

VYJÁDRĚNÍ K ZÁMĚRU MODERNIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU NYMBURK – LYSÁ NAD LABEM (OV1279)

Coby majitelé a spolumajitelé nemovitostí v dotčené oblasti přikládáme ve smyslu § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, jako vlastníci a spoluvlastníci nemovitosti v dotčeném území stanovisko k záměru modernizace tratě 072 mezi Nymburkem a Lysou nad Labem. Některé z připomínek mohou budít dojem, že souvisejí až se stavbou navazujícího úseku Lysá nad Labem-Mělník. Nyní připomínkováná stavba však bude mít kvůli širším vztahům minimálně nepřímé dopady i na obyvatele a objekty bezprostředně sousedící, proto je zahrnujeme.

SPODNÍ VODY, PÍSKOVÉ VRSTVY A RETENČNÍ SYSTÉMY

1. 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.

2. 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.

3. Čerpací systémy a bezpečnost

Požadujeme specifikaci typu čerpadel, jejich výkonu, automatického spouštění, záložního zdroje napájení a ochrany proti běhu na sucho.

4. Ochrana proti vztlaku

Nádrže musí být kotveny proti vztlaku pomocí železobetonové základny min. 15 cm a vybaveny optickým a akustickým alarmem.

OCHRANA STUDNÍ A VODNÍCH ZDROJŮ

1. Riziko úbytku vody ve studních

Požadujeme hydrogeologický posudek s modelem vlivu stavby na hladinu spodní vody a návrhem kompenzačních opatření při ztrátě vody.

2. Zachování hladiny spodní vody

Požadujeme začlenění vsakovacích pásů, drenážních systémů a propustných povrchů do projektu a dlouhodobý monitoring hladiny vody.

3. Náhradní zásobování a kompenzace

V případě negativního dopadu požadujeme zajištění a finanční kompenzace dotčeným domácnostem.

Součástí plánované výstavby podjezdu Stržiště - Ke Karlovu, který má nahradit stávající železniční přejezd P2773 je retenční nádrž dimenzovaná na desetiletý déšť (Q10) s objemem VN=40 m³.

Vzhledem k aktuálním trendům nárůstu frekvence a intenzity extrémních srážkových událostí považujeme vhodné dimenzovat nádrž na srážky vyšší intenzity (alespoň Q20) a jasně formulovat, kdo a v jakém režimu bude zajišťovat provoz čerpadel.

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.

PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ

1. 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.

2. 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_α) 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.

3. 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.

4. 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.

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...)?

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?

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).

2. Technická opatření

Požadujeme použití pružného uložení kolejí, antivibračních rohoží a elastomerových podložek, případně pilotových základů.

3. 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?

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.

Jak se výstavba podjezdu a přeložek dotkne vedení vodovodu, kanalizace a dalších sítí pro Dvoreckou ulici?

PŘELOŽKY VODOVODU A KANALIZACE

1. Ochrana kvality pitné vody

Požadujeme hydrogeologický posudek rizik kontaminace vodních zdrojů, monitoring kvality vody v průběhu i po dokončení stavby a garanci nezhoršení kvality vody.

2. Kanalizace – kapacitní posouzení

Požadujeme projektovou dokumentaci přeložky včetně výpočtu spádů, kapacity a záruky minimálně na 10 let.

3. Kompenzace v případě zhoršení

Požadujeme jasně definovaný mechanismus odškodnění a krizovou linku pro hlášení problémů.

Musíme upozornit, že již stávající situace kanalizace a vodovodu je neúnosná, pokud se bude jednat až 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.

PŘÍSTUPOVÉ CESTY A DOPRAVNÍ OBSLUHA – DVORECKÁ ULICE

1. Zachování přístupu

Požadujeme bezpečné zachování přístupů k nemovitostem a chodníků o minimální šířce 2 m pro chodce.

2. Bezpečnost a majetková práva

Požadujeme jasné vyznačení hranic stavby, ochranu soukromého majetku a náhrady při omezení přístupu.

3. 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 strojem 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.

Bez dalších úprav považujeme navržené řešení za nevhodné a nebezpečné a navrhuje zvažít, zda přejezd v ulici Dvorecká bez náhrady nezrušit.

DEPOZITNÍ PLOCHY A OBSLUŽNÉ TRASY PRO DOPRAVU MATERIÁLU

1. Umístění deponie mimo obytnou oblast

Požadujeme, aby veškeré skladování stavebního materiálu, zeminy, techniky a zařízení stavenišť (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.

2. 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.

HAVARIJNÍ PLÁN A KRIZOVÉ ŘÍZENÍ

1. 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).

2. 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.

3. 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.

ZÁBOR PŮDY A REKULTIVACE ÚZEMÍ

1. Specifikace záborů

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.

2. 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.

3. 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.

DOPADY NA OVZDUŠÍ A MIKROKLIMA

1. Zhodnocení emisního zatížení

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).

