

- minimalizaci zásahů do těchto porostů, v případě kácení budou městem požadována kompenzační opatření ve formě nových výsadeb.
- zajistit, aby projekt vytvoření náhradního biotopu nebyl stavbou nijak zasažen
- zajistit ve větší míře možnost migrace živočichů ve směru východ – západ



Krajina mezi železniční tratí na Nymburk a Doubravským potokem:

Krajina v okolí Lysé nad Labem bude v budoucnu významně zasažena dvěma velkými infrastrukturními projekty. Spolu s modernizací trati Nymburk–Lysá nad Labem se plánuje také silniční obchvat města. Je velmi pravděpodobně, že tyto záměry zásadně omezí prostupnost krajiny pro různé skupiny živočichů. Z tohoto pohledu nepovažujeme řešení u nové železniční trati na Milovice (Všejanská spojka) za dostatečné.

Město proto požaduje stanovit tyto podmínky pro realizaci projektu:

- zajistit ve větší míře možnost migrace živočichů ve směru východ – západním směru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska migrační prostupnosti lze uvést, že realizací záměru dojde k určitému snížení migrační prostupnosti v území. V tomto smyslu je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka související s požadavkem zpracovat Projekt náhradních biotopů a dalších kompenzačních opatření z hlediska vlivů zejména na faunu, floru a migraci živočichů. V rámci této podmínky je v návrhu závazného stanoviska formulováno i doporučení posoudit migrační potenciál navrženého technického řešení stavby ve vztahu k již navrženým projektovým opatřením při respektování metodiky AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice (Praha, 2020), která stanovuje zásady pro zajištění průchodnosti dopravní infrastruktury.

Z hlediska dopadů na prvky územního systému ekologické stability je patrný určitý negativní dopad na popisované prvky ÚSES. Určité řešení je uvedeno v souvislosti s realizací tzv. Všejské spojky, kde dojde k narušení lokálního biokoridoru LBK 15 vedeného podél vodního toku (ID 110492901300), v jehož nivě je vloženo lokální biocentrum LBC 9, kde dokumentace uvádí, že po domluvě se zpracovateli projektové dokumentace došlo ke změně řešení a byly zde navrženy dva dvoupolové mosty. Toto řešení je s ohledem na vedení lokálních prvků ÚSES vhodnější a lze konstatovat, že negativní ovlivnění ekologicko-stabilizačních funkcí LBK 15 a LBC 9 nebude tak výrazné jako v původním návrhu. Dotčení prvků ÚSES se však týká i dalších skladebných prvků územního systému ekologické stability. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována podmínka v rámci navazující projektové přípravy zpracovat a následně v rámci stavby realizovat Studii územního systému ekologické stability, která prověří a navrhne možná kompenzační opatření za definované střety s následujícími prvky územního systému ekologické stability:

- ✓ regionální biocentrum Zadní Babín (RC100)
- ✓ lokální biokoridory podél vodního toku Hluboký příkop
- ✓ lokální biocentrum vedené podél Hronětického náhonu
- ✓ lokální biocentrum na území obce Ostrá
- ✓ lokální biokoridor LBK 15 podél vodního toku (ID 110492901300) s vloženým lokálním biocentrem LBC9
- ✓ a dále prověří vyloučení nebo minimalizaci plochy zařízení staveniště na území RBC Zadní Babín

Ve vztahu k požadavku stromových alejí lze odkázat na komentář k Projektu komplexních vegetačních úprav pod bodem 9f) této kapitoly.

9j) Výrazná změna krajinného rázu

Krajina v okolí Lysé nad Labem je velmi rovinatá a bude zásadně změněna modernizací tratí Nymburk – Lysá nad Labem. V projektu chybí vizualizace k posouzení vlivu na krajinný ráz. Město proto požaduje stanovit tyto podmínky pro realizaci projektu:

- doplnit 3D vizualizaci, zejména pro východní část, kde jsou mostní konstrukce a nová železniční trasa na Milovice (Všejská spojka).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posuzovaný záměr je nepochybně spojen s určitým vlivem na krajinný ráz, který je dle názoru zpracovatele posudku na úrovni podkladů dostupných pro vypracování posuzované dokumentace EIA zpracován na postačující úrovni. S ohledem na podrobnosti technického řešení, která bylo pro zpracování dokumentace dostupné, považuje zpracovatel posudku vyhodnocení dopadů na krajinný ráz jako primární

vstupní informaci o vlivech záměru na krajinný ráz za akceptovatelnou, avšak zastává názor, že pro finální vedení trasy v navrhované variantě je vhodné respektovat požadavek v rámci navazující projektové přípravy vypracovat aktualizovanou Studii vlivů na krajinný ráz jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se zásahů do krajinného rázu; v rámci této studie je kromě jiného i doporučení, aby studie obsahovala vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách.

9k) Vytvoření nového odstavného parkoviště

V závislosti na vybudování nové trati, resp. navazující výstavby tzv. Všejské spojky, předpokládáme v Lysé nad Labem výrazné navýšení individuální dopravy. V aktuálním projektu není zahrnuto vybudování parkoviště s dostatečnou kapacitou.

Město proto požaduje stanovit tyto podmínky pro realizaci projektu:

- vybudování odstavného parkoviště s dostatečnou kapacitou (místo překladiště SŽ v ulici 9. května a využití městských pozemků na jih od železniční trati).

Stanovisko zpracovatele posudku:

K výše uvedeným požadavkům na základě vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění bylo sděleno, že počet parkovacích míst P+R byl stanoven podle příslušné metodiky SŽ na základě výhledového počtu cestujících a to následovně:

- *aktuální počet parkovacích míst: 155 (P+R) + 36 (před VB) + 7 (před vchodem) + 16 (Litol) = 214 míst*
- *Nová parkovací místa: 323 požadovaných – 214 aktuální = 109 potřeba vybudovat*

Uvedený požadavek nesouvisí s vyhodnocením vlivů na životní prostředí a musí být řešen vyjádřovatelem v rámci navazující projektové přípravy záměru.

10) Obec Kostomlaty nad Labem

vyjádření č.j. 2549/2025 ze dne 14. 11. 2025

Podstata vyjádření:

10a) V rámci posuzovaného záměru budou na území obce realizovány podchody pod železniční trati. V této souvislosti požadujeme vyhodnocení vlivů na podzemní vody ve fázi realizace a provozu záměru a případné ovlivnění studní v okolí záměru. Zároveň požadujeme doložit hydrogeologické posouzení možného ovlivnění studní v okolí navržených podchodů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hydrogeologické posouzení vlivů realizace podchodů bylo provedeno, a to s důrazem na nově budované podjezdy a podchody po celé délce trati („Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) – Lysá nad Labem (včetně), Vyhodnocení vlivu záměru na podzemní vody, a to s důrazem na nově budované podjezdy a podchody po celé délce trati (PUDIS a.s., 09/2025)“).

Výstupy z hydrogeologických hodnocení byly zapracovány do přílohy dokumentace EIA - Vyhodnocení z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst.7. a to do kapitoly 6.2. Předpokládané vlivy stavby na útvar podzemních vod.

V rámci příslušné kapitoly posudku se uvádí, že ovlivnění podzemních vod stavbou musí být minimalizováno nejlepšími dostupnými technologiemi a způsoby provádění

a užívání stavby, které zajistí pokud možno nejstabilnější prostředí pro proudění podzemních vod. V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka v rámci navazující projektové přípravy zpracovat podrobný inženýrskogeologický průzkum a hydrogeologický průzkum, na jejichž základě bude vypracován model, který bude simulovat proudění podzemní vody v reálných podmínkách a prověřit veškeré problematické úseky stavby; na základě výsledků aktualizovat ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru vyhodnocení míry ovlivnění režimu podzemních vod a jímacích objektů a stanovit rozsah opatření; u vodních zdrojů, kde bude indikováno riziko jejich zásadního ovlivnění, navrhnout zřízení náhradních vodních zdrojů či vybudování náhradního zásobování vody novými přípojkami na náklady investora.

10b) Dále požadujeme pro zajištění prostupnosti území umístění lávky pro pěší a cyklisty u železničního mostu přes Vlkavu v ev. km 329,149 (stejně jako je zamýšlen u železničního mostu přes Hronětický náhon v ev. Km 330,889).

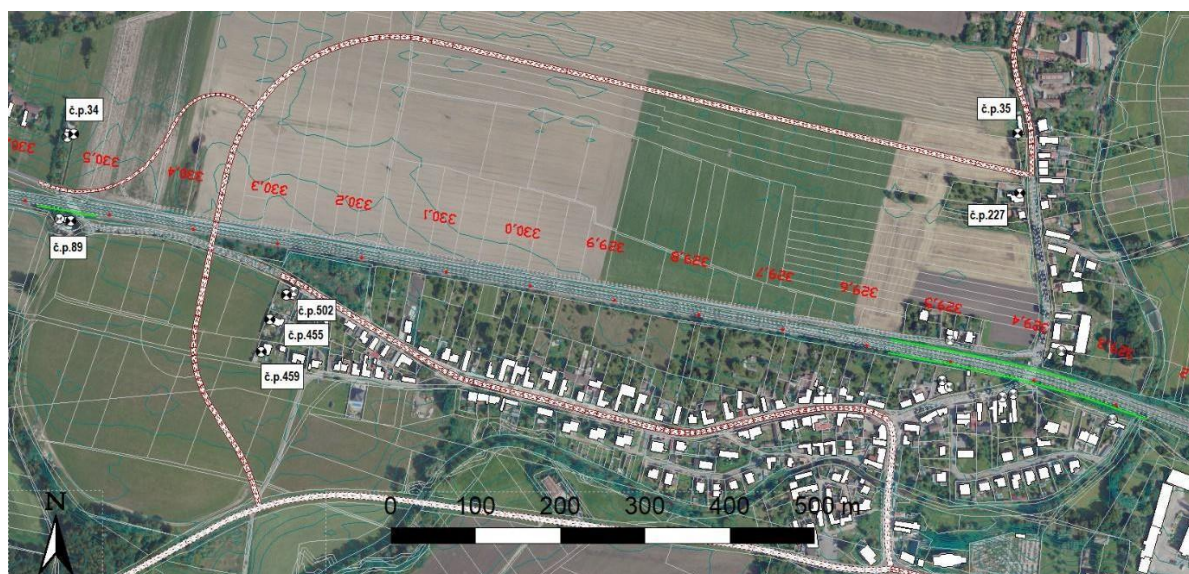
Stanovisko zpracovatele posudku:

K výše uvedeným požadavkům na základě vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění bylo sděleno, že vzhledem k místním podmínkám u železničního mostu přes Vlkavu a polohu hladiny Q_{100} nelze pod tímto mostem navrhnout pěší propojení s lávkou. Nynější uspořádání s možností průchodu po zpevněném okraji břehu pod mostem bude zachováno i po přestavbě mostu.

10c) V rámci hlukové studie požadujeme posouzení vlivu hluku ze silniční dopravy na trase Kostomlaty n. L - Lysá n. L., přeložka silnic III/3317 a III/2725 a jeho porovnání s příslušnými hygienickými limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hluk z přeložky III/3317 a III/2725 je řešen v kapitole 13.2 Obchvat Kostomlat nad Labem na str. 38 hlukové studie, jak je patrné z následujícího obrázku převzatého ze strany 38 hlukové studie:



10d) Dále požadujeme vyhodnotit synergické působení hluku ze silniční a železniční dopravy a do hlukových map ze železniční dopravy doplnit tělesa silničních komunikací.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Do hlukových map ze železniční dopravy byla tělesa silničních komunikací doplněna.

K požadovanému vyhodnocení synergických vlivů hluku ze železniční a silniční dopravy lze uvést, že Ministerstvo zdravotnictví ČR se dne 2. 8. 2023 pod č.j. MZDR 22412/2023-2/OVZ vyjádřilo k hodnocení vzájemného působení vlivů hlukové zátěže z různých zdrojů hluku na veřejné zdraví v tom smyslu, že „nebyla dosud nalezena metoda a kritéria, jak toto tzv. synergické působení hluku na člověka z hlediska dlouhodobých zdravotních účinků hodnotit. Má se tedy za to, že zatím je třeba hodnotit působení a vliv každé kategorie zdrojů hluku samostatně“.

10e) Zároveň požadujeme v hlukové studii doplnit výpočtové body do 2. pater chráněných venkovních prostorů staveb u těchto rodinných domů:

- ul. Podle Dráhy čp. 148, Kostomlaty nad Labem
- ul. Hronětická 304, Kostomlaty nad Labem
- ul. Nádražní 194, Kostomlaty nad Labem

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výpočtové body byly doplněny.

č.p. 148 (výpočtový bod B10-2) – vypočtené hodnoty s protihlukovým opatřením 62,4/60,5 dB pro den/noc.

č.p. 304 (výpočtový bod B20) – vypočtené hodnoty s protihlukovým opatřením 51,7/49,8 dB pro den/noc

Hodnoty v úrovni druhého podlaží č.p. 194 odpovídají hodnotám zjištěným v úrovni druhého podlaží ve výpočtovém bodě B3, který je před sousedním objektem Nádražní 175 ve stejné vzdálenosti od trati jako objekt č.p.194.

10f) Požadujeme bezpodmínečné dodržení imisních limitů v zájmovém území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dodržet splnění imisní limitů v zájmovém území nemůže posuzovaný záměr nijak ovlivnit, neboť úroveň imisního pozadí ve vztahu k imisním limitům je dána existencí zdrojů znečištění na lokální úrovni, jakož i dálkových přenosů. Lze však minimalizovat emise, které mohou vznikat v rámci stavebních prací a k této problematice je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka pro etapu výstavby.

10g) Požadujeme do předložené dokumentace doplnit návrh sadových úprav na navržených přeložkách komunikací v úseku Kostomlaty nad Labem - Lysá nad Labem, přeložka silnic III/3317 a III/2725. Dále požadujeme doplnit návrh osazení náspu u navrhovaných nadjezdů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Protože proces posuzování vlivů na životní prostředí nesupluje projektovou dokumentaci a detailní řešení jednotlivých stavebních objektů, nelze požadovat, aby dokumentace EIA řešila detailní projekt vegetačních úprav. Lze však formulovat

požadavek na obsahovou náplň projektu vegetačních úprav a v tomto smyslu je formulována odpovídající podmínka do návrhu závazného stanoviska.

11) xxxxxxxxxxxx

vyjádření ze dne 15. 10. 2025

Podstata vyjádření:

11a) Součástí plánované výstavby podjezdu Stržiště-Ke Karlovu, který má nahradit stávající železniční přejezd P2773 je retenční nádrž dimenzovaná na desetiletý déšť (Q_{10}) s objemem $V_N=40 \text{ m}^3$. Vzhledem k aktuálním trendům nárůstu frekvence a intenzity extrémních srážkových událostí považuji vhodné dimenzovat nádrž na srážky vyšší intenzity (alespoň Q_{20}) a jasně formulovat, kdo a v jakém režimu bude zajišťovat provoz čerpadel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Retenční nádrž je navržena v obvyklých parametrech podle údajů ČHMÚ a podle platných norem. Dle sdělení oznamovatele budoucím správcem podjezdu včetně retenční nádrže a čerpadel pro srážkovou vodu bude město Lysá n/L na základě proběhlých jednání mezi ním, KSÚS a SŽ. Tudíž případná jiná doporučení pro objem retenční nádrže musí být řešena v rámci navazující projektové přípravy s městem Lysá n/L jako s budoucím správcem.

11b) V dokumentaci se doporučuje hydrogeologické mapování včetně hydrogeologických vrtů, čerpacích zkoušek a dlouhodobý monitoring hladiny s pasportizací domovních studní v přibližném okolí stavby podjezdu. Navrhuji, aby v projektové dokumentaci byla stanovena povinnost tento požadavek zanést do finální dokumentace s navrhovanou frekvencí monitoringu 1x za měsíc po dobu minimálně 1 rok před zahájením výstavby. V oblasti je vysoká hladina spodních vod, očekávám, že v rámci projektové dokumentace budou eliminována rizika související s možnou změnou hydrogeologického režimu vlivem stavby a bude vyloučen možný vliv na statiku domů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka na základě zpracovaného podrobného hydrogeologického průzkumu vypracovat Projekt hydrogeologického monitoringu podzemních vod, který bude rozpracován pro fáze představebního a stavebního monitoringu a následného post monitoringu. Z hlediska navrhovaného monitoringu lze odkázat na vypořádání pod bodem 5f) této kapitoly, na které lze odkázat.

11c) Z dostupné dokumentace není jasná podoba ani parametry protihlukových stěn. Není tak zřejmé, zda jsou navrhovány absorbční nebo odrazivé reflexní, případně pohltivé po obou stranách.

Jelikož existují různá řešení, mimo jiné nižší protihlukové stěny umístěné blíže ke koleji, které mají adekvátní i vyšší účinnost nežli běžné a masivní stěny, navrhuji v úseku plánovaného podjezdu a dále v úseku podél ulice Dvorecká jejich užití a to i kvůli avizovanému navýšení traťové rychlosti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Návrh protihlukových stěn je sumarizován v hlukové studii v kapitole 10, a to včetně jejich výšek, strany ve směru staničení, kategorie zvukové pohltivosti a Kategorie vzduchové neprůzvučnosti.

Podél ulice Dvorecká je navržena protihluková stěna o výšce 3 m jako jednostranně absorpční ($DL\alpha$ min. 8 dB). Oboustranně pohltivé se realizují v případech, kdy je na opačné straně PHS v její blízkosti další významný zdroj hluku, například frekventované silniční komunikace.

Nízké protihlukové clony nejsou vždy z hlediska účinnosti alternativním řešením klasické protihlukové stěny. Použití nízké protihlukové stěny závisí na poloze zdroje hluku a na vzdálenosti a výšce posuzovaného místa. Navíc se použití nízkých protihlukových clon na více kolejných tratích nedoporučuje z hlediska bezpečnosti pracovníků údržby během pohybu v kolejišti.

11d) Z dokumentace není jasné, jaký je očekávaný hluk ze stavební činnosti v souvislosti s výstavbou podjezdu? Jak dlouho stavební práce potrvají, ani jak bude zajištěn přístup do ulice Dvorecká v průběhu výstavby?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Proces posuzování vlivů na životní prostředí předchází konečné verzi projektové dokumentace pro povolení stavby. V této fázi nemůže být znám zhotovitel stavby, ani technika, kterou vybraný zhotovitel stavby bude používat. Tudíž v probíhající fázi procesu posuzování vlivů na životní prostředí nelze objektivně vyhodnotit hluk ze stavební činnosti. Je však možné formulovat odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska k problematice hluku ze stavební činnosti, což předkládaný posudek doporučuje.

11e) Specifický hluk v místě představují brzdící/stojící/rozjíždějící se soupravy - často stojící před návěstidlem, které se nachází těsně před stávajícím přejezdem ve směru do Lysé. Z dokumentace není jasné, zda bude návěstidlo v souvislosti se zrušením přejezdu rovněž zrušeno/přemístěno mimo obydlennou zónu ve směru ke Staré Boleslavi?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hluk brzdících, rozjíždějících a stojících souprav z důvodů vyvolaných návěstní technikou nebo zastavení ve stanicích a zastávkách je součástí hluku z provozu na drahách a je součástí výpočtového modelu. Z hlediska hlukové zátěže tedy při zajištění plnění hygienických limitů není podstatný aspekt jiného technického řešení záměru.

11f) Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění (vibrací) je velmi obtížné. Vibrace v obytných budovách závisí na mnoha aspektech, například: na kvalitě železničního svršku a spodku, geologických poměrech, vzdálenost od osy koleje i stavu budovy. Přesné stanovení výhledových hodnot modelovým výpočtem je tedy téměř nemožné.

Očekávám proto, že na základě geologického průzkumu bude navrženo takové řešení tělesa a konstrukce dráhy, aby byly minimalizovány, či zásadně eliminovány vibrace v okolí obytné zástavby ve smyslu ČSN 73 0040 - Ochrana staveb proti vibracím.

Z dokumentace není zřejmé, jaká budou navržena řešení k eliminaci vibrací (antivibrační rohože, svislé vibrační bariéry, pružné upevnění kolejnic) které v místě prokazatelně byly a jsou, mj. v souvislosti se zanedbáváním údržby tratě v minulosti.

V Kostomlatech nad Labem jsou doporučena antivibrační opatření v rámci rekonstrukce tratě po celé délce zástavby obce. Očekávám, že stejně tomu bude

minimálně v dotčeném úseku podjezdu Stržiště, Dvorecká a dále, byť je tento úsek částečně formálně součástí jiné stavby.

S ohledem na provedená sondážní měření není jasné, proč nebyly měřeny vibrace na domě na adrese Stržiště 313/63.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace uvádí, že v lokalitě Kostomlaty n/L byly zjištěny hladiny vibrací pohybující se kolem hygienického limitu 78 dB, a to po celé délce zástavby při trati. Mimo to zde byl zjištěn trend nárůstu vibrací s nárůstem rychlosti jízdy vlaků, kdy nejvyšší hodnoty byly zachytávány při nejrychlejších průjezdech rychlíků. Na základě zjištěných hodnot bylo doporučeno antivibrační opatření v rámci rekonstrukce trati po celé délce zástavby obce Kostomlaty nad Labem, jedná se o km 328,420 – 330,320. Dále je doporučeno sledovat objekt č.p. 89, kde sice nebyly zjištěny nadlimitní hodnoty, ale bude záležet na provedení nové trati – bude upřesněno v navazujícím stupni projektové dokumentace.

Vzhledem k doporučovanému poměrně velkému rozsahu antivibračních opatření bylo v Kostomlatech a jejich blízkém okolí provedeno další měření vibrací.

Dokumentace uvádí, že výsledné hodnoty prokazatelně nepřekračují hygienický limit pro noční dobu 78 dB. Dále se uvádí, že aktuálně zjištěné hodnoty vibrací v Kostomlatech nad Labem jsou výrazně nižší než původně naměřené v roce 2024. Rozdíly mohou být způsobeny změnami v hladině podzemní vody, která má v této lokalitě zásadní vliv na šíření vibrací. Na základě naměřených hodnot je dokumentací doporučeno u vybraných objektů prověřit v navazujícím stupni projektové dokumentace a provést aktuální měření.

V katastru nemovitostí nebyl dohledán objekt č.p. 313/63 Stržiště.

Je třeba připomenout, že tak jako u měření hlukové zátěže, tak i u měření vibrací není účelné provádět měření u všech potenciálně dotčených objektů, ale u modelové zvolených, reprezentujících potenciálně nejhorší stav pro dané zájmové území.

Na základě výše uvedených skutečností je posudkem v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Projekt monitoringu deformací zástavby:

- *do monitoringu budou zahrnuty všechny stavební objekty, které se nacházejí v blízkosti záměru a mohou být provozem ovlivněny, a které byly prověřeny z hlediska stávajícího stavu v rámci Protokolu o zkoušce č.6922-211-23, ze dne 7.11.2024*
- *do monitoringu budou zahrnuty dále následující objekty, u kterých pro zjištění stávajícího stavu bude provedeno kontrolní měření vibrací: Čapkova 512/11 a Stržiště č.p. 513/63 v Lysé nad Labem a opakování měření u objektu 9. května č.p. 89 a u objektů v úseku km 328,420 – 330,320*
- *místa měření vibrací budou konzultována a případně upravena po konzultaci s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví*
- *postmonitoring bude následně zahrnovat jednorázové repasportizování stavebních objektů po uvedení stavby do provozu a kontrolní měření účinků vibrací na objekty včetně realizace případných nápravných opatření*

11g) Vjezd do ulice Dvorecká

Zmíněné nahrazení úrovnového křížení železniční trati mezi Lysou a Starou Boleslaví znamená nahrazení přejezdu P2773 Stržiště-Ke Karlovu podjezdem. Jeho součástí má být i chodník o šířce 2 metry.

Vzhledem k parametrům stávající křižovatky Stržiště-Dvořákova-Dvorecká a plánovaného podjezdu nejsou z dostupné dokumentace jasné budoucí parametry vjezdu do Dvorecké ulice.

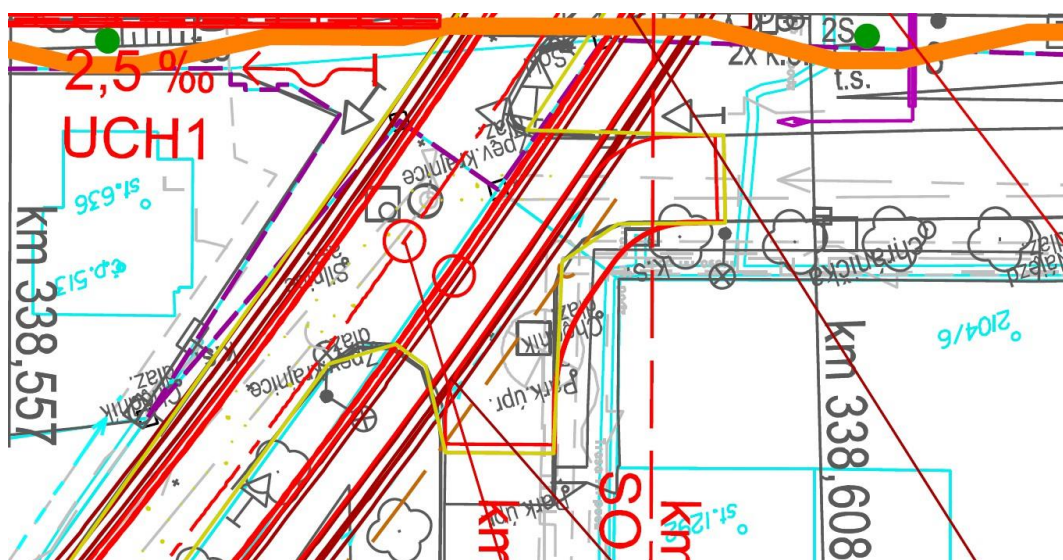
V rámci projektu se hovoří o tom, že dojde „k nezbytným“ úpravám komunikací v prostoru dotčeném stavbou (ul. Švermova, Dvorecká, Dvořákova, U Křížku a Čechova) a k zajištění nových příjezdových komunikací k novým technologickým objektům stavby.

Z přiložené dokumentace je zjevné, že nároží Dvorecká-Dvořákova nesplňuje parametry pro uliční komunikace.

Mj. v nejužším místě neodpovídá šířka vozovky a prakticky absentuje chodník. Ulice je přitom využívána nejen rezidenty, ale i pro přístup (nejen) na přilehlé polnosti a zajíždí na ni mj. četná zemědělská technika s mechanizací.

Jak se výstavba podjezdu a přeložek dotkne vedení vodovodu, kanalizace a dalších sítí pro Dvoreckou ulici?

Bez dalších úprav považuji navržené řešení za nevhodné a nebezpečné a navrhuji zvážit, zda přejezd bez náhrady nezrušit.



Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se o shodnou připomínku vypořádanou bodem 9d) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

Problematika vedení přeložek inženýrských sítí není náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí a bude detailněji řešena v rámci navazující projektové přípravy.

12) xxxxxxxxxxxx

Podstata vyjádření:

Ke zmíněnému projektu mám připomínku ohledně zbudování protihlukové stěny. Již nyní je při průjezdu především nákladních vlaků je v sousedství velký hluk. Vzhledem k tomu, že bydlím přímo vedle nádraží na Litolské straně je moje obava více než na místě. Doufám, že požadavek na zbudování protihlukové stěny bude akceptován.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlukového posouzení vyplývá, že v této lokalitě se překročení hygienických limitů pro hluk z dopravy na drahách nepředpokládá.

Dále lze odkázat na vypořádání připomínky pod bodem 2a) této kapitoly, kde jsou formulovány podmínky navrhované posudkem do návrhu závazného stanoviska.

13) xxxxxxxx

Podstata vyjádření:

Píši jako vlastník pozemků 2104/1 a 2104/2 v obci Lysá nad Labem, k plánované modernizace tratě. Ze studie není zřejmé z pohledu ochrany zemědělského půdního fondu, zda stavba zasahuje do oblastí s kvalitními půdami (bonitní půdně ekologické jednotky BPEJ). Požaduji posouzení dopadu na zemědělský půdní fond (ZPF) a zajištění kompenzačních opatření:

- minimalizaci záběrů formou zúžení staveniště,
- přesun ornice a její zpětné využití
- monitoring půdní kontaminace po dobu stavby; dopad častějších vibrací způsobený vyšší hustotou provozu na vegetaci.

Pozemek je využíván k rekreaci, pěstování ovoce a podpoře lokální vegetace. Modernizace tratě bude mít negativní dopad na tyto pozemky, vegetaci, kvalitu půdy, faunu a flóru. Tímto chci vyjádřit nesouhlas se zveřejněnou studií a zamyšlenými změnami.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výměra odnímaných ploch ZPF dle třídy ochrany je v dokumentaci uvedena v tabulce č.109. Přesný zábor ZPF bude vymezen v záborovém elaborátu v rámci navazující projektové přípravy. Rozsah dočasných záborů ZPF, které budou vznikat v průběhu výstavby je vyčíslen.

Povinnosti a požadavky související s trvalým nebo dočasným odnětím pozemků ze ZPF se řídí zákonem č. 334/1992 Sb. v platném znění, a proto v souladu s odkazem na sdělení MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou v návrhu závazného stanoviska povinnosti vyplývající ze zákona č. 334/1992 Sb. v platném znění formulovány.

Záměr představuje v celé své délce ztrojkolejnění stávající dvoukolejné železniční elektrifikované trati, tudíž nelze očekávat významné negativní vlivy na kvalitu půdy.

Opatření k minimalizaci nebo kompenzaci vlivů na faunu a floru jsou zajištěna formulováním podmínek do návrhu závazného stanoviska.

Taktéž pro minimalizaci vlivů na hlukovou zátěž, ovzduší a biodiverzitu v etapě výstavby jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány odpovídající podmínky. Monitoring půdní kontaminace proto v etapě výstavby není posudkem navrhován.

14) xxxxxx

vyjádření ze dne 5. listopadu 2025

Podstata vyjádření:

14a) *Současná hluková studie nezohledňuje zvýšení intenzity dopravy a rychlosti, které mají dle dokumentace vzrůst na dvojnásobek. Požaduji samostatnou hlukovou studii pro ulici U Nové hospody. Požaduji instalaci protihlukového opatření pro ulici U*

Nové hospody a jejího přilehlého okolí tak, aby plně chránila obytnou zástavbu. Dále požadují zohlednění rozjezdů, brzdění a technologického hluku (klimatizace, topení odstavených vlaků) při výpočtu hlukové zátěže. V nočních hodinách žádám zákaz odstavení vlakových souprav s běžícím topením či klimatizací. Dále po uvedení modernizace a výstavby nového úseku ŽST do provozu, požadují monitoring hluku, vibrací. Při jejich porušení požadují zachování stávající rychlosti vlaků, nebo její snížení.

Požadují, aby nedošlo ke zvýšení rychlosti všech typů vlaků v již tak nevyhovující hlukem zasažené lokalitě (U Nové hospody 2157 a 2158). Pokud by došlo ke zvýšení rychlosti vlaků, žádám o provedení nové hlukové a vibrační studie odpovídající skutečnému provozu po dokončení stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Návrh protihlukových opatření vyplývá z hlukové studie, která je v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. V této lokalitě se překročení hygienických limitů pro hluk z dopravy na drahách nepředpokládá.

Základním podkladem pro hlukovou studii je dopravní technologie potvrzená provozovatelem zdroje hluku – správou železnic. Rychlosti a intenzity pro výhledový stav jsou ve výpočtech zohledněny.

Hluk brzdících, rozjíždějících a stojících souprav z důvodů vyvolaných návěsní technikou nebo zastavení ve stanicích a zastávkách je součástí hluku z provozu na drahách a je součástí výpočtového modelu.

14b) Vibrace, prašnost a exhalace

Požadují doplnit vyhodnocení vibrací a exhalací při plánovaném 2-3x zvýšeném provozu, zejména při rozjezdech, brzdění a průjezdech expresních a nákladních vlaků. Dále požadují vyhodnocení prašnosti z brzd a z povrchu kolejíště.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyhodnocení vlivu vibrací vychází z reálných akreditovaných měření vibrací ze stávajícího železničního provozu. Na základě zjištěných hodnot mohou být následně antivibrační opatření doporučena i s ohledem na výhledový provoz. V návrhu závazného stanoviska je posudkem formulována podmínka související s vypracováním Projektu monitoringu deformací zástavby.

Třením kol o kolejnice a třením tyčových sběračů o trolejové vedení se uvolňují velmi jemné částice (desítky μm) bohaté na železo se stopami těžkých kovů (Mn, Cr, Cu, Sb, Ba a Zn). V současné době není v české legislativě (vyhláška 415/2012 Sb.) ani v zahraničních materiálech jako US EPA, AP-42 – Compilation of Air Pollutant Emission Factors nebo EMEP/EEA Guidebook emisní faktor pro jejich výpočet uveden. Pro tyto částice nejsou k dispozici ani emisní limity, s kterými by bylo možno emisní příspěvky porovnat.

14c) Požadují zveřejnění výsledků hydrogeologických průzkumů týkajících se vlivu stavby na povrchové vody v okolí ŽST v Lysé nad Labem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedený požadavek je třeba uplatnit mimo proces posuzování vlivů na životní prostředí.

14d) Požaduji omezení, nezvýšení světelného smogu z nádraží a nových osvětlovacích prvků, kdy stávající již nyní osvětlují moje pozemky a obytné budovy v okolí ŽST Lysá nad Labem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematicke světelného znečištění věnuje posuzovaná dokumentace odpovídající pozornost a doporučuje úpravy dosud navrženého řešení v rámci předprojektové přípravy záměru. Navržené úpravy směřují k omezení světelného smogu. V souladu s dokumentací je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka.

14e) Posuzování nové výstavby třetího nástupiště a kolejí

Požaduji, aby byla navržená stavba NOVÉHO třetího nástupiště včetně přilehlých kolejí a technologických zařízení v železniční stanici Lysá nad Labem posuzována jako novostavba podle platných technických, akustických a hygienických norem pro NOVÉ STAVBY, nikoli jako součást modernizace stávajícího zařízení.

Z hlediska rozsahu stavebních zásahů, nového zakládání konstrukcí, změny geometrie kolejiště a instalace nových technologií se jednoznačně jedná o novou stavbu, která musí být hodnocena v plném rozsahu (především hluk a vibrace), příslušných technických norem ochrany.

Požaduji, aby byly pro tuto novou část stavby vypracovány samostatné hlukové, vibrační a emisní výpočty a výsledky zohledněny ve výsledném závěru EIA i v projektové dokumentaci a přijata příslušná opatření.

Žádám, aby byly doplněny chybějící akustické a vibrační výpočty v exponované lokalitě U Nové hospody (konkr. č.p. 2157 a 2158). Požaduji vybudování protihlukových opatření pro tuto lokalitu a po výstavbě byl proveden monitoring účinnosti opatření a jejich vyhodnocení. V případě překročení limitů doplnění a realizace dodatečných opatření k ochraně zdraví a kvality života obyvatel této lokality.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k hlukovým limitům lze odkázat na vypořádání pod bodem 9c) této kapitoly a na vyjádření KHS pod bodem 2a) této kapitoly.

Protihluková opatření budou realizována všude tam, kde je předpoklad překračování hygienických limitů pro denní a noční dobu.

Odpovídající podmínky pro aktualizaci hlukové a rozptylové studie, jakož i monitoringu hluku a vibrací jsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

15) xxxxxxxxxxxx

vyjádření ze dne 30. 10. 2025

Podstata vyjádření:

15a) Hydrogeologické poměry a rizika

Vzhledem k vysoké hladině podzemní vody (cca 4-5 m) a písčitému podloží požadujeme:

- zpracování hydrogeologického posudku dle zákona č. 254/2001 Sb.,
- hodnocení vlivu stavby na změnu hladiny spodní vody, stabilitu budov a meliorační systém,

- průběžný monitoring hladiny vody během výstavby a po ní.

U plošných základů v oblastech s hladinou podzemní vody < 2 m pod terénem požadujeme hloubku základové spáry min. 1,2 m.

Ochrana studní a vodních zdrojů

Riziko úbytku vody ve studních: Požadujeme hydrogeologický posudek s modelem vlivu stavby na hladinu spodní vody a návrhem kompenzačních opatření při ztrátě vody.

Zachování hladiny spodní vody: Požadujeme začlenění vsakovacích pásů, drenážních systémů a propustných povrchů do projektu a dlouhodobý monitoring hladiny vody.

Náhradní zásobování a kompenzace případně negativního dopadu.

V dokumentaci se doporučuje hydrogeologické mapování včetně hydrogeologických vrtů, čerpacích zkoušek a dlouhodobý monitoring hladiny s pasportizací domovních studní v přibližném okolí stavby podjezdu. Navrhujeme, aby v projektové dokumentaci byla stanovena povinnost tento požadavek zanést do finální dokumentace s navrhovanou frekvencí monitoringu 1x za měsíc po dobu minimálně 1 rok před zahájením výstavby.

V oblasti je vysoká hladina spodních vod, očekáváme, že v rámci projektové dokumentace budou eliminována rizika související s možnou změnou hydrogeologického režimu vlivem stavby a bude vyloučen možný vliv na statiku domů.

Požadujeme hydrogeologický posudek rizik kontaminace vodních zdrojů, monitoring kvality vody v průběhu i po dokončení stavby a garanci nezhoršení kvality vody.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je obdobná jako u vypořádání připomínky pod bodem 5f) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

15b) Retenční nádrže a kapacita: Požadujeme výpočet objemu retenčních nádrží dle ČSN 75 9010 s ohledem na extrémní srážkové úhrny, přívalové deště a zajištění přepadu i monitoringu hladiny.

Čerpací systémy a bezpečnost: Požadujeme specifikaci typu čerpadel, jejich výkonu, automatického spouštění, záložního zdroje napájení a ochrany proti běhu na sucho.

Ochrana proti vzlaku: Nádrže musí být kotveny proti vzlaku pomocí železobetonové základny min. 15 cm a vybaveny optickým a akustickým alarmem.

Součástí plánované výstavby podjezdu Stržiště - Ke Karlovu, který má nahradit stávající železniční přejezd P2773 je retenční nádrž dimenzovaná na desetiletý déšť s objemem $V_N = 40 \text{ m}^3$. Vzhledem k aktuálním trendům nárůstu frekvence a intenzity extrémních srážkových událostí považujeme vhodné dimenzovat nádrž na srážky vyšší intenzity (alespoň Q_{20}) a jasně formulovat, kdo a v jakém režimu bude zajišťovat provoz čerpadel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Retenční nádrže v podjezdech jsou součástí spodní stavby mostní konstrukce. Konstrukce jsou posouzeny na vzlak. Technické vybavení je předmětem dalších

stupňů dokumentace a není předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Retenční nádrž je navržena v obvyklých parametrech podle údajů ČHMÚ a podle platných norem. Dle sdělení oznamovatele budoucím správcem podjezdu včetně retenční nádrže a čerpadel pro srážkovou vodu bude město Lysá n/L na základě proběhlých jednání mezi ním, KSÚS a SŽ. Tudíž případná jiná doporučení pro objem retenční nádrže musí být řešeno v rámci navazující projektové přípravy s městem Lysá n/L jako s budoucím správcem.

15c) Protihluková opatření

Specifikace materiálu protihlukových stěn

Požadujeme přesné uvedení typu a složení materiálů protihlukových stěn. Vzhledem k blízkosti obytné zástavby musí být uplatněny materiály s vysokou schopností pohlcovat hluk, zejména:

- porézní beton,
- dřevocementové panely s mezerovitou vrstvou,
- recyklované kompozity s absorpční vrstvou,
- tvárnice a desky z recyklované pryže.

Použité materiály musí dosahovat minimální zvukové pohltivosti 19 dB (třída A4 dle ČSN EN 1793-1) nebo až 20 dB dle ČSN EN 16272-3-1.

Doložení akustické účinnosti

Požadujeme doložit měření účinnosti protihlukových stěn v souladu s normami ČSN EN 1793-1 a 1793-2, včetně:

- hodnoty zvukové pohltivosti (DL_a) min. 8 dB (třída A3 a vyšší),
- hodnoty zvukové neprůzvučnosti (DLR) min. 25 dB.

Záměr musí zohlednit dopad na veřejné zdraví, neboť zvýšení rychlosti vlaků na 160 km/h může významně ovlivnit hladinu hluku a kvalitu ovzduší.

Estetické a krajinářské začlenění: požadujeme, aby protihlukové stěny byly:

- barevně a materiálově sladěny s okolím,
- doplněny o vegetační a zelené prvky (popínavé rostliny, vertikální zeleň),
- vizuálně nenarušující krajinný ráz

Vhodné jsou rostliny jako loubinec, břečťan nebo plamének, které přispívají k redukci hluku a prašnosti.

Environmentální šetrnost: požadujeme, aby využité materiály byly:

- recyklované a ekologicky certifikované,
 - v souladu s ISO 14001 (environmentální management) a ISO 14025 (EPD),
- doloženy LCA analýzou životního cyklu s hodnocením environmentální stopy materiálů.

