

Praha dne 15.10.2019
Č. j.: MZP/2020/500/470
Sp. zn.: ZN/MZP/2018/500/251
Vyřizuje: RNDr. Ivana Hrušková
Tel.: 267 123 111
E-mail: ivana.hruskova@mzp.cz

ZÁPIS

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

„Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“

konaného dne 1. 10. 2019 v centru CEROP Kolín, Konferenčním sále, Sokolská 1095, 280 02 Kolín 2, od 16:00 hodin.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

Dosavadní průběh procesu je patrný z následujícího přehledu:

- 27. 9. 2018 - MŽP obdrželo oznámení s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 3 zákona, zpracované RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem, MBA,
- 5. 10. 2018 - byl proces EIA převeden MŽP na OVSS I,
- 16. 10. 2018 - obdržel příslušný úřad doplněné oznámení,
- 17. 10. 2018 - bylo oznámení rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření,
- 17. 1. 2019 - vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení,
- 10. 7. 2019 - obdržel příslušný úřad dokumentaci zpracovanou oprávněnou osobou, která je držitelem autorizace ve smyslu zák. č. 100/2001 Sb., RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem, MBA,
- 19. 7. 2019 - dokumentace byla rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření,
- 13. 9. 2019 - byl příslušným úřadem pověřen zpracováním posudku Prof. Ing. Vladimír Lapčík, CSc.,
- 23. 9. 2019 - rozeslána pozvánka na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům,

- 1. 10. 2019 - veřejné projednání

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 1. 10. 2019 od 16:00 do 18:00 hodin v centru CEROP Kolín, Konferenčním sále, Sokolská 1095, 280 02 Kolín 2.

3. Řízení veřejného projednání

Veřejné projednání řídila jako pověřená osoba (dle § 3 odst. 2 vyhl. MŽP č. 453/2017 Sb.) RNDr. Ivana Hrušková, pracovnice Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy I (dále jen „MŽP“).

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání byla dokumentace a vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti k hodnocení vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ na životní prostředí, která MŽP obdrželo dle § 8 zákona.

5. Účastníci veřejného projednání

Na veřejném projednání zastupovali jednotlivé strany:

- oznamovatel, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Ing. Jan Beneš
Ing. Karel Fridrich
Ing. Eva Schorníková
Ing. Lucie Dalecká
Mgr. Martin Pacner
Ing. Tomáš Martínek – SUDOP Praha a.s.

- zpracovatel dokumentace

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA, Ecological Consulting a.s.

- zpracovatel posudku

Prof. Ing. Vladimír Lapčík, CSc.

- Středočeský kraj

-

- Město Kolín

-

- Město Poděbrady

pan Jaroslav Červinka, starosta

- Obec Veltruby

-

- Obec Velký Osek

Mgr. Martin Tázler, zastupitel

- Obec Libice nad Cidlinou

paní Iveta Myšková, starostka, Ing. Klára Soukupová, zastupitelka

- Obec Choťánky -
- Obec Sány -
- Obec Ovčáry -
- Obec Opolany Ing. Gerd Lippmann, zastupitel, Mgr. Irena Stránská, zastupitelka,
- Krajský úřad Stč. kraje -
- Městský úřad Kolín odbor životního prostředí a zemědělství pan Miroslav Chramosta
- Městský úřad Poděbrady odbor výstavby, úz.plánování a ŽP -
- Krajská hygienická stanice Stč. kraje -
- Česká inspekce životního prostředí -
- Povodí Labe, státní podnik -
- Archeologický ústav AV ČR Mgr. Jan Mařík, Ph.D., ředitel ústavu
- MŽP OVSS I Mgr. Kateřina Krížová
- veřejnost občané dotčených obcí, cca 5 osob

Celkem bylo na veřejném projednání přítomno cca 22 osob.

