

Ministerstvo životního prostředí,  
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a  
integrované prevence  
OVSS I

Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

datová schránka: 9gsaax4

## **Pozdní doplňující vyjádření k dokumentaci EIA**

**záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk – Lysá nad Labem“ (kód EIA: OV1279)**

**k části záměru: silniční podjezd v lokalitě Stržiště / Ke Karlovu, Lysá nad Labem v km 338,600 tratě č.072**

*(námitka neproveditelnosti navrženého řešení)*

---

Toto pozdní doplňující vyjádření podávají níže podepsaní obyvatelé a vlastníci nemovitostí v bezprostředním okolí navrženého silničního podjezdu v lokalitě Stržiště / Ke Karlovu v Lysé nad Labem, kteří jsou záměrem přímo dotčeni (viz přiložený podpisový arch).

---

## **Úvod**

Podáváme tímto pozdní doplňující vyjádření k dokumentaci EIA záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk – Lysá nad Labem“ (kód EIA: OV1279), a to v části týkající se navržené výstavby silničního podjezdu v obytné zástavbě města Lysá nad Labem.

Toto vyjádření reaguje na závažné technické skutečnosti, které nebyly v dokumentaci EIA dostatečně popsány ani vyhodnoceny a jejichž význam se projevil až při detailním prostudování dostupných podkladů. Uvedené skutečnosti mají přímý vliv na technickou proveditelnost, bezpečnost a přijatelnost navrženého řešení.

### **1. 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.

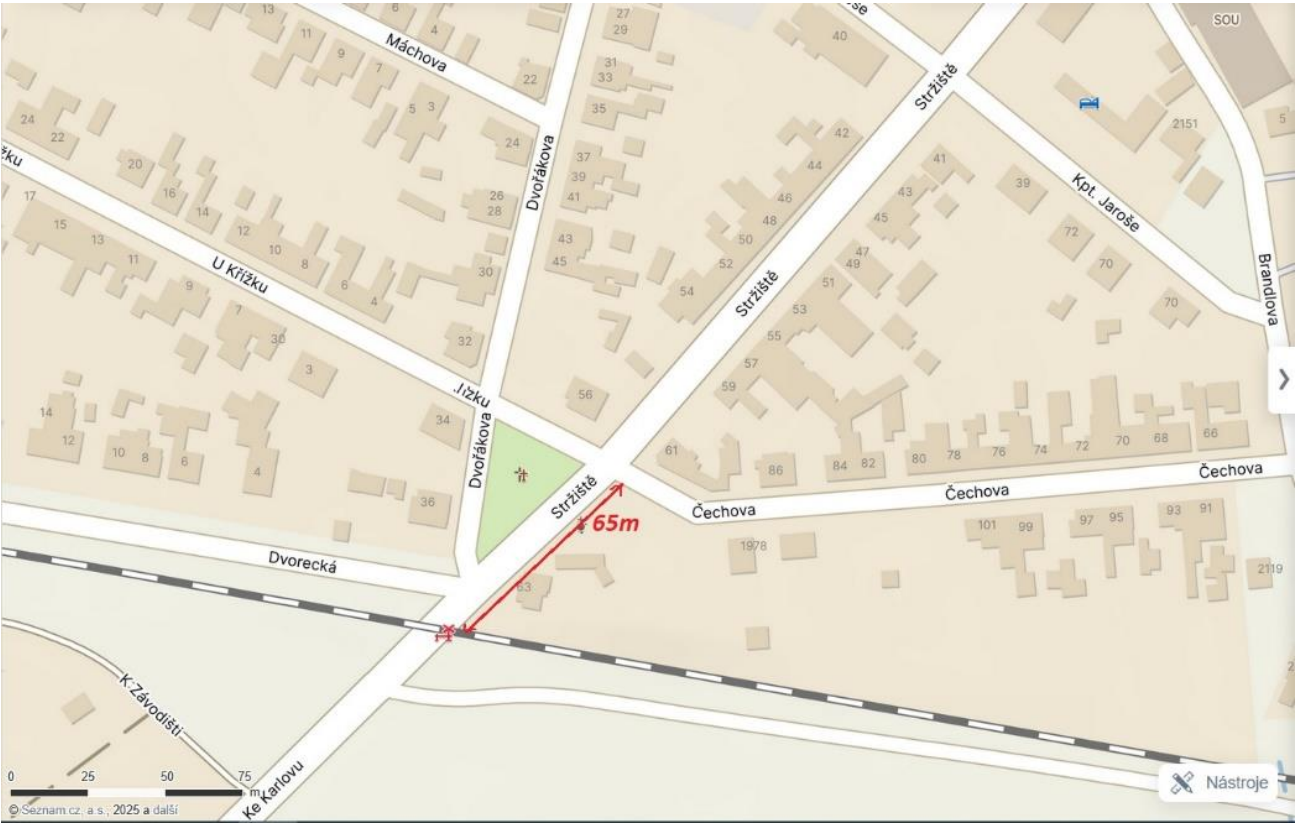
**Orientační technický rozbor geometrie rampy silničního podjezdu v délce 65m**

Část úseku	Délka [m]	Sklon	Poznámka
Mostní deska od kraje koleje	cca 3,0	0 %	Přesah mostní desky kvůli protihlukové stěně a údržbě koleje
Výjezd z podjezdu vodorovný	cca 5,0	0 %	Kvůli průjezdnému průřezu a nájezdovému úhlu
Zaoblení do stoupání	cca 8,0	proměnný	
Vlastní stoupání	cca 19,0	≈ 18 %	výrazně nad běžně přípustné hodnoty
Zaoblení do roviny	cca 15,0	proměnný	nutné před křižovatkou
Uklidňovací plocha	min. 15,0	≤ 2 %	požadavek bezpečného rozhledu
<b>Celkem</b>	<b>≈ 65,0 m</b>	–	