Z dostupné dokumentace není jasná podoba ani parametry protihlukových stěn. Není tak zřejmé, zda jsou navrhovány absorpční nebo odrazivé reflexní, případně pohltivé po obou stranách.

Jelikož existují různá řešení, mimo jiné nižší protihlukové stěny umístěné blíže ke koleji, které mají adekvátní i vyšší účinnost nežli běžné a masivní stěny, navrhujeme v úseku plánovaného podjezdu a dále v úseku podél ulice Dvorecká jejich užití, a to i kvůli avizovanému navýšení traťové rychlosti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Není náplní procesu EIA řešit přesné uvedení typu a složení materiálů protihlukových stěn. V hlukové studii jsou uváděny pouze potřebné specifické vlastnosti, jako je pohltivost a vzduchová neprůzvučnost. Zvuková pohltivost (DL α) min. 8 dB a vzduchová neprůzvučnost (DLR) min. 25 dB. Hluková studie počítá s rychlostmi v souladu s dopravní technologií.

Návrh protihlukových stěn je sumarizován v hlukové studii v kapitole 10, a to včetně jejich výšek, strany ve směru staničení, kategorie zvukové pohltivosti a kategorie vzduchové neprůzvučnosti.

Obdobně nelze v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí detailně řešit umístění navrhovaných vegetačních prvků. Avšak v návrhu závazného stanoviska jsou formulována odpovídající opatření pro projekt vegetačních úprav, které by měl být konzultován i s dotčenými obcemi a kde lze uvedené požadavky v rámci navazující projektové přípravy uplatnit.

Obdobně je pro navazující projektovou přípravu formulován požadavek na vypracování detailní studie vlivů na krajinný ráz.

15d) Z dokumentace není jasné, jaký je očekávaný hluk ze stavební činnosti v souvislosti s výstavbou podjezdu? Jak dlouho stavební práce potrvají, ani jak bude zajištěn přístup do ulice Dvorecká v průběhu výstavby? Jak bude zajištěna ochrana obyvatel a okolí před negativními vlivy ze stavby (hluk, prach, vibrace, navýšení dopravy...)?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Proces posuzování vlivů na životní prostředí předchází konečné verzi projektové dokumentace pro povolení stavby. V této fázi nemůže být znám zhotovitel stavby, ani technika kterou vybraný zhotovitel stavby bude používat. Tudíž v probíhající fázi procesu posuzování vlivů na životní prostředí nelze objektivně vyhodnotit hluk ze stavební činnosti. Je však možné formulovat odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska k problematice hluku ze stavební činnosti, což předkládaný posudek doporučuje.

15e) Specifický hluk v místě představují brzdící/stojící/rozjíždějící se soupravy - často stojící před návěstídem, které se nachází těsně před stávajícím přejezdem ve směru do Lysé. Z dokumentace není jasné, zda bude návěstidlo v souvislosti se zrušením přejezdu rovněž zrušeno/přemístěno mimo obydlenou zónu ve směru ke Staré Boleslavi?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hluk brzdících, rozjíždějících a stojících souprav z důvodů vyvolaných návěstní technikou nebo zastavení ve stanicích a zastávkách je součástí hluku z provozu na drahách a je součástí výpočtového modelu. Z hlediska hlukové zátěže tedy při zajištění plnění hygienických limitů není podstatný aspekt jiného technického řešení záměru.

15f) Vibrační studie

Požadujeme zpracování vibrační studie dle ČSN 73 0040 pro rychlost 160 km/h, včetně hodnocení šíření vibrací a dopadu na statiku budov (mezí hodnota pro obytné budovy: 0,6 mm/s).

Technická opatření: Požadujeme použití pružného uložení kolejí, antivibračních rohoží a elastoměrových podložek, případně pilotových základů.

Kompenzace a monitoring: Požadujeme zřízení kompenzačního fondu a systému dlouhodobého sledování vibrací s veřejným přístupem k datům.

Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění (vibrací) je velmi obtížné. Vibrace v obytných budovách závisí na mnoha aspektech, například: na kvalitě železničního svršku a spodku, geologických poměrech, vzdálenost od osy koleje i stavu budovy. Přesné stanovení výhledových hodnot modelovým výpočtem je tedy téměř nemožné.

Očekáváme proto, že na základě geologického průzkumu bude navrženo takové řešení tělesa a konstrukce dráhy, aby byly minimalizovány, či zásadně eliminovány vibrace v okolí obytné zástavby ve smyslu ČSN 73 0040 - Ochrana staveb proti vibracím.

Z dokumentace není zřejmé, jaká budou navržena řešení k eliminaci vibrací (antivibrační rohože, svislé vibrační bariéry, pružné upevnění kolejnic) které v místě prokazatelně byly a jsou, mj. v souvislosti se zanedbáváním údržby tratě v minulosti.

V Kostomlatech nad Labem jsou doporučena antivibrační opatření v rámci rekonstrukce tratě po celé délce zástavby obce. Očekáváme, že stejně tomu bude minimálně v dotčeném úseku podjezdu Stržiště, Dvorecká a dále, byť je tento úsek částečně formálně součástí jiné stavby.

S ohledem na provedená sondážní měření není jasné, proč nebyly měřeny vibrace na domech např. na adrese Dvorecká 954/14, 1122/6, 1029/8, 1034/4, Dvořákova 1283/36, v ulici U Křížku, v ulici Stržiště?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je obdobná jako u vypořádání připomínky pod bodem 5f) a 11g) této kapitoly, na které lze odkázat.

15g) Vjezd do ulice Dvorecká

Zmíněné nahrazení úrovnového křížení železniční trati mezi Lysou a Starou Boleslaví znamená nahrazení přejezdu P2773 Stržiště-Ke Karlovu podjezdem. Jeho součástí má být i chodník o šířce 2 metry. Vzhledem k parametrům stávající křižovatky Stržiště-Dvořákova-Dvorecká a plánovaného podjezdu nejsou z dostupné dokumentace jasné budoucí parametry vjezdu do Dvorecké ulice. V rámci projektu se hovoří o tom, že dojde „k nezbytným úpravám komunikací v prostoru dotčeném stavbou (ul. Švermova, Dvorecká, Dvořákova, U Křížku a Čechova) a k zajištění nových příjezdových komunikací k novým technologickým objektům stavby.

Zachování přístupu: Požadujeme bezpečné zachování přístupů k nemovitostem a chodníků o minimální šířce 2 m pro chodce.

Bezpečnost a majetková práva: Požadujeme jasné vyznačení hranic stavby, ochranu soukromého majetku a náhrady při omezení přístupu.

Dopravní obslužnost během výstavby: Požadujeme podrobný harmonogram omezení, náhradní trasy pro osobní, zásobovací dopravu a složky IZS, včetně včasného informování obyvatel.

Zde je třeba zmínit i dotaz, kde bude vést obslužná cesta a co bude její zřízení obnášet? Pokud by se uvažovalo o ulici Dvorecká, tak ta na takovou zátěž není

uzpůsobena právě kanalizací a vodovodem, plynovodem a dalšími faktory. Dále se v této trase Dvorce - Dvorecká nachází potok, který je levostranným přítokem řeky Mlynářice, která je chráněný biokoridor.

Dále bude zničena asfaltová silnice v ulici Dvorecká a písková silnice na Dvorce, kde nejsou komunikace takové frekvenci a zátěži přizpůsobeny a dojde také k prasknutí kanalizace, která je jediná vedená i do obce Dvorce. Dále tímto bude odříznut přístup na zemědělské polnosti a průjezd zemědělským strojům a vozidlům, která jsou větší a již nyní dochází k poničení ulice Dvorecká a zaparkovaných aut majitelů, která nezasahují nadměrně do komunikace. Ulice Dvorecká bude stavbou slepá, takže se motorová vozidla budou muset otáčet, na což není ulice uzpůsobená. Tímto dojde také ke zničení zeleně v ulici Dvorecká, kde je lipová a jasanová alej. Dojde k zatarasení ulice jak pro složky IZS, tak i pro samotné obyvatele. Je třeba si uvědomit, že v dotčeném území stavbou, bydlí osoby se zdravotním postižením, které jsou invalidní a jsou zcela závislé na individuální a IZS dopravě pro běžné fungování i v případě nutnosti lékařské pomoci, stejně jako možnosti vzniku nenadálého stavu. Je nezbytné, aby zůstal zachován bezbariérový a bezpečný příjezd k domům obyvatel osobním automobilem i pro všechny složky IZS. Stavba nesmí tuto dostupnost narušit ani omezit.

Proto ulici Dvoreckou jako obslužnou dopravní trasu neakceptujeme, stejně jako depozitní plochu a obslužnou trasu pro dopravu materiálu.

Z hlediska ekonomického, ekologického a logistického je řešení zrušení železničního přejezdu v ulici Dvorecká bez náhrady více smysluplné, jelikož naplánovaný podjezd v ul. Dvorecká vede pouze do chatové osady Řehačka a zaslepené obce Byšičky, kam se dá, ale také dostat pozemní komunikací Na Zemské Stezce v křižovatce ulice Švermova a navazující pozemní komunikací.

V případě nenaplnění závazných přijatelných hodnot v obytné zóně požadujeme detailní popis možností odškodnění a kompenzace pro dotčené obyvatele v ulici Dvorecká, U Křížku, Stržiště, Dvořákova.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření z hlediska parametrů je obdobná jako u vypořádání připomínky pod bodem 9d) této kapitoly, na kterou lze odkázat. Ve vztahu k výhledové dopravě v ulici Stržiště lze odkázat na vypořádání podem 2a) této kapitoly.

Na základě vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění bylo sděleno, že ulice Dvorecká nebude součástí staveništní dopravy, vyjma zásobování pro výstavbu souběžné protihlukové stěny mezi železniční tratí a ul. Dvorecká.

Ani se zde neuvažuje s deponií vytěžené zeminy, k tomu budou využity plochy jižně od tratí. Do projektové dokumentace bude dále doplněno propojení polní cesty na Dvorce, kterou nyní zemědělská technika používá s průjezdem ul. Dvorecká, do ulice položené více severně – ul. U Křížku. Dále bude doplněno propojení ul. Dvorecká do ul. Ke Křížku, na západ od stávající zástavby, díky čemuž může být ul. Dvorecká navržena jako jednosměrná.

Toto řešení je i ve shodě s územním plánem města, kde se předpokládá další zástavba od obou ulic západním směrem.

Problematika dendrologického průzkumu a projektu vegetačních úprav je zapracována do podmínek návrhu závazného stanoviska.

V příslušné kapitole posudku se uvádí, že etapa výstavby tedy může být pro určité skupiny obyvatel rušivým vlivem i přes skutečnost, že v návrhu závazného stanoviska jsou formulovány podmínky pro minimalizaci vlivů na hlukovou a imisní zátěž v etapě výstavby. Proto ve vztahu k vlivům na faktory pohody je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka pro navazující přípravu záměru, a to zajistit po celou dobu přípravy a výstavby kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy.

Dále se v posudku uvádí, že nelze vyloučit případné negativní dopady etapy výstavby ve vztahu k faktorům pohody a majetku v rámci využívání místních komunikací v etapě výstavby. Ve vztahu k minimalizaci uvedených vlivů je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka před zahájením stavby provést místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizaci stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací, obytných objektů a jiného soukromého majetku podél využívaných komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.

Navrhovaný podjezd převádí silnici III. třídy a její zrušení není reálné – je součástí komunikační sítě a propojuje i další sídelní celky s prostorem severně od trati. Navržené řešení je požadavkem správce – KÚSK a města Lysá n/L. Je i v souladu s územním plánem města Lysá n/L.

15h) Jak se výstavba podjezdu a přeložek dotkne vedení vodovodu, kanalizace a dalších sítí pro Dvoreckou ulici? Požadujeme projektovou dokumentaci přeložky včetně výpočtu spádů, kapacity a záruky minimálně na 10 let.

Musíme upozornit, že již stávající situace kanalizace a vodovodu je neúnosná, pokud se bude jednat ať už o stavební práce nebo přeložení či připojení dalších uživatelů, dojde k poškození ne-li zničení celé soustavy.

Nutno zmínit loňský incident, kdy v ulici Dvorecká bylo několik obyvatel zasaženo zdravotními komplikacemi v důsledku znečištění pitné vody fekáliemi (viz také Protokol o zkoušce č.744/24 provedený VAK Nymburk, a.s. ze dne 27.3.2024 Přílohou č. 2), kde bylo i ze strany dodavatele pitné vody STAVOKOMPLET spol. s r.

o. uznáno, že vodovod je zde v kritickém stavu a každý zásah představuje ohrožení zdraví obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematika vedení přeložek inženýrských sítí není náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí a bude detailněji řešena v rámci navazující projektové přípravy.

Pro stavbu podjezdu budou navrženy přeložky inženýrských sítí v potřebném rozsahu.

Přípomínky týkající se požadavků na projektovou dokumentaci přeložek inženýrských sítí nesouvisí s hodnocením vlivů na životní prostředí a musí být řešeny v rámci navazující projektové přípravy záměru.

15i) Požadujeme, aby veškeré skladování stavebního materiálu, zeminy, techniky a zařízení staveniště (tzv. deponie) bylo realizováno výhradně na pozemcích mimo obytnou zástavbu.

Tímto požadujeme:

- vyloučení umístění deponie v blízkosti domů a zahrad ve Dvorecké ulici,
- upřednostnění ploch bez inženýrských sítí, kde nehrozí riziko poškození infrastruktury,
- doložení mapového podkladu s vyznačením navržených deponií v projektové dokumentaci,
- zajištění ochrany životního prostředí - minimalizace prašnosti, hluchosti a rizika kontaminace půdy a vody.

Obslužné trasy pro dopravu materiálu: Požadujeme, aby veškerá doprava materiálu (přívoz i odvoz) probíhala po trase od areálu Kovony, a.s., která je kapacitně i technicky vhodná pro pohyb nákladních vozidel.

Tímto požadujeme:

- vyloučení průjezdu nákladních vozidel a dalších stavebních motorových vozidel přes obytnou část města ulice Dvorecká,
- zajištění bezpečnosti chodců a cyklistů v lokalitě Dvorecké ulice a přilehlém okolí,
- koordinaci s městem Lysá nad Labem ohledně dopravního značení a případných omezení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska procesu posuzování vlivů na životní prostředí nelze takto kategorické požadavky zpracovat do podmínek závazného stanoviska. Je celkem zřejmé, že obdobné požadavky mohou a jsou kladeny ve vztahu k ochraně ZPF nebo PUPFL, z hlediska ochrany povrchových vod a zájmů ochrany přírody. Při takto striktním formulování vylučujících požadavků by v podstatě stavba nebyla téměř možná.

Proto jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány podmínky související se zásadami organizace výstavby směřující k eliminaci negativních vlivů výstavby ve vztahu k minimalizaci vlivů stavby na hlukovou a imisní zátěž, ochranu povrchových a podzemních vod a na biodiverzitu.

15j) Požadavek na vypracování havarijního plánu

Požadujeme, aby investorem a dodavatelem stavby byl před zahájením realizace zpracován havarijní plán v souladu s vyhláškou č. 450/2005 Sb., o náležitostech havarijních plánů, a vodním zákonem č. 254/2001 Sb.

Plán musí zahrnovat:

- postupy při úniku znečišťujících látek do půdy nebo podzemních vod,
- krizové protokoly při havárii čerpacího systému nebo přetoku retenčních nádrží,
- systém včasného varování obyvatel, včetně komunikace s městem Lysá nad Labem a integrovaným záchranným systémem (IZS).

Záložní infrastruktura: Požadujeme, aby stavba byla vybavena záložními systémy napájení (zejména u čerpadel, výstražných signalizací) a aby krizové scénáře počítaly s možností výpadku elektrické energie i v době extrémních srážek.

Monitoring a aktualizace plánu: Havarijní plán musí být přezkoumatelný a aktualizovaný po dobu trvání stavby a v době následného provozu železničního

úseku. Součástí EIA dokumentace musí být potvrzení jeho schválení vodoprávním úřadem a příslušným správou toku.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Obsahová náplň havarijního plánu vyplývá z příslušné legislativy zákona o vodách a souvisejících právních předpisů, a proto v souladu s odkazem na sdělení MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou v návrhu závazného stanoviska výše uvedené požadavky uvedeny.

15k) Požadujeme přesný rozpis dotčených pozemků včetně parcelních čísel, výměr a vlastnických vztahů, zejména u:

- přeložky železniční trati a podjezdu,
- přístupových cest, odvodnění, retenčních nádrží,
- manipulačních ploch a provizorních komunikací.

Rekultivace a obnova krajiny: Požadujeme, aby dokumentace obsahovala plán rekultivace do původního stavu po ukončení stavby - tedy sanaci zeleně, travních porostů, náhradní výsadbu stromů a obnovu krajinného rázu. Upřednostňujeme použití regionálně původních druhů rostlin a dřevin z okolí Lysé nad Labem.

Ochrana zemědělského půdního fondu: Stavba zasahuje do oblastí s kvalitními půdami (bonitní půdně ekologické jednotky BPEJ). Požadujeme posouzení dopadu na zemědělský půdní fond (ZPF) a zajištění kompenzačních opatření:

- minimalizaci záběrů formou zúžení staveniště,
- přesun ornice a její zpětné využití,
- monitoring půdní kontaminace po dobu stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle dokumentace celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí 113,73 ha, dočasný zábor ZPF nad 1 rok 4,02 ha. Dočasně odnímané plochy budou po ukončení užívání v souladu se schváleným Plánem rekultivace rekultivovány. Výměry předpokládaných odnímaných ploch budou upřesněny v navazujících stupních projektové dokumentace.

Dle zjištěných BPEJ se jedná o zábor zemědělské půdy ve všech třídách ochrany, přičemž převažující výměra odnímaných ploch ZPF se nachází v I., II. a III. třídě ochrany.

Je skutečností, že ve vztahu k záboru ZPF představuje záměr značné nároky na ZPF. Vliv na ZPF lze označit za významný. V uvedeném případě se jedná o veřejně prospěšnou stavbu podle §17 odst. 1 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Řešení odnětí pozemku ze ZPF se řídí příslušným složkovým zákonem, podle kterého bude oznamovatel postupovat, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Ve vztahu k minimalizaci vlivů na dočasný zábor ZPF je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka v rámci navazující projektové přípravy minimalizovat dočasné zábory zemědělského půdního fondu (dále také jen „ZPF“) tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra ochrany ZPF, a to zejména velkoplošně zastoupených bonitně nejcennějších půd (v této souvislosti co nejvíce využívat stopu trvalých záborů s cílem maximální až úplné eliminace dočasných záborů).

15l) Požadujeme doložit vliv stavby na kvalitu ovzduší, a to zejména z hlediska prašnosti a emisí ze stavebních strojů v průběhu výstavby i v následném provozu. EIA dokumentace musí obsahovat:

- výpočet ročního objemu emisí PM_{10} a $PM_{2.5}$, CO_2 , NO_x ,
- návrh opatření k jejich snížení, jako je vlhčení komunikací, omezení rychlosti pohybu techniky, používání filtrů pevných částic (DPF).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy záměru z hlediska provozu jsou dokumentací vyhodnoceny. Z hlediska etapy výstavby je vyhodnocen provoz recyklační linky jako vyjmenovaného zdroje znečišťování ovzduší.

Proces posuzování vlivů na životní prostředí předchází konečné verzi projektové dokumentace pro povolení stavby. V této fázi nemůže být znám zhotovitel stavby, ani technika, kterou vybraný zhotovitel stavby bude používat. Tudíž v probíhající fázi procesu posuzování vlivů na životní prostředí nelze objektivně vyhodnotit vlivy ze stavební činnosti. Je však možné formulovat odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska k problematice hluku ze stavební činnosti, což předkládaný posudek doporučuje.

Ve vztahu ke zdrojům prašnosti v etapě výstavby je v příslušné kapitole posudku formulována podmínka do závazného stanoviska, aby investor v případě realizace záměru smluvně se zhotovitelem stavby zajistil plnění doporučení, která by měla být zapracována do smlouvy se zhotovitelem stavby a která by měla směřovat k minimalizaci vlivů na ovzduší v etapě výstavby nad rámec požadavků přílohy č.10 zákona č.1201/2012 Sb. v platném znění.

15m) Prevence světelného a tepelného znečištění: Požadujeme, aby byly osvětlovací systémy navrženy s omezením světelného znečištění dle doporučení MŽP - teplota světla do 2700 K, směrování světla dolů, stínění reflektorů. V rámci dopravní infrastruktury musí být použity úsporné zdroje z kategorií „environmentálně šetrný provoz“.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematice světelného znečištění věnuje posuzovaná dokumentace odpovídající pozornost a doporučuje úpravy dosud navrženého řešení v rámci předprojektové přípravy záměru. Navržené úpravy směřují k omezení světelného smogu. V souladu s dokumentací je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka.

15n) Zlepšení mikroklimatu: Doporučujeme zahrnout výsadbu zeleně v blízkosti traťového koridoru, která bude přispívat ke snížení tepelného ostrova a zachycení prachu z provozu vlaků. Tyto vegetační pásy mají být v EIA vedeny jako kompenzační ekologické prvky.

Vzhledem k závažnosti dopadů na životní prostředí, zdraví, kvalitu života a infrastrukturu města žádáme, aby výše uvedené připomínky byly zohledněny v dokumentaci a procesu EIA podle zákona č. 100/2001 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak vyplývá z dokumentace, výsadby budou realizovány mimo zábor stavby a mimo pozemky Správy železnic s.o. přiléhající k dráze z důvodů, které jsou v dokumentaci

specifikovány. Doporučení týkající se projektu komplexních vegetačních úprav jsou zpracovány v odpovídající podmínce návrhu závazného stanoviska.

15n) Nově povolená stavba nepřiměřeně zasahuje do zájmů vlastníků a spoluvlastníků sousedních nemovitostí, zrušení volného přístupu do krajiny.

Existuje nesoulad EIA s Územním plánem Lysé nad Labem, EIA zmiňuje, že nedojde k nárůstu silniční motorové dopravy, ale dle Územního plánu města Lysá nad Labem vyplývá, že naopak dojde k velmi výraznému nárůstu této dopravy a tím také k poškození životního prostředí, zničení zelených ploch, zrušení volného přístupu do krajiny, zrušení parku, vykácení dřevin...

Existuje riziko zvýšení hluku, vibrací a emisí nad rámec posudku EIA, nedostatečné zelené pásy a nezajištěná protihluková opatření, negativní vliv na životní prostředí, zhoršení kvality vzduchu, navýšení emisí, riziko podmáčení pozemků, zhoršení odvodnění, ohrožení konstrukcí domů, zničení kanalizace, vodovodu, asfaltové cesty, zeleně, navržené stavební činnosti nejsou stanoveny v jakou dobu budou probíhat, může jít tedy o dobu nevhodnou např. víkendy, svátky, noční směny, dopravní přetížení při výstavbě nebo provozu a naopak dopravní nedostupnost pro obyvatelé v postižené oblasti výstavbou a provozem.

Stavba podjezdu, propustků pod tratí nebo protihlukových stěn může negativně ovlivnit proudění podzemní vody, výši hladiny spodních vod a může strhnout vodu ze studní, jak už se v minulosti stalo i v případě mnohem menších staveb, Proto požadujeme zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum a návrh stavby projednat s hydrogeology s tím, že budou navržena opatření, která zmiňované negativní faktory zcela vyloučí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Proces posuzování vlivů na životní prostředí není v žádném případě rozhodnutím o povolení stavby, ale pouze o vyhodnocení velikosti a významnosti posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Z hlediska navrhovaných přeložek komunikací dochází pouze k přesměrování dopravního proudu. Není tedy patrné, z jakého důvodu by vlivem posuzovaného záměru mělo dojít k nárůstu silniční dopravy, každopádně v návrhu závazného stanoviska je formulovaná podmínka požadující ve vztahu k uvedené připomínce zpracovat detailní model dopravy pro vyhodnocení dopravy v ulici Stržiště v rámci aktualizované hlukové studie.

Stavba nepochybně vyžaduje kácení prvků dřevin rostoucích mimo les, pro které jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány odpovídající podmínky, které mimo jiné vyžadují i náhradu za kácené porosty v rozsahu způsobené ekologické újmy. Z projektu je patrné, že nedochází vlivem záměru ke „zrušení volného přístupu do krajiny“.

Není patrné, jak vyjadřovatel vyvodil, že „existují rizika nad rámec posudku EIA“. Vlivy na hlukovou zátěž jsou vyhodnoceny, navrhovaná protihluková opatření jsou navržena a podmínky závazného stanoviska stanovují další postupy jak z hlediska řešení problematiky hlukové zátěže, tak i z hlediska vibrací.

Jak již bylo uvedeno v příslušné kapitole posudku, nelze od dokumentace EIA očekávat detailní vyhodnocení vlivů záměru v etapě výstavby bez znalosti zhotovitele

stavby. Lze však formulovat požadavky, které musí být respektovány v zásadách organizace výstavby, což návrh závazného stanoviska splňuje.

Ve vztahu k vlivům na podzemní vody a potenciálními riziky ohrožení statiky objektů jsou formulována odpovídající doporučení jak pro navazující projektovou přípravu, tak i pro monitoring potenciálních vlivů.

15o) Na konci 19. stol, se většina větších měst zbavovala středověkých hradeb z důvodu rozvoje města v předhradí a dále město Lysá nad Labem je jedním z nejhorších případů opačného trendu. Obchvaty/okruhy vedou, nebo jsou navrhovány nikoli velkoryse ve vhodné vzdálenosti od zástavby, linie dráhy dělí město dvěma diagonálami. Město, kraj ani jiné subjekty nenavrhují, nic než řešení zhoršující současný stav.

EIA, Územní plán města Lysá nad Labem vč. dalších dokumentů navržený pro vybudování podjezdu u ulice Dvorecká a plánovaného jihozápadního okruhu/obchvatu města skrz něj, jistě také neodpovídá dnešním celosvětovým trendům opírajícím se o environmentální zásady, např. vybudování zelených ploch atd., zde se naopak docílí odříznutí celé části města od zelených ploch, jejich úplné devastaci a krajiny s výrazným zhoršením životního prostředí, nehledě na vyvedení obchvatu města do obydlené zóny.

Navržené řešení, zvláště pro zcela fatální omezení možného rozvoje města, průchodnosti krajinou a množství náročných technických staveb bez garantované funkčnosti, je zcela nemoderní a bez vize do budoucnosti a v kontrastu k trendům fungujících v jiných částech státu.

Proč v rámci ekonomického a environmentálního zájmu nebylo např. uvažováno o zrušení přejezdu a podjezdu v ulici Stržiště, stejně jako plánovaný nadjezd v lese u obce Dvorce a neudělá se přeložka silnice na Byšičky a Řeháčku, může se tak zrušit i přejezd na pražské trati a jediné mimoúrovňové křížení pro automobilovou dopravu by zůstalo pouze u Kovony, a.s.

Pro konkrétní, výše projednávanou situaci, je s podivem, že dotčené subjekty neuvažovaly také např. o vyvedení, propojení dráhy na Prahu a Ústí nad Labem, a to v části od nádraží, min. po přejezd u Karlova a dále odklonění Ústecké tratě na Dvorce. Veškerá technická řešení, zde připomínkováná by se mohla realizovat mimo zástavbu, jednotlivé prvky (přejezdy, podjezdy, nadjezdy, apod. by se realizovaly v polovičním množství, pouze místo na dvojkolejné, na čtyřkolejné, pokud by bylo tuto stávající propustnost nutno dodržet. Postupné zrušení části tratě Lysá nad Labem - Dvorce, by bylo pro obyvatele v místě, obec zásadním přínosem v této části pro další rozvoj a kvalitu života nejen pro nejbližší budoucnost.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Náplní posudku není komentovat nebo se vyjadřovat k územnímu plánu, respektive k jiným návrhům z hlediska územního řešení záměru, ale pouze posoudit záměr v podobě, který byl do procesu posuzování vlivů na životní prostředí předložen. Dle sdělení oznamovatele navržené řešení vzešlo z projednání se zástupci města z celkem asi 5 předložených variant, jako nejvíce řešící zájmy města pro budoucí rozvoj a ve shodě s územním plánem města.

15p) Během stavby a po ní, bude také narušena statika domu Dvořákova 1283/36 a domu v ulici Stržiště 513/63 a vzhledem k rozsahu prací i dalších domů ve Dvorecké ulici, nezachování odstupu komunikace od pozemku a s tím plynoucí nekomfort

užívání, zvýšená hlučnost, prašnost, vibrace. Požadujeme změření statiky domů v ulici Dvorecká, Dvořákova, Stržiště před zahájením stavby a po ní. Větší nárůst dopravy, tedy opět změna podmínek k užívání, a v neposlední řadě, zrušení okolní zeleně a parku a výhledu a přístupu do ní. Do současné chvíle nebyly poskytnuty detailní informace, jak bude nový podjezd řešen - odkud kam povede, jaký vliv bude mít na domy bezprostředně v okolí, jak se změní zeleň vč. parku. Jak budou obyvatelé ulice Dvorecké a dalších postižených ulic odškodněni? Dojde a částečně již v tichosti došlo k vykácení zeleně, mezi kterou patří i chráněné rostliny, stromy na kterých byli viděni chránění netopýři, bylo by vhodné prověřit, že vliv stavby a zamýšleného kácení stromů na jejich populaci nebude mít vliv.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Obecně lze znovu odkázat na vypořádání připomínek vyjadřovatele v rámci předloženého vyjádření k předcházejícím připomínkám.

Dále lze na základě vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle § 9 odst. 4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění doplnit, že odstup pažení pro stavební jámu podjezdu od domu ul. Dvořákova 36 je cca 11 m od rohu domu k ose pažení. Zde se dá očekávat vliv stavby jako minimální. U domu Stržiště 63 je odstup pažení od rohu domu 4 m. Zde je možné ovlivnění domu stavební činností. Pro blízkou zástavbu bude zpracováno odborné posouzení, které stanoví potřebná opatření pro vyloučení narušení domů stavbou. Podrobné technické řešení je předmětem navazující dokumentace – DÚR a bude předloženo účastníkům územního řízení k připomínkám.

Pro sledování stavu domů po dobu stavby bude zpracován projekt geomonitoringu a před stavbou bude provedena pasportizace staveb v blízkém okolí – zjištění stávajícího stavu za účelem jeho dalšího srovnání v průběhu a po dokončení stavby.

Náhradou za kácenou zeleň bude provedena náhradní výsadba – podle požadavků odboru ŽP Města Lysá n/L.

15q) Další variantou by bylo zavést omezení rychlostního limitu projíždějících vlaků na současný povolený rychlostní limit, a tudíž by mohl stávající železniční přejezd v ulici Dvorecká zůstat beze změny nebo být zrušen bez náhrady.

S ohledem na provedená sondážní měření není jasné, proč nebyla měřena také hustota železniční a motorové dopravy ve stávajícím stavu a provedena studie na zamýšlený projekt při jejím navýšení, kde bude navýšena jak železniční, tak motorová doprava např. na adrese Dvorecká 954/14, 1122/6, 1029/8, 1034/4, Dvořákova 1283/36, v ulici U Křížku, v ulici Stržiště?

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci projektové dokumentace je zpracována hluková studie, které zohledňuje navýšení železniční dopravy. Součástí této studie je i protokol z měření hluku ze stávající železniční dopravy (Protokol o zkoušce č. 6922-211-23).

S ohledem na charakter provozu automobilové dopravy (nízká rychlost a odhadované intenzity) ve zmiňované lokalitě, se překročení hygienických limitů pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích nepředpokládá.

15r) Konečné rozměry a návazné sklony pro návrh podjezdu pod železnicí se odvíjejí od technických norem ČSN 73 6110 a ČSN 73 6101, které stanovují prostorové a výškové parametry pro silniční komunikace.

Konečné rozměry podjezdu

Z dříve uvedených propočtů a normových údajů vychází:

- Světlá výška (podjezdná výška): 4,5-4,8 m (bezpečný průjezd kamionu, traktoru s návěsem nebo vojenské techniky).
- Skladba vozovky + drenáž a odvodnění: 1,2-1,5 m pod niveletou vozovky.
- Celková konstrukční hloubka: přibližně 6,0 m od úrovně kolejí k dnu vozovky.
- Celková šířka: 10-10,5 m (2 jízdní pruhy + cyklopruh + chodník + kraje a žlaby).

Podélný sklon a klesání do podjezdu podle ČSN 73 6110 a ČSN 73 6101:

- Minimální podélný sklon pro odvodnění: 0,5 %.
- Optimální sklon rampy pro vozidla: 2 - 5 %.
- V krajních nebo prostorově omezených případech: maximálně 6 % (na krátkém úseku).

To znamená, že klesání do podjezdu musí začít přibližně 150 m před samotným objektem, aby byl přechod plynulý, provozně komfortní a bezpečný. Takové rozměry odpovídají bezpečnému a normovému návrhu moderního podjezdu pro smíšený provoz, s dostatečným prostorem pro drenážní systém, cyklisty i chodce.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Lze připomenout, že dokumentace EIA není projektovou dokumentací pro povolení stavby, ale souvisí s vyhodnocením velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Proto výše uvedené technické parametry nejsou předmětem tohoto posuzování.

Každopádně lze na základě vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění doplnit, že Navržené dispoziční řešení podjezdu a převáděné komunikace – silnice III/3315, odpovídá parametrům příslušných předpisů a norem. Podjezdná výška podle ČSN 73 6201 Projektování mostů je pro silnici III. třídy požadována 4,50m + 0,15 m rezerva. Sklonové poměry komunikace v podjezdu silnice jsou navrženy v maximálním sklonu 12%, odsouhlaseném správcem komunikace jako vhodným.

Vše bude dále podrobně řešeno v navazující projektové dokumentaci DÚR.

15s) Dále se nám jeví, jako zcela nevhodné, uspořádat představení tohoto plánu Správou železnic na veřejné prezentaci v Lysé nad Labem až 26.11.2025, tedy již dávno po termínu připomínkového řízení. Očekávali bychom toto představení a projednání v počáteční fázi i s obyvateli dotčených lokalit. Žádáme MěÚ Lysá nad Labem, aby tento zasláný dokument byl předložen jako bod k projednání v rámci této veřejné prezentace dne 26.11.2025.

Opět upozorňujeme na nulovou informovanost dotčených obyvatel, jako účastníků řízení, přímých i nepřímých v ulici Dvorecká, U Křížku, Dvořákova, Stržiště, na následující: Příslušný úřad obdržel dle ust. § 6 zákona EIA dne 20.1.2025 oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (včetně) - Lysá nad Labem (včetně)“. Dne 6. 2. 2025 bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním informace o oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům dopisem č. j. MZP/2025/210/426. Dne 10. 2. 2025 byla informace o oznámení záměru zveřejněna na úřední desce dotčeného kraje Č. j.: MZP/2025/210/1076. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky se mohly k oznámení záměru vyjádřit ve lhůtě do 13. 3. 2025.

Město Lysá nad Labem rozhodlo o plánovaném podjezdu a souvisejícím jihozápadním okruhu/obchvatu bez veřejné debaty, informování či zapojení obyvatel dotčených lokalit (Dvorecká, U Křížku, Stržiště, Dvořákova, Ke Kovoně...). Tento postup je v rozporu s principy transparentního a demokratického plánování a poškozuje práva obyvatel podílet se na zásadních územních rozhodnutích. Podle § 27 odst. 4 stavebního zákona musí být veřejnost informována a umožněna jí účast v projednání územního plánu, což nebylo splněno.

Upozorňujeme také na nevhodnost zvoleného období k řešení dokumentace, kdy se mění politická situace v důsledku voleb. Dále také na termín schvalování a termín na zaslání připomínek k Územnímu plánu města Lysá nad Labem a konkrétně na plánovaný jihozápadní obchvat touto oblastí, dotýkajících se přímo i nepřímo výše zmiňovaných ulic, se kterým nesouhlasíme, jak již bylo výše zmíněno z důvodů environmentální zátěže dotčené lokality a dalších.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posudku nepřísluší komentovat, jakými informačními kanály mělo nebo mohlo město informovat občany o záměru, který je předmětem posuzování vlivů na životní prostředí. Každopádně ze strany příslušného úřadu v procesu posuzování vlivů na životní prostředí, tedy MŽP ČR, bylo postupováno zcela v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Již bylo v této kapitole konstatováno, že proces posuzování vlivů na životní prostředí nerozhoduje o povolení stavby. Tudíž uplatňování citovaných paragrafů stavebního zákona ve vztahu k procesu posuzování vlivů nemá význam.

Připomínku na „nevhodnost zvoleného období k řešení dokumentace, kdy se mění politická situace v důsledku voleb“ ponechává posudek bez komentáře, protože z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí je zcela irelevantní.

15t) Chybí komplexní analýza dopravních, hygienických a bezpečnostních dopadů plánovaného podjezdu i jihozápadního okruhu/obchvatu, včetně vlivu na pěší a cyklistickou dopravu v citlivých obytných lokalitách. Podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), je povinné vyhodnotit dopady navrhovaných staveb a změn územního plánu na kvalitu ovzduší, hluk, zdraví obyvatel a přírodní prostředí. Město nesplnilo povinnost řádně reagovat na tyto požadavky v posuzovacím procesu.

Navržený jihozápadní okruh/obchvat povede intenzivní dopravu přesně přes plánovaný podjezd na Stržišti a dále do obytné zóny. Toto zásadně zhorší kvalitu ovzduší, zvýší hluk a dopravní zátěž obyvatel. Město nezajistilo adekvátní posouzení těchto dopadů v procesu EIA/SEA, což považujeme za závažné opomenutí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyhodnocení vlivů záměru, který je předložen do procesu posuzování vlivů na životní prostředí na úrovni předprojektových podkladů posoudilo všechny rozhodující vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Součástí stavby jsou i nové pozemní komunikace případně přeložky stávajících pozemních komunikací.

Připomínka k procesu SEA nesouvisí s probíhajícím procesem posuzování vlivů na životní prostředí.

15u) Podle § 17 stavebního zákona musí být územní plánování zajištěno tak, aby minimalizovalo rizika pro zdraví a bezpečnost veřejnosti, což se plně neděje v navrženém vedení dopravy přes podjezd a obytné zóny.

Navržený způsob odklonu dopravy z centra města přes severní a jihozápadní okruh/obchvat (s napojením na Milovice, Benátky a Litol) a její vedení přes obytné zóny v lokalitě Kačina - výše zmiňovaných ulic, je problematický a nevyvážený. Navrhujeme přehodnocení tras a hledání alternativ, které minimalizují negativní vlivy na obyvatele.

Územní plán musí respektovat zásady udržitelného rozvoje dle § 2 zákona č. 183/2006 Sb., což znamená harmonizovat potřeby rozvoje infrastruktury a ochrany životního prostředí.

Požadujeme opakované, veřejné a transparentní projednání všech navržených dopravních zásahů, včetně detailních map, rozpočtů a dopadových studií, s možností občanských připomínek a námitek, aby byla zajištěna participace veřejnosti na konečném rozhodnutí.

V rámci územního plánu musí být zachovány a pokud možno rozšířeny plochy zeleně a veřejná prostranství, s důrazem na protihluková opatření a zlepšení mikroklimatu v dotčených lokalitách.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené připomínky nesouvisí s probíhajícím procesem posuzování vlivů na životní prostředí, tedy ze strany posudku bez komentáře.

15u) Návrhy a požadavky:

- Doplnit a aktualizovat EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., zahrnout analýzy emisí, hluku a dopadů na veřejné zdraví.
- Zajistit úplné a transparentní zapojení veřejnosti dle § 27 stavebního zákona, včetně veřejných diskusí a možností podávání připomínek.
- Provést bezpečnostní studie podle vyhlášky č. 268/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu.
- Přezkoumat a případně upravit vedení dopravy tak, aby odpovídalo zásadám ochrany obytných lokalit a minimalizovalo negativní vlivy na obyvatelstvo.
- Shrnutí hlavních bodů připomínek a výzva k nápravě procesních i věcných nedostatků, aby byl územní plán řádně a zákonně projednán. Žádost o zohlednění připomínek před finálním schválením.
- Žádáme také o vyjádření dopravního inspektorátu k celkové situaci.
- Obracíme se tímto na Ministerstvo životního prostředí, aby povolení výše popsané modernizaci železniční tratě, Územnímu plánu Lysé nad Labem ve věci jihozápadního okruhu/obchvatu, věnoval zvýšenou péči, a aby ji zvláště pečlivě posoudil nejen z formálních hledisek, ale aby postupoval i v souladu se zákony, s konstantní judikaturou Nejvyššího správního soudu a Ústavního soudu, kde je v mnoha platných a závazných judikátech stanoveno, že úkolem orgánu ochrany životního prostředí je i ochrana práv vlastníků sousedních nemovitostí, neboť se posuzuje, zda by nově povolená stavba nepřiměřeně nezasahovala do zájmů vlastníků sousedních nemovitostí.
- Žádáme, aby se s výše uvedenými připomínkami a požadavky MŽP věcně vypořádalo v rámci závěrečného stanoviska EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z dikce uvedeného vyjádření lze vyvodit, že je zaměřován proces posuzování vlivů na životní prostředí předloženého záměru se stavebním zákonem, respektive s požadavky na územní plán.