6. Program veřejného projednání

1. Úvod
2. Vystoupení zástupců jednotlivých stran
3. Diskuse
4. Závěr

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Veřejné projednání zahájila RNDr. Ivana Hrušková (MŽP). V úvodu seznámila přítomné s programem veřejného projednání, představila zástupce jednotlivých stran, přiblížila cíl a smysl procesu EIA a provedla časovou rekapitulaci jednotlivých kroků procesu posuzování vlivů na životní prostředí projednávaného záměru.

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

Ing. Jan Beneš se jako zástupce oznamovatele ujal úvodního slova a stručně představil záměr a důvody jeho realizace. Shrnul stručné informace o investrovi a o plánované modernizaci. Železniční trať je součástí souboru staveb, je to první úsek z Kolína po odbočku Babín, součástí

jsou varianty Libické spojky. Mezi základní cíle modernizace patří např. odstranění technicky nevyhovujícího stavu železniční dopravní cesty, nejpodstatnější je snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů a odstranění kolizních míst, což jsou převážně přejezdy. Význam tratě je dán tím, že se jedná o důležitý nákladní koridor z Hamburku až do středomořských oblastí, o důležité osobní spojení měst Kolín a Děčín po pravém břehu Labe, dále bude zajišťovat i přímé spojení Praha Hradec Králové, dále je to také důležitá objízdná trasa. Předpokládaný harmonogram stavby se postupem času vyvíjí, územní rozhodnutí očekávají až v roce 2021, stavební povolení 2023, zahájení stavby předpokládají až po roce 2025. Dále se zmínil o nejdůležitější části modernizace, což jsou varianty Libické spojky.

Poté vystoupil zpracovatel dokumentace RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA, který seznámil přítomné s obsahem dokumentace a způsobem jejího vypracování. Nejdůležitější věcí je, že převážná část modernizace se odehrává na stávajícím tělese železniční tratě. Vlivy modernizace budou dopadat na již stávající obytnou výstavbu. Novou záležitostí je Libická spojka. Byla předložena ve třech variantách, které se mezi sebou lišily, zásadní z hlediska vlivů na životní prostředí jsou skutečnosti související se záborem především lesních pozemků, druhým významným vlivem byl zásah do migračního koridoru velkých savců. Varianta č. 1 dosahovala největších záborů lesních pozemků, byl to jeden z důvodů, proč s ní dotčené orgány nevyslovily souhlas. Další dvě varianty jsou srovnatelné. Pokud jde o úsek stávající železnice, k zásadním změnám nedochází, případné vlivy souvisí s dočasným ovlivněním v průběhu výstavby. Výrazný vliv bude ve Velkém Oseku, kde má být umístěna recyklační základna. Druhou záležitostí je hluk z provozu záměru, který následně na trati bude. Z toho důvodu dělali podrobnou hlukovou studii a vyšly z toho návrhy protihlukových opatření. Protihluková opatření jsou rozdělena na dvě skupiny – výstavbu protihlukových stěn (PHS), druhou jsou individuální protihluková opatření (IPO). Třetí záležitostí bude křížení stávající železnice s komunikací III/3281 v Libici nad Cidlinou, je navrhováno v několika variantách. Vlivy na životní prostředí v rámci výstavby budou spojeny hlavně s pohybem nákladní dopravy a s přesuny materiálu, po realizaci a uvedení stavby do provozu dojde obecně ke zlepšení stávajícího stavu, to se týká především hlukové zátěže, kde se sice nedosáhne předepsaných limitů, ale i tak bude hluková zátěž poklesávat o 4 až 5 dB oproti stávajícímu stavu.

Zpracovatel posudku Prof. Ing. Vladimír Lapčík, CSc. ve svém vystoupení nejdříve odkázal na poslední novelu zákona č. 326/2017 Sb., kdy se posudek odevzdává až po veřejném projednání. Záměrem je klasická liniová stavba, ve většině případů kromě objektů, které budou muset být ochráněny před nepříznivými vlivy individuálními protihlukovými opatřeními, bude hluková situace řešena výstavbou protihlukových stěn, pokles je tam dán 4 – 5 dB. Co se týká variantního řešení Libické spojky, vychází tam pouze varianta 2 nebo 4, protože v případě varianty 1 by se jednalo o největší zábor lesních pozemků, navíc by to bylo spojeno s ohrožením dálkového migračního koridoru velkých savců. Co se týká variant 2 a 4, je třeba posléze jednu vybrat, bude to technická záležitost. Záměr prochází evropsky významnou lokalitou (EVL) Libické luhy, samotná rekonstrukce stávající trati nepředstavuje výrazné ovlivnění lokality. Jinou