**Doplnění :**

- Výpočet vychází z **minimální výšky k překonání cca 6,0 m** (světlá výška + konstrukce).
- I při velmi úsporném návrhu vychází **vlastní stoupání rampy výrazně nad hodnoty běžně přípustné dle technických zásad navrhování komunikací**.
- Bez oblouků by docházelo k **lámání nivelety**, což je nepřípustné pro autobusy a nákladní vozidla.
- Ukončení rampy **bez uklidňovací plochy přímo v křižovatce** je z hlediska bezpečnosti provozu problematické.

Obr. 1 - Zákres vzdálenosti křižovatky od podjezdu:



## **2. 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.

## **3. 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.

## **4. Neřešené zajištění stavební jámy a zásahy do vlastnických práv**

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.

## **5. 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. Pro orientační stanovení dosahu depresního kužele je v odborné praxi běžně používán např. Sichardtův vztah:

$$R = 3000 \cdot s \cdot \sqrt{k}$$

Při dosazení hodnot uvedených v dokumentaci ( $s = 7,3$  m,  $k \approx 10^{-4}$  m/s) vychází orientační dosah ovlivnění

hladiny podzemní vody přibližně  $R \approx 220$  m, tedy více než čtyřnásobek hodnoty uvedené v dokumentaci EIA.

Toto podhodnocení má zásadní důsledky:

- dokumentace EIA chybně vymezuje rozsah dotčeného území,
- v pásmu cca 50–220 m od stavební jámy se nachází další obytné objekty, jejichž statika může být ovlivněna poklesem hladiny podzemní vody, protože v písčitých sedimentech může snížení hladiny vést k dodatečnému sedání podloží, poruchám základů a vzniku trhlin na stavbách, což dokumentace nehodnotí.

Dokumentace EIA zároveň neuvádí žádné odborné zdůvodnění, proč se projektant odchýlil od standardních postupů pro odhad dosahu depresního kužele, a je proto v této části nepřezkoumatelná.

Požadujeme:

- přepracování hydrogeologického posouzení s doložením použité metodiky,
- rozšíření hodnocení vlivů a pasportizace staveb minimálně na okruh **250 m od stavební jámy**,
- posouzení rizik sedání a sufoze pro všechny dotčené objekty v tomto pásmu.

## **6. 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 dokumentace EIA vyplývá, že základová spára stavební jámy se nachází přibližně 7,5 m pod maximální hladinou podzemní vody a že předpokládaný přítok podzemní vody dosahuje až cca 4 l/s. Za těchto hydrogeologických podmínek lze důvodně předpokládat nutnost nepřetržitého technologického odvodňování (24 hodin denně, včetně noční doby) po dobu několika měsíců.

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.

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.

Dokumentace EIA navíc postrádá hlukovou studii zaměřenou specificky na monotónní a nízkofrekvenční charakter hluku z čerpacích zařízení, který je z hlediska ochrany zdraví obyvatel považován za zvláště rušivý a významně narušující spánek.

Požadujeme:

1. Doplnění dokumentace EIA o samostatnou hlukovou studii pro fázi výstavby, která bude zahrnovat nepřetržitý provoz všech zařízení technologického odvodnění, včetně noční doby.
2. Stanovení závazných podmínek ve stanovisku EIA, zejména:
  - povinnost používat výhradně odhlučněné čerpací agregáty v akustických krytech,
  - instalaci mobilních protihlukových stěn o minimální výšce 3 m mezi zdroji hluku a obytnou zástavbou,
  - povinnost provádět kontinuální měření hluku u nejbližších obytných objektů s možností kontroly orgánem ochrany veřejného zdraví (KHS).

Bez splnění výše uvedeného nelze považovat hodnocení vlivů záměru na hlukovou zátěž obyvatelstva za úplné a dostatečné.

## 7. Technické a hlukové dopady šikmého křížení podjezdu

Namítáme, že dokumentace EIA nedostatečně hodnotí dopady šikmého křížení silničního podjezdu se železniční tratí pod úhlem přibližně 50°. Vlivem této šikmosti se délka stavební jámy, pažicích konstrukcí a mostního objektu prodlužuje přibližně o 30 % oproti kolmému řešení. Tomu odpovídá prodloužení doby provádění hlučných a vibračně náročných prací, zejména vrtání pilot a realizace pažení. Dokumentace EIA však tyto zvýšené akustické a vibrační dopady pro prodlouženou variantu nevyhodnocuje, přestože se stavba přibližuje k obytné zástavbě.

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 „roztažení“ 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.

### Závěr

Na základě výše uvedeného máme za to, že dokumentace EIA neprokazuje technickou realizovatelnost navrženého silničního podjezdu v dané lokalitě a neumožňuje kvalifikované posouzení jeho vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo.

Klíčové technické aspekty – zejména výškové řešení, šikmé křížení s tratí, prostorové nároky stavební jámy, způsob jejího zajištění, hydrogeologická a hluková rizika – nejsou řádně posouzeny ani doloženy.

Žádáme proto, aby toto doplňující vyjádření bylo plně zohledněno v posudku EIA a aby technická proveditelnost podjezdu v daných urbanistických a geotechnických podmínkách byla podrobena samostatnému, transparentnímu a odbornému hodnocení.