Z pohledu předloženého záměru tak lze pouze uvést, že dle názoru zpracovatele posudku není důvod požadovat doplnění a aktualizování analýz emisí, hluku a dopadů na veřejné zdraví.

Vyjádření dopravního inspektorátu bude nepochybně součástí navazující projektové přípravy záměru.

Z hlediska aktuálního průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí nebylo prokázáno nepřiměřené zasahování do zájmů vlastníků nemovitostí. Návrh závazného stanoviska potom formuluje podmínky pro další etapy záměru, při jejichž splnění lze záměr považovat za realizovatelný.

16) xxxxxxxxxxxx

vyjádření ze dne 6. 11 2025

Podstata vyjádření:

Bydlíme v městě Lysá nad Labem, ulice U Nové hospody 1849 a předkládáme připomínky a požadavky k záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk včetně - Lysá nad Labem včetně“.

16a) Současná hluková studie vůbec nezohledňuje plánované zvýšení intenzity dopravy a také zvýšení rychlosti, které mají dle dokumentace vzrůst na dvojnásobek. Požadujeme zhotovení samostatné hlukové studie pro ulici U Nové hospody a nový výpočtový bod U Nové hospody 1849, následnou instalaci protihlukového opatření pro ulici U Nové hospody a jejího okolí tak, aby plně chránila obytnou zástavbu. Do výpočtu, vyhodnocování zátěže den/noc požadujeme zohlednění rozjezdů, brzdění a technologického hluku (klimatizace, topení odstavených vlaků). Dále požadujeme zákaz odstavení vlakových souprav s běžícím topením či klimatizací. Po uvedení modernizace a výstavby nového úseku ŽST do provozu, požadujeme monitoring hluku, vibrací, popř. dodatečná protihluková opatření v podobě zachování stávající rychlosti vlaků, protihlukových stěn, popřípadě plné proplacení nutných stavebních úprav nemovitostí pro vyhovující hlukovou normu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Návrh protihlukových opatření vyplývá z hlukové studie, která je v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. V této lokalitě se překročení hygienických limitů pro hluk z dopravy na drahách nepředpokládá.

Hluk brzdících, rozjíždějících a stojících souprav z důvodů vyvolaných návěsní technikou nebo zastavení ve stanicích a zastávkách je součástí hluku z provozu na drahách a je součástí výpočtového modelu.

Odstavená drážní vozidla s běžícími motory a agregáty na části kolejiště pro tyto účely standardně používané (s výjimkou odstavení po dobu nezbytně nutnou po ukončení nebo zahájení jízdy) se považují za stacionární zdroj hluku s hygienickým limitem 50/40 dB pro den/noc, v případě výskytu tónové složky 45/35 dB pro den/noc.

Odstavování vlaků se v Lysé nad Labem ve výhledovém stavu v rámci linky S22 Praha-Milovice nepředpokládá. To je významná změna oproti současnému stavu,

kdy je v provozu i krátké rameno Lysá nad Labem – Milovice a jednotky jsou v Lysé nad Labem odstavovány na stávající koleji č. 6. V rámci linky S32 Ústí nad Labem – Lysá nad Labem se počítá s odstavem jedné jednotky na koleji č. 50 u nástupiště. Tato jednotka bude prověřena jako stacionární zdroj hluku v navazující projektové dokumentaci.

Za stacionární zdroj hluku se u drážních vozidel nepovažuje hluk vznikající při zastavení vozidla z důvodu vyvolaných návěštní technikou, bezpečností provozu na dráze nebo zastavení jednotky v železničních stanicích nebo zastávkách MHD za účelem vystoupení a nastoupení cestujících nebo při obratu jednotky v koncové stanici. V těchto případech je hygienický limit totožný s hygienickým limitem pro hluk z provozu na drahách 68/63 dB pro den/noc.

Ve vztahu k monitoringu hluku a vibrací lze odkázat na vypořádání pod bodem 2a) této kapitoly.

16b) Požadujeme doplnit vyhodnocení vibrací a exhalací, prašnosti při zvýšeném provozu, zejména při rozjezdech, brždění a průjezdech nákladních vlaků.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se obdobnou připomínku na vypořádání pod bodem 14b) této kapitoly, na které lze odkázat.

16c) Nejsou nám známy výsledky hydrogeologických průzkumů týkajících se vlivu stavby na podpovrchové vody a studny v okolí ŽST v Lysé nad Labem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je obdobná jako u vypořádání připomínky pod bodem 5f) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

16d) Požadujeme omezení světelného smogu z nádraží a nových osvětlovacích prvků, které mohou rušit noční prostředí okolí ŽST Lysá nad Labem. I v současnosti některé lampy svítí krom kolejiště do oken v domě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematicke světelného znečištění věnuje posuzovaná dokumentace odpovídající pozornost a doporučuje úpravy dosud navrženého řešení v rámci předprojektové přípravy záměru. Navržené úpravy směřují k omezení světelného smogu. V souladu s dokumentací je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka.

16e) Požadujeme, aby byla nově navržená stavba třetího nástupiště včetně přilehlých kolejí a technologických zařízení v železniční stanici Lysá nad Labem posuzována jako novostavba podle aktuálně platných technických, akustických a hygienických norem, nikoli jako součást modernizace stávajícího zařízení. Požadujeme, aby byly pro tuto novou část stavby vypracovány samostatné hlukové, vibrační a emisní výpočty a výsledky zohledněny ve výsledném závěru EIA i v projektové dokumentaci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k hlukovým limitům lze odkázat na vypořádání pod bodem 9c) této kapitoly a na vyjádření KHS pod bodem 2a) této kapitoly.

Protihluková opatření budou realizována všude tam, kde je předpoklad překračování hygienických limitů pro denní a noční dobu.

Odpovídající podmínky pro aktualizaci hlukové a rozptylové studie, jakož i monitoringu hluku a vibrací jsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

16f) Žádáme, aby byly doplněny chybějící akustické a vibrační výpočty v exponované lokalitě U Nové hospody (konkr. č.p. 1849). Požadujeme vybudování protihlukových, světelných a antivibračních opatření pro tuto lokalitu a po výstavbě byl proveden monitoring účinnosti opatření a jejich vyhodnocení. V případě překročení limitů doplnění a realizace dodatečných opatření k ochraně zdraví a kvality života obyvatel této lokality.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se o sumarizaci výše uvedených vyjádření, tedy ze strany posudku již bez komentáře.

17) xxxxxxxxxxxx
vyjádření ze dne 11. 11 2025

Podstata vyjádření:

Jsem majitelkou nemovitosti v městě Lysá nad Labem, ulice U Nové hospody 1849, předkládám tyto připomínky a požadavky k záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk včetně - Lysá nad Labem včetně“.

17a) Současná hluková studie vůbec nezohledňuje plánované zvýšení intenzity dopravy a také zvýšení rychlosti, které mají dle dokumentace vzrůst na dvojnásobek. Požadujeme zhotovení samostatné hlukové studie pro ulici U Nové hospody a nový výpočtový bod U Nové hospody 1849, následnou instalaci protihlukového opatření pro ulici U Nové hospody a jejího okolí tak, aby plně chránila obytnou zástavbu. Do výpočtu, vyhodnocování zátěže den/noc požadujeme zohlednění rozjezdů, brzdění a technologického hluku (klimatizace, topení odstavených vlaků). Dále požadujeme zákaz odstavení vlakových souprav s běžícím topením či klimatizací. Po uvedení modernizace a výstavby nového úseku ŽST do provozu, požadujeme monitoring hluku, vibrací, popř. dodatečná protihluková opatření v podobě zachování stávající rychlosti vlaků, protihlukových stěn, popřípadě plné proplacení nutných stavebních úprav nemovitostí pro vyhovující hlukovou normu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se obdobnou připomínku na vypořádání pod bodem 16a) této kapitoly, na které lze odkázat.

17b) Požadujeme doplnit vyhodnocení vibrací a exhalací, prašnosti při zvýšeném provozu, zejména při rozjezdech, brzdění a průjezdech nákladních vlaků.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se obdobnou připomínku na vypořádání pod bodem 14b) této kapitoly, na které lze odkázat.

17c) Nejsou nám známy výsledky hydrogeologických průzkumů týkajících se vlivu stavby na podpovrchové vody a studny v okolí ŽST v Lysé nad Labem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je obdobná jako u vypořádání připomínky pod bodem 5f) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

17d) Požadujeme omezení světelného smogu z nádraží a nových osvětlovacích prvků, které mohou rušit noční prostředí okolí ŽST Lysá nad Labem. I v současnosti některé lampy svítí krom kolejiště do oken v domě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematicke světelného znečištění věnuje posuzovaná dokumentace odpovídající pozornost a doporučuje úpravy dosud navrženého řešení v rámci předprojektové přípravy záměru. Navržené úpravy směřují k omezení světelného smogu. V souladu s dokumentací je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka.

17e) Požadujeme, aby byla nově navržená stavba třetího nástupiště včetně přilehlých kolejí a technologických zařízení v železniční stanici Lysá nad Labem posuzována jako novostavba podle aktuálně platných technických, akustických a hygienických norem, nikoli jako součást modernizace stávajícího zařízení. Požadujeme, aby byly pro tuto novou část stavby vypracovány samostatné hlukové, vibrační a emisní výpočty a výsledky zohledněny ve výsledném závěru EIA i v projektové dokumentaci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k hlukovým limitům lze odkázat na vypořádání pod bodem 9c) této kapitoly a na vyjádření KHS pod bodem 2a) této kapitoly.

Protihluková opatření budou realizována všude tam, kde je předpoklad překračování hygienických limitů pro denní a noční dobu.

Odpovídající podmínky pro aktualizaci hlukové a rozptylové studie, jakož i monitoringu hluku a vibrací jsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

17f) Žádáme, aby byly doplněny chybějící akustické a vibrační výpočty v exponované lokalitě U Nové hospody (konkr. č.p. 1849). Požadujeme vybudování protihlukových, světelných a antivibračních opatření pro tuto lokalitu a po výstavbě byl proveden monitoring účinnosti opatření a jejich vyhodnocení. V případě překročení limitů doplnění a realizace dodatečných opatření k ochraně zdraví a kvality života obyvatel této lokality.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se o sumarizaci výše uvedených vyjádření, tedy ze strany posudku již bez komentáře.

18) xxxxxxxxxxxxxx

18.1) vyjádření ze dne 9. 11. 2025

Podstata vyjádření:

18.1 a) Hlavní námitky k dokumentaci:

- Navrhovaná dokumentace nemá náležitosti dle příslušných zákonů o posuzování vlivů na životní prostředí, o ochraně přírody a krajiny, o ochraně veřejného zdraví,

o vodách, o ochraně zdraví před hlukem a vibracemi a neumožňuje její posouzení v rámci řízení EIA.

- Navrhovaná dokumentace neobsahuje dostatečné odůvodnění nutnosti předpokládaného podjezdu z hlediska dopravního (a to z hlediska návaznosti na místní vnitřní a vnější komunikační systém Lysé n.Labem a i z hlediska návaznosti na širší dopravní vazby železniční sítě).
- Součástí dokumentace není vyhodnocení předpokládaných hlukových poměrů, vibrací, prašnosti, zhoršení kvality ovzduší, možné znečištění podzemních vod, atd., během stavby a ani předpokládaným budoucím provozem.
- Navrhovaná stavba podjezdu v ulici Stržiště - Ke Karlovu nesouvisí s hlavní stavbou modernizace traťového úseku Nymburk - Lysá nad Labem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z vyjádření není patrné, které náležitosti dle vyjadřovatele posuzovaná dokumentace neobsahuje. Citované vlivy jsou dokumentací posouzeny, návrh závazného stanoviska potom formuluje podmínky pro přípravu, výstavbu a provoz z hlediska minimalizace nebo kompenzace vlivů na životní prostředí. Z hlediska posudku nebyla shledána absence žádných vlivů, které by nebyly dokumentací hodnoceny.

Navrhovaný podjezd převádí silnici III. třídy a její zrušení není reálné – je součástí komunikační sítě a propojuje i další sídelní celky s prostorem severně od trati. Navržené řešení je požadavkem správce – KÚSK a města Lysá n/L. Je i v souladu s územním plánem města Lysá n/L.

Problematika vyhodnocení vlivů záměru na podzemní vody ve vztahu k dané lokalitě je komentována pod bodem 5f), na který lze odkázat.

18.1b) Nedostatečné zhodnocení dopadů stavby podjezdu v ulici Stržiště v Lysé nad Labem na obytnou zástavbu. V dokumentaci chybí komplexní analýza vlivů na obyvatele žijící v bezprostřední blízkosti podjezdu. Není vyhodnocen hluk a vibrace při výstavbě a provozu, prašnost a kvalita ovzduší, riziko narušení statiky domů v důsledku výkopových prací a vibrací, možné znečištění podzemních vod solí, ropnými látkami a dalšími kontaminanty, ani dopady zvýšené dopravní zátěže po dokončení stavby. V dokumentaci chybí hydrogeologická analýza, která by zhodnotila vysoký stav vodní vody v místě stavby a s tím i proveditelnost a náročnost stavby podjezdu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno v příslušné kapitole posudku, nelze od dokumentace EIA očekávat detailní vyhodnocení vlivů záměru v etapě výstavby bez znalosti zhotovitele stavby. Lze však formulovat požadavky, které musí být respektovány v zásadách organizace výstavby, což návrh závazného stanoviska splňuje.

Ve vztahu k vlivům na podzemní vody a na potenciální rizika ohrožení statiky objektů jsou formulována odpovídající doporučení jak pro navazující projektovou přípravu, tak i pro monitoring potenciálních vlivů, jak je patrné z vypořádání pod bodem 5f) této kapitoly.

18.1c) Kumulativní vlivy železniční a silniční dopravy: Dokumentace neposuzuje kumulativní účinky hluku, vibrací a emisí z železniční tratě a nově navrhované silniční dopravy. Podle Přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. je však povinností hodnotit kumulativní a synergické vlivy. V lokalitě Stržiště lze očekávat překročení hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K požadovanému vyhodnocení synergických vlivů hluku ze železniční a silniční dopravy lze uvést, že Ministerstvo zdravotnictví ČR se dne 2. 8. 2023 pod č.j. MZDR 22412/2023-2/OVZ vyjádřilo k hodnocení vzájemného působení vlivů hlukové zátěže z různých zdrojů hluku na veřejné zdraví v tom smyslu, že „nebyla dosud nalezena metoda a kritéria, jak toto tzv. synergické působení hluku na člověka z hlediska dlouhodobých zdravotních účinků hodnotit. Má se tedy za to, že zatím je třeba hodnotit působení a vliv každé kategorie zdrojů hluku samostatně“.

Tímto způsobem bylo v hlukové studii postupováno.

Vzhledem k charakteru provozu s odhadem intenzit cca 1273 vozidel/24 h, nebudou překročeny hygienické limity pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích. U nejbližších obytných objektů v ulici Stržiště se dají očekávat hodnoty do 57 dB v denní době a do 48,6 dB v noční době.

Z hlediska hygienických limitů pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích nejsou protihluková opatření pro lokalitu Stržiště nutná. S ohledem na charakter provozu automobilové dopravy (nízká rychlost a odhadované intenzity) ve zmiňované lokalitě, se překročení hygienických limitů pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích nepředpokládá.

18.1d) Absence hodnocení alternativního řešení dopravního napojení: Dokumentace zcela opomíjí alternativní variantu vedení silnice z křižovatky Karlov (rozdvojící se na Byšičky a rekreační oblast Řehačka a na dostihové závodiště) do Lysé nad Labem po trase existující asfaltové komunikace, která je běžně využívána řidiči i zemědělci (viz příložený mapový podklad). Tato varianta je méně invazivní, nevede dopravu do obytné zástavby a mohla by snížit kumulativní dopravní zátěž ulice Stržiště a místní lokality a nezhoršily by se podmínky životního prostředí oblasti.



Stanovisko zpracovatele posudku:

Není náplní dokumentace EIA posuzovat jiné alternativy záměru než tu, která byla oznamovatelem předložena do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Lze tedy odkázat na vypořádání pod bodem 18.1a).

Podjezd je vyvolanou investicí modernizace trati – souvisí se zrušením stávajícího úrovněového přejezdu a je v souladu s územním plánem.

18.1d) Neúplné vyhodnocení vlivu stavby podjezdu na vodní režim a půdní prostředí: V dokumentaci navrhovaného podjezdu chybí detailní posouzení území z hlediska hydrogeologických poměrů lokality. Vzhledem k vysoké hladině podzemní vody v této oblasti je nutné zpracovat podrobný hydrogeologický posudek, který bude respektován navrhovanou stavbou a bude obsahovat navrhovaná ochranná opatření proti znečištění spodních vod solemi, ropnými látkami a zhoršenému vsakování vod při změně povrchového odvodnění včetně dopadů na zemědělskou půdu a blízké vodní toky a rovněž opatření proti dopadům na blízké stavby, ke změně jejichž statických poměrů může v souvislosti s předpokládanou stavbou dojít.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematika vlivů na podzemní vody ve vztahu ke statice objektů již byla komentována pod bodem 5f), a kde je ošetřeno i případné riziko kvalitativního ovlivnění podzemních vod.

U pozemních komunikací v návrhu převažuje volné odvádění na terén pomocí sklonových poměrů či napojení na stávající odvodňovací systém přilehlých komunikací. V 5 případech je na odvodnění pozemní komunikace navržen vsakovací objekt. Vzhledem k charakteru a významu komunikací se jedná o standardní způsob řešení. Běžná údržba komunikací bude probíhat tak, jako ve stávajícím stavu.

18.1 e) Dokumentace neřeší způsob vypořádání s dotčenými osobami: Dokumentace zcela opomíjí otázku náhrad a kompenzací za možné škody způsobené realizací stavby a jejím následným provozem. Není uvedeno, jak budou vypořádány nároky vlastníků nemovitostí při vzniku škod na domech (např. praskliny, narušení statiky, sesedání půdy), jak budou řešeny následky poklesu hladiny spodní vody nebo jejího znečištění, ani jak bude zajištěno odškodnění za zdravotní dopady (např. zhoršení dýchacích obtíží při prašnosti během výstavby). Dokumentace měla obsahovat návrh mechanismu vypořádání dotčených osob a podmínku zajištění pojištění odpovědnosti investora za škody.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Způsob vypořádání s dotčenými obcemi z hlediska náhrad a kompenzací za možné škody není a nemůže být náplní posuzování vlivů na životní prostředí.

Ve vztahu k minimalizaci uvedených vlivů na hmotný majetek je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka před zahájením stavby provést místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizaci stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací, obytných objektů a jiného soukromého majetku podél využívaných komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.

18.1 f) Závěr. S ohledem na uvedené skutečnosti žádám, aby:

- byla dokumentace doplněna o hlukovou, vibrační, hydrogeologickou a zdravotní analýzu a byla navržena konkrétní opatření ke snížení negativních dopadů na ovzduší, hlukové a statické poměry a kvalitu podzemních a povrchových vod a jejich hospodaření s nimi v dotčené oblasti

- bylo doplněno posouzení rizik pro statiku domů a kvalitu spodních vod
- výsledné stanovisko EIA zohlednilo, že stavba podjezdu Stržiště - Ke Karlovu má významné negativní vlivy na zdraví, majetek a životní prostředí obyvatel lokality
- byla zpracována studie dopravní obslužnosti Lysé nad Labem a Byšiček, která by prokázala, že stavba podjezdu v ulici Stržiště - Ke Karlovu je pro město životně důležitá
- byla zhodnocena méně invazivní alternativní trasa komunikace z obce Byšičky po trase stávající zpevněné komunikace
- byla provedena ekonomická rozvaha CBA (Cost benefit analysis), která by porovnávala obrovské náklady na stavbu a údržbu podjezdu s benefity a zhodnotila, zda stavba je nejlepším řešením z hlediska udržitelného rozvoje společnosti
- bylo doplněno vyhodnocení mechanismu náhrad a kompenzací pro dotčené osoby
- proběhlo veřejné projednání ke stavbě podjezdu v ulici Stržiště - Ke Karlovu za účasti dotčených obyvatel lokality

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadavek týkající se doplnění dokumentace o výše citované analýzy nemůže posudek akceptovat, neboť příslušné studie jsou součástí posuzované dokumentace a ani z hlediska dotčených orgánů státní správy nebyly k těmto studiím vzneseny připomínky.

Posouzení rizik pro statiku domů a kvalitu podzemních vod je ošetřeno podmínkami závazného stanoviska jak pro fázi přípravy, tak i výstavby a následného monitoringu.

Dokladovat „životně důležitou realizaci podjezdu v ulici Stržiště“ není náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí, obdobně jako i požadavek na provedení požadované ekonomické rozvahy, ale souvisí s územním plánem města.

Konkrétní mechanismus případných náhrad a kompenzací opět není náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Veřejné projednání záměru proběhne v souladu s dílkou zákona č.100/2001 Sb. v platném znění.

18) xxxxxxxxxxxx

18.2) vyjádření č.2 k záměru

Podstata vyjádření:

Jsem vlastníkem nemovitosti č.p. 1033/34 v ulici Dvořákova. Stavba podjezdu je umístěna v blízkosti našeho domu a v této souvislosti vyjadřuji obavy/námítky vzhledem k následujícím skutečnostem:

Hladina spodní vody je u nás vysoká, při měření 11.11.2025 jsme měli výšku hladiny spodní vody ve studni 1,80 metru měřeno od terénu. Podloží jsou písky. Náš dům je z roku 1926. Stavba hlubokého podjezdu (dle dostupných informací hloubka vyhloubené jámy bude až 7metrů) v písčitém terénu s vysokou hladinou spodní vody v blízkosti starších staveb s sebou nese rizika, kvůli kterým vyjadřuji své obavy.

Zde jsou hlavní rizika a jejich vliv na okolní stavby:

18.2 a) Ohrožení kvůli dočasnému snížení hladiny podzemní vody (Hlavní riziko): Nejzávažnějším rizikem je nutnost trvalého čerpání vody ze stavební jámy (snížení hladiny podzemní vody) během výstavby.

Sedání základů (Konsolidace podloží): Mnoho starších staveb v oblastech s vysokou spodní vodou má základy postavené "na vodě", tj. jejich únosnost je zajištěna i přítomností vody v zemině pod nimi. Když se voda odčerpá, zemina (často jíly, hlíny, písky) se stlačí (konsoliduje), což způsobí sedání základů okolních domů.

Důsledky sedání: To vede k prasklinám ve zdech, narušení statiky budov, poškození inženýrských sítí a v extrémních případech až k vážnému poškození stability staveb.

Ohrožení kvůli vibracím ze stavby: Stavební činnosti, jako je zarážení ocelových štětovic, hloubení zeminy těžkou technikou nebo dynamické hutnění, generují vibrace.

Poškození konstrukcí: Vibrace mohou způsobit praskliny v omítkách, poškození obkladů a dlažeb, a u starších, méně pevných staveb i narušení stability nosných konstrukcí.

Ohrožení kvůli narušení zemního tělesa (Pažení): Při hloubení jámy a instalaci pažení (stěny, které drží zeminu) dochází k dočasným změnám napětí v půdě v bezprostřední blízkosti.

Lokální poklesy: Pokud pažení netěsní dokonale nebo není staticky správně navrženo, může dojít k úniku zeminy (sanační vody) a následnému vzniku kaveren nebo poklesů terénu v okolí.

Pokud budou provedena všechna opatření chránící dům proti rizikům, rizika lze minimalizovat, ale nelze zcela vyloučit a může dojít k vážnému poškození stability domu. Dále vedle ohrožení statiky domů dojde i k rizikům kontaminace spodních vod ropnými produkty při hloubení, a zasolením z vozovky při odčerpávání prosakující či dešťové vody.

Z výše uvedených důvodů nesouhlasím s plánovanou stavbou podjezdu a žádám, aby bylo upřednostněno existující alternativní dopravní řešení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematika vlivů na podzemní vody ve vztahu ke statice objektů již byla komentována pod bodem 5f), a kde je ošetřeno i případné riziko kvalitativního ovlivnění podzemních vod. Dále lze odkázat na vypořádání pod bodem 18.1d) této kapitoly.

Posouzení rizik pro statiku domů a kvalitu podzemních vod je ošetřeno podmínkami závazného stanoviska jak profázi přípravy, tak i výstavby a následného monitoringu.

Dále lze na základě vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění doplnit, že odstup pažení pro stavební jámu podjezdu od domu ul. Dvořákova 36 je cca 11 m od rohu domu k ose pažení. Zde se dá očekávat vliv stavby jako minimální. U domu Stržiště 63 je odstup pažení od rohu domu 4 m. Zde je možné ovlivnění domu stavební činností. Pro blízkou zástavbu bude zpracováno odborné posouzení, které stanoví potřebná opatření pro vyloučení narušení domů stavbou. Podrobné technické řešení je předmětem navazující dokumentace – DÚR a bude předloženo účastníkům územního řízení k připomínkám.

Pro sledování stavu domů po dobu stavby bude zpracován projekt geomonitoringu a před stavbou bude provedena pasportizace staveb v blízkém okolí – zjištění stávajícího stavu za účelem jeho dalšího srovnání v průběhu a po dokončení stavby.

Náhradou za kácenou zeleň bude provedena náhradní výsadba – podle požadavků odboru ŽP Města Lysá n/L.

Dokladovat „životně důležitou realizaci podjezdu v ulici Stržiště“ není náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí, obdobně jako i požadavek na provedení požadované ekonomické rozvahy, ale souvisí s územním plánem města.

Jak již bylo uvedeno dříve, navrhovaný podjezd převádí silnici III. třídy a její zrušení není reálné – je součástí komunikační sítě a propojuje i další sídelní celky s prostorem severně od trati. Navržené řešení je požadavkem správce – KÚSK a města Lysá n/L. Je i v souladu s územním plánem města Lysá n/L.

18) xxxxxxxxxxxxxx

**18.3) vyjádření č.3 k záměru
vyjádření ze dne 14. 11. 2025**

Podstata vyjádření:

K předchozím vyjádřením k železničnímu podjezdu v Lysé nad Labem v ulici Stržiště – Ke Karlovu chceme doplnit:

18.3 a) Podjezd na krajské silnici Stržiště-Ke Karlovu vede do zaslepené oblasti Byšiček, která může být propojena alternativní komunikací (tj. stávající komunikace od křižovatky Karlov u Byšiček k silnici Na zemské stezce v Lysé nad Labem.

V místě navrženého podjezdu je vysoká hladina spodní vody, která zvyšuje riziko znečištění při stavbě i provozu. V blízkosti navrženého podjezdu jsou zahrady domů a zahrádkářská osada, které využívají vodu na zalévání.

Stavba nebyla dostatečně projednána s dotčenými občany a nebyly zváženy jiné varianty řešení. Žádáme, aby bylo řádně projednáno a zhodnoceno alternativní řešení, byly řádně zváženy dopady navrhované stavby podjezdu na životní prostředí, lokalitu a její obyvatele a byly zhodnoceny a porovnány dopady obou variant na životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematika související s vlivem záměru na režim podzemních vod a s tím související potenciální rizika ohrožení statiky domů již byla komentována v rámci předcházejících připomínek vyjadřovatelky, na které lze odkázat.

Projednání záměru z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění je tímto zákonem striktně stanoveno a bude dodrženo.

Hodnocení alternativních řešení není náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí, které posuzuje záměr v podobě, která byla oznamovatelem předložena do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

18) xxxxxxxxxxxxxx

**18.4) vyjádření č.4 k záměru
vyjádření ze dne 3. 11. 2025**

Podstata vyjádření:

18.4 a) Hydrogeologické poměry a rizika

Vzhledem k vysoké hladině podzemní vody (cca 4-5 m) a písčitému podloží požadujeme:

- zpracování hydrogeologického posudku dle zákona č. 254/2001 Sb.,

- hodnocení vlivu stavby na změnu hladiny spodní vody, stabilitu budov a meliorační systém,
- průběžný monitoring hladiny vody během výstavby a po ní.

U plošných základů v oblastech s hladinou podzemní vody < 2 m pod terénem požadujeme hloubku základové spáry min. 1,2 m.

Riziko úbytku vody ve studních:

- Požadujeme hydrogeologický posudek s modelem vlivu stavby na hladinu spodní vody a návrhem kompenzačních opatření při ztrátě vody.
- Zachování hladiny spodní vody: Požadujeme začlenění vsakovacích pásů, drenážních systémů a propustných povrchů do projektu a dlouhodobý monitoring hladiny vody.
- Náhradní zásobování a kompenzace V případě negativního dopadu požadujeme zajištění a finanční kompenzace dotčeným domácnostem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je obdobná jako u vypořádání připomínky pod bodem 5f) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

18.4b) Retenční nádrže a kapacita: Požadujeme výpočet objemu retenčních nádrží dle ČSN 75 9010 s ohledem na extrémní srážkové úhrny, přívalové deště a zajištění přepadu i monitoringu hladiny.

Čerpací systémy a bezpečnost: Požadujeme specifikaci typu čerpadel, jejich výkonu, automatického spouštění, záložního zdroje napájení a ochrany proti běhu na sucho.

Ochrana proti vztlaku: Nádrže musí být kotveny proti vztlaku pomocí železobetonové základny min. 15 cm a vybaveny optickým a akustickým alarmem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Retenční nádrž je navržena v obvyklých parametrech podle údajů ČHMÚ a podle platných norem. Dle sdělení oznamovatele budoucím správcem podjezdu včetně retenční nádrže a čerpadel pro srážkovou vodu bude město Lysá n/L na základě proběhlých jednání mezi ním, KSÚS a SŽ. Tudíž případná jiná doporučení pro objem retenční nádrže musí být řešeno v rámci navazující projektové přípravy s městem Lysá n/L jako s budoucím správcem.

Retenční nádrže v podjezdech jsou součástí spodní stavby mostní konstrukce. Konstrukce jsou posouzeny na vztlak. Technické vybavení je předmětem dalších stupňů dokumentace a není předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

18.4c) Protihluková opatření

Specifikace materiálu protihlukových stěn

Požadujeme přesné uvedení typu a složení materiálů protihlukových stěn. Vzhledem k blízkosti obytné zástavby musí být uplatněny materiály s vysokou schopností pohlcovat hluk, zejména:

- porézní beton,
- dřevocementové panely s mezerovitou vrstvou,
- recyklované kompozity s absorpční vrstvou,
- tvárnice a desky z recyklované pryže.

Použité materiály musí dosahovat minimální zvukové pohltivosti 19 dB (třída A4 dle ČSN EN 1793-1) nebo až 20 dB dle ČSN EN 16272-3-1.

Doložení akustické účinnosti

Požadujeme doložit měření účinnosti protihlukových stěn v souladu s normami ČSN EN 1793-1 a 1793-2, včetně:

- hodnoty zvukové pohltivosti (DL_a) min. 8 dB (třída A3 a vyšší),
- hodnoty zvukové neprůzvučnosti (DLR) min. 25 dB.

Záměr musí zohlednit dopad na veřejné zdraví, neboť zvýšení rychlosti vlaků na 160 km/h může významně ovlivnit hladinu hluku a kvalitu ovzduší.

Estetické a krajinářské začlenění: požadujeme, aby protihlukové stěny byly:

- barevně a materiálově sladěny s okolím,
- doplněny o vegetační a zelené prvky (popínavé rostliny, vertikální zeleň),
- vizuálně nenarušující krajinný ráz

Vhodné jsou rostliny jako loubinec, břečťan nebo plamének, které přispívají k redukci hluku a prašnosti.

Environmentální šetrnost: požadujeme, aby využití materiály byly:

- recyklované a ekologicky certifikované,
 - v souladu s ISO 14001 (environmentální management) a ISO 14025 (EPD),
- doloženy LCA analýzou životního cyklu s hodnocením environmentální stopy materiálů.

Z dostupné dokumentace není jasná podoba ani parametry protihlukových stěn. Není tak zřejmé, zda jsou navrhovány absorbční nebo odrazivé reflexní, případně pohltivé po obou stranách.

Jelikož existují různá řešení, mimo jiné nižší protihlukové stěny umístěné blíže ke koleji, které mají adekvátní i vyšší účinnost nežli běžné a masivní stěny, navrhuje v úseku plánovaného podjezdu a dále v úseku podél ulice Dvorecká jejich užití, a to i kvůli avizovanému navýšení traťové rychlosti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je shodná jako u vypořádání připomínky pod bodem 15c) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

18.4d) Z dokumentace není jasné, jaký je očekávaný hluk ze stavební činnosti v souvislosti s výstavbou podjezdu? Jak dlouho stavební práce potrvají, ani jak bude zajištěn přístup do ulice Dvorecká v průběhu výstavby? Jak bude zajištěna ochrana obyvatel a okolí před negativními vlivy ze stavby (hluk, prach, vibrace, navýšení dopravy...)?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je shodná jako u vypořádání připomínky pod bodem 15d) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

18.4e) Specifický hluk v místě představují brzdící/stojící/rozjíždějící se soupravy - často stojící před návěstidlem, které se nachází těsně před stávajícím přejezdem ve směru do Lysé. Z dokumentace není jasné, zda bude návěstidlo v souvislosti se zrušením přejezdu rovněž zrušeno/přemístěno mimo obydlenou zónu ve směru ke Staré Boleslavi?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je shodná jako u vypořádání připomínky pod bodem 15e) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

18.4f) Vibrační studie

Požadujeme zpracování vibrační studie dle ČSN 73 0040 pro rychlost 160 km/h, včetně hodnocení šíření vibrací a dopadu na statiku budov (mezní hodnota pro obytné budovy: 0,6 mm/s).

Technická opatření: Požadujeme použití pružného uložení kolejí, antivibračních rohoží a elastoměrových podložek, případně pilotových základů.

Kompenzace a monitoring: Požadujeme zřízení kompenzačního fondu a systému dlouhodobého sledování vibrací s veřejným přístupem k datům.

Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění (vibrací) je velmi obtížné. Vibrace v obytných budovách závisí na mnoha aspektech, například: na kvalitě železničního svršku a spodku, geologických poměrech, vzdálenost od osy koleje i stavu budovy. Přesné stanovení výhledových hodnot modelovým výpočtem je tedy téměř nemožné.

Očekáváme proto, že na základě geologického průzkumu bude navrženo takové řešení tělesa a konstrukce dráhy, aby byly minimalizovány, či zásadně eliminovány vibrace v okolí obytné zástavby ve smyslu ČSN 73 0040 - Ochrana staveb proti vibracím.

Z dokumentace není zřejmé, jaká budou navržena řešení k eliminaci vibrací (antivibrační rohože, svislé vibrační bariéry, pružné upevnění kolejnic) které v místě prokazatelně byly a jsou, mj. v souvislosti se zanedbáváním údržby tratě v minulosti.

V Kostomlatech nad Labem jsou doporučena antivibrační opatření v rámci rekonstrukce tratě po celé délce zástavby obce. Očekáváme, že stejně tomu bude minimálně v dotčeném úseku podjezdu Stržiště, Dvorecká a dále, byť je tento úsek částečně formálně součástí jiné stavby.

S ohledem na provedená sondážní měření není jasné, proč nebyly měřeny vibrace na domech např. na adrese Dvorecká 954/14, 1122/6, 1029/8, 1034/4, Dvořákova 1283/36, v ulici U Křížku, v ulici Stržiště?

Při stavbě protihlukových stěn, ale i při samotné stavbě železničního svršku použít takové technologie, aby vibrace nemohly narušit statiku blízkých budov.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je obdobná jako u vypořádání připomínky pod bodem 5f) a 11g) této kapitoly, na které lze odkázat.

18.4g) Vjezd do ulice Dvorecká

Zmíněné nahrazení úrovnového křížení železniční trati mezi Lysou a Starou Boleslaví znamená nahrazení přejezdu P2773 Stržiště-Ke Karlovu podjezdem. Jeho součástí má být i chodník o šířce 2 metry.

Vzhledem k parametrům stávající křižovatky Stržiště-Dvořákova-Dvorecká a plánovaného podjezdu nejsou z dostupné dokumentace jasné budoucí parametry vjezdu do Dvorecké ulice.

V rámci projektu se hovoří o tom, že dojde „k nezbytným úpravám komunikací v prostoru dotčeném stavbou (ul. Švermova, Dvorecká, Dvořákova, U Křížku a Čechova) a k zajištění nových příjezdových komunikací k novým technologickým objektům stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Na základě vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění bylo sděleno, Ulice Dvorecká nebude součástí staveništní dopravy, vyjma zásobování pro výstavbu souběžné protihlukové stěny mezi železniční tratí a ul. Dvorecká.

18.4h) Jak se výstavba podjezdu a přeložek dotkne vedení vodovodu, kanalizace a dalších sítí pro Dvoreckou ulici? Požadujeme projektovou dokumentaci přeložky včetně výpočtu spádů, kapacity a záruky minimálně na 10 let.

Musíme upozornit, že již stávající situace kanalizace a vodovodu je neúnosná, pokud se bude jednat ať už o stavební práce nebo přeložení či připojení dalších uživatelů, dojde k poškození ne-li zničení celé soustavy.

Nutno zmínit loňský incident, kdy v ulici Dvorecká bylo několik obyvatel zasaženo zdravotními komplikacemi v důsledku znečištění pitné vody fekáliemi (viz také Protokol o zkoušce č.744/24 provedený VAK Nymburk, a.s. ze dne 27.3.2024 Přílohou č. 2), kde bylo i ze strany dodavatele pitné vody STAVOKOMPLET spol. s r.

o. uznáno, že vodovod je zde v kritickém stavu a každý zásah představuje ohrožení zdraví obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematika vedení přeložek inženýrských sítí není náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí a bude detailněji řešena v rámci navazující projektové přípravy.

Pro stavbu podjezdu budou navrženy přeložky inženýrských sítí v potřebném rozsahu.

Požadavky týkající se požadavku na projektovou dokumentaci přeložek nesouvisí s hodnocením vlivů na životní prostředí a musí být řešena v rámci navazující projektové přípravy záměru.

18.4i) Zachování přístupu: Požadujeme bezpečné zachování přístupů k nemovitostem a chodníků o minimální šířce 2 m pro chodce.

Bezpečnost a majetková práva: Požadujeme jasné vyznačení hranic stavby, ochranu soukromého majetku a náhrady při omezení přístupu.

Dopravní obslužnost během výstavby: Požadujeme podrobný harmonogram omezení, náhradní trasy pro osobní, zásobovací dopravu a složky IZS, včetně včasného informování obyvatel.

Zde je třeba zmínit i dotaz, kde bude vést obslužná cesta a co bude její zřízení obnášet? Pokud by se uvažovalo o ulici Dvorecká, tak ta na takovouto zátěž není uzpůsobena právě kanalizací a vodovodem, plynovodem a dalšími faktory. Dále se v této trase Dvorce - Dvorecká nachází potok, který je levostranným přítokem řeky Mlynářice, která je chráněný biokoridor.

Dále bude zničena asfaltová silnice v ulici Dvorecká a písková silnice na Dvorce, kde nejsou komunikace takové frekvenci a zátěži přizpůsobeny a dojde také k prasknutí kanalizace, která je jediná vedená i do obce Dvorce. Dále tímto bude odříznut přístup na zemědělské polnosti a průjezd zemědělským strojům a vozidlům, která jsou větší a již nyní dochází k poničení ulice Dvorecká a zaparkovaných aut majitelů, která nezasahují nadměrně do komunikace. Ulice Dvorecká bude stavbou slepá, takže se motorová vozidla budou muset otáčet, na což není ulice uzpůsobená. Tímto dojde

také ke zničení zeleně v ulici Dvorecká, kde je lipová a jasanová alej. Dojde k zatarasení ulice jak pro složky IZS, tak i pro samotné obyvatele. Je třeba si uvědomit, že v dotčeném území stavbou, bydlí osoby se zdravotním postižením, které jsou invalidní a jsou zcela závislé na individuální a IZS dopravě pro běžné fungování i v případě nutnosti lékařské pomoci, stejně jako možnosti vzniku nenadálého stavu. Je nezbytné, aby zůstal zachován bezbariérový a bezpečný příjezd k domům obyvatel osobním automobilem i pro všechny složky IZS. Stavba nesmí tuto dostupnost narušit ani omezit.

Proto ulici Dvoreckou jako obslužnou dopravní trasu neakceptujeme, stejně jako depozitní plochu a obslužnou trasu pro dopravu materiálu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je shodná jako u vypořádání připomínky pod bodem 15g) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

18.4j) Požadujeme, aby veškeré skladování stavebního materiálu, zeminy, techniky a zařízení staveniště (tzv. deponie) bylo realizováno výhradně na pozemcích mimo obytnou zástavbu.