otázkou je otázka úrovněového křížení v Libici nad Cidlinou, dal by přednost tomu, aby bylo jeho řešení umístěno mimo EVL. Celkově shrnuto, dá se říci, že záměr je možné realizovat, není tam dopad na jednotlivé složky životního prostředí takový, aby to bylo neúnosné, nebo aby to překračovalo limity pro danou oblast.

Následně udělila RNDr. Hrušková slovo panu Jaroslavu Červinkovi, starostovi města Poděbrady. Jeho připomínka se týkala posouzení hluku ve vztahu ke stavbě. Zda se záměr bude posuzovat z pohledu rekonstrukce stávající stavby, nebo zda se to bude brát jako nová stavba.

Poté vystoupila Ing. Klára Soukupová, zastupitelka obce Libice nad Cidlinou. Připomínkovali variantnost řešení Libické spojky. Jak ve vztahu k EVL, tak i k lokálnímu biokoridoru, které se snaží chránit. Druhým problémovým bodem je hluk, v rámci modernizace by se měl hluk snižovat, ale na některých místech to na ně tak nepůsobí. Další problémovou věcí je zásah do archeologicky chráněných lokalit v Libici nad Cidlinou.

Mgr. Jan Mařík, Ph.D., ředitel Archeologického ústavu AV ČR uvedl, že v prostoru přeložky je intenzivní výskyt archeologických lokalit. Lokalita je známa už od přelomu 19. a 20. století, mohou se jí dotýkat zásahy, které budou při úpravě tělesa od Poděbrad až k Velkému Oseku. Protože se veškeré staré osídlení nachází na říční terase, může se to týkat některých objektů, např. areálu recyklace ve Velkém Oseku. Všechny tyto zásahy budou vyžadovat provedení záchranného archeologického výzkumu, který je posledním možným řešením. Ideální je hledat ty situace, kdy k zásahu nedojde, ale tady to bude nevyhnutelné. Zásah bude znamenat finanční zátěž, ale důležitější asi bude čas. Je nutno uvažovat v řádech měsíců, je ochotný poskytovat informace za archeologický ústav. Životní prostředí je podrobně řešeno, ale archeologie je z hlediska fungování krajiny také nedílná součást. Stálo by za to pustit se do širšího uvažování a diskuse.

Následně RNDr. Hrušková ještě udělila slovo Ing. Gerdu Lippmannovi, zastupiteli obce Opolany. Zmínil 3 body, které je zajímají – v souvislosti s Libickou spojkou je to hluk, nejenom z nové stavby Libické spojky ale i hluková zátěž z dálnice, druhá věc je vysoušení regionu, třetí věc je přeložení přejezdu. Potřebují alternativu na připojení do Libice nad Cidlinou, projednali ji s projektantem a doufají, že ta možnost bude.

Dále vystoupil pan Miroslav Chramosta z Městského úřad Kolín, odboru životního prostředí a zemědělství. Z hlediska složkových zákonů nemají žádný problém, platí jejich vyjádření k dokumentaci.

Následně RNDr. Hrušková ještě udělila slovo Mgr. Martinu Tázlerovi, zastupiteli obce Velký Osek. Zajímalo by je, jakým způsobem bude docházet k navození a odvozu kameniva na recyklační základnu ve Velkém Oseku. Jednak z pohledu navození a odvozu, kdy tam bude jezdit těžká technika, druhá věc je prašnost a opatření proti prašnosti.