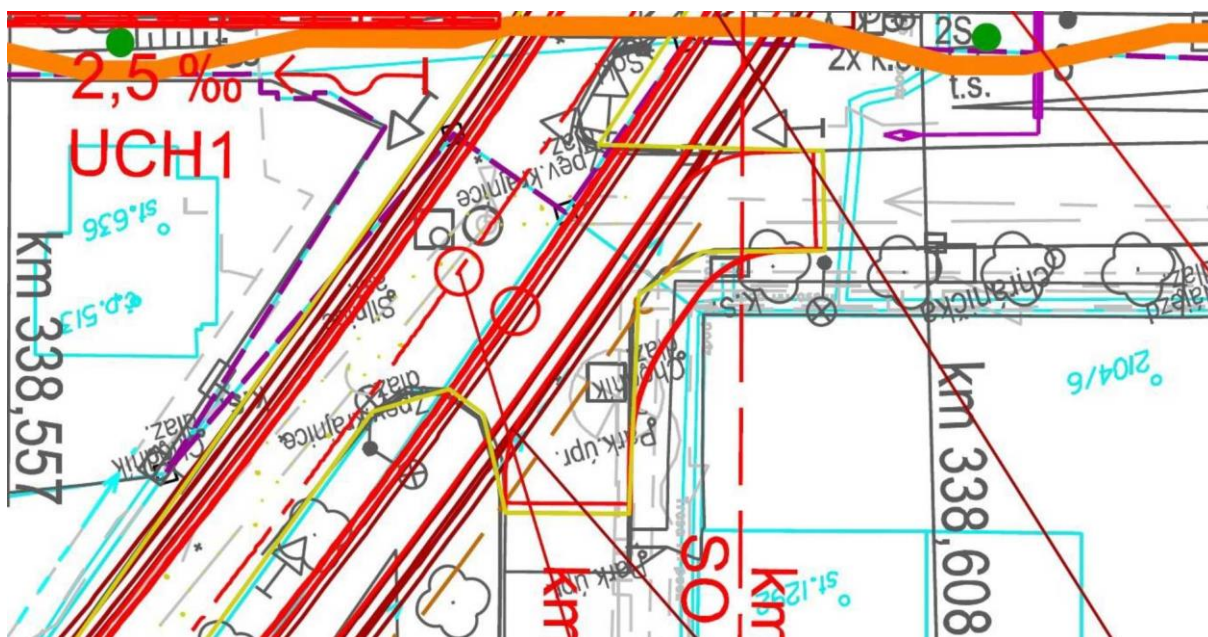
2. Prevence světelného a tepelného znečištění

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“.

3. 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.



Z přiloženého obrázku, viz výše, 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 zajiždí na ni mj. četná zemědělská technika s mechanizací.

DALŠÍ PŘIPOMÍNKY

Jako vlastníci a spoluvlastníci nemovitostí v bezprostředním sousedství tratě Lysá nad Labem – Všetaty, která má být rozsáhle modernizována, přičemž má být vybudován v ulici Stržiště podjezd pod železniční tratí, podáváme k uvedenému záměru další následující připomínky:

- nově povolená stavba nepřiměřeně zasahuje do zájmů vlastníků a spoluvlastníků sousedních nemovitostí,
- zrušení volného přístupu do krajiny,
- nesoulad projektové dokumentace s EIA (např. nedovyjasněné rozměry, trasy..),
- 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...
- 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,
- ohrožení zdraví obyvatel zasažených stavbou vlivem stavby a navazujících činností a prací,
- 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,
- při stavbě protihlukových stěn, ale i při samotné stavbě železničního svršku použít takové technologie, aby vibrace nemohly narušit statiku blízkých budov,
- do projektového řešení promítnout taková opatření, aby nedošlo k narušení kanalizace a vodovodu (i ostatních inž. sítí v ulici Dvorecká) zejména v souvislosti s plánovanou stavbou podjezdu pod tratí v ulici Stržiště/Ke Karlovu, která stávající trasy IS přeruší,
- výše uvedené normy, hodnoty a opatření, vedoucí ke snížení dopadu na životní prostředí a kvalitu života v místě stavby a následného provozu dráhy a ostatních komunikací, považujeme jako navržené minimum k současnému stavu znalostí, možných materiálů a postupů,
- 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 Řehačku, 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.

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 hluchnost, prašnost, vibrace. Požadujeme změřením 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.

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.

Dalším příkladem může také být popraskání domu v ulici Dvorecká č.p. 1079/10, které bylo způsobeno instalací železničních sloupů trakčního vedení v roce 2025.

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?

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 poškození 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.

Např.: Konečné rozměry a návazné sklony pro návrh podjezdu pod železnici 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.

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, kde také navrhujeme, aby se veřejného projednání, zúčastnili:

- zástupci města Lysá nad Labem,
- Správa železnic,
- Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo dopravy,
- zástupci střeďočeského krajského úřadu,
- odborníci na hydrogeologii, akustiku a statiku,
- zástupci dotčených obyvatel, a to i nepřímí zástupci, kteří sice nemají trvalé bydliště u krajské silnice, ale u silnice obecní, jelikož se jich stavba a všechny náležitosti kolem ní, přímo týkají.

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.

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.

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.

Zhoršení kvality života a ovzduší v obytných zónách

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.

Nedostatečné posouzení dopadů na veřejné zdraví a bezpečnost

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.

Ohrožení bezpečnosti obyvatel

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.

Rozpor s celoměstskou dopravní koncepcí

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.

Porušení zásady udržitelného rozvoje

Územní plán musí respektovat zásady udržitelného rozvoje dle § 2 zákona č. 183/2006 Sb., což znamená harmonizovat potřeby rozvoje infrastruktury a ochrany životního prostředí.

Požadavek na aktivní zapojení veřejnosti

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.

Respektování krajinného rázu a veřejné zeleně

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.

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.

Bez dalších úprav považujeme navržené řešení za nevhodné a nebezpečné a navrhuje zvažít, zda přejezd v ulici Dvorecká bez náhrady nezrušit.

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.

S pozdravem

Vlastníci a spoluvlastníci nemovitostí xxxxxxxxxxxxxxxx

V Lysé nad Labem, dne 3. 11. 2025

Příloha č. 1

PODPISOVÝ ARCH K VYJÁDŘENÍ K ZÁMĚRU MODERNIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU NYMBURK – LYSÁ NAD LABEM (OV1279)

Příloha č. 2

Protokol o zkoušce č.744/24, 745/24,746/24 provedený VAK Nymburk, a.s. ze dne 27.3.2024