Tímto požadujeme:

- vyloučení umístění deponie v blízkosti domů a zahrad ve Dvorecké ulici,
- upřednostnění ploch bez inženýrských sítí, kde nehrozí riziko poškození infrastruktury,
- doložení mapového podkladu s vyznačením navržených deponií v projektové dokumentaci,
- zajištění ochrany životního prostředí - minimalizace prašnosti, hluchosti a rizika kontaminace půdy a vody.

Obslužné trasy pro dopravu materiálu: Požadujeme, aby veškerá doprava materiálu (přívoz i odvoz) probíhala po trase od areálu Kovony, a.s., která je kapacitně i technicky vhodná pro pohyb nákladních vozidel.

Tímto požadujeme:

- vyloučení průjezdu nákladních vozidel a dalších stavebních motorových vozidel přes obytnou část města ulice Dvorecká,
- zajištění bezpečnosti chodců a cyklistů v lokalitě Dvorecké ulice a přilehlém okolí,
- koordinaci s městem Lysá nad Labem ohledně dopravního značení a případných omezení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je shodná jako u vypořádání připomínky pod bodem 15i) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

18.4k) Požadavek na vypracování havarijního plánu

Požadujeme, aby investorem a dodavatelem stavby byl před zahájením realizace zpracován havarijní plán v souladu s vyhláškou č. 450/2005 Sb., o náležitostech havarijních plánů, a vodním zákonem č. 254/2001 Sb.

Plán musí zahrnovat:

- postupy při úniku znečišťujících látek do půdy nebo podzemních vod,
- krizové protokoly při havárii čerpacího systému nebo přetoku retenčních nádrží,

- systém včasného varování obyvatel, včetně komunikace s městem Lysá nad Labem a integrovaným záchranným systémem (IZS).

Záložní infrastruktura: Požadujeme, aby stavba byla vybavena záložními systémy napájení (zejména u čerpadel, výstražných signalizací) a aby krizové scénáře počítaly s možností výpadku elektrické energie i v době extrémních srážek.

Monitoring a aktualizace plánu: Havarijní plán musí být přezkoumatelný a aktualizovaný po dobu trvání stavby a v době následného provozu železničního úseku. Součástí EIA dokumentace musí být potvrzení jeho schválení vodoprávním úřadem a příslušným správcem toku.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Obsahová náplň havarijního plánu vyplývá z příslušné legislativy zákona o vodách a souvisejících právních předpisů, a proto v souladu s odkazem na sdělení MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou v návrhu závazného stanoviska výše uvedené požadavky uvedeny.

18.4l) Požadujeme přesný rozpis dotčených pozemků včetně parcelních čísel, výměr a vlastnických vztahů, zejména u:

- přeložky železniční trati a podjezdu,
- přístupových cest, odvodnění, retenčních nádrží,
- manipulačních ploch a provizorních komunikací.

Rekultivace a obnova krajiny: Požadujeme, aby dokumentace obsahovala plán rekultivace do původního stavu po ukončení stavby - tedy sanaci zeleně, travních porostů, náhradní výsadbu stromů a obnovu krajinného rázu. Upřednostňujeme použití regionálně původních druhů rostlin a dřevin z okolí Lysé nad Labem.

Ochrana zemědělského půdního fondu: Stavba zasahuje do oblastí s kvalitními půdami (bonitní půdně ekologické jednotky BPEJ). Požadujeme posouzení dopadu na zemědělský půdní fond (ZPF) a zajištění kompenzačních opatření:

- minimalizaci záběrů formou zúžení staveniště,
- přesun ornice a její zpětné využití,
- monitoring půdní kontaminace po dobu stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je shodná jako u vypořádání připomínky pod bodem 15k) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

18.4m) Požadujeme doložit vliv stavby na kvalitu ovzduší, a to zejména z hlediska prašnosti a emisí ze stavebních strojů v průběhu výstavby i v následném provozu. EIA dokumentace musí obsahovat:

- výpočet ročního objemu emisí PM₁₀ a PM_{2.5}, CO₂, NO_x,
- návrh opatření k jejich snížení, jako je vlhčení komunikací, omezení rychlosti pohybu techniky, používání filtrů pevných částic (DPF).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je shodná jako u vypořádání připomínky pod bodem 15l) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

18.4n) Prevence světelného a tepelného znečištění: Požadujeme, aby byly osvětlovací systémy navrženy s omezením světelného znečištění dle doporučení MŽP - teplota světla do 2700 K, směřování světla dolů, stínění reflektorů. V rámci

dopravní infrastruktury musí být použity úsporné zdroje z kategorií „environmentálně šetrný provoz“.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematicke světelného znečištění věnuje posuzovaná dokumentace odpovídající pozornost a doporučuje úpravy dosud navrženého řešení v rámci předprojektové přípravy záměru. Navržené úpravy směřují k omezení světelného smogu. V souladu s dokumentací je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka.

18.4o) Zlepšení mikroklimatu: Doporučujeme zahrnout výsadbu zeleně v blízkosti traťového koridoru, která bude přispívat ke snížení tepelného ostrova a zachycení prachu z provozu vlaků. Tyto vegetační pásy mají být v EIA vedeny jako kompenzační ekologické prvky.

Vzhledem k závažnosti dopadů na životní prostředí, zdraví, kvalitu života a infrastrukturu města žádáme, aby výše uvedené připomínky byly zohledněny v dokumentaci a procesu EIA podle zákona č. 100/2001 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak vyplývá z dokumentace, výsadby budou realizovány mimo zábor stavby a mimo pozemky Správy železnic s.o. přiléhající k dráze z důvodů, které jsou v dokumentaci specifikovány. Doporučení týkající se projektu komplexních vegetačních úprav jsou zapracovány v odpovídající podmínce návrhu závazného stanoviska.

18.4p) Nově povolená stavba nepřiměřeně zasahuje do zájmů vlastníků a spoluvlastníků sousedních nemovitostí, zrušení volného přístupu do krajiny.

Existuje nesoulad EIA s Územním plánem Lysé nad Labem, EIA zmiňuje, že nedojde k nárůstu silniční motorové dopravy, ale dle Územního plánu města Lysá nad Labem vyplývá, že naopak dojde k velmi výraznému nárůstu této dopravy a tím také k poškození životního prostředí, zničení zelených ploch, zrušení volného přístupu do krajiny, zrušení parku, vykácení dřevin.

Existuje riziko zvýšení hluku, vibrací a emisí nad rámec posudku EIA, nedostatečné zelené pásy a nezajištěná protihluková opatření, negativní vliv na životní prostředí, zhoršení kvality vzduchu, navýšení emisí, riziko podmaččení pozemků, zhoršení odvodnění, ohrožení konstrukcí domů, zničení kanalizace, vodovodu, asfaltové cesty, zeleně, navržené stavební činnosti nejsou stanoveny v jakou dobu budou probíhat, může jít tedy o dobu nevhodnou např. víkendy, svátky, noční směny, dopravní přetížení při výstavbě nebo provozu a naopak dopravní nedostupnost pro obyvatelé v postižené oblasti výstavbou a provozem.

Stavba podjezdu, propustků pod tratí nebo protihlukových stěn může negativně ovlivnit proudění podzemní vody, výši hladiny spodních vod a může strhnout vodu ze studní, jak už se v minulosti stalo i v případě mnohem menších staveb, Proto požadujeme zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum a návrh stavby projednat s hydrogeology s tím, že budou navržena opatření, která zmiňované negativní faktory zcela vyloučí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je shodná jako u vypořádání připomínky pod bodem 15n) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

18.4q) Na konci 19. stol, se většina větších měst zbavovala středověkých hradeb z důvodu rozvoje města v předhradí a dále město Lysá nad Labem je jedním z nejhorších případů opačného trendu. Obchvaty/okruhy vedou, nebo jsou navrhovány nikoli velkoryse ve vhodné vzdálenosti od zástavby, linie dráhy dělí město dvěma diagonálami. Město, kraj ani jiné subjekty nenavrhují, nic než řešení zhoršující současný stav.

EIA, Územní plán města Lysá nad Labem vč. dalších dokumentů navržený pro vybudování podjezdu u ulice Dvorecká a plánovaného jihozápadního okruhu/obchvatu města skrz něj, jistě také neodpovídá dnešním celosvětovým trendům opírajícím se o environmentální zásady, např. vybudování zelených ploch atd., zde se naopak docílí odříznutí celé části města od zelených ploch, jejich úplné devastaci a krajiny s výrazným zhoršením životního prostředí, nehledě na vyvedení obchvatu města do obydlené zóny.

Navržené řešení, zvláště pro zcela fatální omezení možného rozvoje města, průchodnosti krajinou a množství náročných technických staveb bez garantované funkčnosti, je zcela nemoderní a bez vize do budoucnosti a v kontrastu k trendům fungujících v jiných částech státu.

Proč v rámci ekonomického a environmentálního zájmu nebylo např. uvažováno o zrušení přejezdu a podjezdu v ulici Stržiště, stejně jako plánovaný nadjezd v lese u obce Dvorce a neudělá se přeložka silnice na Byšičky a Řeháčku, může se tak zrušit i přejezd na pražské trati a jediné mimoúrovňové křížení pro automobilovou dopravu by zůstalo pouze u Kovony, a.s.

Pro konkrétní, výše projednávanou situaci, je s podivem, že dotčené subjekty neuvažovaly také např. o vyvedení, propojení dráhy na Prahu a Ústí nad Labem, a to v části od nádraží, min. po přejezd u Karlova a dále odklonění Ústecké tratě na Dvorce. Veškerá technická řešení, zde připomínkováná by se mohla realizovat mimo zástavbu, jednotlivé prvky (přejezdy, podjezdy, nadjezdy, apod. by se realizovaly v polovičním množství, pouze místo na dvojkolejné, na čtyřkolejné, pokud by bylo tuto stávající propustnost nutno dodržet. Postupné zrušení části tratě Lysá nad Labem - Dvorce, by bylo pro obyvatele v místě, obec zásadním přínosem v této části pro další rozvoj a kvalitu žití nejen pro nejbližší budoucnost.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je shodná jako u vypořádání připomínky pod bodem 15o) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

18.4r) Během stavby a po ní, bude také narušena statika domu Dvořákova 1283/36 a domu v ulici Stržiště 513/63 a vzhledem k rozsahu prací i dalších domů ve Dvorecké ulici, nezachování odstupu komunikace od pozemku a s tím plynoucí nekomfort užívání, zvýšená hluchost, prašnost, vibrace. Požadujeme změření statiky domů v ulici Dvorecká, Dvořákova, Stržiště před zahájením stavby a po ní. Větší nárůst dopravy, tedy opět změna podmínek k užívání, a v neposlední řadě, zrušení okolní zeleně a parku a výhledu a přístupu do ní. Do současné chvíle nebyly poskytnuty detailní informace, jak bude nový podjezd řešen - odkud kam povede, jaký vliv bude mít na domy bezprostředně v okolí, jak se změní zeleň vč. parku. Jak budou obyvatelé ulice Dvorecké a dalších postižených ulic odškodněni? Dojde a částečně již v tichosti došlo k vykácení zeleně, mezi kterou patří i chráněné rostliny, stromy na kterých byli viděni chránění netopýři, bylo by vhodné prověřit, že vliv stavby a zamýšleného kácení stromů na jejich populaci nebude mít vliv.

V případě nenaplnění závazných přijatelných hodnot v obytné zóně požadujeme detailní popis možností odškodnění a kompenzace pro dotčené obyvatele v ulici Dvorecká, U Křížku, Stržiště, Dvořákova.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Obecně lze znovu odkázat na vypořádání připomínek vyjadřovatele v rámci předloženého vyjádření k předcházejícím připomínkám.

Dále lze na základě vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle § 9 odst. 4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění doplnit, že odstup pažení pro stavební jámu podjezdu od domu ul. Dvořákova 36 je cca 11 m od rohu domu k ose pažení. Zde se dá očekávat vliv stavby jako minimální. U domu Stržiště 63 je odstup pažení od rohu domu 4 m. Zde je možné ovlivnění domu stavební činností. Pro blízkou zástavbu bude zpracováno odborné posouzení, které stanoví potřebná opatření pro vyloučení narušení domů stavbou. Podrobné technické řešení je předmětem navazující dokumentace – DÚR a bude předloženo účastníkům územního řízení k připomínkám.

Pro sledování stavu domů po dobu stavby bude zpracován projekt geomonitoringu a před stavbou bude provedena pasportizace staveb v blízkém okolí – zjištění stávajícího stavu za účelem jeho dalšího srovnání v průběhu a po dokončení stavby. Dále se v posudku uvádí, že nelze vyloučit případné negativní dopady etapy výstavby ve vztahu k faktorům pohody a majetku v rámci využívání místních komunikací v etapě výstavby. Ve vztahu k minimalizaci uvedených vlivů je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka před zahájením stavby provést místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizaci stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací, obytných objektů a jiného soukromého majetku podél využívaných komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.

18.4s) Další variantou by bylo zavést omezení rychlostního limitu projíždějících vlaků na současný povolený rychlostní limit, a tudíž by mohl stávající železniční přejezd v ulici Dvorecká zůstat beze změny nebo být zrušen bez náhrady.

S ohledem na provedená sondážní měření není jasné, proč nebyla měřena také hustota železniční a motorové dopravy ve stávajícím stavu a provedena studie na zamýšlený projekt při jejím navýšení, kde bude navýšena jak železniční, tak motorová doprava např. na adrese Dvorecká 954/14, 1122/6, 1029/8, 1034/4, Dvořákova 1283/36, v ulici U Křížku, v ulici Stržiště?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je shodná jako u vypořádání připomínky pod bodem 15q) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

18.4t) Environmentální náročnost stavby podjezdu vč. napojení jihozápadního okruhu/obchvatu umístěného do bezprostřední blízkosti obytných domů spojená s rizikem kontaminace půdy a vody, ztráty spodní vody a poničení obytných domů, nepřináší opodstatněný přínos. Vzhledem k existujícímu spojení oblasti Byšičky/Řehačka s městem Lysá-Litol, přímou existující zpevněnou komunikací, využívanou v současné době zemědělci i mnohými řidiči, se jeví spojení Byšiček se

západní částí Lysé procházející přes dvě vysokorychlostní tratě nadbytečné a neadekvátní zátěží životního prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Navrhovaný podjezd převádí silnici III. třídy a její zrušení není reálné – je součástí komunikační sítě a propojuje i další sídelní celky s prostorem severně od trati. Navržené řešení je požadavkem správce – KÚSK a města Lysá n/L. Je i v souladu s územním plánem města Lysá n/L.

18.4u) Další variantou by bylo zavést omezení rychlostního limitu projíždějících vlaků na současný povolený rychlostní limit, a tudíž by mohl stávající železniční přejezd v ulici Dvorecká zůstat beze změny nebo být zrušen bez náhrady.

S ohledem na provedená sondážní měření není jasné, proč nebyla měřena také hustota železniční a motorové dopravy ve stávajícím stavu a provedena studie na zamýšlený projekt při jejím navýšení, kde bude navýšena jak železniční, tak motorová doprava např. na adrese Dvorecká 954/14, 1122/6, 1029/8, 1034/4, Dvořákova 1283/36, v ulici U Křížku, v ulici Stržiště?

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci projektové dokumentace je zpracována hluková studie, které zohledňuje navýšení železniční dopravy. Součástí této studie je i protokol z měření hluku ze stávající železniční dopravy (Protokol o zkoušce č. 6922-211-23).

S ohledem na charakter provozu automobilové dopravy (nízká rychlost a odhadované intenzity) ve zmiňované lokalitě, se překročení hygienických limitů pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích nepředpokládá.

18.4v) Konečné rozměry a návazné sklony pro návrh podjezdu pod železnicí se odvíjejí od technických norem ČSN 73 6110 a ČSN 73 6101, které stanovují prostorové a výškové parametry pro silniční komunikace.

Konečné rozměry podjezdu

Z dříve uvedených propočtů a normových údajů vychází:

- Světlá výška (podjezdná výška): 4,5-4,8 m (bezpečný průjezd kamionu, traktoru s návěsem nebo vojenské techniky).
- Skladba vozovky + drenáž a odvodnění: 1,2-1,5 m pod niveletou vozovky.
- Celková konstrukční hloubka: přibližně 6,0 m od úrovně kolejí k dnu vozovky.
- Celková šířka: 10-10,5 m (2 jízdní pruhy + cyklopruh + chodník + kraje a žlaby).

Podélný sklon a klesání do podjezdu podle ČSN 73 6110 a ČSN 73 6101:

- Minimální podélný sklon pro odvodnění: 0,5 %.
- Optimální sklon rampy pro vozidla: 2 - 5 %.
- V krajních nebo prostorově omezených případech: maximálně 6 % (na krátkém úseku).

To znamená, že klesání do podjezdu musí začít přibližně 150 m před samotným objektem, aby byl přechod plynulý, provozně komfortní a bezpečný. Takové rozměry odpovídají bezpečnému a normovému návrhu moderního podjezdu pro smíšený provoz, s dostatečným prostorem pro drenážní systém, cyklisty i chodce.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata vyjádření je shodná jako u vypořádání připomínky pod bodem 15r) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

18.4w) Dále se nám jeví, jako zcela nevhodné, uspořádat představení tohoto plánu Správou železnic na veřejné prezentaci v Lysé nad Labem až 26.11.2025, tedy již dávno po termínu připomínkového řízení. Očekávali bychom toto představení a projednání v počáteční fázi i s obyvateli dotčených lokalit. Žádáme MěÚ Lysá nad Labem, aby tento zasláný dokument byl předložen jako bod k projednání v rámci této veřejné prezentace dne 26.11.2025.

Opět upozorňujeme na nulovou informovanost dotčených obyvatel, jako účastníků řízení, přímých i nepřímých v ulici Dvorecká, U Křížku, Dvořákova, Stržiště, na následující: Příslušný úřad obdržel dle ust. § 6 zákona EIA dne 20.1.2025 oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (včetně) - Lysá nad Labem (včetně)“. Dne 6. 2. 2025 bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním informace o oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům dopisem č. j. MZP/2025/210/426. Dne 10. 2. 2025 byla informace o oznámení záměru zveřejněna na úřední desce dotčeného kraje Č. j.: MZP/2025/210/1076. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky se mohly k oznámení záměru vyjádřit ve lhůtě do 13. 3. 2025.

Město Lysá nad Labem rozhodlo o plánovaném podjezdu a souvisejícím jihozápadním okruhu/obchvatu bez veřejné debaty, informování či zapojení obyvatel dotčených lokalit (Dvorecká, U Křížku, Stržiště, Dvořákova, Ke Kovoně...). Tento postup je v rozporu s principy transparentního a demokratického plánování a poškozuje práva obyvatel podílet se na zásadních územních rozhodnutích. Podle § 27 odst. 4 stavebního zákona musí být veřejnost informována a umožněna jí účast v projednání územního plánu, což nebylo splněno.

Upozorňujeme také na nevhodnost zvoleného období k řešení dokumentace, kdy se mění politická situace v důsledku voleb. Dále také na termín schvalování a termín na zaslání připomínek k Územnímu plánu města Lysá nad Labem a konkrétně na plánovaný jihozápadní obchvat touto oblastí, dotýkajících se přímo i nepřímo výše zmiňovaných ulic, se kterým nesouhlasíme, jak již bylo výše zmíněno z důvodů environmentální zátěže dotčené lokality a dalších.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posudku nepřísluší komentovat, jakými informačními kanály mělo nebo mohlo město informovat občany o záměru, který je předmětem posuzování vlivů na životní prostředí. Každopádně ze strany příslušného úřadu v procesu posuzování vlivů na životní prostředí, tedy MŽP ČR, bylo postupováno zcela v souladu se zákonem č.100/2001 Sb. v platném znění.

Již bylo v této kapitole konstatováno, že proces posuzování vlivů na životní prostředí nerozhoduje o povolení stavby. Tudíž uplatňování citovaných paragrafů stavebního zákona ve vztahu k procesu posuzování vlivů nemá význam.

Připomínku na „nevhodnost zvoleného období k řešení dokumentace, kdy se mění politická situace v důsledku voleb“ ponechává posudek bez komentáře, protože z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí je zcela irelevantní.

18.4x) Město Lysá nad Labem rozhodlo o plánovaném podjezdu a souvisejícím jihozápadním okruhu/obchvatu bez veřejné debaty, informování či zapojení obyvatel dotčených lokalit (Dvorecká, U Křížku, Stržiště, Dvořákova, Ke Kovoně...). Tento postup je v rozporu s principy transparentního a demokratického plánování a poškozuje práva obyvatel podílet se na zásadních územních rozhodnutích. Podle §

27 odst. 4 stavebního zákona musí být veřejnost informována a umožněna jí účast v projednání územního plánu, což nebylo splněno.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posudku nepřísluší komentovat, jakými informačními kanály mělo nebo mohlo město informovat občany o záměru, který je předmětem posuzování vlivů na životní prostředí. Každopádně ze strany příslušného úřadu v procesu posuzování vlivů na životní prostředí, tedy MŽP ČR, bylo postupováno zcela v souladu se zákonem č.100/2001 Sb. v platném znění. Již bylo v této kapitole konstatováno, že proces posuzování vlivů na životní prostředí nerozhoduje o povolení stavby. Tudiž uplatňování citovaných paragrafů stavebního zákona ve vztahu k procesu posuzování vlivů nemá význam.

18.4y) Navržený jihozápadní okruh/obchvat povede intenzivní dopravu přesně přes plánovaný podjezd na Stržišti a dále do obytné zóny. Toto zásadně zhorší kvalitu ovzduší, zvýší hluk a dopravní zátěž obyvatel. Město nezajistilo adekvátní posouzení těchto dopadů v procesu EIA/SEA, což považujeme za závažné opomenutí.

Chybí komplexní analýza dopravních, hygienických a bezpečnostních dopadů plánovaného podjezdu i jihozápadního okruhu/obchvatu, včetně vlivu na pěší a cyklistickou dopravu v citlivých obytných lokalitách. Podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), je povinné vyhodnotit dopady navrhovaných staveb a změn územního plánu na kvalitu ovzduší, hluk, zdraví obyvatel a přírodní prostředí. Město nesplnilo povinnost řádně reagovat na tyto požadavky v posuzovacím procesu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyhodnocení vlivů záměru, který je předložen do procesu posuzování vlivů na životní prostředí na úrovni předprojektových podkladů posoudilo všechny rozhodující vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Součástí stavby jsou i nové pozemní komunikace případně přeložky stávajících pozemních komunikací.

Připomínka k procesu SEA nesouvisí s probíhajícím procesem posuzování vlivů na životní prostředí.

18.4z) Podle § 17 stavebního zákona musí být územní plánování zajištěno tak, aby minimalizovalo rizika pro zdraví a bezpečnost veřejnosti, což se plně neděje v navrženém vedení dopravy přes podjezd a obytné zóny. Navržený způsob odklonu dopravy z centra města přes severní a jihozápadní okruh/obchvat (s napojením na Milovice, Benátky a Litol) a její vedení přes obytné zóny v lokalitě Kačina - výše zmiňovaných ulic, je problematický a nevyvážený. Navrhujeme přehodnocení tras a hledání alternativ, které minimalizují negativní vlivy na obyvatele. Územní plán musí respektovat zásady udržitelného rozvoje dle § 2 zákona č. 183/2006 Sb., což znamená harmonizovat potřeby rozvoje infrastruktury a ochrany životního prostředí.

Požadujeme opakované, veřejné a transparentní projednání všech navržených dopravních zásahů, včetně detailních map, rozpočtů a dopadových studií, s možností občanských připomínek a námitek, aby byla zajištěna participace veřejnosti na konečném rozhodnutí.

V rámci územního plánu musí být zachovány a pokud možno rozšířeny plochy zeleně a veřejná prostranství, s důrazem na protihluková opatření a zlepšení mikroklimatu v dotčených lokalitách.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené připomínky nesouvisí s probíhajícím procesem posuzování vlivů na životní prostředí, tedy ze strany posudku bez komentáře.

18.4a1) Návrhy a požadavky:

- Doplnit a aktualizovat EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., zahrnout analýzy emisí, hluku a dopadů na veřejné zdraví.
- Zajistit úplné a transparentní zapojení veřejnosti dle § 27 stavebního zákona, včetně veřejných diskusí a možností podávání připomínek.
- Provést bezpečnostní studie podle vyhlášky č. 268/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu.
- Přezkoumat a případně upravit vedení dopravy tak, aby odpovídalo zásadám ochrany obytných lokalit a minimalizovalo negativní vlivy na obyvatelstvo.
- Shrnutí hlavních bodů připomínek a výzva k nápravě procesních i věcných nedostatků, aby byl územní plán řádně a zákonně projednán. Žádost o zohlednění připomínek před finálním schválením.
- Žádáme také o vyjádření dopravního inspektorátu k celkové situaci.
- Obracíme se tímto na Ministerstvo životního prostředí, aby povolení výše popsané modernizaci železniční tratě, Územnímu plánu Lysé nad Labem ve věci jihozápadního okruhu/obchvatu, věnoval zvýšenou péči, a aby ji zvláště pečlivě posoudil nejen z formálních hledisek, ale aby postupoval i v souladu se zákony, s konstantní judikaturou Nejvyššího správního soudu a Ústavního soudu, kde je v mnoha platných a závazných judikátech stanoveno, že úkolem orgánu ochrany životního prostředí je i ochrana práv vlastníků sousedních nemovitostí, neboť se posuzuje, zda by nově povolená stavba nepřiměřeně nezasahovala do zájmů vlastníků sousedních nemovitostí.
- Žádáme, aby se s výše uvedenými připomínkami a požadavky MŽP věcně vypořádalo v rámci závěrečného stanoviska EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z dikce uvedeného vyjádření lze vyvodit, že je zaměřován proces posuzování vlivů na životní prostředí předloženého záměru se stavebním zákonem, respektive s požadavky na územní plán.

Z pohledu předloženého záměru tak lze pouze uvést, že dle názoru zpracovatele posudku není důvod požadovat doplnění a aktualizování analýz emisí, hluku a dopadů na veřejné zdraví.

Vyjádření dopravního inspektorátu bude nepochybně součástí navazující projektové přípravy záměru.

Z hlediska aktuálního průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí nebylo prokázáno nepřiměřené zasahování do zájmů vlastníků nemovitostí. Návrh závazného stanoviska potom formuluje podmínky pro další etapy záměru, při jejichž splnění lze záměr považovat za realizovatelný.

18) xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

18.5) podnět k záměru

vyjádření ze dne 8. 12. 2025 (po termínu)

Podstata vyjádření:

18.5a) Dokumentace EIA nevěnuje pozornost konfiguraci křižovatky Stržiště–Čechova–U Křížku umístěné cca 65 m od středu podjezdu (viz Příloha č. 1), přičemž tato křižovatka bude:

- snížena pod úroveň terénu přibližně o 1 m (při sklonu výjezdu 8 %),
- s výrazně omezenými rozhledovými poměry opěrnou stěnou podjezdu, i z důvodu protihlukové stěny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Protihluková stěna není v místě křižovatky navrhována.

18.5b) Rizikové faktory:

- Nedostatečný rozhled: sklon 8 % výrazně omezuje výhled na křižovatku.
- Zhoršená reakční schopnost řidičů po výjezdu z podjezdu (adaptace na světlo, situaci v provozu).
- Zvýšené emise a imise: potřeba světelné signalizace a časté brzdění/rozdíždění při předpokládané světelné signalizaci v 8% sklonu zvyšují lokální imisní zátěž.
- Bezpečnost této křižovatky lze objektivně posoudit pouze na základě auditu bezpečnosti pozemních komunikací, který v dokumentaci chybí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nedostatečný rozhled: V rámci technického řešení jsou rozhledové poměry prověřovány a jsou vyhovující dle příslušné ČSN.

Zhoršená reakční schopnost: Podjezd je dvojkolejný železniční most šířky cca 10,5 m, s výškou oproti vozovce min. 4,2 m. Zastínění vozovky a následná adaptace na světlo tudíž nemůže být nijak markantní.

Zvýšené emise a imise: Světelná signalizace není navrhována.

Bezpečnost této křižovatky: Audit bezpečnosti není náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí; zpracovává se v rámci projektové dokumentace, a nikoliv v rámci EIA.

18.5c) Silnice jako bariéra mezi obytnou zónou a občanskou vybaveností

Navržený podjezd zásadně mění charakter komunikace Stržiště, která dnes funguje jako klidná obslužná silnice s intenzitou cca 50 vozidel/hod a bez světelného řízení.

Tato komunikace přitom dělí obytné území od škol, školek, zdravotnických zařízení, obchodů, dalších veřejných služeb a silnici každodenně přecházejí děti do školy a rodiče s kočárky.

Po vybudování podjezdu lze očekávat zvýšení intenzity dopravy (indukovaná poptávka), zvýšení cestovních rychlostí, proměnu komunikace z lokální obslužné trasy na potenciální tranzitní osu.

Za této situace je nutné posoudit potřebná bezpečnostní opatření (např. světelně řízené přechody) a zachování bezpečné prostupnosti územím.

Riziko vzniku nové tranzitní trasy v obytné zóně: Podjezd odstraní úzké hrdlo v podobě železničního přejezdu a zvýší kapacitu komunikace, což dle dopravně-inženýrských poznatků vede:

- k dopravní indukci,
- k přesunu dopravy z jiných tras (efekt atraktivní trasy),
- k preferenci trasy navigacemi.

Tím může dojít k zásadní proměně klidné obytné komunikace na významnější dopravní koridor, což je v rozporu s principy udržitelného urbanismu.

Dokumentace tento možný dopad nevyhodnocuje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci technického řešení se bude stále jednat o místní komunikaci a navýšení intenzity dopravy je pouze převedením průjezdu vozidel ze dvou rušených úrovněových přejezdů do podjezdu. Naopak bude vhodné navrhnout snížení rychlosti na komunikaci dopravním značením a dopravními opatřeními (kamery a ukazatele rychlosti, rychlostní prahy, opatření pro zklidnění), což však jsou opatření mimo proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Z údajů dokumentace EIA vyplývá, že na komunikaci bude odhad intenzit cca 1273 vozidel/24 h, s rozdělením intenzit na denní a noční dobu následovně: OA den – 1096, OA noc – 72, NA den – 97, NA noc – 8.

Světelná signalizace vzhledem k dopravnímu zatížení komunikace ve stávajícím i výhledovém není navrhována.

Podrobné technické řešení a tedy i bezpečnostní řešení se zpracovává v rámci projektové dokumentace, a nikoliv v rámci EIA. Tudíž výše uvedené podněty musí být řešeny mimo proces EIA v navazující projektové přípravě.

18.5d) Opomenutá proveditelná alternativa a nekoncepčnost varianty s podjezdem

Dokumentace opomíjí namísto zbudování podjezdu vhodnější alternativní variantu vedení silnice z křižovatky Karlov (rozdvojující se na Byšičky, na rekreační oblast Řehačka a na dostihové závodiště) do Lysé nad Labem po trase existující asfaltové komunikace, která je běžně využívána řidiči i zemědělci:

- nevede tranzitní dopravu do obytné zástavby,
- je přímější,
- neobsahuje další úrovněová křížení,
- poskytuje kratší a rychlejší napojení pro obec Byšičky,
- umožňuje rychlejší průjezd IZS.

Navíc je tato komunikace investorem plánována jako objízdná trasa během výstavby podjezdu, což potvrzuje její plnou funkčnost a technickou způsobilost.

Nekoncepčnost varianty s podjezdem, která sice odstraňuje jeden úrovněový přejezd, ale zároveň vytváří nové dopravní bariéry: očekávané světelné řízení před podjezdem bude generovat kolony a zdržení.

Trasa dále ústí k dalšímu železničnímu přejezdu bez mimoúrovňového křížení na frekventované trati směr Čelákovice - Praha.

Tím nedochází k odstranění dopravních zdržení – dochází pouze k jejich přesunu. Pro dostupnost složek IZS to může znamenat prodloužení dojezdových časů.

Tato varianta tedy neřeší systémově dopravní neprůchodnost území. Vzhledem k tomu, že posouzení alternativ je povinnou součástí dokumentace EIA, žádám o doplnění a řádné vyhodnocení uvedené varianty. Její opomenutí snižuje objektivitu celého procesu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle oznamovatele navrhované silniční řešení bylo opakovaně projednáváno od roku 2024 se zástupci města Lysá nad Labem a řešeno ve více variantách. V dokumentaci EIA zpracovaná varianta vedení přeložek komunikací a náhrady 3 úrovněových přejezdů vybudováním 2 nových podjezdů a 1 podchodu pro pěší a cyklisty je výsledkem těchto jednání a požadavkem samosprávy. Proto nebyly předkládány další varianty v dokumentaci EIA. Posouzení alternativ není povinnou součástí dokumentace.

Přejezd na trati směr Čelákovice – Praha není součástí stavby a není jediným pokračováním dopravních tras. Trasa navazuje dále na podjezd pod tratí Lysá – Čelákovice. Trasa navazuje dále na podjezd pod tratí Lysá – Čelákovice a naopak zajistí oba podjezdy lepší dojezdové časy v případě zásahu IZS než úrovněové křížení.

18) xxxxxxxxxxxxxxxxx

18.6) podnět k záměru

bez data vyjádření + podpisový arch (po termínu)

Podstata vyjádření:

18.6.a) Neproveditelnost výškového řešení – sklony ramp podjezdu: Dokumentace EIA neobsahuje podrobný podélný profil podjezdu ani výpočet podélných sklonů. Z deklarované světlé výšky podjezdu, stavební výšky mostní konstrukce a omezené délky ramp však vyplývá, že by podélné sklony musely dosahovat hodnot výrazně převyšujících limity stanovené platnými technickými normami pro místní komunikace a obslužné komunikace, zejména ČSN 73 6110 a související technické předpisy pro navrhování místních komunikací. Takové sklony jsou dlouhodobě nevyhovující zejména pro nákladní dopravu, autobusy a vozidla IZS, a to zejména v zimním období. Ukončení strmého stoupání v těsné blízkosti křižovatky dále představuje nepřijatelné bezpečnostní riziko. Dokumentace přitom neobsahuje žádné technické zdůvodnění, že by navržené výškové řešení bylo normově přípustné a provozně bezpečné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Navržené dispoziční řešení podjezdu a převáděné komunikace – silnice III/3315, odpovídá parametrům příslušných předpisů a norem. Podjezdná výška podle ČSN 73 6201 Projektování mostů je pro silnici III. třídy požadována 4,50m + 0,15 m rezerva. Sklonové poměry komunikace v podjezdu silnice jsou navrženy v maximálním sklonu 12%, odsouhlaseném správcem komunikace jako vhodným. Vše bude dále podrobně řešeno v navazující projektové dokumentaci DÚR.

18.6.b) Šikmé křížení podjezdu s tratí a nárůst nároků na stavební jámu: Z dostupných podkladů vyplývá, že silniční podjezd nekříží železniční trať kolmo, ale šikmo, přibližně pod úhlem 50°. Tato skutečnost má zásadní dopad na rozsah stavby, neboť šikmé křížení prodlužuje délku mostního objektu i stavební jámy pod tratí přibližně o třetinu oproti kolmému řešení. Šikmé křížení současně komplikuje

přenos zatížení z drážního tělesa a zvyšuje nároky na tuhost a stabilitu pažicích konstrukcí.

Tím dochází k dalšímu zvětšení již tak extrémně stísněného stavebního prostoru, ke zvýšení objemu výkopových prací, k prodloužení doby narušení podloží a ke zvýšení nároků na zajištění stavební jámy. Tyto dopady však nejsou v dokumentaci EIA nijak hodnoceny a nejsou zohledněny ani v návrhu použité technologie.

Nedostatečný prostor – stavební jáma se fyzicky nevejde do ulice: Podle dokumentace má stavební jáma šířku přibližně 16 m. Skutečná šířka veřejného prostoru mezi ploty v nejužším místě lokality činí přibližně 20 m. Do tohoto prostoru se má vejít nejen samotná stavební jáma, ale rovněž konstrukce pažení, manipulační prostor stavby, bezpečnostní odstupy, případné dočasné komunikace a zajištění přístupu k okolním nemovitostem.

Dokumentace EIA však nijak nedokládá, že je možné stavbu v takto omezeném profilu realizovat bez zásahu do sousedních soukromých pozemků a bez zrušení přístupnosti přilehlých ulic a domů. Technická proveditelnost záměru v daném uličním profilu tak není prokázána.

Dokumentace EIA neuvádí konkrétní způsob zajištění stavební jámy. Není uvedeno, zda budou použity zemní kotvy, jaký bude jejich rozsah, hloubka ani dosah. Vzhledem k hloubce výkopu (cca 9 m), šířce jámy, šikmému křížení s tratí a geologickým poměrům lze důvodně předpokládat, že stabilizace stavební jámy bez kotvení zasahujícího pod okolní pozemky a obytné domy je technicky velmi nepravděpodobná.

Dokumentace se přitom vůbec nevypořádává s otázkou právního titulu k takovým zásahům do cizích nemovitostí ani s jejich dopady na bezpečné užívání okolních staveb.

Šikmé křížení dále výrazně komplikuje zajištění železniční tratě během výstavby, zejména realizaci mostních provizorií, po nichž má být veden železniční provoz. Tato provizoria musí být delší, těžší a staticky náročnější, s komplikovaným zakládáním v písčitém a vodou nasyceném podloží. Dokumentace EIA neřeší riziko poklesu kolejí a deformace geometrických parametrů koleje (GPK), které mohou vést ke zvýšení hluku, vibrací a bezpečnostních rizik při průjezdu nákladních vlaků v bezprostřední blízkosti obytných domů. Vlivem šikmosti stavební jámy dochází rovněž k jejímu půdorysnému „roztážení“ a k asymetrickému zatížení pažicích konstrukcí, což zvyšuje riziko rozšíření poklesové kotliny do okolního území. Dokumentace EIA neobsahuje žádný 3D geotechnický výpočet, který by tento jev posuzoval. Požadujeme proto, aby projektant doložil geotechnický výpočet metodou konečných prvků (FEM) ve 3D modelu, který zohlední šikmé křížení a prokáže, že nedojde k překročení limitních deformací na obytných domech ve vzdálenosti cca 15–20 m od stavební jámy.

Namítáme, že dokumentace EIA posuzuje dopady záměru způsobem odpovídajícím běžné kolmé stavbě, ačkoliv technická náročnost a dopady šikmého křížení jsou s touto variantou neporovnatelné. Požadujeme buď posouzení varianty kolmého křížení, nebo doplnění dokumentace o podrobné vibrační, hlukové a geotechnické hodnocení šikmé varianty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se o dotaz technického charakteru, který není náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Každopádně návrh podmínek závazného stanoviska formuluje podmínky pro navazující projektovou přípravu i pro etapu výstavby směřující k minimalizaci vlivů související s vlivy na podzemní vodu, statiku objektů, hlukovou zátěž atd., jak je patrné z předkládaného posudku. Případné zásahy do soukromých pozemků, pokud nastanou, musí být řešeny mimo proces posuzování vlivů na životní prostředí.

18.6.c) Hydrogeologická rizika – přítok do jámy a riziko sedání: Podle dokumentace se předpokládá přítok podzemní vody do stavební jámy až 4 l/s a dosah depresního kužele cca 50 m. V kombinaci s fluvialními sedimenty, vysokou hladinou podzemní vody a blízkostí starší obytné zástavby představuje takové odvodnění reálné riziko sufoze, sedání podloží a poruch stability okolních domů. Dokumentace EIA však tato rizika hodnotí pouze obecně a neprovádí žádné konkrétní posouzení dopadů na jednotlivé stavby v bezprostředním okolí, přestože se jedná o zásah značného rozsahu v urbanisticky stísněném území.

Metodické pochybení při stanovení dosahu depresního kužele: Namítáme, že dokumentace EIA v části hydrogeologického posouzení stanovuje dosah depresního kužele na hodnotu cca 50 m, aniž by tento údaj byl odborně zdůvodněn nebo podložen výpočtem. Takto uvedený dosah je v rozporu se základními hydrogeologickými principy používanými při posuzování odvodnění hlubokých stavebních jam.

Z dokumentace vyplývá, že při výstavbě podjezdu dojde ke snížení hladiny podzemní vody přibližně o $s = 7,3$ m v prostředí fluvialních sedimentů (písky a štěrkopísky) s vysokou propustností.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci veřejného projednání byl hydrogeologem popsán způsob zajištění stavební jámy z hlediska způsobu jejího těsnění. Dále bylo vysvětleno, že čerpání vody v uváděném přítoku lze očekávat pouze v době výstavby, následně je predikováno pouze technické čerpání. Snížení hladiny o uváděnou výšku dle vyjádření hydrogeologa na veřejném projednání nemůže nastat.

Každopádně z hlediska problematiky související s úrovní hladiny podzemní vody (včetně monitoringu hladiny podzemní vody) jsou odpovídající podmínky formulovány v návrhu závazného stanoviska.

18.6.d) Nedostatečné posouzení hlukové zátěže ze stavební činnosti – technologické odvodnění stavební jámy: Dokumentace EIA neobsahuje dostatečné a samostatné vyhodnocení hlukové zátěže vznikající z nepřetržitého provozu čerpacích agregátů určených k technologickému odvodnění stavební jámy v km 338,600 tratě č. 072.