Na námítky a dotazy reagoval RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA. V úseku z Kolína do Poděbrad, kde bude probíhat modernizace stávající železnice, se na to bude pohlížet z hlediska hlukové zátěže jako na stávající stavbu, na které lze uplatnit podle zákona limity pro starou hlukovou zátěž. Libická spojka je zcela nová stavba a tam limity budou daleko přísnější. U přeložky v Libici nad Cidlinou je důležité z hlediska hluku, že když se podíváte na stávající křížení komunikace s železniční tratí, jsou navrženy dva objekty na levé straně směrem na Poděbrady k individuální protihlukové ochraně. Je to proto, že nejsou schopni tam umístit smysluplnou PHS díky uvažovanému vyvedení křížení směrem na EVL a do lokálního biokoridoru. Pokud by padlo rozhodnutí, že bude realizována varianta podjezdu, pak je bez problému možné PHS protáhnout až na konec obce a zlepšit protihlukovou ochranu toho konce.

V další části veřejného projednání následovala diskuse, v jejímž průběhu se projednaly připomínky k dokumentaci.

Dotazy a připomínky především veřejnosti a přítomných zástupců dotčených obcí se týkaly zejména **hluku a protihlukových opatření**. (Nejsou řešena protihluková opatření na nadjezdu v Libici nad Cidlinou, není řešena hlučnost silniční dopravy a šíření hluku do klidové zóny obce. V současné době je hlučnost několikanásobně vyšší, než byla na počátku při zahájení provozu. Jak mají občanům Libice vysvětlit, že zvláště je hluk z komunikace silniční a zvláště z komunikace železniční. V závěru posouzení vlivů na veřejné zdraví se uvádí, že predikujete snížení zátěže, ale v části, kde vytváříte novou trať, ke snížení nedochází.)

Námítky se také týkaly **prašnosti a opatření proti prašnosti**. (Recyklační linka ve Velkém Oseku by měla být v provozu 260 dní, tzn. 260 dní během celé doby stavby? Mělo by to probíhat po částech a v pracovní době, nicméně kamenivo a prach tam budou pořád, proto je stěžejní, aby stavebník zajistil, že prach nebude létat.)

Připomínky byly také vzneseny k posouzení **vlivu záměru na kulturní dědictví**. (Lokalita je mimořádně dobře prozkoumaná, takže se mohou s vysokou mírou pravděpodobnosti stanovit místa, která se nálezů dotknou. V tomto případě bude nezbytné provedení záchranného archeologického výzkumu podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Riziko z pohledu stavebníka je velmi vysoké, ve finále to znamená zdržování stavby a finanční ztráty. Řadě ztrát se dá předejít, ať už při projektování výběrem vhodnějšího místa kudy trasu vést, anebo ještě před zahájením stavby samotné. Už jsme řešili problémové stavby, ale rádi poskytneme informace za archeologický ústav i tady, a proto se připomínám. To je nabídka, aby stavba proběhla co nejméně bolestně jak pro archeologické dědictví, tak i pro tu stavbu.)

Další dotazy se týkaly **zeleného pásu** kolem dálnice. (Zelený pás bude smrsknutý mezi dvě liniové stavby, jaký bude mít efekt? Lepší by bylo drážní těleso přiblížit co nejvíc k dálnici, mezi to vtěsnat obslužnou komunikaci, aby mohla sloužit jak pro železnici, tak pro dálnici a udělat nový zelený pás.)

Některé otázky se týkaly **řešení stavby**. (Jak bude řešený Kanínský přejezd? Bude zrušen? Kde bude náhrada?)

Část připomínek se týkala **vyhodnocení vlivu na klima**. (Dokumentace se zabývá tím, jaký má klima vliv na železnici, spíše by se měla zabývat vlivem, jaký má železnice na klima. Je zde závěr, že záměr má pozitivní vliv na snížení CO₂, ale není tam napsané, jak se k tomu došlo. Překládání kamionové dopravy na železnici se už plánuje léta, ale nefunguje to.)

Některé otázky se týkaly **ochrany vod a vysoušení regionu**. (V dokumentaci jsou uvedeny vsakovací trativody, bylo by třeba zvážit, zda nepoužít přírodě bližší způsob zasakování než studny a kanály s tvárniciemi.)