Z uvedených hydrogeologických podmínek lze důvodně předpokládat nutnost nepřetržitého technologického odvodňování (24 hodin denně, včetně noční doby) po dobu několika měsíců.

Průmyslové čerpací agregáty běžně dosahují bez zvláštních akustických opatření hladin hluku řádově 75–85 dB(A) ve vzdálenosti 1 m od zdroje. V extrémně stísněných prostorových podmínkách staveniště (cca 20 m mezi obytnou zástavbou)

nelze bez detailně navržených protihlukových opatření předpokládat dodržení hygienických limitů u nejbližších obytných objektů.

Tento režim znamená dlouhodobý provoz stacionárních zdrojů hluku (čerpadla, případně elektrocentrály), a to i v noční době (22:00–06:00). V obytné zástavbě ulice Dvorecká se přitom uplatňuje hygienický limit 40 dB(A) pro noční dobu u chráněného venkovního prostoru staveb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno v příslušné kapitole posudku, nelze od dokumentace EIA očekávat detailní vyhodnocení vlivů záměru v etapě výstavby bez znalosti zhotovitele stavby. Lze však formulovat požadavky, které musí být respektovány v zásadách organizace výstavby, což návrh závazného stanoviska splňuje.

19) SPOLEK LYSIN

vyjádření ze dne 11.11.2025

Podstata vyjádření:

19a) V rámci Spolku Lysin byla příslušnému úřadu zaslána celkem 2 vyjádření, která jsou datována 3. 11. 2025 a 9.11. 2025

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyjádření datované 3. 11. 2025 je obsahově totožné jako vypořádání vyjádření pod body 18.4a) až 18.4a1), na které lze na tomto místě odkázat.

Vyjádření datované 9. 11. 2025 je obsahově totožné jako vypořádání vyjádření pod body 18.1a) až 18.1f), na které lze na tomto místě odkázat.

SPOLEK LYSIN

vyjádření – vyjádření po termínu

Podstata vyjádření:

19b) Namítáme, že záměr předložený pod názvem „Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. – žst. Lysá nad Labem“ je vymezen a prezentován způsobem, který je pro dotčenou veřejnost nesrozumitelný a zavádějící a neodpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. na řádné informování veřejnosti.

Přestože je záměr v názvu i v úvodních částech dokumentace prezentován jako modernizace železniční tratě, jeho skutečný obsah zahrnuje také rozsáhlé silniční a podzemní stavby v zastavěném území města Lysá nad Labem, včetně výstavby silničního podjezdu v lokalitě Stržiště. Tyto stavby však nejsou z názvu ani ze základního popisu záměru zřejmé a nejsou identifikovány tak, aby je mohla bez odborné znalosti dokumentace rozpoznat běžná veřejnost.

Zvláště matoucí je skutečnost, že předmětný podjezd je umístěn na jiné železniční trati, než je trať Nymburk – Lysá nad Labem, která je v názvu záměru výslovně uvedena. V prostředí města s více železničními tratěmi takové vymezení objektivně znemožňuje dotčeným obyvatelům včas rozpoznat, že se záměr bezprostředně dotýká jejich bydliště, každodenního pohybu a bezpečnosti.

Tento způsob vymezení záměru měl přímý dopad na výkon procesních práv veřejnosti, neboť znemožnil včasné zapojení do procesu EIA. Obyvatelé se o skutečném rozsahu a povaze zásahů dozvěděli až dodatečně, poté, co vyšlo najevo, že záměr zahrnuje výstavbu silničního podjezdu v jejich bezprostředním okolí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posudku nepřísluší komentovat název záměru, který je předložen do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Jak bylo komentováno na veřejném projednání, v zásadě nelze do názvu záměru definovat veškeré stavební objekty, které jsou součástí záměru. Proto režim zákona o posuzování vlivů jasně definuje, jakým způsobem je záměr zveřejněn a jaké jsou možnosti se k uvedenému záměru vyjádřit.

19c) Absence řádného variantního řešení – porušení základního principu EIA: Dokumentace EIA pracuje s nahrazením stávajících železničních přejezdů silničními podjezdy jako s jediným řešením, aniž by byly řádně posouzeny jiné reálně proveditelné varianty.

Dokumentace je v rozporu s § 2 a § 8 zákona č. 100/2001 Sb. ve spojení s přílohou č. 4, neboť neumožňuje porovnat environmentálně a urbanisticky méně zatěžující alternativy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak je patrné z dikce uvedených paragrafů, záměr s těmito paragrafy není v rozporu. Dále lze odkázat na vypořádání pod bodem 18.5d) této kapitoly.

19d) Nedostatečné posouzení bezpečnostních rizik a ochrany obyvatel: Dokumentace EIA nehodnotí bezpečnostní rizika vyplývající z umístění koncentrovaného kritického bodu infrastruktury (mostní konstrukce nad silničním podjezdem) do bezprostřední blízkosti obytné zástavby.

Dokumentace tak nerespektuje princip prevence a předběžné opatrnosti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podrobné technické řešení a tedy i bezpečnostní řešení se zpracovává v rámci projektové dokumentace, a nikoliv v rámci EIA. Tudíž výše uvedené podněty musí být řešeny mimo proces EIA v navazující projektové přípravě.

19e) Nedostatečné posouzení vlivů na veřejné zdraví a kvalitu života

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví:

- paušálně přebírá závěry z jiných částí záměru
- nehodnotí samostatně nejzatíženější lokalitu – obytnou zástavbu u podjezdu
- opomíjí kumulaci hluku, vibrací a emisí v uzavřeném prostoru podjezdu.

Zcela chybí posouzení:

- bariérového efektu komunikace mezi obytnou zónou a občanskou vybaveností,
- dopadů na každodenní pohyb dětí, seniorů a dalších zranitelných skupin,
- změny charakteru veřejného prostoru a pěší prostupnosti města.

Tento přístup je v rozporu s judikaturou NSS, která vyžaduje posouzení konkrétních dopadů na konkrétní obyvatele, nikoli jejich relativizaci obecnými statistikami.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska expozice znečišťujícími látkami v ovzduší bylo zpracováno autorizovanou osobou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Byly hodnoceny změny koncentrací látek v souladu s doporučením autorizačního návodu Státního zdravotního ústavu pro hodnocení vlivů dopravy: NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo[a]pyren.

Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví je vypracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačním návodem AN 15/04, verze 5 „Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika hluku“, vydaného Státním zdravotním ústavem v r. 2020.

19f) Omezení vlastnických práv a přístupu k nemovitostem

Dokumentace EIA se vůbec nezabývá dopady navrženého řešení na přístupnost a užívání konkrétních nemovitostí v dotčené lokalitě. Navržené dopravní uspořádání vede k faktickému omezení nebo ztrátě přístupu k některým objektům (obytný dům č.p. 513/63), případně k jeho zásadnímu zhoršení (výjezd z ulice Dvorecká).

Podle ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu představuje omezení přístupu k nemovitosti kvalifikovaný zásah do vlastnického práva, který musí být posuzován již v procesu EIA jako součást hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a majetek. Dokumentace však tyto dopady vůbec neidentifikuje ani nehodnotí a neposuzuje žádné varianty řešení, které by zásah do vlastnických práv minimalizovaly.

Tato vada činí dokumentaci v daném rozsahu nepřezkoumatelnou a je v rozporu s § 2 a § 8 zákona č. 100/2001 Sb. i s principem minimalizace zásahů do základních práv.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem ke skutečnosti, že vyjadřovatel neodkazuje zdroj na uváděnou judikaturu NSS, nelze k vyjádření zaujmout stanovisko. Každopádně dle sdělení oznamovatele není předpokládán zásah do majetku a vlastnických práv.

Uvedený požadavek není nijak obsažen v § 2 a § 8 zákona č. 100/2001 Sb.

Každopádně v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska jsou formulovány podmínky věnující pozornost vlivů na hmotný majetek, a to jak na veřejný, tak i na soukromý.

19g) Absence technického řešení a rozpor s právními a technickými požadavky

Dokumentace EIA neobsahuje základní technické podklady nezbytné pro posouzení vlivů navržených silničních podjezdů v zastavěném území města Lysá nad Labem. Konkrétně namítáme, že:

Chybí srozumitelný prostorový zákres stavby: Dokumentace neobsahuje přehledné situační výkresy ani podélné a příčné řezy, které by umožnily posoudit prostorové nároky podjezdů, jejich vztah ke stávající zástavbě, parcelám a technické infrastruktuře. Bez těchto podkladů nelze reálně vyhodnotit rozsah zásahu do území.

Není řešeno napojení na místní komunikace a křižovatky: Dokumentace neřeší technické parametry navazujících křižovatek a výjezdů (zejména křižovatku Stržiště–Čechova a výjezd z ulice Dvorecká), a to zejména:

- rozhledové poměry ve vztahu k příslušným normám ČSN pro návrh křižovatek (např. ČSN 73 6102),
- podélné sklony komunikací při vjezdu a výjezdu z podjezdu ve vztahu k normám pro návrh komunikací (např. ČSN 73 6101), a jejich dopady na bezpečnost provozu, hluchnost, emise a zimní údržbu,

Nelze posoudit šetrnost a přiměřenost navrženého řešení.

Absence uvedených technických údajů znemožňuje posoudit, zda navržené řešení odpovídá technickým normám a principu minimalizace zásahů do obytného území, a zda nebylo možné zvolit řešení méně zatěžující okolní zástavbu a obyvatele.

Uvedené nedostatky jsou v rozporu s § 8 zákona č. 100/2001 Sb. ve spojení s přílohou č. 4, zejména s požadavky na popis fyzikálních charakteristik záměru a navrhovaná opatření k prevenci a omezení negativních vlivů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Smyslem procesu EIA je zjistit, popsat a komplexně vyhodnotit předpokládané vlivy připravovaných záměrů na životní prostředí a veřejné zdraví ve všech rozhodujících souvislostech. Cílem procesu je zmírnění nepříznivých vlivů realizace na životní prostředí. Tudíž požadavky formulované v uvedené připomínce nelze detailněji řešit v tomto procesu, ale v navazující projektové přípravě. Procesu EIA nepřísluší řešit nebo upravovat technická řešení, která na úrovni předprojektové přípravy byly podkladem pro vypracování dokumentace EIA. Tomu odpovídá úroveň popisu technického řešení, jakož i výkresové části. Ve vztahu k řešení podjezdu lze odkázat na vypořádání např. pod bodem 18.6), na který lze odkázat. Z hlediska problematiky hlukové zátěže v etapě výstavby lze odkázat na vypořádání pod bodem 18.6d), na který lze odkázat.

19h) Hydrogeologie – nedostatečné posouzení vlivů na podzemní vody

Dokumentace EIA neobsahuje řádné hydrogeologické posouzení vlivů navržených dvou silničních podjezdů na podzemní vody, a to zejména s ohledem na jejich umístění v urbanizovaném území a hloubkové zásahy pod úroveň terénu. Dokumentace se nevypořádává se souladem záměru s ochrannými pásmy vodních zdrojů (OPVZ) ani s kumulativními dopady obou podjezdů na hydrogeologické poměry území.

Chybí posouzení rizika kontaminace podzemních vod v důsledku provozu silniční dopravy (úniky ropných látek, zasolování, havárie), jakož i návrh konkrétních technických opatření k ochraně vod (izolace staveb, systém odvodnění, havarijní opatření).

Dokumentace rovněž nehodnotí možný vliv změn proudění podzemních vod na přírodní lokalitu Hrabanov – Černava, a to ani z hlediska dlouhodobých a kumulativních účinků.

Uvedené nedostatky jsou v rozporu s § 8 zákona č. 100/2001 Sb. ve spojení s přílohou č. 4, neboť dokumentace neumožňuje řádné posouzení vlivů záměru na podzemní vody a vodní režim území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce se jedná o opakující se připomínku, která byla podrobněji objasněna odpovědným hydrogeologem na veřejném projednání záměru. Dále lze odkázat na vypořádání pod bodem 5f) této kapitoly. Nelze se tedy ztotožnit s názorem, že připomínkový aspekt je v rozporu se zákonem č.100/2001 Sb. v platném znění.

19i) Geotechnické vlivy – dopady výkopů a podjezdů na okolní zástavbu

Dokumentace EIA neobsahuje řádné posouzení vlivů hlubokých výkopů a výstavby silničních podjezdů na okolní obytnou zástavbu, a to zejména z hlediska geotechnických a hydrogeologických účinků. Chybí vyhodnocení rizik sedání, poruch základů, vzniku trhlin a lokální destabilizace staveb v důsledku výkopových prací, změn napěťových poměrů v podloží a možného snížení hladiny podzemní vody (depresní kužel).

Dokumentace neobsahuje geotechnický posudek hodnotící:

- vliv zvolené stavební technologie podjezdu na okolní objekty,
- citlivost stávajících obytných domů na deformace a poklesy podloží,
- rozsah a dosah potenciálního depresního kužele.

Současně chybí návrh preventivních a monitorovacích opatření, zejména:

- pasportizace a statické posouzení dotčených staveb před zahájením prací,
- průběžný monitoring sedání, deformací a hladiny podzemní vody u objektů v dosahu stavby,
- vymezení okruhu dotčených nemovitostí podle geotechnických a hydrogeologických kritérií.

Tyto nedostatky jsou v rozporu s § 8 zákona č. 100/2001 Sb. ve spojení s přílohou č. 4, neboť dokumentace neumožňuje posoudit rizika závažných negativních vlivů na majetek a bezpečné užívání obytných staveb ani aplikaci principu prevence a předběžné opatrnosti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Rizika potenciálních negativních vlivů jsou dokumentací celkem jednoznačně formulovány a odpovídají stávající úrovni projektové přípravy. Smyslem posudku je potom vyhodnotit předloženou dokumentaci a stanovit podmínky pro navazující projektovou přípravu záměru, což předkládaný posudek naplňuje.

Zpracování geotechnického průzkumu je nezbytností každého záměru obdobného charakteru a z dokumentace je celkem jednoznačně patrné jeho zpracování. Z hlediska připomínek k hydrogeologickému lze odkázat na vypořádání pod bodem 5f) této kapitoly.

Uváděné nedostatky tedy nejsou dle názoru posudku v rozporu se zněním §8 zákona, ani s obsahovou náplní dokumentace EIA.

19j) Spolek navrhuje, aby příslušný orgán:

- vrátil dokumentaci EIA k doplnění,
- uložil zpracování skutečně variantního řešení náhrady železničních přejezdů,
- vyžádal samostatné posouzení urbanistických, bezpečnostních a zdravotních dopadů podjezdů
- zajistil plnohodnotné zapojení veřejnosti do projednání dopravního řešení lokality.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska posudku nebyl shledán důvod vracet dokumentaci k přepracování. Zákon č.100/2001 Sb. nestanovuje povinnost předkládat záměr ve variantách. Zdravotní dopady jsou dokumentací posouzeny. Posouzení urbanistických dopadů je v dokumentaci řešeno ve studii vlivů na krajinný ráz, každopádně posudek navrhuje aktualizovat studii vlivů na krajinný ráz včetně příslušných vizualizací. Otázku plnohodnotného zapojení veřejnosti nelze adresovat do procesu EIA, neboť toto

zapojení veřejnosti v rámci tohoto procesu je jasně definováno a z hlediska tohoto zákona bylo také v rámci posuzovaného záměru postupováno.

20) xxxxxxxxxxxxxxxx

Podstata vyjádření:

20a) Požaduji zpracování vibrační studie dle ČSN 73 0040 pro rychlost 160 km/h, včetně hodnocení šíření vibrací a dopadu na statiku budov (mezní hodnota pro obytné budovy: 0,6 mm/s).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hluková studie se zabývá vlivem vibrací přenášených na člověka dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Vyhodnocení vlivu vibrací vychází z reálných akreditovaných měření vibrací ze stávajícího železničního provozu. Na základě zjištěných hodnot budou případně doporučena antivibrační opatření i s ohledem na výhledový provoz. V tomto smyslu jsou formulovány odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska.

20b) Požaduji zpracování protihlukových a vibračních zkoušek před zahájením stavby a po uvedení stavby do provozu v úseku trati mezi stávajícími přejezdy ke Kovoně a přejezdem Stržiště – Ke Karlovu

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pro stávající stav vibrací bude provedeno měření u č.p. 513/63 v ulici Stržiště. Stávající stav hlukové zátěže je modelován především výpočtem a porovnán s naměřenými hodnotami, které byly naměřeny u č.p. 1187/12 Sokolovská a č.p. 512/11 Čapkova (Protokol o zkoušce č. 6922-211-23).

Měření hluku a vibrací po realizaci stavby je standardním postupem k ověření splnění hygienických limitů a musí být podkladem pro kolaudační řízení. V tomto smyslu jsou formulovány odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska.

20c) Požaduji doložit měření účinnosti protihlukových stěn v souladu s normami ČSN EN 1793-1 a 1793-2, včetně:

- hodnoty zvukové pohltivosti ($DL\alpha$) min. 8 dB (třída A3 a vyšší),
- hodnoty zvukové neprůzvučnosti (DLR) min. 25 dB.

Vzhledem k blízkosti mého RD (cca 40 m od koleje tratě Lysá - Mělník) žádám, aby byly použity materiály s vysokou schopností pohlcovat hluk, jako je:

- porézní beton,
- dřevocementové panely s mezerovitou vrstvou,
- recyklované kompozity s absorpční vrstvou,
- tvárnice a desky z recyklované pryže.
- Použité materiály musí dosahovat minimální zvukové pohltivosti 19 dB (třída A4 dle ČSN EN 1793-1) nebo až 20 dB dle ČSN EN 16272-3-1.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci projektové dokumentace nelze uvádět přesný výrobek, jsou uváděny pouze potřebné specifické vlastnosti, jako je pohltivost a vzduchová neprůzvučnost. Zvuková pohltivost ($DL\alpha$) min. 8 dB a vzduchová neprůzvučnost (DLR) min. 25 dB.

Doložení měření účinnosti v souladu s normami EN 1793-1 a 1793-2 bude věcí zhotovitele stavby a jeho subdodavatelů.

20d) Požaduji realizaci protihlukových a antivibračních opatření v CELÉM úseku trati mezi stávajícími přejezdy ke Kovoně a přejezdem Stržiště – Ke Karlovu, TEDY AŽ K SOUČASNÉMU PŘEJEZDU STRŽIŠTĚ – KE KARLOVU, nikoliv jen k žkm 338,99.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Rozsah protihlukových opatření vyplývá z hlukové studie, která je zpracována v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. Ve zmiňovaném úseku je protihluková stěna navržena. Antivibrační opatření budou případně navržena na základě výsledků měření vibrací.

20e) Doprava materiálu: Jednou z možných tras pro dopravu materiálu je i Čechova ulice. Doprava těžkého materiálu macadam apod. způsobuje opět riziko vibrací a možného narušení statiky RD. Proto požaduji, aby bylo provedeno posouzení stavu statiky RD před a po zahájení stavebních prací.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V návrhu závazného stanoviska je formulována podmínka, aby před zahájením stavby bylo provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací, obytných objektů a jiného soukromého majetku podél využívaných komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.

20f) Studna: Požaduji realizaci opatření, která zamezí riziku ztráty spodní vody v mé studni vzhledem k plánovanému nahrazení přejezdu Stržiště – Ke Karlovu podjezdem. Pokud by došlo ke snížení hladiny vody nebo dokonce úplné ztrátě vody ve studni, žádám o finanční kompenzaci. Chtěl bych zdůraznit, že bez realizace výše uvedených opatření by došlo k významné ztrátě hodnoty mé nemovitosti a zásadnímu zhoršení kvality života mé i mé rodiny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematika vyhodnocení vlivů záměru na podzemní vody ve vztahu k dané lokalitě je komentována pod bodem 5f), na který lze odkázat.

21) xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
vyjádření ze dne 12.11. 2025

Podstata vyjádření:

21a) Na základě prostudování dokumentace, zejména Hlukové studie, žádám o rozšíření plánované výstavby protihlukových stěn až k severozápadnímu okraji města Lysá nad Labem.

Z dokumentace mi není zřejmé, kde přesně bude protihluková stěna končit, proto navrhuji její prodloužení až pod ulice V Olších a K Bažantnici, kde se hluk z železniční dopravy rovněž výrazně šíří. V zájmu ochrany zdraví a kvality života obyvatel této části města považuji za nezbytné, aby protihluková opatření byla rozšířena i do této oblasti. Děkuji za zvážení mé připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Rozsah protihlukových opatření vyplývá z hlukové studie, která je zpracována v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. Ve zmiňovaném úseku je protihluková stěna navržena především k ochraně objektů v ulici Dvorecká. Vzdálenější objekty v ulicích V Olších a k Bažantnici nejsou ohroženy nadlimitním hlukem. Tím není rozporována slyšitelnost provozu na železniční trati, ale protihluková opatření jsou navrhována pouze v místech, kde je predikováno překročení hygienického limitu hluku.

22) xxxxxxxxxxxxxxxxx

Podstata vyjádření:

Tímto upozorňujeme, že plánované rozšíření vlakového prostoru bude mít významný negativní dopad na kvalitu života obyvatel ulice Sokolovská, Lysá nad Labem, která přímo sousedí s železniční tratí. Zvýšení počtu vlakových souprav, změny v jejich vedení či přiblížení tratě k obytné zástavbě mohou vést k nadměrnému zatížení hlukem a vibracemi. Žádáme proto, aby byla do projektu zahrnuta výstavba adekvátní protihlukové stěny, která zajistí dodržení všech platných hygienických limitů akustického hluku a akustického tlaku ve dne i v noci.

Požadujeme také, aby byly provedeny ověřovací hlukové studie a aby jejich výsledky byly transparentně zveřejněny.

Bez přijetí uvedených opatření považujeme plánovaný záměr za neúměrně zatěžující pro obyvatele dotčeného území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Rozsah protihlukových opatření vyplývá z hlukové studie, která je zpracována v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. Protihluková opatření jsou navrhována pouze v místech, kde je predikováno překročení hygienického limitu hluku. V rámci návrhu závazného stanoviska jsou formulovány podmínky jak pro další projektovou přípravu záměru, tak i pro ověření navrhovaných protihlukových opatření.

23) xxxxxxxxxxxxxxxxx

vyjádření ze dne 14. 11. 2025

Podstata vyjádření:

Stěžovatel sděluje, že je vlastníkem pozemku parc. č. st. 1436, zastavěná plocha a nádvoří, jehož součástí je stavba č.p. 1330, rodinný dům (dále jen „rodinný dům“) a pozemku parc. č. 650/8, zahrada (dále jen „zahrada“)

23a) Součástí dokumentace je příloha č. 1 - Hluková studie, která se zabývá přehledovým posouzením akustické situace v okolí tratě po realizaci, která předkládá i návrh protihlukových opatření.

Hluková studie počítá s hygienickými limity po korekci a za tímto účelem byla provedena měření na různých místech, u kterých se počítá s tím, že budou plánovanou stavbou dotčeny. Nemovitosti vlastníka jsou v blízkosti bodů, které byly zkoumány v odst. 9.1 Hlukové studie, a to konkrétně pod písmeny C21 a C22. U obou těchto zkoumaných výpočtových bodů je z dokumentace zřejmé, že po dokončení modernizace bude docházet v noci k výraznému překračování hygienických limitů, přičemž i výhledový stav denních limitů je velmi vysoký a pro

veřejné zdraví nevhodný. Studie navíc dle své vlastní metodiky počítá s výraznou modernizací podloží i vlaků jako takových, je však pouze otázkou, zda k naplnění obou těchto premis dojde. Výhledový stav zadavatele je tedy spíše v optimistických číslech a nepočítá s realitou, která velmi pravděpodobně nastane a bude mít zcela zásadní dopady na kvalitu bydlení a zdraví vlastníků a obyvatel přilehlých nemovitostí. Úseky železnice probíhající Lysou nad Labem totiž z velké části sousedí přímo s rodinnými domy či jejich zahradami - železnice zde protíná přímo rezidenční čtvrti a nezdědkadky se blíží i zvláště chráněným objektům jako jsou např. školky nebo venkovní prostory určené k regeneraci (např. právě i Areál v Čechově ulici v blízkém sousedství nemovitostí stěžovatele, který sousedí se školkou a její zahradou, obsahuje volnočasový venkovní areál pro sport, oddech a děti).

Stěžovatel je přesvědčen, že je nezbytné chránit veřejné zdraví a dodržovat zákonem stanovené limity hluku. V současné době navržená podoba záměru však tyto limity ignoruje. Stěžovatel žádá o zapracování protihlukových opatření zohledňujících tyto skutečnosti, a to zejména protihlukových stěn do úseků ovlivňujících vlastníkovy nemovitostí, tedy úseku ovlivňujícím Čechovu ulici.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Níže je uveden výřez tabulky ze strany 29 hlukové studie, ze které je patrné, že u uvedených výpočtových bodů jsou při realizaci navrhovaného protihlukového opatření hygienické limity pro denní i noční dobu splněny.

Výpočtový bod	Podlaží	výhledový stav 2035 bez PHO (dB)		výhledový stav 2035 s PHO (dB)		Účinnost PHO (dB)		Hygienický limit (dB)	Vztah k limitu s PHO
		den	noc	den	noc	den	noc		
C19	1	63	62,7	57,1	55,3	5,9	7,4	68/63	vyhovuje
	2	63,8	63,6	58,7	56,7	5,1	6,9	68/63	vyhovuje
C20	1	62,4	62,2	56,8	55,1	5,6	7,1	68/63	vyhovuje
	2	63,4	63,3	58,3	56,4	5,1	6,9	68/63	vyhovuje
C21	1	62	62,2	55,8	54,3	6,2	7,9	68/63	vyhovuje
	2	63,4	63,6	56,8	55,2	6,6	8,4	68/63	vyhovuje
C22	1	63,8	64,3	56,5	55,7	7,3	8,6	68/63	vyhovuje
	2	66,1	66,7	58	57,4	8,1	9,3	68/63	vyhovuje
C23	1	74	74,7	60,2	60,6	13,8	14,1	68/63	vyhovuje
C24	1	67	67,6	56,1	55,7	10,9	11,9	68/63	vyhovuje
	2	68,4	69,1	57,9	57,7	10,5	11,4	68/63	vyhovuje

23b) Hluková studie se zabývala také vibracemi, avšak ve zcela nedostačujícím rozsahu. V Lysé nad Labem byly vibrace měřeny pouze v jednom bodě, a to v bodě označeném M10 na adrese Čapkova 512/11 a dále doporučeno měření na adrese Stržiště 513/63 v Lysé nad Labem, které však do dnešního dne, pokud je stěžovateli známo, provedeno nebylo. Vibrace jsou však zákonem o veřejném zdraví také považovány za podstatný potenciální zdroj škodlivých imisí, zákon a prováděcí předpisy tak vyžadují ochranu osob i před vibracemi. Stěžovatel namítá, že je nezbytné se zabývat dodržením limitů i na dalších místech ovlivněných realizací záměru, a to zejména v rodinných domech, které se nacházejí v Lysé nad Labem podél železničních tratí. Rodinné domy obecně jsou obývány osobami dlouhodobě, čímž dochází k opakovaným a dlouhodobým expozicím imisí, které mohou mít velmi negativní vliv na zdraví osob, zejména v dlouhodobém a kumulativním rozsahu, k

jakému dochází právě u opakovaných událostí, jakým je právě průjezd vlaku. Zkapacitnění trati, se kterým záměr počítá tuto zátěž zcela jistě zvýší a může tedy docházet k neblahým vlivům na veřejné zdraví.

V neposlední řadě zvýšením vibrací bude pravděpodobně docházet ke škodám na majetku - již v současné době při projíždění nákladních vlaků po obou tratích v blízkosti rodinného domu, dochází k velmi zřetelným otřesům rodinného domu, kdy vibruje nábytek i okna a ve zdech se začínají objevovat praskliny. Tato situace je pak - dle pohovorů se sousedy, které provedl stěžovatel - obdobná i v dalších blízkých místech v Čechově ulici. Zkapacitnění tratě tak zcela jistě situaci ještě zhorší. Vibrace (i hluk) jsou velmi citelné i na zahradě stěžovatele a v okolních nemovitostech tomu není jinak.

Z těchto důvodů stěžovatel navrhuje provedení měření vibrací na vícero místech v Čechově ulici v Lysé nad Labem, např. i rodinném domě tak, aby byla zjištěna míra ohrožení budov i zdraví osob a následně provedena příslušná antivibrační opatření související jak s prováděním stavby, tak s realizací záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Měření vibrací se provádí u nejbližších obytných objektů k železniční trati, se zvyšující se vzdáleností vliv vibrací významně klesá, nejzatíženější bývají objekty nacházející se do vzdálenosti 10 m od osy bližší koleje. V rámci vlivu vibrací bude měření provedeno znovu na adrese Čapkova 512/11 a dále na adrese Stržiště 513/63 a Dvorecká 1052/22.

Dále lze odkázat na vypořádání pod bodem 2a) této kapitoly.

23c) Samotná realizace záměru povede ke zvýšení prašnosti, hluku i vibrací v okolí železniční tratě i na komunikacích, které k trati vedou. Záměr popisuje pouze velmi chabě, jakým způsobem bude tato část záměru realizována a nespecifikuje vliv provádění stavby na rodinné domy v Lysé nad Labem. Jak již bylo uvedeno v těchto námítkách stěžovatele, železniční trať v Lysé nad Labem prochází mnoha místy, která jsou rezidenčního a klidového charakteru, je tedy zapotřebí při realizaci záměru velice citlivě plánovat a zvažovat, jakým způsobem bude ke stavbě docházet a dělat vše proto, aby byl život, zdraví a majetek několika tisíců lidí obývajících Lysou nad Labem chráněn.

Z tohoto důvodu navrhovatel požaduje, aby byly upřesněny trasy pro nákladní dopravu a stroje realizující stavbu a při plánování využívány trasy k tomu určené a nikoliv ty, které procházejí zástavbou. Konkrétně stěžovatel navrhuje, aby při plánování tras byl zcela vyloučena nákladní doprava a průjezd strojů ulicí Čechova, a to v obou směrech. Pozemní komunikace v této části Lysé nad Labem není technicky přizpůsobena zátěží, kterou by průjezd představoval. Zvýšení dopravy by opět znamenal zvýšení imisí hlukových, vibrací a také ohrožení staveb rodinných domů. Obecné zásady práva vyžadují po každém, aby předcházet škodám, stěžovatel má za to, že tato zásada se aplikuje i na případy jako je tento.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska stávající etapy přípravy záměru nelze striktně v rámci procesu EIA primárně vylučovat některé komunikace z možností jejich využití pro realizaci záměru. Každopádně je však v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka v navazující projektové přípravě dle aktualizovaných Zásad organizace výstavby

(dále ZOV) aktualizovat akustickou studii pro etapu výstavby, která bude dokladovat plnění hygienického limitu a v rámci které dále:

- vyhodnotit zdroje hlukové zátěže související s provozem stavebních strojů, mobilních diesela agregátů, s prováděním zemních a případně demoličních prací a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů
- budou vyhodnoceny na základě stanovených objemů potřebné přepravy stavebních materiálů a vytěžené zeminy trasy staveništní dopravy, které budou projednány se zástupci města

24) xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

vyjádření ze dne 14. 11. 2025

Podstata vyjádření:

Zasílám Vám svoje připomínky k dokumentaci EIA Nymburk - Lysá nad Labem a zdvořile žádám o jejich zohlednění v rámci procesu posouzení vlivu stavby na životní prostředí.

24a) SO 01-20-02-Ž. most v km 338,400- podjezd v ulici Ke Kovoně, Lysá n. Labem

Z podkladů vyplývá nedostatečně prozkoumané podloží. Pravděpodobně jsou zde slínovce v hloubce v rozmezí 5-10 m. Bez podrobného geotechnického průzkumu není možné správně navrhnout a do dokumentace EIA popsat technické řešení a vyhodnotit vliv na životní prostředí.

Z technického hlediska je důvodná obava o realizovatelnosti podchodu a podjezdu s úrovní základové spáry 7,5 m pod HPV. Při posouzení na vztlak není možné splnit požadavky ČSN EN. Bílá vana s úrovní základové spáry 7,5 m pod HPV zcela jistě nevydrží návrhové období konstrukce 100 let. Z ekonomického hlediska jsou navržené monolitické železobetonové rámové konstrukce v hydroizolační vaně nepoměrně nákladnější oproti alternativní možnosti kombinace nadjezdu nad tratí Lysá nad Labem - Brandýs nad Labem a lávky pro pěší a cyklisty nad tratí Lysá nad Labem - Čelákovice. Realizace podjezdu představuje i nepoměrně větší náklady na provoz a údržbu podchodu oproti jednodušší správě a údržbě nadjezdu/lávky. S ohledem na tyto argumenty je nutné v dokumentaci EIA popsat technické řešení těchto objektů ve variantách podjezd+podjezd/nadjezd+lávka s vyhodnotit vlivu na životního prostředí pro obě varianty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Lze připomenout, že proces posuzování vlivů na životní prostředí nemůže suplovat projektovou dokumentaci pro povolení záměru, ale naopak pro tuto projektovou dokumentaci stanovit podmínky právě z hlediska vlivů na životní prostředí. Tudiž výše uvedenou připomínku lze považovat nad rámec procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Dle vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění je pro účely navazující projektové dokumentace zpracován podrobný IG průzkum, který stanovil na základě sond provedených v místě podjezdu polohu zvětralých slínovců – tř. hornin R6/R5 a R5/R4 v hloubce cca 8,0 m, což zajišťuje bezpečné vetknutí hlavy štetovnic do nepropustného podloží a realizaci těsněné jímky, bez nutnosti trvalého snižování podzemní vody čerpáním.

Koncepci podjezdu požadovalo město Lysá řešit tak, aby nebyl vysokým zemním tělesem narušen krajinný ráz lokality. Projektant i investor považuje navržené řešení podjezdu s hydroizolační vanou za realizovatelné a technicky správné.

24b) SO 01-20-03-Ž. most v km 338,600- podjezd v ulici Stržiště, Lysá n. Labem

Z dokumentace EIA není patrný návrh dopravní obslužnosti ulice Dvorecká. Bez zásahu do soukromých pozemků zde geometricky vychází pouze jednopruhovou obousměrná místní obslužná komunikace. V dokumentaci EIA chybí návrh obratiště či točny. Toto je potřeba vyřešit už na úrovni dokumentace EIA vzhledem k tomu, že má vliv na zábor ZPF a na životní prostředí.

Z podkladů vyplývá nedostatečně prozkoumané podloží. Pravděpodobně jsou zde slínovce v hloubce v rozmezí 5-10 m. Bez těchto podrobného geotechnického průzkumu není možné správně navrhnout a do dokumentace EIA popsat technické řešení a vyhodnotit vliv na životní prostředí.

Z technického hlediska je důvodná obava o realizovatelnosti podjezdu s úrovní základové spáry 7,5 m pod HPV. Při posouzení na vztlak není možné splnit požadavky ČSN EN. Bílá vana s úrovní základové spáry 7,5 m pod HPV zcela jistě nevydrží návrhové období konstrukce 100 let. Z ekonomického hlediska je navržená monolitická železobetonová rámová konstrukce v hydroizolační vaně nepoměrně nákladnější oproti alternativní možnosti nadjezdu. Realizace podjezdu představuje i nepoměrně větší náklady na provoz a údržbu podchodu oproti jednodušší správě a údržbě nadjezdu. Z ekonomického hlediska je nutné porovnat obě varianty a případně odůvodnit návrh nákladnější varianty podjezdu. S ohledem na tyto argumenty je nutné v dokumentaci EIA popsat technické řešení tohoto objektu ve variantách podjezd/nadjezd a vyhodnotit vliv na životní prostředí pro obě varianty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění je v aktuální projektové dokumentaci navrženo řešení ul. Dvorecká s jedním jízdním pruhem šířky 3,75 m a do projektové dokumentace bude dále doplněno propojení polní cesty na Dvorce, kterou nyní zemědělská technika používá s průjezdem ul. Dvorecká, do ulice položené více severně – ul. U Křížku. Dále bude doplněno propojení ul. Dvorecká do ul. Ke Křížku, na západ od stávající zástavby, díky čemuž může být ul. Dvorecká navržena jak jednosměrná.

Toto řešení je i ve shodě s územním plánem města, kde se předpokládá další zástavba od obou ulic západním směrem.

25) xxxxxxxxxxxxxxxx

vyjádření ze dne 14. 11. 2025

Podstata vyjádření:

25a) Připomínky k dokumentaci v navrhované podobě a rozsahu podávám z těchto důvodů:

- realizací stavby dojde k rozdělení mých pozemků pro účely zemědělského hospodaření na zcela nevyužitelné díly,
- dojde k zadržování srážkových vod, když těleso železnice (stavby) bude fungovat jako hráz, a tedy dojde k podmáčení mých pozemků,

- vybudováním stavby dojde k zneprístupnění mých pozemků pro zemědělskou techniku a pozemky se tím stanou hospodářsky nevyužitelné,
- u pozemků dojde též vybudováním stavby k zatížení půdy pod stavbou, což bude mít vliv na vytlačení vody v jejím okolí na povrch a podmáčení pozemků v jejím okolí, když se poruší hydrologické poměry pod povrchem pozemků v dané lokalitě; v případě sucha dojde vybudováním stavby k přerušení přirozeného zavlažování pozemků srážkovou vodou, poruší se hydrologické poměry na povrchu v dané lokalitě a dojde k vysušení pozemků,
- stavba znemožní připojení k závlahovému systému, což za současných klimatických podmínek znamená znehodnocení pozemků pro zemědělské využití,
- stavba mi zvýší náklady v podnikání, mezi něž se řadí například pohonné hmoty nebo amortizace strojů, či se dále výrazně prodlouží doba potřebná k obdělání hůře přístupných, nekompaktních pozemků,
- vytvořením vysokého tělesa železnice (stavby) může dojít k zastínění pozemků a snížení jejich hospodářského využití,
- na svazích tělesa železnice (stavby) potenciálně dojde výskytu plevelů, které se dále budou šířit na zemědělskou půdu a znehodnocovat ji, resp. obrana proti těmto rostlinám si vyžádá další náklady a investice,
- v případě dešťových srážek (zejména přívalových nebo déletrvajících deštích) dojde ke stékání dešťové vody na mé zbývající pozemky, k jejich podmáčení a znehodnocení,
- dojde ke zvýšení hrozby ekologické nehody a tím znehodnocení půdy a rostlin na ní rostoucích a určené ke spotřebě lidmi,
- využíváním pro účely zřízení staveniště dojde k poškození jeho vysoké kvality, bonity půdy, ať již stavebním materiálem různého druhu nebo únikem různých provozních kapalin ze strojů apod.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci stavby dojde k přeložkám polních cest a zbudování nových za účelem zajištění obslužnosti všech dotčených pozemků. Situace, že nebude možný příjezd k pozemkům, nemůže nastat.

Zemní těleso budované trati je opatřeno patními příkopy, které zajišťují zachycení srážkové vody stékající ze svahů tělesa. Stejně tak příkopy slouží pro zachycení srážkové vody stékající z výše položeného terénu ke trati. K podmáčení a ani ke znehodnocení okolních pozemků tak nemůže dojít.

Stavba „Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) – Lysá nad Labem (včetně)“ je stavbou velkého rozsahu, při které bude nakládáno se závadnými látkami většího rozsahu se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody, protože se stavba nachází v korytech vodních toků a jejich blízkosti, v záplavovém území, v ochranných pásmech podzemních vodních zdrojů, v ochranném pásmu přírodního léčivého zdroje a v blízkosti vpustí veřejné kanalizace.

Zhotovitel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. povinen v rámci organizace výstavby učinit odpovídající účinná opatření, aby jím používané závadné látky nevníkly do povrchových nebo podzemních vod.

Je nutné zamezit především úniku nebezpečných látek do horninového prostředí a povrchových a podzemních vod. To zahrnuje použití netoxických materiálů a postupů šetrných k životnímu prostředí. Vše je otázkou systému environmentálního managementu (EMS) zhotovitele stavby, jeho ZOV a uplatňování zásad BOZP na staveništi.

V rámci opatření musí být vypracován pro období výstavby plán opatření pro případ havárie, který bude obsahovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění.

Zhotovitel stavby – uživatel závadných látek je v případě závažného havarijního úniku na základě ustanovení zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění povinen postupovat dle schváleného plánu opatření pro případ havárie. Schválení uvedeného plánu provádí před zahájením stavby příslušný vodoprávní úřad.

V rámci podmínek návrhu závazného stanoviska jsou formulována doporučení pro zásady organizace výstavby, které by měly minimalizovat dopady etapy výstavby na povrchové a podzemní vody a na půdy.

Dále je v podmínkách návrhu závazného stanoviska požadováno v rámci navazující projektové přípravy minimalizovat dočasné zábory zemědělského půdního fondu tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra ochrany ZPF, a to zejména velkoplošně zastoupených bonitně nejceněnějších půd (v této souvislosti co nejvíce využívat stopu trvalých záborů s cílem maximální až úplné eliminace dočasných záborů).