Velká část připomínek se týkala **posouzení vlivu na krajinný ráz**. (Posouzení nerespektuje vliv záměru na krajinný ráz ve všech jeho aspektech, ať už jde o vlivy vizuální, sluchové, čichové a jiné, studie hodnotí vliv stavby na krajinný ráz jako slabý. Neuvažuje se o žádném ochranném pásmu zeleně. Teď se schvaluje nový zákon o tom, že železnice může kácet v dosahu železnic, tím může dojít k odstranění jakékoliv zeleně v dosahu železnice.)

Na dotazy a připomínky odpovídali RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA, Mgr. Lubomír Peterka, Ing. Milan Bárta, Ing. Karel Fridrich Ing. Lucie Dalecká a Prof. Ing. Vladimír Lapčík, CSc.

Hluk a protihluková opatření - Pokud jde o hlučnost silniční dopravy v Libici nad Cidlinou v okolí nadejezdu, bude jí možno vyřešit pomocí IPO u dvou objektů a zbytek bude splňovat limity, které jsou pro silniční dopravu.

Zákon stanoví různé limity pro různé zdroje, automobilová doprava má trochu jiné limity než železniční. Hlukové zatížení, které je vyvoláno železnicí a silnicí, se nesčítá. Je samostatně posouzena hluková zátěž ze železnice a samostatně hluková zátěž z komunikace. Dokumentace EIA neměla ještě k dispozici všechny detailní podklady. V rámci dokumentace pro územní rozhodnutí je problematika hluku znovu řešena v daleko větší podrobnosti, než bylo možno v rámci dokumentace pro posuzování vlivu na životní prostředí. Hlukaři umí synergii změřit, ale pro synergické působení hluku nejsou nastaveny žádné hygienické limity. Zákonem o veřejném zdraví jsou stanoveny limity pro železniční dopravu, pro ochranné pásmo a mimo ochranné pásmo dráhy a jsou stanoveny limity pro silniční dopravu. V dokumentaci je uvedeno, jak se oproti roku 2000, ke kterému se posuzuje stará hluková zátěž, změní hlukové zatížení v roce 2030, kdy by měla být modernizace hotová, včetně PHS, dochází tam k poklesu o 4 – 5 dB oproti stavu, který tam byl. Nic jiného než redukce na starou hlukovou zátěž se nedá použít. Zkoušeli modelovat i vyšší PHS, tam by došlo k určitému poklesu, ale neumožňuje to stávající legislativa. Neumožňuje to ani investorovi, protože by to byly neúčelně vynaložené veřejné prostředky, protože limit je dán právě s korekcí pro starou hlukovou zátěž. Krajská hygienická stanice, která je jediným orgánem státní správy dohlížejícím na to, zda z hlediska hluku je vše v pořádku, ve svém vyjádření souhlasila s řešením i s výstupy, které prezentovali v rámci hlukové studie.

Další připomínka směřovala ke stávající zelené bariéře, která lemuje těleso dálnice a bude dotčena výstavbou Libické spojky, bylo to vztaženo především k hluku. Výpočtové modely jsou schopny útlum dřevin vyhodnotit. Nicméně šířka bariéry, která tam dnes je, na utlumení hluku nestačí, navíc hygienická služba tyto bariéry ani nezohledňuje v jakýchkoliv výpočtech ani ve svých vyjádřeních. Důvodem je, že šířka musí být cca 200-300 m, aby byla bariéra funkční (je 100 m). Dalším důvodem je, že vegetační úpravy, které se provedou v rámci stavby, nefungují desítky let, než vznikne funkční porost. Třetí věc je, že se střídáním vegetačních období se střídá útlumová funkce porostu. Jestli liniová zeleň má nějaký význam, tak je to hlavně estetický, pohledový, kdy vytváří krajinný prvek, a do jisté míry snižuje prašnost, která podél liniových dopravních staveb je. Není dnes schopen odpovědět, jestli jsou na Libické spojnici zvažovány vegetační úpravy náspu.