Dále je formulována podmínka v rámci navazující projektové přípravy prověřit výskyt melioračních soustav a závlahových zařízení a zabezpečit zachování jejich funkce, jakož i zajistit přístupy na všechny pozemky, kde dojde realizací záměru k jejich oddělení od přístupu na stávající cestní síť; u nově vzniklých oddělených polních enkláv vyřešit v navazující projektové dokumentaci možnosti budoucího využití a přístupu těchto ploch s vlastníky dotčených pozemků.

V rámci biologického monitoringu je v návrhu závazného stanoviska požadováno sledování stavu rekultivovaného území pro vyhodnocení účinnosti ochranných opatření, pro upřesňování dat úspěšností výsadeb jednotlivých druhů dřevin, o sukcesních pochodech a pro minimalizaci šíření invazivních, ruderalních, nevhodných a nepůvodních druhů.

25b) *V neposlední řadě realizace stavby zásadním způsobem omezí mé podnikání a živobytí mé a mé rodiny, realizací stavby (a umístění zařízení pro staveniště) se zcela zničí nebo výrazně poškodí kvalitní zemědělská půda, na níž hospodařím a realizací stavby dojde ke snížení hodnoty mého majetku ať ve finančním vyjádření nebo v jeho kvantitě a zejména kvalitě, když můj majetek bude znehodnocen.*

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podmínky formulované v návrhu závazného stanoviska směřují k tomu, aby u pozemků, které nebudou stavbou dotčeny, nedošlo k jejich znehodnocení. K trvalému záboru pozemků nepochybně dojde, a to i v třídách ochrany I. a II., což však platná legislativa pro liniové stavby ve veřejném zájmu umožňuje. Pozemky v trvalém záboru budou vykoupeny za odhadní cenu stanovenou znaleckým posudkem. Dojde tedy k finanční náhradě a tím k možnosti zakoupení jiných pozemků pro účely zemědělského hospodaření.

26) xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
vyjádření ze dne 14. 11. 2025

Podstata vyjádření:

Vyjádření vlastníka objektu C7 – Sokolovská, Lysá nad Labem.

26a) Studie předpovídá nárůst o ~6 dB a předpovídá hodnoty velmi blízké hygienickým limitům (62.2 předpovídaná hodnota vs 63 hygienický limit). Přikládám tabulku ze studie, náš dům je označen jako C7. Já níže připomínkuji i samotný výpočet modelující budoucí stav. Myslím si, že situace bude ještě horší, než studie předpovídá.

Ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro rok 2022 a výhled 2035 – ŽST Lysá nad Labem

Výpočtový bod	Podlaží	stávající stav (dB)		výhledový stav 2035 (dB)		Hygienický limit (dB)	Vztah k limitu ve výhledovém stavu
		den	noc	den	noc		
C1	1	44	43,8	51,5	48,6	60/55	vyhovuje
	2	44,1	43,8	51,6	48,7	60/55	vyhovuje
C2	1	46	45,7	53,5	50,6	60/55	vyhovuje
	2	46,5	46,2	54	51,1	60/55	vyhovuje
C3	1	49,4	49,1	56,6	53,8	60/55	vyhovuje
	2	49,6	49,3	57	54,1	60/55	vyhovuje
C4	1	52,4	52,1	59,4	56,6	68/63	vyhovuje
C5	1	60,1	59,8	68,3	67,8	68/63	překračuje
M9	2	57,1	56,8	64,2	63,8	-	*
C6	1	54	53,7	60,4	59,8	68/63	vyhovuje
	2	54,8	54,5	62,1	61,5	68/63	vyhovuje
C7	1	55	54,7	61,5	61	68/63	vyhovuje
	2	55,7	55,4	62,6	62,2	68/63	vyhovuje

Absence účinných protihlukových opatření a požadavek na vysvětlení nulového účinku PHS.

Akustická studie uvádí, že v posuzované variantě byla protihluková stěna zvažována, avšak její vliv na objekt C7 byl vyhodnocen jako zanedbatelný:

- -0,1 dB v 1. NP,
- 0,0 dB ve 2. NP.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z akustického posouzení vyplývá, že pro tuto lokalitu nebyla protihluková stěna zvažována. Protihluková opatření byla navržena jen v místech, kde je predikováno překročení hygienického limitu. Jde pouze o porovnání hodnot s a bez protihlukových opatření, kde jsou zahrnuty všechny výpočtové body i ty, pro které nejsou primárně protihluková opatření navržena. Tímto je sledováno možné ovlivnění i jiných objektů než primárně chráněných protihlukovým opatřením. Záporné hodnoty vznikly v důsledku odrazu části akustické energie od nově projektovaných nástupišť. Hrana nástupiště má výšku 0,55 m nad temenem kolejnice, hluk vyzařovaný ze styku kola s kolejnicí pak může být od betonové svislé hrany nástupiště částečně odražen, nebo naopak na opačné straně cloněn. V tomto případě, je hrana nástupiště přivrácena

směrem ke zmiňovanému objektu s výpočtovým bodem C7. Záporné hodnoty jsou patrné i u dalších výpočtových bodů, které se nacházejí právě proti novým nástupištím na jižní straně nádraží. Záporné hodnoty ve sloupci účinnost vznikly tedy rozdílem vypočtených hodnot bez protihlukových opatření a s protihlukovým opatřením, kde jsou zahrnuty i hrany nástupišť.

26b) Na základě těchto hodnot není v definitivní podobě záměru navržena žádná PHS v úseku sousedícím s objekty v ulici Sokolovská.

Tento závěr je obtížně srozumitelný z těchto důvodů:

- z domů v ulici Sokolovská je přímý výhled na koleje,
- vlaky jsou vizuálně i akusticky necloněné,
- přitom jakákoli bariéra umístěná mezi zdrojem a chráněným objektem by měla mít alespoň částečný efekt

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výše uváděná tvrzení hluková studie nerozporuje. Avšak protihluková opatření jsou navržena jen v místech, kde je predikováno překročení hygienického limitu. Dále lze odkázat na vypořádání pod bodem 2a) této kapitoly, kde jsou formulovány požadavky do návrhu závazného stanoviska ve vztahu k problematice hlukové zátěže.

26c) Výsledná hodnota -0,1 / 0,0 dB naznačuje, že model pracoval s konfigurací PHS, která nemůže odpovídat reálnému umístění stěny schopné přerušit přímou viditelnost.

U zástavby v Lysé v obdobné vzdálenosti od tratě je navržena PHS.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Model s konfigurací PHS nepracoval. Záporné hodnoty vznikly v důsledku odrazu části akustické energie od nově projektovaných nástupišť viz 25a).

U zástavby v Lysé nad Labem se jedná o úseky s rozdílnými parametry ovlivňujícími emise hluku. Protihluková stěna je v Lysé nad Labem navrhována v úseku, kde budou vlaky projíždět vyššími rychlostmi, a tudíž budou emitovat i vyšší hladiny hluku. Rychlost je jeden z hlavních parametrů ovlivňující hluk. V prostoru stanice jsou dle grafu rychlostí rychlosti nižší, a navíc je zde široké kolejiště, kde je doprava distribuována na jednotlivé koleje, a tedy i v různých vzdálenostech od zmiňovaného objektu. V úseku, kde je PHS navržena bude zdroj hluku působit v podstatě v jedné linii.

26d) Podkladová měření byla provedena ve stavu, kdy mělo nádraží Lysá nad Labem jiné rozložení kolejí a nástupišť, než bude existovat po realizaci projektu.

To znamená, že:

- budoucí polohy kolejí budou jiné
- dojde k navýšení počtu nástupišť, budou blíže k domům na Litolské straně
- provozní chování vlaků (zastavení, brzdění, rozjezdy, pobyty) se přesune na koleje v odlišné vzdálenosti od domů v ulici Sokolovská,
- a tedy původní měření nemůže odpovídat budoucímu stavu, pro který je model sestaven.

V důsledku se budou vlaky pohybovat blíže domu a tím pádem by došlo ke zvýšení hluku což model nereflexuje.

Požaduji proto, aby byla akustická studie aktualizována podle budoucí projektované topologie, nikoli podle situace zachycené v době měření. Studie pracuje pouze s vyšším množstvím vlaků a jejich vyšší rychlostí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podkladové měření slouží k ověření výpočtového modelu pro stávající stav.

Budoucí polohy kolejí jsou součástí výpočtového modelu pro výhledový stav dle projektové dokumentace.

Nová nástupiště jsou součástí výpočtového modelu pro výhledový stav.

Zastavení, rozjezdy, brzdění jsou součástí výpočtového modelu.

Ano, původní měření nemůže odpovídat budoucímu stavu. Provedená měření odpovídají stavu stávajícímu. Měření stávajícího stavu slouží pro ověření výpočtového modelu pro stávající stav. Hluková zátěž výhledového stavu je posouzena výpočtem na základě vstupních dat, kterými jsou zejména dopravní technologie ve výhledovém stavu a nové vedení kolejí.

Výpočtový model reflektuje provoz na všech kolejích dotčených provozem. Distribuce intenzit vlaků na jednotlivé koleje byla zadána na základě informací od dopravního technologa.

Akustická studie zohledňuje budoucí projektovaný stav podle zadané dopravní technologie pro výhledový stav včetně budoucích poloh kolejí a intenzit dopravy na nich.

26e) Nezohledněný nový zdroj hluku - stojící soupravy a technologické agregáty

V úseku mezi domy v ulici Sokolovská a nadjezdem došlo v posledním roce k výrazné změně provozu:

- zvýšil se počet projíždějících i stojících vlakových souprav (zejm. v důsledku navýšení počtu vlaků z Lysé do Prahy až na 5 spojů za hodinu od 12/2024),
- vlaky zde pravidelně čekají či zastavují,
- během stání provozují technologické agregáty (kompresory, chlazení, měniče, čištění),
- vzniká tak celodenní trvalý zdroj hluku, který při původním měření neexistoval.

Dokumentace neuvádí:

- kde budou vlaky stát v budoucím stavu,
- zda jsou jejich agregáty zohledněny v modelu,
- jak bude tento stávající provoz reflektován v přepočtech.

Považuji to za zásadní otázku, protože zachování současného provozního režimu by znamenalo další hlukový zdroj, který nebyl zahrnut do modelu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstatou hlukové studie je odhad důsledků po realizaci stavby, to znamená, že jsou hodnoceny intenzity zadané pro výhledový stav.

Odstavená drážní vozidla s běžícími motory a agregáty na části kolejiště pro tyto účely standardně používané (s výjimkou odstavení po dobu nezbytně nutnou po ukončení nebo zahájení jízdy) se považují za stacionární zdroj hluku s hygienickým limitem 50/40 dB pro den/noc, v případě výskytu tónové složky 45/35 dB pro den/noc.

Odstavování vlaků se v Lysé nad Labem ve výhledovém stavu v rámci linky S22 Praha-Milovice nepředpokládá. To je významná změna oproti současnému stavu, kdy je v provozu i krátké rameno Lysá nad Labem – Milovice a jednotky jsou v Lysé nad Labem odstavovány na stávající koleji č. 6. V rámci linky S32 Ústí nad Labem – Lysá nad Labem se počítá s odstavením jedné jednotky na koleji č. 50 u nástupiště. Tato jednotka bude prověřena jako stacionární zdroj hluku v navazující projektové dokumentaci.

Za stacionární zdroj hluku se u drážních vozidel nepovažuje hluk vznikající při zastavení vozidla z důvodu vyvolaných návěštní technikou, bezpečností provozu na dráze nebo zastavení jednotky v železničních stanicích nebo zastávkách MHD za účelem vystoupení a nastoupení cestujících nebo při obratu jednotky v koncové stanici. V těchto případech je hygienický limit totožný s hygienickým limitem pro hluk z provozu na drahách 68/63 dB pro den/noc.

26f) Absence posouzení alternativních opatření u zdroje

Dokumentace nehodnotí běžně používaná technická opatření vhodná zejména tam, kde PHS není realizována, nebo není účinná:

- kolejové absorbéry,
- kolejové tlumiče,
- protivibrační opatření,
- lokální clony u nástupišť nebo výhybek.

V případě absence PHS v celém posuzovaném úseku (zástavba v ulici Sokolovská) je nutné posoudit doplnění těchto alternativních opatření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kolejové absorbéry zde nemají opodstatnění, kolejové absorbéry se používají v případech pevné jízdní dráhy, zde je kolejiště tvořené otevřeným šterkovým ložem.

Kolejové tlumiče, případně protivibrační opatření nebo další opatření budou případně navržena na základě výsledků měření vibrací.

Protihluková opatření jsou navrhována pouze v případech, kdy je predikováno překročení hygienického limitu. Antivibrační opatření budou případně navržena na základě provedených měření vibrací.

26g) Podle akustické studie se hodnoty hluku u objektu C7 pohybují pouze 0,7 dB pod hygienickým limitem.

Celá akustická část EIA stojí na modelových výpočtech, přičemž:

- podkladové měření již neodpovídá aktuálnímu provozu,
- řada faktorů nelze ve výpočtu přesně zahrnout (stání vlaků, agregáty, změny GVD, změny provozních návyků),
- a navržená opatření v posuzovaném úseku jsou nulová.

Proto požaduji, aby byla do závěrů EIA zahrnuta závazná podmínka:

- provedení porealizačního měření hluku přímo na fasádách domů v ulici Sokolovská,
- v případě prokázaného překročení limitů nebo zvýšení zátěže provedení dodatečných technických opatření na straně provozovatele trati.

Tento požadavek je zásadní i v případě, že dokumentace nebude doplněna o jiná účinná opatření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedené připomínce lze odkázat na vypořádání pod bodem 2a) této kapitoly.

27) xxxxxxxxxxxx

vyjádření ze dne 14. 11. 2025

Podstata vyjádření:

27a) Osvětlení cílové i během stavby na celém úseku provést v teplé bílé, neoslňující lidi, nerušící spánek a neničící hmyz a negativně neovlivňující ani jiná zvířata, zeleň a pohled na noční oblohu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematicke světelného znečištění věnuje posuzovaná dokumentace odpovídající pozornost a doporučuje úpravy dosud navrženého řešení v rámci předprojektové přípravy záměru. Navržené úpravy směřují k omezení světelného smogu. V souladu s dokumentací je v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající podmínka.

27b) Provést u stromu ohroženého kácením na levé straně silnice za železničním přejezdem od ulice Stržiště v Lysé nad Labem ke Karlovu a Byšičkám v oblasti zamýšleného výjezdu z podjezdu prověření výskytu letounů (netopýrů), jež byli v této oblasti v minulých letech opakovaně viděni. Zvolit takové řešení, aby nemuselo dojít k jeho kácení jako posledního vysokého stromu v tomto úseku a ponechat tak i nadále možnost úkrytu-shromažďování a hnízdění ptáků.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci předprojektové přípravy záměru nelze v rámci posudku určovat jednotlivé stromy, které mohou nebo nemohou být káceny v souvislosti s posuzovaným záměrem, protože konkrétní rozsah kácení bude souviset s detailní projektovou dokumentací.

Každopádně v návrhu podmínek závazného stanoviska je požadavek na vypracování podrobného dendrologického průzkumu s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin pro stavbu včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, který bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les; podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných; v rámci podrobného dendrologického průzkumu prověřit výskyt perspektivních mladých stromů vhodných k přesazení; rozsah kácené zeleně projednat s příslušným orgánem ochrany přírody.

Dále je v návrhu závazného stanoviska formulována podmínka před zahájením stavební činnosti zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Kromě jiného je ve vztahu ke kácení doporučeno provádět toto v období vegetačního klidu dřevin (tj. 1.10. až 31.3. běžného roku); v případě dalšího nezbytného kácení může být kácení jednotlivých dřevin či malých skupin realizováno i v jiné době, mimo

1.4. až 31.7., a to po odsouhlasení a stanovení podmínek biologickým (ekologickým) dozorem stavby (u stromů s obsazenými dutinami netopýrů může být kácení provedeno pouze v září nebo říjnu).

27c) U zamýšleného podjezdu pod železniční tratí v pokračování ulice Stržiště v Lysé nad Labem zajistit takové řešení, aby nedošlo k poškození ani kácení v minulých letech vysazených stromů po pravé straně ulice Stržiště mezi současnou křižovatkou Čechova-U Křížku a Stržiště-Dvorecká.

Zajistit ochranu lipové aleje v ulici Dvorecká v Lysé nad Labem během stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Rozsah kácení vyplývá z navrženého technického řešení záměru. Na základě vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění bylo sděleno, že stromy v lipové aleji v ulici Dvorecká jsou bezpečně daleko od stavebního záměru (mohou být preventivně obedněny) s výjimkou prvního stromu (od přejezdu). Zde budou pokládány inženýrské sítě. Ačkoliv tento strom není navržen ke kácení, nelze spolehlivě garantovat perspektivy jeho vývoje, z důvodu stavebních prací v jeho kořenovém aparátu.

27d) Provést nárůst silniční dopravy a s tím spojeného hluku v oblasti výjezdu z podjezdu v ulici Stržiště kvůli zamýšlenému nahrazení druhého železničního přejezdu blíže ke stanici Lysá nad Labem podjezdem pouze pro pěší a cyklisty. Původní doprava rozprostřená mezi tyto dva přejezdy se bude koncentrovat pouze na přejezd Stržiště. Rovněž naroste doprava nově zamýšlenou silnicí po západním kraji Litole (územní plán Lysé nad Labem) až do oblasti podjezdu Stržiště. Jako opatřením proti negativnímu nárůstu ponechat druhý podjezd na železniční trati 072 směrem ke stanici Lysá nad Labem rovněž pro automobilovou dopravu a ne jen pro pěší a cyklisty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato koncepce s podjezdem v ul. Stržiště a podchodem pro pěší a cyklisty byla požadována zástupci města Lysá n/L.

Jejím smyslem je oddělení obou typů dopravy za účelem zajištění bezpečnosti chodců a cyklistů, odvedení dopravy z ul. Dvořákova, kde se v blízkosti nachází škola a školka a dále menší atraktivita tohoto dopravního propojení pro tranzitní dopravu sever - jih Lysé nad Labem, oproti stávajícímu vedení silnice II/331 na nadjezd východně od nádraží.

Z údajů dokumentace EIA vyplývá, že na komunikaci bude odhad intenzit cca 1273 vozidel/24 h, s rozdělením intenzit na denní a noční dobu následovně: OA den – 1096, OA noc – 72, NA den – 97, NA noc – 8.

27e) Provést případné protihlukové stěny po celé délce záměru pokud možno v nízkém provedení pro zachování volného pohledu obyvatel, návštěvníků i cestujících, jakož i snadnější pohyb ptáků a hmyzu. V případě nutnosti vyššího provedení alespoň jako průhledné pro optickou pohodu lidí s opatřením proti nárazu ptáků a v nejhorším případě alespoň porostlé zelení pro snížení teplot.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Návrh protihlukových opatření vyplývá z hlukové studie, která je v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. Tomu odpovídají i definované parametry

navrhovaných protihlukových stěn. Dále lze odkázat na vypořádání připomínky pod bodem 2a) této kapitoly.

27f) Vypustit na východní straně města Lysá nad Labem lávku pro pěší a cyklisty z důvodu narušení krajinného rázu třemi mosty, pro minimální frekvenci pěší a cyklistické dopravy v této oblasti v tomto směru a pro zabránění zbytečnému záboru zemědělské půdy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Na základě vyžádané doplňující informace od oznamovatele podle § 9 odst.4) zákona č. 100/2001 Sb. se jedná o požadavek krajského úřadu Středočeského kraje, kdy v aktuální cyklokonceptu bude v křížení s železniční tratí v tomto místě vedena jedna z páteřních cyklotras. Navržené řešení s cyklolávkou je i v souladu s požadavky města Lysá n/L.

28) xxxxxxxxxxxxxxxx

Podstata vyjádření:

Jsem vlastníkem nemovitosti na adrese Dvořákova 1283/36 v Lysé nad Labem. Stavba podjezdu je umístěna v blízkosti mého domu a v této souvislosti vyjadřuji obavy/námítky vzhledem k následujícím skutečnostem:

Zde jsou hlavní rizika a jejich vliv na okolní stavby:

18.2a) Ohrožení kvůli dočasnému snížení hladiny podzemní vody (Hlavní riziko): Nejzávažnějším rizikem je nutnost trvalého čerpání vody ze stavební jámy (snížení hladiny podzemní vody) během výstavby.

Sedání základů (Konsolidace podloží): Mnoho starších staveb v oblastech s vysokou spodní vodou má základy postavené "na vodě", tj. jejich únosnost je zajištěna i přítomností vody v zemině pod nimi. Když se voda odčerpá, zemina (často jíly, hlíny, písky) se stlačí (konsoliduje), což způsobí sedání základů okolních domů.

Důsledky sedání: To vede k prasklinám ve zdech, narušení statiky budov, poškození inženýrských sítí a v extrémních případech až k vážnému poškození stability staveb.

Ohrožení kvůli vibracím ze stavby: Stavební činnosti, jako je zarážení ocelových štětovic, hloubení zeminy těžkou technikou nebo dynamické hutnění, generují vibrace.

Poškození konstrukcí: Vibrace mohou způsobit praskliny v omítkách, poškození obkladů a dlažeb, a u starších, méně pevných staveb i narušení stability nosných konstrukcí.

Ohrožení kvůli narušení zemního tělesa (Pažení): Při hloubení jámy a instalaci pažení (stěny, které drží zeminu) dochází k dočasným změnám napětí v půdě v bezprostřední blízkosti.

Lokální poklesy: Pokud pažení netěsní dokonale nebo není staticky správně navrženo, může dojít k úniku zeminy (sanační vody) a následnému vzniku kaveren nebo poklesů terénu v okolí.

Pokud budou provedena všechna opatření chránící dům proti rizikům, rizika lze minimalizovat, ale nelze zcela vyloučit a může dojít k vážnému poškození stability domu.

Dále vedle ohrožení statiky domů dojde i k rizikům kontaminace spodních vod ropnými produkty při hloubení, a zasolením z vozovky při odčerpávání prosakující či dešťové vody.

Z výše uvedených důvodů nesouhlasím s plánovanou stavbou podjezdu a žádám, aby bylo upřednostněno existující alternativní dopravní řešení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyjádření je obsahově totožné jako vypořádání vyjádření pod bodem 18.2a) na které lze na tomto místě odkázat.

Doplňující vyjádření po termínu ze dne 2. 2. 2026

18.2b) Nedostatečné zohlednění jihozápadního obchvatu a vlivů na obytné zóny

Předložená dokumentace hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA) zásadně postrádá analýzu vlivů navrhovaného jihozápadního obchvatu města Lysá nad Labem, včetně dvou plánovaných mimoúrovňových podjezdů vedených přímo do obytných zón (ulice Stržiště a Ke Karlovu). Tento obchvat, odpovídající platnému územnímu plánu města Lysá nad Labem, významně ovlivní dopravní zatížení dotčených lokalit, což však není v dokumentaci EIA ani v dopravních studiích komplexně vyhodnoceno.

Tento liniový dopravní záměr podléhá podle § 45a a násl. zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a chemické bezpečnosti, komplexnímu hodnocení vlivů na životní prostředí, které musí zahrnovat i navazující infrastrukturu v souladu s platným územním plánem (§ 35 odst. 1 písm. b) tohoto zákona).

Dále dokumentace nesplňuje požadavky vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokladech posuzování vlivů na životní prostředí, která v § 5 odst. 2 písm. d) a § 7 vyžaduje detailní hodnocení vlivů na zdraví obyvatel, včetně hluku, vibrací a kvality ovzduší. Tyto aspekty nejsou v předloženém materiálu naplněny v dostatečném rozsahu a kvalitě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zákon č. 100/2001 Sb. v platném znění §45a neobsahuje.

Jak bylo konstatováno na veřejném projednání, do kumulativních vlivů lze zahrnout záměry, které jsou zveřejněny alespoň v takovém rozsahu informací, které by mohly být pro případné hodnocení kumulativních vlivů využity. To však není případ jihozápadního obchvatu města. Naopak, pokud tento záměr obchvatu bude v budoucnu realizován, měl by v rámci kumulativních vlivů posoudit relevantní vlivy aktuálně posuzovaného záměru.

Vyhláška č. 499/2006 Sb. se týká dokumentace staveb a byla vydána Ministerstvem pro místní rozvoj. Tato vyhláška se vztahuje na všechny stavby kromě staveb leteckých, drah a pozemních komunikací. Stanovuje rozsah a obsah dokumentace potřebné pro vydání společného povolení a další stavební úkony. Dále se vyhláška zabývá požadavky na projektovou dokumentaci a její posuzování.

18.2c) Rychlostní parametry tratě a zbytečnost náročného podjezdu

V úseku z Lysé nad Labem směrem na Mělník uvádí dokumentace maximální povolenou rychlost 130 km/h (nikoli 160 km/h), což eliminuje nutnost realizace

náročného a prostorově invazivního mimoúrovňového podjezdu vedoucího do plně zastavěné oblasti, kde se komunikace po několika kilometrech končí v obci Byšičky.

Existuje navíc reálná alternativa vedení trasy přes lokalitu Litol, jejíž relevantní veřejná diskuse ani odborné posouzení (v souladu s § 45b zákona č. 100/2001 Sb.) dosud neproběhlo.

S ohledem na rychlostní parametr 130 km/h je možné aplikovat legislativně přípustné a technicky dostačující řešení v podobě chráněného úrovňového přechodu, které odpovídá požadavkům zákona č. 266/1994 Sb., o železnicích (v platném znění), a interním směrnici Správy železnic ČR (např. Směrnice SŽ DC 01/2018 o projektování železničních přechodů).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Procesu posuzování vlivů na životní prostředí přísluší vyhodnotit velikost a významnost vlivů záměru, který byl oznamovatelem předložen do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Zákon č. 100/2001 Sb. v platném znění nepožaduje předložení variant.

Navrhovaný podjezd převádí silnici III. třídy a její zrušení není reálné – je součástí komunikační sítě a propojuje i další sídelní celky s prostorem severně od trati. Navržené řešení je požadavkem správce – KÚSK a města Lysá n/L. Je i v souladu s územním plánem města Lysá n/L.

29) xxxxxxxxxxxxxxxxx

30) xxxxxxxxxxxxxxxxx

Podstata vyjádření:

Jsem vlastníkem nemovitosti na adrese Dvořákova 513/63 v Lysé nad Labem. Stavba podjezdu je umístěna v blízkosti mého domu a v této souvislosti vyjadřuji obavy/námítky vzhledem k následujícím skutečnostem:

Stanovisko zpracovatele posudku:

Obě vyjádření jsou obsahově totožná jako vypořádání vyjádření pod bodem 18.2a) na které lze na tomto místě odkázat.

31) Obec Ostrá

vyjádření č.j. OSTRÁ/1495/2025 ze dne 6.1. 2026 po termínu

Podstata vyjádření:

31a) Pozemky p.č. 83/3, 83/4, 83/5 a (později i 83/6) byly převedeny na obec Ostrá a na těchto pozemcích byla realizována veřejně prospěšná stavba – parkoviště u zastávky ČD. Z důvodu ochrany majetku obce Ostrá žádáme o zamezení realizace opatření v souvislosti s tímto záměrem na těchto pozemcích.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z uvedené připomínky není patrné, jaké „zamezení realizace opatření na těchto pozemcích má vyjadřovatel na mysli, a proto musí tento požadavek přenést do připomínek v rámci navazující projektové přípravy.

31b) Hluková studie nepředkládá měření v bodě B16, Ostrá 144, zřejmě vzhledem k demolici drážního domku, kdy se jistě změní i hlukové poměry u domu na p.č. 87 a

86 a dále směrem do obce. Žádáme o zajištění protihlukových opatření v tomto místě. V každém případě žádáme o změření hlukových poměrů až po demolici stávajícího drážního domku.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hluková studie zohledňuje tento objekt jako výpočtový bod B19. Nelze v rámci procesu EIA provádět měření u všech výpočtových bodů podél posuzovaného záměru. Měření slouží ke kalibraci modelu a ověření výsledku výpočtu. Každopádně ve vztahu k dalšímu postupu z hlediska řešení hlukové zátěže lze odkázat na vypořádání pod bodem 2a) této kapitoly.

31c) Žádáme o realizaci opatření pro zachování přirozeného proudění povrchových a podzemních vod – včetně vod po přívalových deštích – směrem ze severní strany drážního tělesa směrem na jižní stranu a to bez akumulace většího množství vod do jednoho místa k lokálnímu zasakování. Tento požadavek žádáme zajistit tak, aby se nedotkly pozemků p.č. 83/3, 83/4, 83/5 a (později i 83/6).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Způsob odvodnění modernizovaného traťového úseku je v dokumentaci popsán. Při návrhu odvodnění uvedených stavebních objektů – železničního tělesa, nástupišť, pozemních komunikací, zpevněných ploch, parkovišť a objektů budov bude respektován požadavek §5, odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách.

Veřejné projednání záměru

Veřejné projednání záměru se konalo dne 2. 2. 2026 od 15.00 hod. v místě KINO Lysá nad Labem, Husovo náměstí 25, 289 33 Lysá nad Labem.

V rámci části veřejného projednání, která se týkala diskuse, byly většinou vzneseny připomínky, které byly obsaženy v obdržení vyjádření k záměru, kde jsou podrobně vypořádány.

Nové připomínky, které byly vzneseny na veřejném projednání, potom obsahově odpovídají připomínkám, které příslušný úřad obdržel ve vyjádření po termínu, avšak i tyto připomínky byly posudkem také vypořádány v předcházející kapitole.

Nové připomínky, které byly vzneseny na veřejném projednání, lze specifikovat následovně:

- a) Problematika různého umístění recyklační linky.
- b) Způsob zásobování recyklační linky.
- c) Dotaz na odstranění nadjezdu na Boleslavské třídě v Nymburku.
- d) Diskuse k jinému umístění nadjezdu v Kostomlatech v jiné lokalitě.
- e) Ve vztahu k podjezu v ulici Stržiště bylo zmíněno vzhledem k hydrogeologické situaci i riziko propadu modernizované trati se všemi riziky souvisejícími s možnou havárií vlakové soupravy.
- f) Byl vznesen dotaz, kam bude odčerpáváno objemové velké množství podzemní vody v důsledku realizace podjezdu (uváděno 345 m³).
- g) Byl vznesen dotaz, jak se zvýší železniční doprava po realizaci záměru.
- h) Bylo konstatováno, že podjezd je realizován v ochranném pásmu vodního zdroje OPVZ).
- i) Byla vznesena připomínka ke vstupním parametrům do akustické studie z hlediska směrů větrů a byla komentována použitá větrná růžice.
- j) Byl vznesen dotaz, proč pro navrhovanou modernizaci traťového úseku nebyla vypracována rozptylová studie, když obecně na dálnice se rozptylové studie zpracovávají.
- k) Byly vzneseny dotazy na to, proč jsou protihlukové clony navrhovány tam, kde jsou a nejsou tam, kde by dle tazatele měly být.
- l) Byl vznesen požadavek na vyčištění propustku u potoka vedoucím pod tělesem trati a na nádraží v Lysé nad Labem.
- m) Byl vznesen požadavek související s obnovou polních cest.

Na uvedené dotazy bylo na veřejném projednání reagováno:

Ad a) Zpracovatelkou dokumentace bylo doloženo, že umístění recyklační základny je ve všech prezentovaných materiálech umístěno shodně.

Ad b) Způsob zásobování recyklační linky bude záviset na zhotoviteli stavby; v rámci posudku je formulována odpovídající podmínka pro vyhodnocení hlukové zátěže v etapě výstavby.

Ad c) Zástupci oznamovatele bylo sděleno, že nadjezd je zachováván.

Ad d) Oznamovatelem bylo sděleno, že se jedná o projekt krajské silnice s tím, že obec nechce míst silnici ve správě a kraj řešení zmiňované vyjadřovatelem odmítá. Navržené řešení nadjezdu bylo na veřejném projednání potvrzeno i paní starostkou Kostomlat n. L.

Ad e) Přítomným hydrogeologem bylo podrobně objasněno, že k predikovanému poklesu tak, jak je prezentováno ve vyjádření, nemůže dojít jak z hlediska způsobu stavebního řešení podjezdu, tak i z hlediska poměrů proudění podzemních vod.

Ad f) Oznamovatelem bylo sděleno, že konečný způsob odvádění těchto vod bude řešen v navazující projektové přípravě s tím, že uváděný objem bude pouze dočasný po dobu realizace stavby. Zpracovatelem dokumentace bylo sděleno, že odvádění těchto vod bude řešeno způsobem neovlivňujícím odtokové poměry ani kvalitu vod.

Ad g) Zpracovatelka dokumentace prezentovala, na kterých místech projednáváné dokumentace jsou uváděny údaje o železniční dopravě.

Ad h) Zpracovatelkou dokumentace byla dokladována hranice OPVZ s tím, že žádný z podjezdů není realizován v OPVZ.

Ad i) Zpracovatelem hlukové studie byly vysvětleny, jaké podmínky pro hluk jsou nastaveny v modelu (teplota 10⁰ C a vlhkost 70%). Zpracovatelka dokumentace objasnila, že větrná růžice pro zájmové území je standardně konstruována Českým hydrometeorologickým ústavem.

Ad j) Zpracovatelkou dokumentace bylo připomenuto, že se projednává záměr, kde celý řešený úsek je elektrifikován, tudíž požadavek na rozptylovou studii je irelevantní.

Ad k) Zpracovatelem hlukové studie bylo vysvětleno, že šíření hluku je podmíněno kromě intenzity dopravy také rychlostí a vzdáleností zdroje hluku od zástavby.

Ad l) Oznamovatelem bylo sděleno, že tento problém bude řešen; současně je však patrné, že tato otázka bezprostředně nesouvisí s procesem posuzování vlivů na životní prostředí.

Ad m) Oznamovatel záměru uvedl, že v rámci projektu musí být řešeny přeložky všech polních cest dotčených stavbou.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

ZÁVĚR:

k posouzení byla předložena dokumentace v rozsahu přílohy č.4 na záměr

„Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n. (včetně) – žst. Lysá n.L. (včetně)“

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., která je držitelkou osvědčení odborné způsobilosti autorizace č.j.10606/ENV/06, autorizace prodloužena č. j. MZP/2020/710/3888.

Dokumentace byla posouzena dle požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů v rozsahu dle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dokumentace je zpracována dle požadavku tohoto zákona z hlediska odpovídající vypovídací schopnosti pro posouzení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví. Požadavky doporučené zpracovatelem posudku pro přípravu záměru jsou splnitelné před zahájením stavby, v etapě provozu, ostatní doporučení jsou ze strany zpracovatele posudku podmiňující pro etapu provozu záměru. S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a při respektování doporučení uvedených v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu zpracovatel posudku

doporučuje

realizovat záměr

„Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n. (včetně) – žst. Lysá n.L. (včetně)“

při respektování podmínek navržených předkládaným posudkem

VII. NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Označení příslušného úřadu:

Číslo jednací:

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 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“)

Výroková část

Název záměru: „Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n. (včetně) – žst. Lysá n)L. (včetně)“

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je rozšíření stávající dvojkolejné železniční trati o jednu kolej na přisýpaném zemním tělese v úseku železniční stanice (dále jen „ŽST“) Nymburk hl. n. (včetně odbočky Babín) od žst. 318,650 – ŽST Lysá nad Labem do km 338,400 (včetně napojení a přesmyku tzv. Všejské spojky v dl. cca 5,5 km směrem na Milovice). Součástí záměru je pak také úprava železniční stanice ŽST Nymburk hl. n., ŽST Lysá nad Labem a ŽST Nymburk – město. Záměr řeší modernizaci tohoto traťového úseku komplexně, proto je součástí oznámení záměru také přeložka železniční trati Lysá nad Labem – Milovice do nové stopy až do žkm 5,500 vč. mimoúrovňového křížení s železniční tratí Nymburk – Lysá n. L., nahrazení všech přejezdů v řešeném úseku přeložkami silnic, polních cest, mimoúrovňovým křížením pomocí nadjezdů nebo podjezdů, pro pěší a cyklisty pak podchody a lávkami, přeložky silnic III/3318 a III/3323 a jejich napojení na silnici II/503 severně od Nymburka, a přeložky silnic III/3317 a III/2725 v lokalitě Kostomlaty nad Labem.

Záměr je členěn následovně:

- stavba A – ŽST Nymburk vč. Přeložky – km 318,175 - 325,700
- stavba B – Traťový úsek Nymburk (mimo) – Lysá n_L (mimo) – km 325,700 - 334,110
- stavba C – ŽST Lysá nad Labem vč. napojení tzv. Všejské spojky – km 334,110 - 338,860.

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:

- 44 – Celostátní železniční dráhy
- 49 – Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než 4 jízdních pruzích od stanovené délky $l/(a/2\text{km})$; ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b 1000 voz/24 hod).
- 56 – Zařízení k odstraňování nebo využívání ostatních odpadů s kapacitou od

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
„Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n. (včetně) – Žst. Lysá n.L. (včetně)“

stanoveného limitu (2 500 t/rok).