Informace o snižování zátěže v závěru posouzení vlivů na veřejné zdraví se týkala úseku stávající trati. Na části, kde je novostavba, se nemůže zátěž snižovat.

Vliv záměru na kulturní dědictví - Dokumentace i oznámení se tímto vlivem, nechce říci podrobně, zabývaly, je tam vyhodnocení vlivů na hmotný majetek a kulturní památky, kam patří i archeologické nálezy. Podle podkladů, které měli k dispozici, celé území patří do oblasti ÚAN III (území s archeologickými nálezy III). Přestože je to území, kde archeologické nálezy nejsou úplně 100% očekávané, je potřeba tomu věnovat pozornost, může se tam něco najít. Z toho důvodu je v případě nálezu počítáno se záchranným archeologickým průzkumem. Přiznává, že dodnes se na archeologický ústav neobraceli a jestli poskytuje informace a konzultace, určitě se tomu nebrání.

Ochrana vod - vysoušení regionu - podle projektu jsou vody z nového drážního tělesa sváděny na terén, buď do žlabů, které jsou s vegetační úpravou, čili voda se zasákne, anebo zasakovacími žebry do zasakovacích jímek. Voda má zasáknout v daném území, nemá být odvedena pryč, snad jen s výjimkou železničních stanic, kde je sváděna z peronů a nástupišť do kanalizace a odváděna kanalizací. V prostoru Libické spojky jsou vsakovací žebra, jediná výjimka je posledních 200–300 m před Cidlinou, kde jsou zpevněné příkopy, které jsou odvedeny přímo do Cidliny. Jinak převážně na 70-80% přeložky jsou použity otevřené vsakovací příkopy a vsakovací žebra. Je to otevřený příkop a ve dně je vyhloubená rýha vysypaná šterkem, takže voda opravdu steče ze svahu a měla by zůstat v té patě, nebo se roztáhnout do okolí.

Zelený pás kolem dálnice - návrh železničního tělesa respektuje tuto zelenou zónu, takže neničíme zelený pás, který tam dnes je. Kdybychom osázeli svahy náspu něčím vyšším než keři, tak by to bylo kontraproduktivní, protože potom bychom museli sami ty stromy vykácet, mohly by spadnout do kolejí. Výsadbu keřů plánujeme, je to koneckonců pro nás výhodné z hlediska udržení vegetačního krytu náspu, aby neerodoval. To co jste uvedl, že by bylo lepší drážní těleso přiblížit co nejvíc k dálnici, jsme původně měli, ale byl to požadavek obce Opolany, abychom

tento pás zachovali a odsunuli železnici od dálnice. To, na co poukazujete, nesouvisí ani tak s vegetační úpravou náspu, vy chcete, aby v krajině byl pruh zeleně od paty náspu směrem do pole, který by zafungoval jako velká liniová zeleň. Problém je, že pozemky by se na to musely vykoupit, prodražilo by to stavbu. Druhý důvod je, že investor byl zřízen pro provoz dráhy a ta se odehrává na drážních pozemcích a museli by pozemky někomu předat. V České republice o tyto pozemky zájem není, a pokud by je nikomu nepředali a zůstaly jim na starost, prodražilo by to provoz a bude to neodůvodnitelný náklad. Navrhnout takové opatření se ale podaří jenom v místech, kde je nějaký prvek ÚSES, který je na pozemcích, které mají jasného vlastníka, ale tady na Libické spojce nic tak zásadního není. Byla by jediná šance, abyste určili náhradní výsadbu za pokácené stromy někde na svých pozemcích, pak by nebyl problém, vytvořit ty pásy jinde. Náhradní výsadba je zcela v rukou obce. Ještě poznámku k orné půdě, zabírat velmi kvalitní půdu ze ZPF proto, abychom tam vysázeli pás zeleně, jim nepřišlo úplně vhodné. Ještě k tomu, jestli je vhodné přeložku přimknout k trati, nebo ne. Hlavní důvod z jejich pohledu je, že zelený pás funguje jako biokoridor podél trati, v okamžiku kdyby tu trať přitlačili k náspu, tak tam vzniknou 3 nesouvisející části, a vzniknou 2 kolizní místa, kde zvířata, která budou tím pásem migrovat, budou muset přes koleje tam a zpátky, což je kontraproduktivní.

Prašnost a opatření proti prašnosti – pokud jde o recyklační základnu ve Velkém Oseku, v současné době nedokáže přesně specifikovat, po kterých komunikacích bude probíhat návoz a odvoz kameniva, rozhodně se nevyhneme jízdám přes obec Velký Osek. Ale po ukončení stavby se provedou na náklady investora opravy veškerých komunikací, po kterých stavba jezdila. Recyklační linka neběží celou dobu stavby, běží v době, kdy je návoz železničního svršku, většinou běží v režimu 14 dnů, pak je třeba měsíc pauza. Je zpracována podrobná rozptylová studie, aby recyklační linka byla umístěna tak, aby co nejméně škodila okolí. V podmínkách pro realizaci se uvádí, že v případě suchého počasí se musí linka kropit, kropí se návoz, kropí se odvoz. Dále u takhle velkých staveb se vždy stanovuje ekologický, či biologický dozor, který by nad tím měl bdít, a v případě, že podmínky nejsou dodrženy, má právo zasáhnout a říci, dokud nesplníte podmínky, nebudeme pokračovat. Linka je umístěna do Velkého Oseku mimo jiné proto, aby byl umožněn i návoz po železnici. Mělo by nějakým způsobem dojít k minimalizaci návozu těžkými nákladními vozy. Druhá důležitá věc je, že nikde po trase, tak aby to dávalo ekonomický smysl, není tak velká zpevněná plocha, na které by se celá tato záležitost mohla odehrát. Proto byl vybrán Velký Osek. Rozptylová studie prokázala, že budou překračovány imisní limity pro polévatý prach. Záleží na technologické kázní, na organizaci obsluhy recyklační linky, padá to hlavně na bedra stavebníka a záleží na tom, jak moc obec, na jejímž území to je, bude na něho tlačit. Taková je skutečnost, nicméně ta linka by měla být v provozu 260 dní, platí že není v nepřetržitém provozu, jede v období, kdy dojde k návozu. V našich podmínkách jsou vyloučeny období noci, svátků, je to směřováno do pracovních dnů, do pracovních hodin, tak aby lidé byli obtěžováni co nejmíň, ale recyklační základna z hlediska ovzduší určitě zátěž představuje. V rámci probíhající stavby jsou dělány porady a část porad je přístupná i zástupcům obce, aby tam mohli řešit tyto problémy. Takže recyklační linku by viděl na řešení až v rámci vlastní stavby. Bez ní by to bylo složité, kamenivo,

keré se vytěží a zrecykluje a znovu se použije v místě, by muselo být něčím jiným nahrazované, bylo by to kontraproduktivní.

Řešení stavby - k otázce zrušení Kanínského přejezdu - tento přejezd se nahradí nadjezdem, který vede v nové stopě. Bude jižněji. Silnička podjede Libickou spojku a pak shora překročí stávající trať Kolín Nymburk. Pomníček nebude dotčen.

Vyhodnocení vlivu na klima – tato kapitola dokumentace se má vztahovat na taková opatření, aby dráha byla postavena tak, aby na ni přírodní vlivy co nejméně působily. Námitka je, že by se měla spíše zabývat vlivem, jaký má železnice na klima, součástí dokumentace je ale hodnocení vlivu stavby na životní prostředí, a tam jsou tyto problémy řešeny. Kapitola vlivy na klima by měla vyhodnotit připravenost projektu na změny, ke kterým může dojít, např. jestli je z hlediska statiky pozemní objekt připraven na větší zatížení sněhu, než třeba bylo v uplynulých letech. Jestli něčím realizace této stavby přispěje ke zlepšení životního prostředí, je to přesun části automobilové dopravy na železnici, tím by mělo dojít ke snížení CO₂. Hlavní přínosy osobní dopravy této stavby jsou jednoznačně zkrácení doby v souvislosti s dalším navazujícími stavbami na rameni Hradec Králové – Praha. Což znamená, že v tom okamžiku železnice bude nejen výrazně rychlejší než autobus, ale dostane se v podstatě na hranici konkurenceschopnosti vůči autům, což pro převedení lidí z individuální automobilové dopravy na veřejnou dopravu je důležitý aspekt. U nákladní dopravy je základní efekt v tom, že jednak se má zdvojkolejnit celá trať přes Hradec Králové, to by umožnilo méně kolizní průjezd nákladních vlaků, a jednak obecně by mělo dojít ke zvýšení spolehlivosti celkovou modernizací celé pravobřežní trati Kolín-Děčín.