Umístění záměru:

kraj: Středočeský
obec: Lysá nad Labem, Milovice, Ostrá, Strátov, Kostomlaty nad Labem,
Kamenné Zboží, Nymburk, Dvory, Poděbrady
katastrální území: Lysá nad Labem, Milovice nad Labem, Ostrá, Lány u Kostomlat
nad Labem, Kostomlaty nad Labem, Kostomlátky, Kamenné
Zboží, Nymburk, Strátov, Velké Zboží, Dvory u Nymburka

Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, státní organizace

IČ oznamovatele: 70994234

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 písmene a) zákona
za použití § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

**SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ
PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

k záměru:

**„Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n. (včetně)
– žst. Lysá n.L. (včetně)“**

Ministerstvo životního prostředí na základě § 9a odst. 1 zákona

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

- 1) v rámci navazující projektové dokumentace prověřit následující technické úpravy stavby Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n. (včetně) – žst. Lysá n.L. (včetně) v rámci města Lysá nad Labem:**
 - kvalitní propojení na ul. Na Zemské stezce pro vozidla, pěší a cyklisty
 - vybudování nové bezpečné trasy pro pěší a cyklisty do Ostré jižně od železniční trasy na Nymburk za zrušenou polní cestu vedoucí do Ostré severně od železniční trati
 - zachování propojení účelových komunikací v oblasti Doubrav
 - posunutí vyústění stávajícího propustku u domu parc. č. 1452 blíže k nádražní budově
 - východně od města vybudovat propustek pod železnici s dostatečnou kapacitou tak, aby nebyly omezeny průtokové poměry, a aby mohlo město vybudovat propojení Stratovské svodnice s Litolskou svodnicí
- 2) v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných Zásad organizace výstavby (dále ZOV) aktualizovat akustickou studii pro etapu výstavby dokladující plnění hygienického limitu a v rámci které dále:**
 - vyhodnotit zdroje hlukové zátěže související s provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů, s prováděním zemních a případně demoličních prací a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů
 - budou vyhodnoceny na základě stanovených objemů potřebné přepravy stavebních materiálů a vytěžené zeminy trasy staveništní dopravy, které budou projednány se zástupci města

- 3) v rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných zásad organizace výstavby (dále jen „ZOV“) aktualizovat rozptylovou studii pro etapu výstavby a vyhodnotit v ní rozhodující znečišťující látky související s generovanou dopravou, provozem stavebních strojů, mobilních diesela agregátů, s prováděním zemních a případně demoličních prací
- 4) v rámci navazující projektové přípravy aktualizovat rozptylovou studii pro etapu provozu dle zpřesněného technického řešení záměru souvisejících komunikací, v rámci které:
- zohlednit aktualizované dopravní prognózy včetně reálného stupně elektromobility
 - zohlednit aktuální údaje o pozadovém znečištění ovzduší (dle pětiletých průměrů prezentovaných pravidelně ČHMÚ)
 - zohlednit aktuálně platné legislativní požadavky (imisní limity)
- 5) v rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení stavby aktualizovat pro etapu provozu Hlukovou studii a rozsah všech navrhovaných protihlukových opatření se zohledněním následujících požadavků:
- výchozím podkladem pro aktualizaci bude Hluková studie (Čichovský P., SUDOP Praha, a.s., 09/2025)
 - jako výchozí podklad pro plnění hygienických limitů v zájmovém území budou zohledněny navržené protihlukové stěny
 - v navazující projektové přípravě zpracovat do technického návrhu stavby protihluková opatření navržená v rozsahu hlukového posouzení dle dokumentace EIA a dle závěrů aktualizovaného hlukového posouzení; zvýšenou pozornost věnovat výpočtovým bodům B4, B12, C6, C7, C15 a C17 aktuálního hlukového posouzení, kde se vypočtené hladiny akustického tlaku v noční době pohybují blízko pod hygienickým limitem hluku
 - hlukové posouzení navrhovaných komunikací (obchvat Nymburka, obchvat Kostomlat nad Labem a náhrada stávajícího železničního přejezdu podjezdem v Lysé nad Labem) zároveň zohlední aktualizované dopravní prognózy dle reálného předpokladu zprovoznění posuzovaného záměru; pro posouzení hlukové zátěže z pozemní dopravy související s navrhovaným podjezdem v ulici Stržiště zpracovat dopravní model zohledňující přesun dopravního proudu z rušeného úrovněového přejezdu dopravní prognózy dle reálného předpokladu zprovoznění posuzovaného záměru
 - protihlukové stěny realizovat ve vztahu k ochraně ptáků a letounů jako neprůhledné nebo průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat; vhodným řešením je polep proužky nebo výplň s vypískovanými proužky šíře 20 – 30 mm v rozteči maximálně 100 mm pro svislé pruhy a v rozteči maximálně 50 mm pro vodorovné pruhy
 - rozsah a závěry aktualizovaného hlukového posouzení budou projednány a odsouhlaseny příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví
- 6) v rámci veřejného osvětlení bude respektován Metodický pokyn Odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence k předcházení a snižování světelného znečištění, č. j.: MZP/2023/710/2146 a norma ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení s tím, že výšky stožárů veřejného osvětlení na osvětlených úsecích budou přizpůsobeny okolnímu terénu tak, aby již samotná konstrukční výška byla co nejvíce odcloněna od okolí a tak byl minimalizován jejich přesah nad terén
- 7) v navazující projektové přípravě zohlednit ve vztahu k ochraně vod jak při modernizaci trati, tak při výstavbě souvisejících komunikací následující:
- zpracování systému komplexního vodního hospodářství pro nakládání s odpadními vodami vznikajícími na stavbě, který bude odsouhlasen správcem toků a příslušným vodoprávním úřadem
 - opatření pro extrémní klimatické jevy, tj. přívalové srážky; jedná se např. o provizorní zemní nádrže pro zachycení splachů ze staveniště; staveniště, deponie zemin a materiálů budou chráněny před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů proti rozplavování a splachům do okolí
 - definování stavebních prací v kontaktu s vodními toky s cílem maximální eliminace znečištění a ovlivnění vodních toků; jedná se o stanovení jednotlivých etap stavebních

- prací (dočasné a trvalé přeložky vodotečí), o technická opatření zahrnující instalaci provizorních pažení či úhlových stěn, použití hydrofobních fólií zabráňujících vnosu materiálu z výstavby apod.*
- *umístění zařízení staveníšť bude vyloučeno situovat od ochranných pásem podzemních vodních zdrojů*
 - *pokud budou stavební objekty zakládány hlubinně nebo piloty, je nutné provádět pod ochranou ocelových výpažnic pro zabránění propojení kolektorů v místech, kde jsou oddělené a zamezit průnikům podzemní a srážkové vody*
 - *řešení akumulace vod v souladu s podmínkami jejich vypouštění do povrchových a podzemních vod stanovenými příslušným vodoprávním úřadem*
- 8) *v rámci navazující projektové přípravy bude záměr „Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) – žst. Lysá nad Labem (včetně) v úseku zasahujícím do ochranného pásma léčivého zdroje II. stupně Poděbrady projednán s Ministerstvem zdravotnictví ČR – Českým inspektorátem lázní a zřídelským s tím, že budou respektovány případné požadavky ve vztahu k minimalizaci rizik ve vztahu k tomuto ochrannému pásmu*
- 9) *v rámci navazující projektové přípravy zpracovat podrobný inženýrskogeologický průzkum a hydrogeologický průzkum, na jejichž základě bude vypracován model, který bude simulovat proudění podzemní vody v reálných podmínkách a prověřit veškeré problematické úseky stavby; na základě výsledků aktualizovat ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru vyhodnocení míry ovlivnění režimu podzemních vod a jímacích objektů a stanovit rozsah opatření; u vodních zdrojů, kde bude indikováno riziko jejich zásadního ovlivnění, navrhnout zřízení náhradních vodních zdrojů či vybudování náhradního zásobování vody novými přípojkami na náklady investora; u zdrojů podzemních vod v kontaktu s pozemními komunikacemi navrhnout opatření vylučující riziko jejich kvalitativního ovlivnění*
- 10) *v rámci podrobného geotechnického a hydrogeologického průzkumu bude zohledněna existence následujících lokalit starých ekologických zátěží:*
- *Kovona a.s. Lysá nad Labem, ID lokality 89505004*
 - *Lokomotivní depo Lysá nad Labem, ID lokality 89505007*
 - *Skládka Kruhovka, ID lokality 8950001*
 - *Bývalé lokomotivní depo Nymburk, ID lokality 8232010*
 - *Bývalá mlékárna Nymburk, ID lokality 8232011*
 - *Bývalá skládka ČD Nymburk, ID lokality 8232007*
- na základě výsledků průzkumů bude stanoven postup prací s případně zjištěnou kontaminovanou zemínou, jakož i případný rozsah sanačních opatření s důrazem na zamezení potenciálního rizika kontaminace podzemních vod*
- 11) *v rámci navazující projektové přípravy na základě podrobného hydrogeologického průzkumu zpracovat Projekt vsakovacích zkoušek s cílem prověření možnosti zasakování dešťových vod v zájmovém území*
- 12) *na základě zpracovaného podrobného hydrogeologického průzkumu bude vypracován Projekt hydrogeologického monitoringu podzemních vod, který bude rozpracován pro fáze představebního a stavebního monitoringu a následného post monitoringu; monitoring bude zejména zahrnovat:*
- *termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby na základě podrobného hydrogeologického průzkumu a dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a délku monitoringu po uvedení záměru do provozu*
 - *hydrogeologické mapování a pasportizace domovních studní a jímacích objektů zásobování vodou v pruhu 100 m na obě strany od osy projektované trasy a dále objekty, které se nacházejí ve větší vzdálenosti, ale na základě provedeného podrobného průzkumu by mohly být stavbou ovlivněny, jakož i objekty vzdálenější pro srovnání nenarušených průběhů změn stavů*

- **mimo uvedenou pasportizaci budou nedílnou součástí monitoringu následující monitorovací objekty vyplývající z „Vyhodnocení vlivu záměru na podzemní vody, a to s důrazem na nově budované podjezdy a podchody po celé délce trati, závěrečná zpráva (Pokorný O., PUDIS, 09/2025):**

Stavební objekt	Monitorovací objekt
SO 01-20-01–Ž. most v km 338,400 – podchod nádraží, Lysá n. Labem	ST1849, HG1044
SO 01-20-02–Ž. most v km. 338,400 – podjezd v ulici Ke Kovoně, Lysá n. Labem	ST185, HG1264, HG1265
SO 01-20-03–Ž. most v km 338,600 – podjezd v ulici Stržiště, Lysá n. Labem	ST513, ST1283, ST2104/5, HG1261
SO 30-20-01–Ž. most v km 325,946 – podchod v zastávce Kamenné Zboží	ST51, HG1020,
SO 30-20-02–Ž. most v km 325,908 – podchod v zastávce Kostomlaty n. Labem	STCD, HG1026
SO 30-20-04–Ž. most v km 329,400 – podchod v ulici Hronětická, Kostomlaty n. L.	ST10, ST11, ST101, ST122, HG1028
SO 30-20-06–Ž. most v km 332,789 – podchod v zastávce Stratov	HG1198
SO 30-20-07–Ž. most v km 333,891 – podchod v zastávce Ostrá	ST144/1

- **aktualizovaná pasportizace jímacích objektů bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu**
 - **monitoring u všech monitorovaných objektů je navržen provádět 1 rok před začátkem stavby, po celou dobu realizace stavby a 1 rok po ukončení stavby četnost monitoringu bude projednána s příslušnými vodoprávními úřady**
 - **před zahájením prací v místech realizace zakládání podchodů a podjezdů sledovat hladiny podzemních vod v okolních studních s tím, že zaměření hladiny podzemních vod bude provedeno 2x; v nově realizovaných trvale vystrojených HG vrtech realizovat monitoring v rozsahu měření hladiny podzemní vody s frekvencí 1x za měsíc**
 - **po celou dobu stavby podjezdu v ulici Stržiště a navíc po dobu nezbytně nutnou po dokončení stavby (kterou stanoví statik) monitorovat potenciální porušení statiky dotčených nemovitostí v okolí stavby podjezdu v ulici Stržiště v k.ú. Lysá nad Labem z důvodů možného poklesu hladiny podzemních vod v etapě výstavby s cílem zjištění stávajícího stavu za účelem jeho dalšího srovnání v průběhu a po dokončení stavby**
 - **sledování hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod, jakož i kvalitativní monitoring, jeho rozsah a četnost (včetně stanovení vrtů s kontinuálním měřením hladiny podzemních vod) bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem a případně upraven dle jeho požadavků**
- 13) v rámci navazující projektové přípravy minimalizovat dočasné zábory zemědělského půdního fondu (dále také jen „ZPF“) tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra ochrany ZPF, a to zejména velkoplošně zastoupených bonitně nejceennějších půd (v této souvislosti co nejvíce využívat stopu trvalých záborů s cílem maximální až úplné eliminace dočasných záborů)**
- 14) v rámci navazující projektové přípravy:**
- **prověřit výskyt melioračních soustav a závlahových zařízení a zabezpečit zachování jejich funkce**
 - **zajistit přístupy na všechny pozemky, kde dojde realizací záměru k jejich oddělení od přístupu na stávající cestní síť; u nově vzniklých oddělených polních enkláv vyřešit v navazující projektové přípravě možnosti budoucího využití a přístupu těchto ploch s vlastníky dotčených pozemků**
- 15) součástí navazující projektové přípravy bude podrobný biologický průzkum s cílem upřesnit aktuální výskyt ochranný významných druhů rostlin a živočichů (včetně společenstev ryb ve stavbu dotčených vodních tocích a případného výskytu netopýrů) včetně nově budovaných přístupových tras ke stavenišťům; tento průzkum bude zároveň podkladem pro předrealizační fázi biologického monitoringu s tím, že bude aktualizován ještě v posledním vegetačním období před zahájením stavby; rozsah a četnost průzkumu projednat s příslušným orgánem ochrany přírody**

- 16) **součástí navazující projektové přípravy bude podrobný dendrologický průzkum s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin pro stavbu včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, které bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²); podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných; v rámci podrobného dendrologického průzkumu prověřit výskyt perspektivních mladých stromů vhodných k přesazení; rozsah kácené zeleně projednat s příslušným orgánem ochrany přírody**
- 17) **součástí navazující projektové přípravy bude Projekt komplexních vegetačních úprav, který bude:**
- **zohledňovat rozsah náhradní výsadby za vykácenou zeleň**
 - **navržená náhradní výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro, které představuje vhodný biotop pro řadu druhů drobných živočichů a ptactva)**
 - **pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin; v daném kontextu dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance u vegetačních úprav navrhovaných komunikací (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace)**
 - **bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a dotčenými obcemi a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky, včetně stanovení ploch pro tuto výsadbu a projednání povýsadbové péče**
- 18) **v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Plán biologického monitoringu, který bude nedílnou součástí záměru a bude projednán s orgánem ochrany přírody a jehož naplňování bude kontrolováno biologickým dozorem; součástí monitoringu bude:**
- **zamezení vzniku periodických tůní či kaluží na místech, kde je předpokládána činnost (pojezdy techniky, zařízení stavení apod.) vzhledem k výskytu obojživelníků**
 - **sledování vzniklých vlhkých či zatopených terénních depresí zejména v jarním období, zda nejsou využívány obojživelníky a v případě jejich ohrožení jim zajistit účinnou ochranu**
 - **sledování aktivních ploch pro minimalizaci šíření invazivních, ruderálních a nepůvodních druhů**
 - **sledování stavu rekultivovaného území pro vyhodnocení účinnosti ochranných opatření, pro upřesňování dat úspěšností výsadeb jednotlivých druhů dřevin, o sukcesních pochodech a pro minimalizaci šíření invazivních, ruderálních, nevhodných a nepůvodních druhů**
- 19) **v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Projekt náhradních biotopů a dalších kompenzačních opatření z hlediska vlivů zejména na faunu, floru a migraci živočichů který:**
- **rozpracuje návrh kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části nahrazující výjimku z podmínek ochrany zvláště chráněných druhů**
 - **posoudí migrační potenciál navrženého technického řešení stavby ve vztahu k již navrženým projektovým opatřením při respektování metodiky AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice (Praha, 2020), která stanovuje zásady pro zajištění průchodnosti dopravní infrastruktury**
 - **bude respektovat realizaci mostního objektu na Všejské spojce v km 3,355 s dvouopólovým přemostěním pro zlepšení migrační propustnosti**
 - **podrobněji rozpracuje detailní řešení jednotlivých migračních objektů**
 - **bude koordinovat posuzovaný záměr s navrženými mostními objekty na Všejské spojce s projektem „Krajinná a vodohospodářská opatření v souvislosti s vybudováním**

akce II/272 Litol – Lysá nad Labem, 2. stavba (Vodohospodářský rozvoj a výstavby a.s., 07/2025)

- bude navrhovat prostor na začátku Všejské spojky mezi jednotlivými tratěmi jako vhodný biotop pro obojživelníky a ptáky vázané na obnažené substráty
 - rozpracuje návrh případných trvalých bariér s tím, že jejich lokalizace a rozsah bude upřesněn dle výsledků odchytu živočichů z použití bariér dočasných při samotné výstavbě nebo transferů v souvislosti s výstavbou
 - na začátku a konci propustků neumísťovat jímky a nerealizovat zde překážky vyšší než 10 cm pro zachování migrační prostupnosti územím
 - bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a realizován za jimi stanovených podmínek
- 20) v navazující navazující projektové přípravě zpracovat a následně v rámci stavby realizovat Studii územního systému ekologické stability, která prověří a navrhne možná kompenzační opatření za definované střety s následujícími prvky územního systému ekologické stability:**
- regionální biocentrum Zadní Babín (RC100)
 - lokální biokoridory podél vodního toku Hluboký příkop
 - lokální biocentrum vedené podél Hronětického náhonu
 - lokální biocentrum na území obce Ostrá
 - lokální biokoridor LBK 15 podél vodního toku (ID 110492901300) s vloženým lokálním biocentrem LBC9
 - a dále prověří vyloučení nebo minimalizaci plochy zařízení staveniště na území RBC Zadní Babín
- 21) v rámci navazující projektové přípravě vypracovat studii Hodnocení vlivu odlesnění na ponechané porosty na pozemcích určených k plnění funkcí lesa, která bude:**
- hodnotit aktuální stav porostů dřevin na pozemcích určených k plnění funkcí lesa v prostoru uvažovaného odlesnění v rámci připravovaného investičního záměru
 - hodnotit skutečný zdravotní stav porostů a jejich dispozici odolávat nepříznivým vlivům a změnám současných poměrů
 - zahrnovat popis ponechaných lesních porostů za deklarovanou hranici odlesnění a navrhnout kroky ke zmírnění dopadů při realizaci investičního záměru
 - podkladem k žádosti příslušnému orgánu ochrany přírody o vydání souhlasu k zásahům, které by mohly vést k ovlivnění ekologicko-stabilizační funkce významného krajinného prvku (lesa)
- 22) v rámci navazující projektové přípravě předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL v rámci rozsahu vyčíslených náhrad škody způsobené na produkčních funkcích lesa, a to jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se odnětí pozemků z PUPFL**
- 23) v rámci navazující projektové přípravě vypracovat aktualizovanou Studii vlivů na krajinný ráz jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se zásahů do krajinného rázu; studie bude:**
- dokladovat začlenění plánované stavby – zejména Všejské spojky, významných mostních objektů a nadjezdů a souvisejících přeložek komunikací, to je staveb „Severní část obchvatu Nymburka“ a „Obchvat Kostomlat nad Labem“ do okolní krajiny a jejího krajinného rázu na základě architektonického a technického řešení
 - zohledňovat navrhované vegetační úpravy včetně finálního řešení navržených protihlukových stěn
 - obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách

Zásady organizace výstavby:

- 24) z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší zpracovat do aktualizovaných zásad organizace výstavby (dále ZOV) nad rámec požadavků přílohy č.10 zákona**

č.201/2012 Sb. v platném znění následující opatření pro celou stavbu:

- **preferovat při výstavbě zejména účelové komunikace a minimalizovat využívání veřejných komunikací na nezbytné minimum; vjezdy a výjezdy ze staveniště volit tak, aby byl co nejméně omezen provoz na komunikacích**
- **minimalizovat délky tras staveništní dopravy výběrem dodavatelů v blízkosti plánované stavby, jakož i výběrem nejbližších skládek a deponií zeminy**
- **při nepříznivých rozptylových podmínkách zamezit souběhu stavebních mechanismů**
- **pro recyklaci kameniva bude použito zařízení se zabudovaným systémem skrápění recyklovaného materiálu**
- **zajistit zakrytování drticích a třídících linek, použít tkaninovou zástěnu**
- **v případě ukládání vytěžených materiálů do deponií zajistit povrchovou ochranu deponií textiliemi, u dlouhodobějších deponií zatravněním, u krátkodobých deponií zajistit skrápění**
- **při zemních pracích neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět zemní práce postupně v závislosti na postupu výstavby**
- **v průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a oplach aut před výjezdem na veřejné komunikace, instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění vozidel; provádět pravidelné čištění zpevněných pojízdných ploch, a to nejméně 1× denně; čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra**
- **kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací**
- **redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum**
- **nejvíce pojížděné úseky na staveništi a nově realizované přístupové cesty na staveniště zpevnit; po ukončení stavební činnosti pojížděné úseky a nové přístupové komunikace uvést do původního stavu**
- **k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém anebo větrném počasí průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly**
- **preferovat použití prefabrikovaných stavebních materiálů namísto jejich výroby na místě**
- **zajistit pověřenou osobu, která bude sledovat kvalitu ovzduší a dohlížet na plnění opatření pro snížení prašnosti**

25) do aktualizovaných ZOV budou z hlediska minimalizace vlivů hluku ze stavební činnosti zapracovány následující požadavky:

- **bude respektována limitní pracovní doba pro provádění hlučných prací od 07:00 do 21:00 hod.; staveništní doprava nebude provozována v noční době**
- **zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích**
- **kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti**
- **případné požadavky na noční práce v blízkosti chráněných objektů je třeba v předstihu konzultovat s orgány ochrany veřejného zdraví, které stanoví další podmínky**
- **v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti**
- **stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB/A/)**
- **stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu**
- **motory dopravních prostředků budou vypínány po ukončení operace a v období vyčkávání na další činnost budou používány zvukově izolační kryty příslušných strojů**
- **řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor**

26) v aktualizovaných ZOV budou z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody respektovány následující požadavky a opatření:

- *plán monitoringu dotčených povrchových vodotečí pro fázi průběhu stavby (kdy výsledkům monitoringu bude neprodleně uzpůsoben rozsah přijatých opatření) v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod*
- *zhotovitel zajistí seznámení pracovníků s havarijním plánem stavby a s opatřeními, která bude nezbytné v etapě výstavby dodržovat*
- *zařízení staveniště bude vybaveno prostředky pro odstranění případné havárie*
- *při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků*
- *zařízení staveniště umístěná v lokalitách citlivých z hlediska ochrany vod – tedy v blízkosti vodních toků, záplavových území a vodních ploch budou vybavena vodotěsným skladovým kontejnerem se záchytnou vanou určeným pro skladování látek škodlivých vodám*
- *zhotovitel stavby bude v celém rozsahu staveniště realizovat účinná opatření k zamezení splachů zeminy do okolí staveniště*
- *staveniště budou chráněna před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly staveniště*
- *během provádění stavebních prací budou stavba a staveniště zajištěny tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod*
- *strojní a stavební mechanismy budou zajištěny proti úkapům; zhotovitel stavby zajistí pravidelné kontroly stavebních mechanismů a jejich technického stavu*
- *na staveništích nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby*
- *doplňování pohonných hmot a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren v provozním území stavby bude prováděno za stálého dozoru osádek obou vozidel; doplňování pohonných hmot a provozních kapalin do drobné mechanizace bude prováděno na zpevněném povrchu nebo za použití úkapových nádob a sorbentů*
- *při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody bude provedena prohlídka jejich stavu a okamžité podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží*

27) v rámci ZOV ve vztahu k minimalizaci vlivů na biologickou rozmanitost zohledňovat následující opatření:

- *plochy deponií, zařízení stavenišť či přístupové komunikace přednostně umisťovat mimo přírodně hodnotné lokality; případné nezbytné zásahy do VKP, ÚSES, PUPFL a ochranného pásma lesa podrobně zdůvodnit; minimalizovat a odůvodnit rozsah nutných zásahů do mimolesní zeleně*
- *před začátkem stavby provést odlov a záchranný transfer populace ještěrek obývajících šterkové lože zejména v km 318,650 až 321*
- *na základě biologického průzkumu navrhnout a zrealizovat dočasné bariery pro zamezení pohybu drobných živočichů do prostoru stavby, zejména u výstavby tzv. Všejské spojky*
- *skrývku zeminy na plochách polí a luk v místě Všejské spojky provést mimo období hnízdění čejek a dalších druhů, ideálně od poloviny srpna do konce října*
- *během stavby v úseku v km 327 až 327,3 na pozemcích parc. č. 745/1 v k. ú. Kostomlaty nad Labem, 10/1 v k. ú. Kamenné Zboží a 226/23 v k. ú. Kostomlatky viditelně a jasně označit místa, kde se rozkládá hodnotnější porost vysokých ostříc a rozsáhlá rákosina; do těchto míst nebude vjíždět stavební technika, nebudou sloužit jako plochy zařízení staveniště, ani na jejich plochách nebude uskladňován jakýkoliv materiál*
- *po dokončení stavby budou důsledně odstraněny všechny provizorní terénní úpravy, zařízení staveniště a odpady*
- *před začátkem stavby odborně odstranit porosty křídlatky japonské; odborné odstranění musí být provedeno s dostatečným předstihem před začátkem stavby*
- *zemina z míst s výskytem křídlatky japonské nesmí být používána v rámci stavby a musí být odvezena na odpovídající skládku*
- *během stavebních prací je třeba předcházet šíření a zavlékání invazních druhů; v případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat*

28) před zahájením výstavby realizovat ve stanovených termínech náhradní biotopy dle návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření

Podmínky pro fázi výstavby:

- 29) ***zajistit po celou dobu přípravy a výstavby kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy***
- 30) ***před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením staveníšť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací, obytných objektů a jiného soukromého majetku podél využívaných komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby***
- 31) ***zajistit již ve fázi přípravných prací a dále po celou dobu realizace záměru biologický dozor osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného nebo lesnického směru s autorizací pro provádění "biologického hodnocení" podle §67 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění, která bude zejména oprávněna:***
- ***průběžně a pravidelně kontrolovat stavební činnost v místech přechodu všech vodních toků, zejména překládaných bezejmenných vodních toků a vodního toku Liduška***
 - ***kontrolovat stavební práce s přímým dotčením koryt vodních toků***
 - ***stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na faunu a floru (dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí, např. ověřování migrace obojživelníků, realizace dočasných migračních bariér, navrhovat nutnost odchytu ryb u významněji dotčených vodotečí)***
 - ***kontrolovat provádění skrývky na plochách polí a luk v místě Všejské spojky mimo období hnízdění ptactva (zejména čejek chocholatých)***
 - ***zajistit dohled při odstraňování dřevin, a to zejména s ohledem na ochranu ptáků a případně i zjištěných netopýrů***
 - ***zajistit monitoring a průběžnou likvidaci spontánně vznikajících zvodnělých míst, která lákají obojživelníky, omezovat vznik atraktivních úkrytů pro obojživelníky i plazy (delší dobu ponechané hromady inertního materiálu, větví, nesečené deponie apod.)***
 - ***kontrolovat plnění navržených opatření ze závazného stanoviska EIA a z dalších stanovisek orgánů ochrany přírody***
- 32) ***před zahájením stavební činnosti zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 - Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně (což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny)***
- 33) ***kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu dřevin (tj. 1.10. až 31.3. běžného roku); v případě dalšího nezbytného kácení může být kácení jednotlivých dřevin či malých skupin realizováno i v jiné době, mimo 1.4. až 31.7., a to po odsouhlasení a stanovení podmínek biologickým (ekologickým) dozorem stavby (případně u stromů s obsazenými dutinami netopýrů může být kácení provedeno pouze v září nebo říjnu); v hnízdním období může být prováděno pouze jednotlivé kácení a až po předchozím ohledání předmětných dřevin a jejich okolí biologickým (ekologickým) dozorem; senescentní dřeviny s dutinami a mrtvým dřevem neodvážet z lokality, ale odvézt na speciální deponii, která bude za tímto účelem zřízena a ze které budou tyto dřeviny umísťovány do nezasaženého okolí záměru jako biologicky cenný prvek***

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

- 34) v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Projekt monitorování akustické situace pro etapu provozu:**
- rozsah projektu a místa měření bude projednán a schválen příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví
 - měření hluku bude prováděno autorizovanou anebo akreditovanou osobou v délce 24 hodin
 - monitoring bude zpracován:
 - ✓ pro výchozí stav – 1x před zahájením provozu
 - ✓ po uvedení stavby do provozu – 1 rok po zprovoznění, kdy bude měřením ověřena předpokládaná funkce protihlukových opatření
 - ✓ s výsledky každého měření bude seznámen dotčený orgán ochrany veřejného zdraví
 - ✓ na základě výsledků monitoringu mohou být přijata další minimalizační či kompenzační opatření k zajištění plnění hygienických limitů, případně může být rozhodnuto o pokračování monitoringu v dalších letech
- 35) v rámci navazující projektové přípravy zpracovat Projekt monitoringu deformací zástavby:**
- do monitoringu budou zahrnuty všechny stavební objekty, které se nacházejí v blízkosti záměru a mohou být provozem ovlivněny, a které byly prověřeny z hlediska stávajícího stavu v rámci Protokolu o zkoušce č.6922-211-23, ze dne 7.11.2024
 - do monitoringu budou zahrnuty dále následující objekty, u kterých pro zjištění stávajícího stavu bude provedeno kontrolní měření vibrací: Čapkova 512/11, Stržiště č.p. 513/63 a Dvorecká 1052/22 v Lysé nad Labem a opakování měření u objektu 9. května č.p. 89 a u objektů v úseku km 328,420 – 330,320
 - místa měření vibrací budou konzultována a případně upravena po konzultaci s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví
 - postmonitoring bude následně zahrnovat jednorázové repasportizování stavebních objektů po uvedení stavby do provozu a kontrolní měření účinků vibrací na objekty včetně realizace případných nápravných opatření

II. Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

- 06.01.2025 MŽP zahájilo zjišťovacího řízení podle § 4 odst. 1 písm. b) zákona EIA k záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n. (včetně) – žst. Lysá n.L. (včetně)“ zařazenému v kategorii I, zpracovanou oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D.
- 28. 3. 2025 MŽP vydalo Závěr zjišťovacího řízení se závěrem, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí a bude posuzován dle zákona EIA.
- 07.10. 2025 MŽP zveřejnilo dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí dle přílohy č.4 k zákonu na záměr Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n. (včetně) – žst. Lysá n.L. (včetně)“, zpracovanou oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D.
- 18.12.2025 byl zpracováním posudku pověřen RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
- 02.02.2025 proběhlo veřejné projednání záměru v místě KINO Lysá nad Labem
- Posudek byl příslušnému úřadu odevzdán dne 16. 02. 2026

Odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Podmínka č. 1:

Podmínka vyplývá z obdržení vyjádření a směřuje k zachování odpovídající prostupnosti města z hlediska bezpečnosti chodců a cyklistů; dále podmínka směřuje k prověření takových opatření, která by minimalizovala rizika lokálních povodní v důsledku realizace posuzovaného záměru.

Podmínka č. 2:

Podmínka směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby na hlukovou zátěž v zájmovém území na základě aktualizovaných ZOV a upřesněných znalostí o nasazení stavební techniky a dopravy generované v etapě výstavby ve vztahu k plnění hygienického limitu.

Podmínka č. 3:

Podmínka směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby na imisní zátěž v zájmovém území na základě aktualizovaných zásad organizace výstavby.

Podmínka č. 4:

Podmínka směřuje k aktualizaci vyhodnocení příspěvků záměru k imisní zátěži souvisejících liniových staveb se zohledněním případných legislativních změn z hlediska imisních limitů a změn v imisním pozadí zájmového území.

Podmínka č. 5:

Podmínka je stanovena za účelem aktualizace hlukové studie pro etapu provozu jak z navrhované modernizace traťového úseku, tak i z hlediska souvisejících komunikací; podmínka zohledňuje jako výchozí realizaci dosud navržených protihlukových opatření.

V souvislosti s realizací podjezdu v ulici Stržiště jako je doporučeno v rámci navazující projektové přípravy v rámci akustického posouzení vyhodnotit hlukovou zátěž podél komunikace Stržiště na základě detailního dopravního modelu, který

bude zohledňovat přesun dopravního proudu z rušeného přejezdu na tuto komunikaci.

Podmínka č. 6:

Podmínka směřuje k minimalizaci světelného znečištění zejména ve vztahu k obytné zástavbě.

Podmínka č. 7:

Podmínka směřuje do navazující projektové přípravy s cílem minimalizovat vlivy výstavby na povrchové a podzemní vody z hlediska odtokových poměrů a jakosti vod zejména z toho důvodu, že bude realizována řada stavebních objektů v kontaktu s vodními toky.

Podmínka č. 8:

Podmínka směřuje k respektování požadavku dotčeného orgánu státní správy z hlediska stanovení podmínek pro výstavbu v části záměru realizovaném v ochranném pásmu přírodního léčivého zdroje II. stupně Poděbrady.

Podmínka č. 9:

Podmínka směřuje k detailnímu vyhodnocení vlivu záměru na zdroje podzemních vod jak z hlediska velikosti a významnosti vlivu, tak i z hlediska návrhu realizace kompenzačních opatření při prokázání vlivu záměru na tyto individuální zdroje podzemních vod, a to jak z hlediska kvantitativního, tak i kvalitativního.

Podmínka č. 10:

Podmínka zabezpečuje podrobnější rozpracování informací z předběžně provedených průzkumů z hlediska minimalizace vlivů na kvantitativní a kvalitativní režim podzemních vod se zaměřením především na problematické úseky stavby.

Podmínka č. 11:

Podmínka směřuje k reálnému ověření možnosti preferovaného zachování dešťových vod v území.

Podmínka č. 12:

Podmínka podrobně specifikuje místa a rozsah monitoringu zdrojů podzemních vod, jakož i časovou osu průběhu monitoringu tak, aby byl jednoznačně prokazatelný stav před zahájením stavby, v průběhu stavby, po dokončení stavby a po zprovoznění záměru. Podmínka současně směřuje k vyloučení rizika ovlivnění statiky vybraných stavebních objektů při realizaci podjezdu v ulici Stržiště z důvodů rizika dočasného poklesu hladiny podzemní vody v etapě výstavby.

Podmínka č. 13:

Podmínka směřuje jednak upřesnění nároků na dočasný zábor ZPF s cílem minimalizovat nároky na dočasný zábor ZPF využíváním stejných pozemků pro některé fáze výstavby.

Podmínka č. 14:

Podmínka směřuje k zachování funkčnosti případně záměrem přerušených melioračních soustav a tím k minimalizaci rizik negativních vlivů na dotčené zemědělské plochy; současně směřuje k zachování přístupu na všechny stavbou rozdělené pozemky.

Podmínka č. 15:

Podmínka směřuje k upřesnění požadavků na ochranu místních populací ochránářsky významných druhů rostlin a živočichů a tím ke zpřesnění požadavků na

ochranu fauny a flory záměrem dotčeného území; důležitým aspektem požadavků na průzkumy je s ohledem na pravděpodobnost delší časové prodlevy mezi vydáním závazného stanoviska a právní mocí povolení jeho časování jako podklad pro upřesnění podmínek ochrany flory, fauny a ekosystémů před zahájením stavby.

Podmínka č. 16:

Podmínka má za cíl minimalizovat zásahy do prvků dřevin rostoucích mimo les, jakož i stanovit celospolečenskou újmu jako podklad pro náhradní výsadbu za kácené dřeviny.

Podmínka č. 17:

Podmínka směřuje k zajištění reálných předpokladů pro realizaci vegetačních úprav v požadovaném rozsahu a kvalitě.

Podmínka č. 18:

Podmínka směřuje k požadavku zahájit biologický monitoring před započítím realizace záměru pro zdokumentování neovlivněného stavu a pro upřesnění případných podmínek pro ochranu zvláště chráněných druhů živočichů. Podmínka směřuje k minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na flóru, faunu, biotopy, lesní porosty a biodiverzitu obecně.

Podmínka č. 19:

Podmínka směřuje k včasnému návrhu realizace náhradních biotopů jako kompenzačního opatření za likvidované biotopy v trase záměru a zlepšení migrační propustnosti stavbou dotčeného území pro definované migrující živočichy.

Podmínka č. 20:

Podmínka směřuje k prověření a následné realizaci kompenzačních opatření za stavbou dotčené prvky ÚSES.

Podmínka č. 21:

Podmínka směřuje k vyhodnocení vlivů na lesní porosty směřující ke klasifikaci případného vlivu záměru na zdravotní stav porostů dřevin, stabilitu a jednotlivé funkce lesa včetně návrhu postupů ke zmírnění dopadů při realizaci investičního záměru.

Podmínka č. 22:

Podmínka směřuje obdobně jako u kácení prvků dřevin rostoucích mimo les ke kompenzaci za kácené lesní pozemky nad rámec zákonných plateb za kácení. Její naplnění může být předpokladem pro vydání dílčí části závazného jednotného environmentálního stanoviska (týkající se odnětí pozemků z PUPFL podle ustanovení § 16 lesního zákona).

Podmínka č. 23:

Podmínka směřuje k aktualizaci hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz při respektování všech navržených vegetačních úprav a požadované vizualizace záměru.

Podmínka č. 24:

Podmínka směřuje k minimalizaci emisí vznikajících v etapě výstavby, zejména prachových částic PM₁₀ a PM_{2,5}.

Podmínka č. 25:

Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby s tím, že zásady organizace výstavby budou podkladem pro zpracování hlukové studie pro etapu výstavby.

Podmínka č. 26:

Podmínka směřuje k minimalizování vlivů v průběhu stavebních prací na povrchové a podzemní vody, respektive půdy v rámci požadavků vyplývajících z konkretizovaných zásad organizace výstavby; podmínka formuluje rozhodující opatření směřující k činnostem ohrožujícím jakost povrchových a podzemních vod.

Podmínka č. 27:

Podmínka směřuje k respektování doporučení minimalizujících vlivy na floru, faunu a ekosystémy.

Podmínka č. 28:

Podmínka zabezpečuje realizaci náhradních biotopů v předstihu před zahájením stavby tak, aby tyto biotopy byly plně funkční například již pro transfer zvláště chráněných druhů před zahájením stavby.

Podmínka č. 29:

Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na faktor pohody obyvatel dotčených stavbou a z důvodu zajištění průběžné a komplexnější informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu stavebních prací.

Podmínka č. 30:

Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na hmotný majetek v důsledku hluku a vibrací při využívání místních komunikací v etapě výstavby.

Podmínka č. 31:

Podmínka vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku na základě předcházejícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí a směřuje ke kontrole a provádění všech činností směřujících k omezování negativních vlivů záměru na biodiverzitu.

Podmínka č. 32:

Podmínka směřuje k ochraně dřevin, které by mohly být v kontaktu se stavbou, avšak nebude nutné jejich kácení.

Podmínka č. 33:

Podmínka směřuje především k ochraně fauny, která je z hlediska nároků na biotop či reprodukční prostředí závislá na porostech dřevin.

Podmínka č. 34:

Podmínka směřuje k ověření účinnosti navrhovaných protihlukových opatření zajišťujících plnění hygienického limitu hluku pro denní a noční dobu a případného přijetí dalších protihlukových opatření.

Podmínka č. 35:

Podmínka směřuje k vyhodnocení vlivů vibrací z provozu včetně případného řešení kompenzačních opatření při prokazatelných negativních vlivech na stavební objekty.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo významné až potenciálně významné s tím, že pro minimalizaci potenciálně významných vlivů jsou závazným stanoviskem formulovány odpovídající podmínky.

Na základě dokumentace, obdržených vyjádření uplatněných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, posudku a veřejného projednání se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou platnými právními předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat - lze vydat souhlasné závazné stanovisko. Konkrétní informace o záměru popsané v podkladech předložených v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí zpracovaných autorizovanými osobami v této oblasti vyhodnocují vlivy záměru jako málo až středně významné, které lze minimalizovat nebo kompenzovat při naplňování podmínek závazného stanoviska. V rámci hodnocení byl vyloučen vliv na Evropsky významné lokality v rámci NATURA 2000.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Dokumentace uvádí, že v rámci řešené akce byl posouzen vliv provozu řešeného záměru na imisní a hlukovou situaci v řešené lokalitě z hlediska vlivu na veřejné zdraví. Studie vlivů na veřejné zdraví byla zpracována autorizovanou osobou pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí.

Byly hodnoceny změny koncentrací látek v souladu s doporučením autorizačního návodu Státního zdravotního ústavu pro hodnocení vlivů dopravy: NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo[a]pyren.

Z výše uvedených znečišťujících látek je nutno očekávat ve výpočtové oblasti již ve výchozím stavu zvýšené riziko z chronické expozice částicím PM₁₀, PM_{2,5}, oxidu dusičitému a benzo[a]pyrenu. Obdobná situace je však typická pro většinu sídel na území ČR. V případě krátkodobých koncentrací NO₂ není třeba v žádné části zástavby očekávat hodnoty nad hranici směrné hodnoty WHO, u benzenu lze ve výchozím stavu očekávat imisní zátěž na hranici přijatelné míry rizika.

Vlivem hodnoceného záměru (obchvat Nymburka a obchvat Kostomlat nad Labem) byl vypočten převažující pokles míry zdravotního rizika. Pouze v případě expozice suspendovaným částicím byl vypočten nárůst míry zdravotního rizika vyjádřeného jako kojenecká úmrtnost v řádu miliontin nového případu v celé dotčené populaci, vyjádřeno jako úmrtnost u dospělých se nárůst vlivem hodnoceného záměru bude pohybovat v řádu desetitisícin nového případu v celé dotčené populaci. V případě expozice oxidu dusičitému nedojde k žádné změně v míře úmrtnosti u dospělých (vzhledem k celkově nízkým hodnotám imisní zátěže), v případě ostatních účinků byl vypočten pokles míry zdravotního rizika v řádu desetitisícin nového případu. Vlivem záměru tedy dojde ke zlepšení situace. V případě expozice benzenu a benzo(a)pyrenu byl vypočten pokles počtu případů výskytu leukémie a rakoviny v řádu miliontin, respektive desetitisícin nového případu v dotčené populaci.

Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví je vypracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačním návodem AN 15/04, verze 5

„Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika hluku“, vydaného Státním zdravotním ústavem v r. 2020.

V případě hluku z železniční dopravy bude počet silně obtěžovaných obyvatel na úrovni 348, počet obyvatel silně rušených při spánku byl vypočten na úrovni 201.

Z posouzení vyplývá, že v obytné zástavbě v blízkosti navrhovaných obchvatů Nymburka a Kostomlat n. Labem bude počet silně obtěžovaných obyvatel ze silniční dopravy v okolní stávající zástavbě činit 5 osob, počet obyvatel silně rušených při spánku byl vypočten na úrovni 1 případu. Míra kardiovaskulárního rizika v oblasti obytné zástavby při obchvatech Nymburka a Kostomlat n. Labem byla vypočtena na úrovni 0,0029, což odpovídá nárůstu o jeden případ výskytu ICHS v celé dotčené populaci za cca 345 let.

V případě obytné zástavby podél stávajících komunikací v oblasti Nymburka byl počet silně obtěžovaných obyvatel ze silniční dopravy v obytné zástavbě ve výchozím stavu vypočten na úrovni 94, počet obyvatel silně rušených při spánku byl ve výchozím stavu vypočten na úrovni 27 případů. Vlivem záměru byl vypočten pokles o 12 případů u vysokého obtěžování a o 4 případy u vysokého rušení při spánku. Míra kardiovaskulárního rizika v oblasti obytné zástavby podél stávajících komunikací v oblasti Nymburka byla vypočtena ve výchozím stavu na úrovni 0,3708, vlivem záměru dojde k poklesu o 0,0529, což odpovídá snížení o jeden případ výskytu ICHS v celé dotčené populaci za cca 18,9 let.

Na základě výše uvedených skutečností hodnocení vlivů na veřejné zdraví uzavírá, že posuzovaný záměr je z hlediska vlivů na obyvatelstvo přijatelný.

Kladným sociálním a ekonomickým vlivem posuzovaného záměru bude zvýšení bezpečnosti provozu a zvýšení atraktivity železniční dopravy. Ve fázi výstavby nelze vyloučit možnost narušení faktoru pohody obyvatel.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na veřejné zdraví.

Vlivy na ovzduší a klima

Etapu výstavby

Výstavba bude prováděna postupně v letech 2034-2037.