Posouzení vlivu na krajinný ráz - krajinný ráz je velice subjektivní a každý krajinu chápe jinak. Posuzování krajinného rázu má určitou metodiku, není na to žádná speciální autorizace, ale jsou na to kursy. V 99% případů je krajinný ráz vztahován pouze k vizuálnímu vjemu, nesouvisí s čichem, nesouvisí s hlukem, hodnocení je děláno ve vztahu k tomu, jak v krajině nová stavba vypadá při vzdálených pohledech. Libická spojka ve velké části svého průběhu kopíruje, nebo jde velmi blízko stávajícímu tělesu silnice, takže je tam dopravní koridor, který už dnes v krajině je. Zásadním způsobem nevzniká nová dopravní linie, která by v krajině už dnes nebyla. Otázka směřuje k ozelenění a zakrytí stavby. Na náspech drážního tělesa není možné provést výsadbu stromů, ale vegetační úpravy tam určitě proběhnou. U náspu zvažovali několik variant, měl by být technicky funkční, měl by umožnit na přeložce nebudovat nové železniční přejezdy, tj. nová riziková místa, tzn. jak řešit to, že přes stopu přeložky přechází několik polních cest. Zda jít v úrovni dálnice, aby všechny cesty dokázaly násep podejít, anebo naopak nechat trať sklesat co nejniž, aby pod tratí prošel jen podchod pro pěší a cyklisty, aby přes trať byl vidět vršek zeleného pásu, který tam zůstává. Nakonec zvolili zemní konstrukci, která je přitlačena blíže k terénu, aby v pohledech od obce nešli přes korunu pohledu na dnešní násep dálnice. Krajinný ráz vychází z § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Co se týká odborných studií, některé studie se musí rigorózně řídit

tím, co je dáno v legislativě, např. rozptylová studie, hluková studie, studie vlivu na lidské zdraví. Ale zrovna na krajinný ráz existují asi 3 metodiky, podle kterých se zpracovává, ale není na to autorizace. Ve své podstatě všichni zpracovatelé se drží jakési uzance, že by se tam zpracovávala záležitost zvuku a pachu, nebývá běžné. Metodiky dávají větší důraz vizuálnímu pohledu než dalším vlivům, o kterých se zde mluvilo.

Vzhledem k tomu, že již nikdo z přítomných účastníků jednání nevznesl další dotaz nebo připomínku, diskuse dále nepokračovala.

Na závěr veřejného projednání RNDr. Hrušková seznámila přítomné s dalšími kroky procesu posuzování vlivů na životní prostředí, které budou následovat bezprostředně po skončení veřejného projednání dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a veřejné projednání ukončila.

III. ZÁVĚR

Vlivy záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ byly projednány ze všech podstatných hledisek.

Vlastní podmínky budou koncipovány v závazném stanovisku MŽP k posouzení vlivů provedení záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ na životní prostředí, které bude vydáno na základě dokumentace, posudku, veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných ve smyslu § 9a zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

RNDr. Hrušková jako pověřená osoba konstatovala, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání posudku a současně dokumentace k záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ 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 a § 3 vyhl. č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

RNDr. Ivana Hrušková

pověřená řízením veřejného projednání
MŽP, odbor výkonu státní správy I