Plocha stavenišť trati bude plošným zdrojem znečištění ovzduší produkujícím zejména prachové částice PM₁₀ při následujících činnostech:

- Rozrušování zeminy, výkopové a zemní práce
- Zpevňování a hutnění zeminy
- Nakládce a vykládce sypkých materiálů
- Dopravě materiálů po staveništi
- Pojezdech strojů a vozidel, a to po nezpevněných i zpevněných površích
- Dopravní trasy

Dopravní trasy budou tvořit liniový zdroj znečištění ovzduší, proto by přednostně měla být využívána pro přepravy materiálu doprava po železnici (návoz kolejnic, strojní odtěžení kolejového lože, demontované kolejové pole, nové pražce, doplnění šterku). Dopravní trasy pro návoz a svoz stavebního materiálu v rámci této stavby jsou navrhovány po silnicích: I., II., III. třídy a po místních komunikacích a dráze.

Během výstavby bude dále použita recyklační linka kameniva, tj. zdroj znečištění

ovzduší uvedený v příloze č.1 zák. o ochraně ovzduší. Recyklační základna je navržena v k.ú. Nymburk na pozemku č. 1748/197.

Celkově lze konstatovat, že u sledovaných látek souvisejících s provozem recyklační základny jako jsou PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, benzen a benzo(a)pyren budou v součtu s odhadnutým imisním pozadím, dodrženy roční imisní limity a vypočtené imisní příspěvky jsou nízké, pohybují se maximálně v řádu desetin procent imisních limitů.

Dokumentace uzavírá, že z dlouhodobého hlediska nebude mít využití recyklační linky během realizace stavby výraznější vliv na zhoršení kvality ovzduší v dané lokalitě, a to ani u nejbližší položených obytných budov.

Dokumentace uvádí obecné podmínky pro snížení prašnosti, které jsou uvedeny v Metodickém pokynu MŽP – Metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ Projekt TA ČR č. TA02020245 (září 2019).

Etapu provozu

Vzhledem ke skutečnosti, že po realizaci záměru bude trať elektrifikována, nebude po dokončení stavby okolí železniční tratě zatěžováno žádnými novými zdroji emisí.

Součástí stavby jsou i výstavby nových pozemních komunikací. Jedná se o část severozápadní část silničního obchvatu Nymburka, silniční obchvat Kostomlat nad Labem a náhradu železničního přejezdu v Lysé n. L. Ovlivnění kvality ovzduší je vyhodnoceno v rozptylové studii.

Severozápadní část obchvatu Nymburka

Výpočet imisních příspěvků z provozu na posuzované části silničního obchvatu byl proveden v charakteristických referenčních bodech (RB) u nejbližší položených obytných budov. Ve všech vybraných referenčních bodech budou dodrženy platné imisní limity.

Realizací obchvatu dojde k navýšení imisních příspěvků v oblastech východního okraje Kamenného Zboží a západní části Nymburka, čtvrti Jankovice. Při součtu vypočtených imisních příspěvků a imisního pozadí budou všechny imisní limity s rezervou dodrženy.

Velikost přírůstků imisních příspěvků průměrných ročních koncentrací se bude po vybudování obchvatu pohybovat v řádu setin až desetin procent imisních limitů a nebude mít zásadnější vliv na zhoršení kvality ovzduší.

Obchvat Kostomlat nad Labem

Další úprava pozemní komunikace významnějšího charakteru je obchvat Kostomlat nad Labem, který je zároveň přeložkou komunikace č. III/3317. Navrhovaný stav spočívá v nahrazení stávajícího železničního přejezdu nadjezdem v nové poloze. Přeložka komunikace je patrná z následujícího obrázku. Pro posouzení vlivu změny dopravní situace na kvalitu ovzduší byly vybrány charakteristické referenční body (RB), které se nacházejí nejbližší položených obytných budov.

Dle dokumentace ve všech vybraných referenčních bodech budou u obou variant silničního uspořádání (bez projektu/s projektem) dodrženy platné imisní limity.

Realizací obchvatu dojde k navýšení imisních příspěvků v oblastech východního okraje Rozkoše a okolí napojení silničního obchvatu v ul. Hronětická. Při součtu

vypočtených imisních příspěvků a imisního pozadí budou všechny imisní limity s rezervou dodrženy.

Velikost přírůstku imisních příspěvků průměrných ročních koncentrací se bude po vybudování obchvatu pohybovat v řádu setin až jednotek procenta imisních limitů a nebude mít zásadnější vliv na zhoršení kvality ovzduší.

Nahrazení úrovnového přejezdu v Lysé n. L.

Dokumentace uvádí, že náhrada stávajícího železničního přejezdu podjezdem je navržena v místě styku ulic Stržiště a Ke Karlovu s následným propojením s ulicí Ke Kovoně. Dokumentace uvádí, že vzhledem ke skutečnosti, že náhradou úrovnového přejezdu podjezdem nedojde ke změně intenzit dopravy, lze předpokládat, že směrová úprava komunikace nebude příčinou zásadnějšího zvýšení imisního příspěvku z automobilové dopravy.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na ovzduší a klima za předpokladu respektování navržených podmínek v závazném stanovisku.

Vlivy na hlukovou situaci a případné další fyzikální a biologické charakteristiky

Etapa výstavby

Dle dokumentace v době jejího vypracování není v současné době známa konkrétní mechanizace, která bude v rámci stavby nasazena, z tohoto důvodu je doporučeno, aby byl hluk ze stavební činnosti podrobně řešen v navazujících stupních projektové dokumentace. Pro snížení hlučnosti při provádění hlukově náročných prací v blízkosti chráněné zástavby je dokumentací doporučeno realizovat obecná opatření pro minimalizaci vlivů stavební činnosti na hlukovou situaci u nejbližší obytné zástavby.

Etapa provozu

Modernizovaná trať

Hluková studie se zabývá přehledovým posouzením akustické situace v okolí tratě po její realizaci a předkládá návrh protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů hluku ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Stávající stav – statistická data ze systému provozovatele dráhy (roční průměrná denní intenzita dopravy za předchozí kalendářní rok s rozdělením na denní a noční dobu) a služební pomůcky pro GVD 2021/2022 (mezi roky 2022 a 2024 nedošlo k zásadním změnám).

Výhledový stav se bere ze související dokumentace - tj. studie proveditelnosti, technicko-ekonomické studie atd. a jsou obvykle aktualizovány s příslušnými objednateli dopravy (ministerstvo dopravy, kraje, organizátoři dopravy). Pokud související dokumentace neexistuje, je stanoven výhledový rozsah dopravy přímo s objednateli dopravy a se SŽ.

Ve výhledovém rozsahu dopravy je pracováno se 3 výhledovými stavy H1, H2, H3, které mají za cíl postihnout postupné dokončování okolní infrastruktury, která rozsah dopravy ovlivňuje. Nelze však tvrdit, že v nejvzdálenějším horizontu H3 budou na všech posuzovaných úsecích maximální intenzity. Do hlukové studie vstupovaly pro jednotlivé úseky intenzity maximálního horizontu.

Ve výhledovém stavu dojde k navýšení intenzit železniční dopravy, a to osobní i nákladní. Ve výhledovém stavu bude mít na míru emitovaného hluku pozitivní vliv realizace nového železničního svršku, kdy bude vyměněno stávající tuhé podkladnicové upevnění za pružné bezpodkladnicové, tedy zlepšením technických parametrů trati, a provozováním vlaků s vyšším podílem kotoučových brzd a kompozitních brzdových špalků s lepšími a tiššími podvozky.

Výměnou tuhého upevnění kolejnic za upevnění pružné dochází k částečnému útlumu dynamických účinků vznikajících jízdou vlaku a tím dochází i ke snížení hlučnosti.

Modernizované vlaky osobní dopravy jsou zpravidla vybaveny kotoučovými brzdami, v případě nákladní dopravy se jedná nejčastěji o nahrazení litinových brzdových špalíků špalíky nekovovými, z kompozitních materiálů.

Z tabulek vyhodnocujících akustickou situaci po realizaci záměru je patrné, že po realizaci stavby je na základě výpočtů předpokládáno dodržení hygienických limitů pro hluk z dopravy na drahách při realizaci navrhovaných protihlukových opatření.

Hluk z pozemních komunikací

Obchvat Nymburka

Dokumentace uvádí, že pro hlukové posouzení byl vybrán výpočtový bod v chráněném venkovním prostoru stavby č.p. 1188 Boleslavská třída, který je navrhované přeložce nejbližší. Ostatní obytné objekty jsou od navrhovaného úseku obchvatu v dostatečné vzdálenosti.

Pro výpočet hlukové zátěže byly použity intenzity silniční dopravy z dopravního modelu zpracovaného firmou SUDOP Praha a.s., který je součástí příloh této hlukové studie. V dopravním modelu jsou uvažovány i všechny okolní silniční stavby, které by mohly mít na řešenou oblast výraznější vliv.

Z vypočtených hodnot je patrné překročení hygienických limitů, a proto je navržena protihluková stěna. Celková délka PHS je 155 m, výška je 2,5 m od osy komunikace.

Obchvat Kostomlat nad Labem

Další úprava pozemní komunikace významnějšího charakteru je obchvat Kostomlat nad Labem, který je zároveň přeložkou komunikace č. III/3317. Navrhovaný stav spočívá v nahrazení stávajícího železničního přejezdu nadjezdem v nové poloze. Z akustického posouzení vyplývá, že u zvolených výpočtových bodů jsou splněny hodnoty hygienického limitu pro denní i noční dobu.

Náhrada přejezdu Lysá nad Labem

Jedná se o náhradu stávajícího železničního přejezdu podjezdem v místě styku ulic Stržiště a Ke Karlovu s následným propojením s ulicí Ke Kovoně.

V dokumentaci se uvádí, že vzhledem k charakteru provozu nebudou překročeny hygienické limity pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích. U nejbližších obytných objektů v ulici Stržiště se dají očekávat hodnoty do 57 dB v denní době a do 48,6 dB v noční době.

Zpracovatel posudku s uvedeným hodnocením vlivů souhlasí za předpokladu respektování všech podmínek formulovaných v návrhu závazného stanoviska.

Vibrace

Dokumentace uvádí, že v lokalitě Kostomlaty n/L byly zjištěny hladiny vibrací pohybující se kolem hygienického limitu 78 dB, a to po celé délce zástavby při trati. Mimo to zde byl zjištěn trend nárůstu vibrací s nárůstem rychlosti jízdy vlaků, kdy nejvyšší hodnoty byly zachytávány při nejrychlejších průjezdech rychlíků. Na základě zjištěných hodnot bylo doporučeno antivibrační opatření v rámci rekonstrukce trati po celé délce zástavby obce Kostomlaty nad Labem, jedná se o km 328,420 – 330,320. Dále je doporučeno sledovat objekt č.p. 89, kde sice nebyly zjištěny nadlimitní hodnoty, ale bude záležet na provedení nové trati – bude upřesněno v navazujícím stupni projektové dokumentace.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Etapa výstavby

Dokumentace uvádí, že znečištění může být způsobeno pohybem mechanizace na staveništi a v místech zařízení stavenišť, a to v důsledku možného úkapů látek, a údržbou a oplachy mechanizace, a posléze splachem do nejbližšího vodního toku. K neřízenému splachu z terénu či oplachu stavebních mechanismů může docházet během dešťových srážek. Dle dokumentace jsou tyto situace běžně řešitelné dodržováním základních pravidel na ochranu životního prostředí, dodržováním technologické kázně a přijetím standardních technologicko-organizačních opatření.

Etapa provozu

Vlivy na vodní toky

Z posuzované dokumentace vyplývají následující skutečnosti ve vztahu ke kontaktu stavby s vodními toky:

- V rámci stavby A - ŽST Nymburk vč. přeložky je se stavbou v kontaktu 8 vodních toků. Koryta vodních toků budou překračována mostními objekty včetně silničních propustků, budou zasažena úpravami nebo přeložkami koryt. Dále budou dotčeny vyústěním odvodňovacího systému trati.
- V rámci stavby B - TÚ Nymburk (mimo) – Lysá n/L (mimo) je se stavbou v kontaktu 6 vodních toků. Koryta vodních toků budou překračována mostními objekty včetně silničních propustků, budou zasaženy úpravami nebo přeložkami koryt. Dále budou dotčeny vyústěním odvodňovacího systému trati.
- V rámci stavby C - ŽST Lysá n/L vč. napojení Všejské spojky je se stavbou v kontaktu 5 vodních toků. Koryta vodních toků budou překračována mostními objekty včetně silničních propustků, budou zasažena úpravami nebo přeložkami koryt. Dále budou dotčena vyústěním odvodňovacího systému trati.

Záplavová území

Zo) – Lysá n/L (mimo)“ zasahují stavebními objekty do úředně stanoveného záplavového území.

Vlivy na útvary podzemních vod

V rámci dokumentace DÚR byl vypracován „Předběžný hydrogeologický průzkum“, který vyhodnotil hydrogeologické poměry v trase železniční trati všech tří částí.

Stavba A - ŽST Nymburk vč. přeložky: V zářezech v km 324,250 – 324,500 a v km 324, 950 – 325,500 se nepředpokládá negativní ovlivnění tělesa podzemní vody ani

se neočekávají přítoky podzemní vody do zářezů. I přes možný rozkvy hladiny až 1 m je niveleta dostatečně vysoko nad ustálenou hladinou podzemní vody.

Stavba B - TÚ Nymburk (mimo) – Lysá n/L (mimo): V místech násypových těles se neočekávají vlivem jejich konsolidace taková stlačení kvartérních zemin, která by vedla k významnému zhoršení hydraulických parametrů kvartérního kolektoru (zvodnění exploatovaných kvartérních kolektorů je vázáno převážně na písčité a štěrkovité sedimenty) a tím i vydatnosti jímacích objektů.

Stavba C - ŽST Lysá n/L vč. napojení tzv. Všejské spojky: V místech násypových těles do výšky 4 m se neočekávají vlivem jejich konsolidace taková stlačení kvartérních zemin, která by vedla k významnému zhoršení hydraulických parametrů kvartérního kolektoru (zvodnění exploatovaných kvartérních kolektorů je vázáno převážně na písčité a štěrkovité sedimenty) a tím i vydatnosti jímacích objektů.

U úseků s významnou výškou náspu (5 – 12 m) km 1,350 – 1,950 (kolej 103), km 0,200 – 1,300 (kolej 104), km 1,350 – 3,475, (kolej 301 a 302), km 0,300 – 1,214 (Všejská spojka) mohou být v prostředí nejsvrchnějších poloh kvartérního kolektoru lokálně mírně negativně ovlivněny hydraulické parametry prostředí, což by se mohlo mírně negativně projevit na jímacích objektech, které se mohou nacházet v blízkosti daného úseku.

Ve zhodnocení hydrogeologických poměrů se uvádí, že ustálená hladina podzemní vody ve vrtech v zájmovém území v celé délce vedení trati se dle předběžného inženýrskogeologického průzkumu pohybovala mezi cca 178-186,5 m n. m (cca 1-4 m p. t.). Je volná až mírně napjatá.

Při realizaci stavby bude hladina podzemní vody zastižena v případě základových prvků některých mostních objektů. Vzhledem k hloubce založení jednotlivých stavebních objektů, hydrogeologickým poměrům v zájmovém území a zejména zjištěné úrovni hladiny podzemní vody prováděním stavebních prací dojde k ovlivnění hladin i kvality podzemní vody jak kvartérního, tak svrchního křídového kolektoru.

Všechny obce v zájmovém území mají napojení na veřejný vodovod. Podzemní voda z jímacích objektů a studní tak jejich majitelům slouží většinou k zálivce nebo jako užitková voda. Lze očekávat ovlivnění některých jímacích objektů a studní během provádění stavby záměru v důsledku odčerpávání vody ze stavebních jam.

Předběžný hydrogeologický průzkum byl doplněn o „Vyhodnocení vlivu záměru na podzemní vody, a to s důrazem na nově budované podjezdy a podchody po celé délce trati“. Toto vyhodnocení stanovilo pro podchody a podjezdy v katastrálních územích Kamenné Zboží, Kostomlaty nad Labem, Stratov, Ostrá a Lysá nad Labem rozsahy depresních kuželů podzemní vody vlivem čerpání přítoků podzemní vody do stavebních jam, jeho součástí je pasportizace individuálních studní v okolí těchto podchodů a podjezdů a určení některých z těchto objektů k monitoringu z důvodu možnosti ovlivnění.

„Stavba A - ŽST Nymburk vč. přeložky“ je celá situována v ochranném pásmu přírodního léčivého zdroje II. stupně Poděbrady. Ochranné pásmo je stanoveno dle zákona č. 164/2001 Sb. (lázeňský zákon). Je upozorněno, že v ochranném pásmu II. stupně je zakázáno provádět činnosti, které mohou negativně ovlivnit chemické, fyzikální a mikrobiologické vlastnosti zdroje a jeho zdravotní nezávadnost, jakož i zásoby a vydatnost zdroje. Tyto činnosti a termín jejich ukončení v návaznosti na

místní geologické podmínky stanoví vyhláška ministerstva, kterou se stanoví ochranné pásmo.

V ochranném pásmu II. stupně je nutná ochrana napětí přírodních léčivých zdrojů LM Poděbrad a LM Sadské před tlakovým ovlivněním. Vybrané práce jsou povoleny pouze se souhlasem ČIL (Ministerstvo zdravotnictví ČR – Český inspektorát lázní a zřídel), stavební práce, které neovlivní kvalitativně a kvantitativně podzemní vody v křídových sedimentech a povrchové vody v kvartérních náplavech lze provádět bez souhlasu ČIL.

Odvodnění

V rámci modernizace dochází k rozšíření stávajících úseků tratí, jsou navrženy nové úseky mimo stávající trasu, vzniknou nové zpevněné plochy, z těchto důvodů dojde k navýšení odtoku povrchových vod z území stavby.

Při návrhu odvodnění uvedených stavebních objektů – železničního tělesa, nástupišť, pozemních komunikací, zpevněných ploch, parkovišť a objektů budov bude respektován požadavek §5, odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách.

Dokumentace uvádí, že vzhledem ke specifickému stavebnímu pozemku, na kterém je umístěno železniční těleso, jehož zemní pláň je bezpodmínečně nutné odvodnit, návrh u jednotlivých odvodňovaných úseků bude maximálně respektovat uvedené legislativní požadavky. Řešení je navrhováno na základě prostorových možností vyskytujících se v území stavby, technických možností, geologických podmínek a kapacit dotčených vodních toků.

U pozemních komunikací v návrhu převažuje volné odvádění na terén pomocí sklonových poměrů či napojení na stávající odvodňovací systém přilehlých komunikací. V 5 případech je na odvodnění pozemní komunikace navržen vsakovací objekt.

Pro další projektovou přípravu dokumentace doporučuje doplnit průzkumné sondy pro vsakování a realizovat vsakovací zkoušky v místech, kde bude dle projektové dokumentace plánováno realizovat vsakovací objekty.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na povrchové a podzemní vody za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska k minimalizaci vlivů na vody.

Vlivy na půdu

Vlivy na ZPF

Celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí 113,73 ha, dočasný zábor ZPF nad 1 rok 4,02 ha. Dočasně odnímané plochy budou po ukončení užívání v souladu se schváleným Plánem rekultivace rekultivovány. Výměry předpokládaných odnímaných ploch budou upřesněny v navazujících stupních projektové dokumentace.

Dle zjištěných BPEJ se jedná o zábor zemědělské půdy ve všech třídách ochrany, přičemž převažující výměra odnímaných ploch ZPF se nachází v I., II. a III. třídě ochrany.

Z hlediska ochrany ZPF lze s ohledem na rozsah záborů a dotčení převážně bonitně nejceněnějších půd (I. a II. třídy ochrany ZPF) hodnotit vlivy záměru jako velké, avšak odpovídající parametrům, charakteru a významnosti záměru a charakteru daného území.

Vlivy na PUPFL

Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) je dle dokumentace navržen v nezbytně nutném rozsahu, který umožňuje realizaci stavebního záměru. Jedná se o dotčení spíše okrajových partií lesních porostů. Výměra předpokládaného trvalého záboru PUPFL je 1,6254 ha, dočasného záboru PUPFL 0,6518 ha. Při návrhu záboru byl zároveň zohledněn požadavek na zachování obhospodařovatelnosti zbývajících lesních pozemků – tedy tak, aby nevznikaly pozemky nevhodné svým tvarem, velikostí či přístupností pro další lesnické využití.

Dočasně odnímané části pozemků budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu a opět zalesněny.

PUPFL a lesní porosty na nich rostoucí – mimo trvalý a dočasný zábor stavby nebudou stavbou záměru při stavbě a následně provozu záměru, jakkoliv ovlivněny nebo poškozeny. Záměr zasahuje do ochranného pásma lesa; dotčené pozemky jsou uvedeny v tabulce č.112 posuzované dokumentace.

Z hlediska rozsahu vlivu na PUPFL lze dle dokumentace záměr, ve srovnání s požadovanou výměrou záboru zemědělského půdního fondu (ZPF), označit za méně významný.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na půdu při respektování navržených podmínek směřujících k minimalizaci nebo kompenzaci vlivů na půdu.

Vlivy na přírodní zdroje

Záměr nezasahuje do poddolovaných a sesuvných území. Dle evidence ČGS nezasahuje záměr do žádných ložisek nerostných surovin ani se nedotýká žádného dobývacího prostoru či chráněného ložiskového území.

V zájmovém území jsou evidovány staré ekologické zátěže. V úseku s výše uvedenými starými ekologickými zátěžemi lze předpokládat v průběhu výstavby vznik nebezpečných odpadů. V dalších stupních projektové přípravy je nutné, aby v dotčených úsecích byl proveden podrobný geotechnický průzkum.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy, EVL)

Vlivy na floru

Vlivy na vegetaci jsou vyhodnoceny jako poměrně okrajové. Dojde k dočasnému odstranění ruderalní bylinné vegetace, která je vytvořena v poměrně úzkém pásu mezi kolejištěm a intenzivně obdělávanými poli. Po ukončení stavby lze předpokládat postupné obnovení ruderalní vegetace, ovšem s rizikem vyššího podílu ruderalních, expanzních a invazních druhů.

V dotčeném území byl zjištěn výskyt tří zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Jednalo se o silně ohrožený lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*, SO, NT), ohroženou přesličku větevnatou (*Equisetum ramosissimum*, O, VU) a silně ohrožený tis červený (*Taxus baccata*, SO, VU).

Přírodní či přírodě blízké biotopy byly v území dotčeném záměrem zjištěny pouze okrajově. V případě stavby v úseku v km 327 až 327,3 by bylo vhodné označit místa, kde se rozkládá hodnotnější porost vysokých ostřic a rozsáhlá rákosina a kam není možné během stavby vjíždět, využívat je pro zařízení staveniště, uskladnění materiálů či odstavení stavební techniky.

Vlivy na prvky dřevin rostoucí mimo les

Celkem bude nutné smýtit 161 100 m² zapojených porostů dřevin a kácet 935 ks dřevin o obvodu kmene větším než 80 cm.

Vlivy na lesní porosty

Z hlediska vlivů na lesní porosty vyplývají následující skutečnosti:

- ✓ Lesní porosty v km 318,9 až 321 budou dotčeny v souvislosti s kácením dřevin s ohledem na přidání třetí koleje, bezpečné provozování dráhy, vč. požadavku na kácení dřevin v pádové vzdálenosti. Narušeny budou porostní okraje směrem ke stávající železnici, kde se hojně vyskytují vzrostlé duby. V souvislosti s vybudováním silničního přístupu k depu dojde k fragmentaci porostu v prostoru mezi silnicí II/330, stávající železnici a řekou Mrlinou. S ohledem na realizaci nových mostů přes Mrlinu je v místě lesních porostů naplánována plocha zařízení stavenišť. Ekologicko-stabilizační funkce lesa tak bude v této části lesního porostu výrazně narušena.
- ✓ Lesní porost v km 332,8 až 333,1 bude ovlivněn v souvislosti s realizací účelové komunikace podél železnice. Pravděpodobně dojde ke zmenšení jeho plochy. S ohledem na realizaci náhrady úrovněového přejezdu mimoúrovňovým křížením dojde k záborům a zmenšení plochy lesa také jižně od žst. Stratov.
- ✓ Výměra trvalého záboru záboru PUPFL je vyčíslena na 16 254 m².

Vegetační úpravy

Náhradní výsadba bude stanovena na základě požadavku vycházejícího z místně příslušného odboru životního prostředí (dále jen „OŽP“).

Výsadby, které budou realizovány mimo zábor stavby a mimo pozemky Správy železnic s.o. přiléhající k dráze jsou v dokumentaci specifikovány následovně:

- ✓ SO 20-96-01 ŽST Nymburk, Náhradní výsadba
- ✓ SO 30-96-01 Nymburk-Lysá n. L., Náhradní výsadba
- ✓ SO 01-96-01 ŽST Lysá, Náhradní výsadba

Pro výše uvedené stavební objekty se uvádí: jako horní mez odhadu pro potřebu rozpočtování je zvažováno 500 ks stromů špičáků, 1000 keřů a 500 ks alejových stromů o obvodu kmene do 12 cm s balem.

Podél železniční trati není vhodné z bezpečnostních a rozhledových důvodů vysazovat jakoukoliv zeleň. Vegetační úpravy jsou navrženy pouze pro SO 20-50-05 Přeložka silnice II/503 – SZ část obchvatu Nymburka v místech, kde budoucí silnice tvoří větší náspová tělesa. Celkem je zde navrženo 4700 keřů.

Dále jsou vegetační úpravy navrženy pouze pro svahy silničních nadjezdů:

- ✓ SO 30-50-21 Nymburk - Lysá n.L., přeložka polní cesty pro silniční nadjezd ve st. km 334,010 - Ostrá: 250 keřů
- ✓ SO 30-50-19 Nymburk - Lysá n.L., přeložka silnice III/3316 pro silniční nadjezd ve st. km 332,85 - Stratov: 1000 keřů
- ✓ SO 30-50-13 Nymburk - Lysá n.L., přeložka silnice III/3317: 1000 keřů
- ✓ SO 30-50-02 Nymburk - Lysá n.L., přeložka polní cesty pro silniční nadjezd ve st. km 325,81, Kamenné Zboží: 250 keřů

Vlivy na faunu a na migrační propustnost

Během zoologického průzkumu byla v území zjištěna celá řada živočichů, a to jak zvláště chráněných, které jsou komentovány níže, tak druhů ohrožených či zcela běžných. Převažují běžné druhy vázané zejména na zemědělskou krajinu. Z posouzení vyplývají následující skutečnosti:

- ✓ V průběhu terénních průzkumů byli zastiženi běžní zástupci bezobratlých živočichů. V souvislosti s realizací záměru dojde k dočasnému úbytku potravních biotopů, resp. úkrytů jednotlivých druhů. Po ukončení stavby postupně dojde k obnově vegetace na tělese železnice, vč. nektarodárných rostlin. Následně lze očekávat opětovné šíření jednotlivých druhů. Během kácení může dojít k poškození mravenišť, která se nachází při lesních okrajích, a ke změně stanovištních poměrů (vlhkost, oslunění apod.).
- ✓ Společenstva ryb budou ovlivněna v souvislosti s realizací mostních objektů, vč. dočasného zatrubnění některých vodních toků během výstavby. Během stavebních činností musí být předcházeno riziku havarijních stavů.
- ✓ Obojživelníci jsou v dotčeném území vázáni na vodní biotopy, jejich přítomnost byla zjištěna v okolí železničního mostu přes Vlkavu a v rybníčku v km 330,1 na okraji Kostomlat n. L. Při modernizaci stávající železnice nebude do rybníčku zasahováno, u jedinců skokanů obývajících břehy u železničního mostu přes Vlkavu lze předpokládat samovolné přemístění do navazujících částí toku a opětovné osídlení po ukončení prací. Při realizaci nového drážního tělesa v nivě bezejmenného vodního toku v případě Všejské spojky bude vhodné okolo plochy staveniště vystavět zábrany proti vnikání obojživelníků.
- ✓ Pro plazy těleso železnice představuje sekundární biotop, zejména pro ještěrky. Štěrkové lože bývá vegetace prosté, proto je využívají ke slunění, vyhlížení, lovu potravy, úkrytu. Úkryty ve štěrkovém loži, vč. úkrytů pro zimování vyhledávají s oblibou také užovky. Během výstavby dojde k lokálnímu zániku biotopů využívaných plazy, které se po ukončení stavební činnosti postupně obnoví. V okolí železnice se vyskytuje dostatečný počet vhodných úkrytů, které mohou plazi dočasně využít. Před začátkem stavby by bylo vhodné provést odlov a záchranný transfer alespoň části populace ještěrek obývajících štěrkové lože v km 318,650 až 321.
- ✓ Ovlivnění ptáků spojené s kácením dřevin a ztrátou hnízdních příležitostí je poměrně významné, neboť v okolí trati rostou dřeviny pouze ojediněle a při jejich odstranění dojde k trvalému zániku hnízdních příležitostí v území. Z tohoto důvodu lze doporučit výsadbu soliterních křovin (růže šípková, hlohy, trnka obecná) v rámci náhradních výsadeb podél cestní sítě v území, zejména podél polních cest. Kromě snížení hnízdních příležitostí bude během stavby docházet také k rušení v souvislosti s pohybem osob, stavební techniky apod. Celá řada druhů je na lidskou přítomnost a provoz na železnici zvyklá. V souvislosti se stavební činností bude docházet k rušení savců využívajících bezprostřední okolí záměru, jako jsou srnec obecný, prase divoké, zajíc polní apod. V období realizace lze očekávat jejich přesun do klidnějších částí krajiny, po ukončení stavby dojde k opětovnému osídlení.

Během výstavby bude přítomen odborný biologický dozor, který bude zajišťovat případné záchranné transfery zástupců obojživelníků z míst zasažených stavbou (mostní objekty, úsek Všejské spojky).

Z pohledu migrační prostupnosti těleso trati nepředstavuje významnou migrační bariéru z důvodu umístění tělesa trati v rovinatém území, v souvislosti se ztrojkolejněním však vznikne delší rizikový úsek pro překonání trati. Novou migrační bariéru bude představovat řešený počáteční úsek Všejské spojky, silniční obchvaty Nymburka a Kostomlat nad Labem a přeložka železnice u Nymburka.

Vlivy na územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES)

Dopady záměru na ÚSES lze specifikovat následovně:

- ✓ Stávající trať, navržená přeložka u Nymburka ani začátek tzv. Všejské spojky neprochází prvky ÚSES nadregionálního významu.
- ✓ Z regionálních prvků ÚSES je železnice ve střetu s regionálním biocentrem RBC Zadní Babín (RC 100). Zčásti pak tvoří jeho hranici. RBC zahrnuje lesní porosty. Nově je v tomto RBC navržena přeložka silniční komunikace pro obsluhu depa, která rozetne území mezi silnicí II/330 a železniční tratí. Vyžadovat bude kácení dřevin, dojde k fragmentaci lesního celku.
- ✓ Na území RBC Zadní Babín v blízkosti mostu přes Mrlinu je navržena plocha zařízení staveniště, a to v prostoru fragmentu tvrdého luhu.
- ✓ Ekologicko-stabilizační funkce severovýchodní části RBC Zadní Babín bude značně omezena, a to jak fragmentací lesních pozemků, tak značným rozšířením mostních objektů ze současných cca 11 metrů na cca 42 m a požadavky na kácení. Dojde k narušení návaznosti biokoridoru vedenému po toku Mrliny směrem k Labi.
- ✓ Lokální biocentrum na území obce Ostrá, které tvoří lesní porost s výsadbou dubu červeného, bude zčásti zmenšeno ve směru od železnice. Mezi železnicí a biocentrem povede účelová komunikace. Nefunkční biokoridor, který je veden ze zmíněného lokálního biocentra podél silnice k obci Stratov, bude kompletně odstraněn, neboť v jeho trase je navrženo mimoúrovňové křížení silnice mezi Ostrou a Stratovem.
- ✓ V souvislosti s realizací tzv. Všejské spojky dojde k narušení lokálního biokoridoru LBK 15 vedeného podél vodního toku (ID 110492901300), v jehož nivě je vloženo lokální biocentrum LBC 9.

Z hodnocení vyplývá, že realizací záměru dojde k určitým zásahům do přírodně významnějších biotopů.

Pro snížení míry negativního vlivu na zájmy ochrany přírody a krajiny byla v tomto hodnocení stanovena zmírňující opatření, jež musí být nutnou a nedílnou součástí záměru.

Realizací záměru budou potenciálně dotčeny některé zvláště chráněné druhy živočichů; pro realizaci záměru je tedy třeba zajištění výjimek dle § 56 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. z ochranných podmínek některých zvláště chráněných druhů/skupin druhů živočichů.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na biologickou rozmanitost za předpokladu respektování všech podmínek formulovaných v návrhu závazného stanoviska.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Pro vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz byl použit „Metodický postup posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz“, který byl vypracován ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody

a krajiny v platném znění (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička 2004).

Celkově lze konstatovat, že stavební záměr bude mít akceptovatelný vliv na identifikované znaky krajinného rázu a jeho realizace bude představovat únosný zásah, který se bude projevovat především v nejbližším okolí dílčích částí záměru, a to realizací novostavby počátečního úseku Všejské spojky, realizací silničních nadjezdů na několika místech podél trati, přeložkou železniční trati u Nymburka, výstavbou protihlukových stěn a nových úseků obslužných komunikací.

Z pohledu kumulativních vlivů s dalšími záměry v území lze předpokládat nejvýznamnější kumulaci v případě realizace silničního obchvatu Lysé nad Labem po jejím východním okraji. Přeložka silnice II/272 bude stejně jako počáteční úsek Všejské spojky procházet východním okrajem Lysé nad Labem na vysokém náspu. Z velké míry tak bude tvořit vizuální bariéru pro novostavbu Všejské spojky při pohledu z okraje zástavby Lysé nad Labem. Při vhodném ozelenění silničních naspů lze očekávat odpovídající začlenění obou dopravních staveb do území bez navýšení jejich negativních vlivů. Návrh výsadeb bude předmětem další projekční přípravy. Vegetační úpravy jsou plánovány na náspech všech překládaných silničních komunikací. I v případě realizace obou záměrů bude ovlivnění rysů a hodnot přírodních charakteristik na úrovni nejhůře středně silného zásahu.

Dokumentace uvádí, že vizualizace záměru budou součástí projektové dokumentace.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na krajinu při respektování odpovídající podmínky v návrhu závazného stanoviska.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

V rámci posuzovaného záměru není přímo zasahováno do nemovitých kulturních památek. Posuzovaný záměr prochází ÚAN I a II území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 - 100 %.

Výstavba ani provoz záměru nebudou mít vliv na hmotný majetek ani kulturní dědictví.

S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice

Záměr negeneruje vlivy přesahující státní hranice.

S uvedeným závěrem se zpracovatel posudku ztotožňuje.

3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a jsou respektovány požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí.

Technické řešení je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro povolení stavby.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Oznamovatel záměru předložil do procesu posuzování vlivů na životní prostředí jednovariantní řešení.

S uvedeným hodnocením se zpracovatel posudku ztotožňuje, protože tento postup není v rozporu s legislativou z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo v zákonné lhůtě doručeno MŽP celkem 30 vyjádření dotčených správních orgánů, územně samosprávných celků a občanů (přičemž některá vyjádření občanů byla v průběhu lhůty pro vyjádření a i po uplynutí této lhůty doplňována. V rámci posudku byla vypořádána všechna obdržená vyjádření včetně vyjádření došlých po termínu k vyjádření.

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána v posudku, který je zveřejněn v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru OV1279. Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto souhlasného závazného stanoviska.

Okruh dotčených územních samosprávných celků

kraj: Středočeský
obec: Lysá nad Labem, Milovice, Ostrá, Stratov, Kostomlaty nad Labem,
Kamenné Zboží, Nymburk, Dvory, Poděbrady

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Datum zpracování posudku: 16. 02. 2026

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

ECO-ENVI-CONSULT

Sídlo:

Sladkovského 111

506 01 Jičín

IČ: 42921082

tel.: 603483099

e-mail: tom.bajer@centrum.cz

Provozovna:

Šafaříkova 436

533 51 Pardubice

Podpis zpracovatele posudku:

Autorizace ke zpracování posudku:

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

V Praze dne 26. července 2021
Č. j.: MZP/2021/710/3906

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 10. 8. 2021

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

dne 10. 8. 2021 podpis 

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí jako orgán státní správy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí příslušný k rozhodování ve věci podle ustanovení § 21 písm. l) 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, vyhovuje podle ustanovení § 19 odst. 7 tohoto zákona žádosti pana RNDr. Tomáše Bajera, CSc., datum narození: 27. 2. 1960, bydliště Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice (dále jen „žadatel“) ze dne 1. 7. 2021 a

prodlužuje autorizaci ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení

udělenou osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993 podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 244/1992 Sb.“) a vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 499/1992 Sb., o odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí a o způsobu a průběhu veřejného projednání posudku (dále jen „vyhláška č. 499/1992 Sb.“) a prodlouženou rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 52153/ENV/15 ze dne 24. 8. 2015, na dobu 5 let podle ustanovení § 19 zákona č. 100/2001 Sb.

Autorizace se v souladu s § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. prodlužuje na dobu dalších 5 let, tj. do 31. 12. 2026.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence



Odůvodnění

Ministerstvo životního prostředí obdrželo dne 8. 7. 2021 žádost ze dne 1. 7. 2021 o prodloužení autorizace pana RNDr. Tomáše Bajera, CSc. udělené osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993 podle zákona č. 244/1992 Sb. a vyhlášky č. 499/1992 Sb. Dne 1. 1. 2002 nabyt účinnosti zákon č. 100/2001 Sb., který zavedl 5letou lhůtu platnosti udělovaných autorizací. V § 24 (přechodné ustanovení) zákona č. 100/2001 Sb. se stanoví, že osoby s osvědčením odborné způsobilosti podle zákona č. 244/1992 Sb. a vyhlášky č. 499/1992 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2001, se považují (ex lege) za držitele autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. Pro žadatele tak tato lhůta začala plynout vstupem zákona č. 100/2001 Sb. v účinnost, to je dnem 1. 1. 2002. Následně byla platnost autorizace žadatele v souladu s ustanovením § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. opakovaně prodlužována - naposledy rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 52153/ENV/15 ze dne 24. 8. 2015, platným do 31. 12. 2021. Žadatel požádal o prodloužení autorizace a splnil podmínky pro prodloužení autorizace v souladu s § 19 odst. 3, odst. 4 a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb.

Bezúhonnost byla doložena výpisem z rejstříku trestů (datum vydání – 22. 7. 2021). Svěprávnost byla doložena čestným prohlášením žadatele. Odborná způsobilost byla prokázána doložením dokladu o vykonané zkoušce odborné způsobilosti (osvědčení č. j.: MZP/2021/710/1551 ze dne 26. 5. 2021). Zkouška odborné způsobilosti pro účely prodloužení autorizace byla vykonána dne 26. 5. 2021, a byl tedy splněn požadavek zákona č. 100/2001 Sb., aby byla zkouška vykonána nejdříve 2 roky před podáním žádosti o prodloužení autorizace a nejpozději v den podání žádosti o prodloužení autorizace. Ukončené vysokoškolské vzdělání alespoň magisterského studijního programu se zaměřením na přírodní a technické vědy (diplom a vysvědčení o státní závěrečné zkoušce) a praxe v oboru v délce nejméně 3 let byla doložena při udělování autorizace. Žádost o prodloužení autorizace byla podána dne 2. 7. 2021, a byl tedy splněn požadavek § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., podle kterého lze tuto žádost podat nejdříve 6 měsíců před uplynutím doby, na kterou byla autorizace udělena, a nejpozději v den uplynutí doby, na kterou byla autorizace udělena (žádost bylo možné podat nejdříve 1. 7. 2021 a nejpozději 31. 12. 2021).

Vzhledem k tomu, že předložená žádost obsahuje všechny zákonem požadované náležitosti a jsou splněny všechny zákonné podmínky pro prodloužení autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení, rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

2/3

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

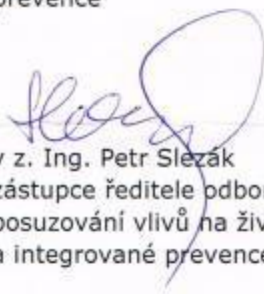
Řízení o vydání tohoto rozhodnutí podléhá ve smyslu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, správnímu poplatku ve výši 50 Kč (položka 22 písm. f) sazebníku). Poplatek byl uhrazen formou kolkové známky.

Poučení o opravném prostředku

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministrovi životního prostředí, podle § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí, prostřednictvím Ministerstva životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10.



Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru posuzování vlivů na
životní prostředí a integrované
prevence


v z. Ing. Petr Slezák
zástupce ředitele odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Rozdělovník

Obdrží do vlastních rukou:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

Šafaříkova 436
533 51 Pardubice

Stejnopis obdrží na vědomí po nabytí právní moci:

Ministerstvo životního prostředí

odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz