



**Středočeský kraj**

Ing. Miloš Petera  
Náměstek hejtmanky pro oblast životního prostředí a zemědělství

500  
1/-

Ministerstvo životního prostředí  
Centrální podatelna MŽP



3000223662

Ev. č.: ENU/2018/76116

Listy/přil.: 1/0 Došlo: 21.11.2018 9:34

Číslo jednací: MZP/2018/1500/2128

Praha 12. listopadu 2018

čj. 149505/2018/KUSK

**Vyjádření Středočeského kraje v samostatné působnosti podle zákona č. 100/2001 Sb. k záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“**

Středočeský kraj v samostatné působnosti jako územně samosprávný celek projednal oznámení zahájení zjišťovacího řízení podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí výše uvedeného záměru a ve smyslu § 6 odst. 7) téhož zákona vydává toto vyjádření:

Středočeský kraj souhlasí se záměrem „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ a nepožaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb. V případě výstavby „Libické spojky“ doporučuje postupovat dle varianty č. 2 nebo č. 4.

Ministerstvo životního prostředí  
OVSS I  
Vršovická 65  
100 10 Praha 10



**Město Kolín**

Karlovo náměstí 78, 280 12 Kolín I  
tel.: +420 321 748 111, fax: +420 321 720 911  
e-podatelna: posta@mukolin.cz, e-mail: podatelna@mukolin.cz



Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65  
100 00 PRAHA 10

Vaše čj. (zn.): MZP/2018/500/1902  
Číslo jednací: MUKOLIN/OZPZ 99037/18-Ch  
Spisová zn.: OZPZ EIA 19518/2018

Vyřizuje: Miroslav Chramosta  
Telefon: 321 748 329  
E-mail: miroslav.chramosta@mukolin.cz

IČ: 00164801

Počet listů: 1  
Příloh/listů: 0/0

Datum: 07.11.2018

**Vyjádření podle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) k oznámení záměru: Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky**

Město Kolín, jako dotčený samosprávný úřad podle § 3 zákona, po důkladném prostudování a posouzení uvedeného oznámení podává podle příslušných ustanovení zákona k tomuto oznámení záměru (č.j. MZP/2018/500/1902 ze dne 17.10.2018, vyř. RNDr. Hrušková), následující **vyjádření**:

Předmětem záměru je modernizace trati č. 231 Kolín - Lysá nad Labem a to v úseku Kolín (mimo) – odbočka Babín (mimo), která prostorově respektuje stávající stopu trati, tedy trať zůstává bez přeložek a dvoukolejná. Délka modernizace tohoto traťového úseku je cca 19 km.

Poloha kolejí zůstane na současném drážním pozemku. V prostoru k.ú. Libice a Kanín je navržena novostavba dvoukolejně Libické spojky pro přímé spojení mezi Poděbrady a Chlumcem nad Cidlinou vedoucí mimo železniční stanici Velký Osek. Návrh je zpracován ve třech variantách (V1, V2 a V4).

Dále jsou v rámci stavby navrženy přeložky pozemních komunikací. Součástí stavby budou i další stavební opatření vyvolaná územně-technickými vazbami, především přeložky komunikací, sítí, protihluková opatření apod. Stávající železniční smyčka u Velkého Oseku umožňující jízdy ve směru Poděbrady – Chlumeck nad Cidlinou bude odstraněna.

Oznamovatel záměru je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, zpracovatel dokumentace: RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA, Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc.

**Závěr**

Jak vyplývá z oznámení, lze konstatovat, že realizací posuzovaného záměru dojde po dobu stavby k určitému vyššímu zatížení okolí stavby zejména tuhými znečišťujícími látkami. Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezený negativní stav po dobu provádění stavby, lze považovat tento negativní vliv na ovzduší za akceptovatelný za předpokladu, že při realizaci záměru budou důsledně dodržována všechna opatření ke snížení prašnosti uvedená v Rozptylové studii v bodě 8. Závěrečné hodnocení.

Na základě všech informací uvedených v oznámení bereme toto na vědomí a k provedení záměru nemáme námítky. Zpracované oznámení považujeme za dostatečné a další posuzování vlivu na ŽP nepožadujeme.

otisk úředního razítka

Mgr. Michael Kašpar  
I. místostarosta města

**Doručuje se:**

Ministerstvo životního prostředí, Vršovická č.p. 1442/65, 10000 Praha 10

Na vědomí

Odbor dopravy

Odbor obrany a krizového řízení

Odbor region. rozvoje a územ. plánování

Odbor výstavby - stavební úřad



# Město Poděbrady

starosta

Jiřího náměstí 20/I, 290 31 Poděbrady

tel. 325 600 200, fax 325 614 486, e-mail: starosta@mesto-podebrady.cz

VÁŠ DOPIS ČJ.:  
ZE DNE:

NAŠE ČJ.: 0072679/S4/2018/DG

VYŘIZUJE: Ing. Tomáš Davídek  
TEL.: 325600250  
FAX: 325614486  
E-MAIL: sm@mesto-podebrady.cz

DATUM: 21.11.2018

Ministerstvo životního prostředí  
Odbor výkonu státní správy I

Vršovická 65  
100 10 Praha 10

**Věc: Vyjádření Města Poděbrady k oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Kolin (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“**

Město Poděbrady se seznámilo s oznámením výše uvedeného záměru ze dne 17.10.2018. Jako dotčený územní samosprávný celek vznáší k předloženému záměru následující připomínky a námítky:

## 1) Oznámení strana 20 – rušené železniční přejezdy

### a) P3587 v ev. km 313,827

„Jedná se o úrovněvé křížení s místní komunikací v ulici na Hrázi. Silniční doprava bude převedena na blízký silniční nadjezd silnice I. třídy v km 313,375. Pro pěší bude zřízeno v místě rušeného přejezdu mimoúrovňové křížení dráhy s bezbariérovým přístupem“.

Město Poděbrady požaduje vypracovat dvě varianty tohoto mimoúrovňového křížení pro pěší:

- a) nadchod s rampou a cyklopruhem o šíři 2,5 m,
- b) podchod.

### b) P3588 v ev. km 314,595

„Jedná se o úrovněvé křížení s komunikací III/32916 (ul. Jiráskova a Revoluční). Náhradou za tento přejezd bude navrhnout nový silniční nadjezd v cca km 314,260 napojen na ulice Jungmannova a U Bažantnice. Pro chodce bude využit nový podchod doplněný o bezbariérový přístup.“

Pro Město Poděbrady je nepřijatelný navrhovaný silniční nadjezd. Je požadováno rozpracovat návrh silničního podjezdu s podjezdovou výškou 4,5 m s vyústěním do ul. Jiráskovy a Revoluční/Budovcovy/Za Nádražím. Nový podchod je nutno dimenzovat včetně cyklopruhu a architektonicky kvalitně zpracovat.

### c) P3590 v ev. km 315,861

„Jedná se o úrovněvé křížení s místní komunikací (ul. Boučkova a Stavební). Silniční doprava bude převedena na blízký silniční nadjezd v ulici Koutecká. Pro pěší bude zřízeno v místě rušeného přejezdu mimoúrovňové křížení dráhy s bezbariérovým přístupem.“

Město Poděbrady požaduje navržené řešení tohoto mimoúrovňového křížení pro pěší dopracovat jako nadchod s rampou a cyklopruhem o šíři 2,5 m.

Město Poděbrady požaduje řešit objekty mimoúrovňového křížení pro pěší a cyklisty jako kvalitní inženýrské dílo se spoluúčastí architekta. Doporučuje zvážit použití bezbariérových kruhových ramp a vypustit zastřešení.

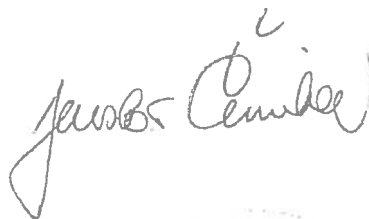
## 2) Protihluková opatření

- a) V předložených návrzích chybí protihluková opatření – protihluková stěna mezi tratí a ulicí Skladištní – před 7 rodinnými domy a dětským hřištěm v této lokalitě.
- b) V návrzích chybí protihluková opatření – protihluková stěna mezi tratí a ulicemi Hlaváčova a Boučkova – před nejméně 3 rodinnými domy a dále před bytovým domem v Kozinově ul. č.p. 803.
- c) Žádáme prověřit nutnost zajištění protihlukových opatření – protihlukových stěn v Jungmannově ul. – v úseku od ul. Jiráskovy až po řadové garáže u ul. Na Hrázi a dále v ul. Za Nádražím – v celé délce.

Město Poděbrady dále žádá, aby bylo průběžně informováno o vývoji architektonického řešení jednotlivých navrhovaných objektů a staveb a vyhrazuje si právo k němu vznášet námítky.

S pozdravem

Jaroslav Červinka  
starosta města



ENV/2018/78480, MZP/2018/500/2187

26. 11. 2018

LINCE3425W8N

## Obec Libice nad Cidlinou

Husova 4 , 289 07 Libice nad Cidlinou

Váš dopis s čj.:

Ze dne:

Číslo jednací: LINC-868/2018

Spisová značka:

Ministerstvo životního prostředí

Vyřizuje: Kamila Růžičková

Tel:

Vršovická 65

100 10 Praha

E-mail: sekretariat@libicenadcidlinou.cz

Datová schránka: mw3a8wn

Datum: 26.11.2018

### Vyjádření k Posuzování vlivů na životní prostředí - zahájení zjišťovacího řízení k záměru "Modernizace traťového úseku Kolín-Babín, vč. Libické spojky"

Dobrý den,

v příloze vám zasíláme vyjádření Obce Libice nad Cidlinou k Posuzování vlivů na životní prostředí – záměr „Modernizace traťového úseku Kolín – odb. Babín, vč. Libické spojky ( vaše č.j. MZP/2018/500/1902, sp. zn. ZN/MZP/2018/500/251 ze dne 17.10.2018 ).

S pozdravem

Kamila Růžičková  
referentka



# Obec Libice nad Cidlinou

Husova 4, 289 07 Libice nad Cidlinou, tel.č. 325 637 141(254)

E-mail: podatelna@libicenadcidlinou.cz

ČS Poděbrady a.s. 0504253319/0800, IČO - 239 381

-----

**Vyjádření obce Libice nad Cidlinou k záměru Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), včetně Libické spojky dle § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů** (dále jen zákon)

Obec Libice nad Cidlinou po prostudování Oznámení záměru zpracovanému dle přílohy č. 3 zákona vlivů na životní prostředí k výše uvedenému záměru uvádí následující připomínky.

## **Přeložka silnice III/3281 s vybudováním nadjezdu**

V k. ú Libice nad Cidlinou je v rámci modernizace trati plánované zrušení železničního přejezdu P3584 v km 310,440 a jeho nahrazení přeložkou komunikace III/3281 s nadjezdem vedoucím podél trati ve směru na Poděbrady. Zároveň má být v místě zrušeného přejezdu vybudován podchod pro chodce a cyklisty. K tomuto dílčímu záměru uvádíme následující:

1. Vybudování nadjezdu tak, jak je navrhován považujeme za zásah, s kterým zásadně nesouhlasíme. Předmětné území je nejen Evropsky významnou lokalitou soustavy NATURA 2000 Libické luhy, ale také Přírodní památkou Louky u Choťánek dle zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a lokálním biocentrem územního systému ekologické stability dle územního plánu obce Libice nad Cidlinou. Zároveň toto území působí jako klidová zóna, která poskytuje částečnou ochranu proti hluku z blízké komunikace I/32 sloužící jako přivaděč pro dálnici D11. Provoz na komunikaci I/32 je, stejně jako železniční doprava, velkým zdrojem hluku v obci.
2. Přivedení dopravy do ulice Karbusického považujeme za velmi nevhodný zásah. Ulice je v současné době minimálně zasažena automobilovou dopravou. Navýšení automobilové dopravy v této ulici by výrazně zhoršila kvalitu bydlení. Zároveň prostorové parametry ulice neumožňují navýšení dopravy a bezpečný obousměrný provoz.

Z výše uvedených důvodů požadujeme dále nesledovat variantu s vybudováním nadjezdu v klidové části obce a v území hodnotném z hlediska ochrany přírody a krajiny. V dalším stupni přípravy a procesu posuzování vlivů na životní prostředí požadujeme rozpracovat a dále sledovat variantu nahrazení stávajícího přejezdu P3584 v obci Libice nad Cidlinou (ulice Husova) podjezdem ve stávajícím umístění pro automobilovou dopravu a odděleným samostatným pruhem pro chodce a cyklisty. Podchod a podjezd pro cyklisty požadujeme navrhnout v takovém řešení, aby byl oddělen od komunikace pro automobily a cyklista nebyl nucen sesednout z kola a mohl plynule pokračovat v jízdě. Výškové rozdíly při vjezdu a výjezdu by neměly být vysoké a snadno překonatelné i pro osoby se zhoršenou schopností pohybu.

## **Hluková zátěž**

S tvrzením, že se nepředpokládá zvýšení hlukové zátěže nelze souhlasit. Stejně tak s použitím korekce pro starou hlukovou zátěž. A to především vzhledem ke skutečnosti, že záměr má být realizován z důvodu nárůstu dopravy na trati. Zvýšením kapacity trati a zvýšením rychlosti dopravy na trati dojde k nárůstu dopravy a tím i k vyšší hlukové zátěži v užším i širším okolí trati. Jedná se o záměr modernizace trati, není možné tedy uvažovat s korekcí na starou hlukovou zátěž a tím pádem neuvažovat o splnění současných limitů. Jedná se o současný záměr, s vlivem do budoucnosti a měly by tedy být splněny současné limity dle platné legislativy v době realizace a provozování záměru a to ve vazbě jak na venkovní, tak na vnitřní hlukové limity. Požadujeme vyhodnocení vlivů záměru na zvýšení hlukové zátěže v území bez korekce pro starou hlukovou zátěž.

Hlukovou zátěž v obci ovlivňuje nejen doprava železniční, ale také doprava silniční. U silniční dopravy se jedná jak o dopravu v obci, tak o dopravu na přilehlých komunikacích (dálnice D11, silnice I/32, II/125 a III/3281). Z tohoto důvodu požadujeme vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s ohledem na kumulativní a synergické vlivy záměru s ostatními zdroji hluku.

V rámci záměru jsou navrhována protihluková opatření, kterými jsou především protihlukové zábrany o výšce 2 m nad terénem. Použití takovýchto zábran považujeme za nepřijatelné z hlediska vlivu na ráz obce a v extravilánu také z hlediska vlivu na krajinný ráz. V dalším stupni přípravy požadujeme rozpracovat a dále sledovat využití nízkých protihlukových clon po obou stranách trati, které nebudou zasahovat do estetického vzhledu obce a pohledově ji tak nerozdělí na dvě části. Dále požadujeme do návrhu protihlukových opatření zahrnout i opatření za využití vegetace a technická opatření vegetací doplnit. Vegetační pásy podél trati by měly být navrženy s ohledem na krajinný ráz a místní přírodní podmínky. Neměly by být využívány rostlinné druhy, které nejsou původními druhy přirozeně se zde vyskytující.

Považujeme za nutné upozornit, že Libice nad Cidlinou je také památkovou rezervací se svým ochranným pásmem. Záměr zasahuje do této památkové rezervace a do estetických a kulturně historických hodnot obce. Občané obce jsou při rekonstrukci a údržbě svých nemovitostí často nuceni upravovat projektovou dokumentaci a výběr materiálů pro provedení s ohledem na vyjádření dotčených orgánů chránících tuto památkovou rezervaci. Navrhovaná protihluková opatření necitlivě zasahují do celkového konceptu ochrany kulturních a estetických hodnot v obci.

Uvažovaný záměr se nachází v rovinatém terénu zemědělsky využívané krajiny, kde k šíření hluku nejsou žádné velké překážky. Protihluková opatření by měla být navržena i v oblastech přilehlých k obci tak, aby bylo zabráněno šíření hluku do dalších částí obce, které těsně nepřiléhají k trati. Především se jedná o šíření hluku v oblasti Jezera v lukách v Libici nad Cidlinou a v korytě řeky Cidliny, kterým se hluk způsobený přejezdem po železničním mostě šíří dále do obce a do okolních obcí (Kanín, Opolany).

## **Vliv na přírodu a krajinu**

Požadujeme vypuštění přeložky komunikace III/3281 v k. ú. Libice nad Cidlinou a nahrazení přejezdu podjezdem tak, jak je uvedeno výše. Realizací přeložky a vybudováním nadjezdu by došlo k výrazným záborům vegetace a dále k zásahu do EVL Libické luhy a Přírodní památky Louky u Choťánek. Dále by došlo k výraznému ovlivnění či úplnému zániku lokálního biocentra BC 2 v k. ú. Libice nad Cidlinou. Toto zásadně odmítáme, jelikož lokální biocentrum v tomto území působí jako stabilizační prvek v silně ovlivněném území. Dále požadujeme vyhodnocení vlivů záměru na migrační propustnost území a navržení takových opatření, které by vedly ke zlepšení podmínek pro migraci živočichů v celém území záměru.

### **Znečištění ovzduší**

Jedním z nejzávažnějších důsledků dopravy je, kromě zatížení hlukem, zejména znečištění ovzduší. V případě železniční dopravy se jedná zejména o dieselovou trakci železniční dopravy a také znečištění prachem. Vzhledem k tomu, že je navrhováno zvýšení rychlosti na trati a je uvažováno s vyšší intenzitou dopravy, požadujeme vyhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší v době realizace i v době provozu.

### **Odvodnění trati**

Vzhledem k tomu, že je navrhováno odvodnění trati do místní vodoteče, je nutné vyhodnotit vliv znečištění vodoteče drenážními vodami a navrhnout opatření k minimalizaci vlivů a zabránění znečištění vod. Mazáním pohyblivých částí kolejových systémů minerálními oleji a úkapy z lokomotiv a vlakových souprav dochází při splachování těchto olejů ke znečištění podzemních a povrchových vod. Vzhledem k navýšení intenzity dopravy na trati dojde i k nárůstu potřeby údržby trati a navýšení spotřeby hmot pro údržbu kolejí. Dále k tomuto záměru uvádíme, že bude nutné vyhodnotit kapacitu zatrubněné vodoteče a navrhnout takové úpravy, které zabezpečí bezpečný odvod drenážních vod i při maximálních srážkových úhrnech. Úpravy vodoteče by měly být projektovány jako přírodě blízká opatření.

### **Zábor půd a fragmentace území**

K záměru vybudování Libické spojky u obce Kanín uvádíme, že se jedná o další zábor zemědělské a lesnické půdy a fragmentaci území. Požadujeme, aby byl vyhodnocen vliv záměru na ZPF a PUPFL a fragmentaci území a byly navrženy opatření k minimalizaci záborů, snížení fragmentace a ke zvýšení migrační prostupnosti území.

Iveta Myšková, starostka obce





## Obec Choťánky

Ministerstvo životního prostředí  
RNDr. Hrušková  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10

**Vaše č.j.:** MZP/2018/500/1947 **Naše č.j.:** 1554/2018/ou v Choťánkách 12.11.2018

**Věc:** Vyjádření obce k zjišťovacímu řízení k záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“

Vzhledem k narůstajícímu provozu na trati (který se bude dle záměru do budoucna ještě více navyšovat) a s tím spojeným hlukem okolo 312km v obci Choťánky žádáme o zbudování protihlukových stěn, které byly obci v souvislosti s výše uvedenou modernizací úseku přislíbeny.

S pozdravem

  
  
**Klára Vaňková\***  
starostka obce





# Obec Opolany

Opolany 68, PSČ 289 07 - Libice n C. tel. 325 637 147, e-mail: obec@opolany.cz

IČ: 00239 542, DIČ CZ 00239 542, ID datové schránky: umybiym

Čj.: OÚO 560/2018

Opolany dne: 21.11.2018

Vyřizuje: Šrédlová

Ministerstvo životního prostředí

Odbor výkonu státní správy I.

Vršovická 65

100 10 Praha 10

## Vyjádření k oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“

(k čj: MRZP/2018/500/1902, Sp. Zn.: ZN/MZP/2018/500/251 ze dne 17.10.2018)

Obec Opolany, na základě připomínek a podnětů občanů obce Opolany a osady Kanín zasílá vyjádření k oznámení EIA k projektu „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ (dále jen Libická spojka).

Vyjádření se týká především úseku Libické spojky. Vyjádření platí, pokud není uvedeno jinak, pro všechny 3 varianty. Určité záležitosti aktuální dokument Oznámení EIA k projektu „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ z 09/2018 vůbec neuvádí, proto odkazujeme na dokument „Kanínská spojka, oznámení dle přílohy č.3 zákon č.100/2001 Sb.“ z 11/2009 (dále jen Kanínská spojka). Pokud odkaz na tento dokument není přípustný, jsou podle nás nezbytné uvedené body do projektu doplnit.

### **Bod 1: Hluková studie:**

Největší obava obyvatel Kanína při tomto záměru je hluková zátěž v době provozu.

Součástí hlukové studie, přílohy 7 tohoto oznámení, není vyhodnocení hlukových poměrů pro Libickou spojku. V hlukové studii bod 5 se uvede, že se v rámci stávající trasy nepředpokládá zvýšení hlukové zátěže. Pro úsek nového trasování nejsou uvedeny žádné výpočty, hlukových map ani žádné závěrečné posouzení.

Součástí projektu „Kanínská spojka“ z roku 2009 byla hluková simulace, kde se u obytných domů v uzavřené osadě Kanín předpokládá hluková zátěž kolem 46-50 dB. Trasování odpovídalo zhruba variantě 2. Trasování jako Varianta 4 se tenkrát ještě neuvažovala. Výsledky studie „Kanínská spojka“ ohledně hlukové zátěže v uzavřené obci Kanín se budou při projektu „Libická spojka“ zhoršovat z těchto důvodů:

- Kanínská spojka maximální rychlost 120km/h, Libická spojka maximální rychlost 160 km/h
- Varianta 4 je mezi km 7,4 až km 8,5 (nová trať) o 100 m blíž k obci

- Hluková studie nezohlední přenos zvuku po řece, což vnímáme ve vsi už dnes jako velký problém, který se bude se zvýšením mostu nad hladinu Libického jezu zhoršovat.
- Studie z roku 2009 nebrala na zřetel hluk z dálnice D11 (která byla tenkrát teprve 2 roky v provozu), a odraz hluku z jeho násypu. V roce 2009 protihlukové opatření dálnice ještě nebylo účinné. Hluková zátěž v obci dránské extrémně kolísá podle vegetačního období, hospodaření na polích a povětrnostních podmínek. Teprve v posledních letech je během léta tlumení vegetací na svahu a na úpatí pod ní účinné.

V uzavřené obci Kanín se obáváme zvýšení hluku z těchto důvodů:

- Nová trať při variantě 4 bude situována v oblouku asi 400 m, při variantě 2 asi 500 m od uzavřené obce, a to v délce 1,5 km
- Nová trať bude zhruba v úseku km 7,0 až km 7,5 (nová trať) umístěna značně nad okolním terénem. Předpokládáme, že koleje budou převýšeny směrem k obci (jižní kolejnice výš než severní)
- Převážná část nového úseku bude v oblouku. Trať bude určena pro smíšený provoz nákladních a osobních vlaků. Vlaký jedoucí 160 km/h budou mít nedostatek převýšení, vlaky jedoucí 80 km/h budou mít přebytek převýšení kolejnic. Obáváme se zvýšení hluku z náběhu věnce dvojkolí na kolejnice.
- Jen v první části toho úseku je obec zastíněna lesní clonou, zbytek je zemědělská půda bez hlukové překážky. Část protihlukové clony západně od obce je ohrožena přeložkou silnice III/3283.
- V rámci stavby dálnice D11 byla postavena protihluková clona z vzrostlých stromů a keřů. Podle umístění nové trati i hospodářské cesty mezi dálnicí a trati bude tato hluková bariéra zhruba v úseku km 8,5 až 9,1 (nová trať), (dálnice km 44,0) pravděpodobně omezena.

Požadujeme posouzení hlukové zátěže pro úsek Libická spojka. Žádáme o návrh nové hlukové bariéry, především v úsecích umístěných výrazně nad okolním terénem, pokud to prokazují výpočty. Požadujeme zohlednit stávající hlukové bariéry z dálnice D11. Její funkce nesmí být omezena, případně je třeba navrhnout adekvátní náhradu. Při návrhu protihlukových opatření preferujeme vzrostlé stromy a keře nebo nízké hlukové stěny, které nebudou tak silně omezovat vzhled krajiny. Dále požadujeme měření hlukové zátěže po výstavbě a případné doplnění protihlukových opatření.

Ohledně vlivu protihlukových opatření na estetiku krajiny („Libická spojka“ strana 89) upozorňujeme na pochybné označení místa pro PHS ve „Velkém Mýtě“.

## **Bod 2: Vliv na regionální klima a ovzduší**

Území mezi řekou Labe a kopcem Oškobrh je pocitově sušší než okolí. Poslední léta ukazují, že dálnice má vliv na rozdělení deště stejně jako řeka. Déšť a především mlhy jsou na jižní straně častější než na severní straně. Někdy je i znát zřetelný rozdíl v teplotách mezi jižní a severní stranou dálnice. Jsou obavy, že umístění další liniové stavby (dvoukolejná trať plus manipulační cesta) paralelně k ní může tento efekt posílit.

### **Bod 3: Hydrologický poměr**

Vodní plochy západně od Kanína slouží k vsakování dešťové vody. Je do ní svedena voda dešťové kanalizace obce a z polních cest. Z těchto vodních ploch při obvyklých deštích není odtok. Plochy mají vliv na zadržení vody v krajině. Zmenšením vodních ploch a odváděním dešťové vody přímo do Cidliny se obáváme dalšího vysoušení okolí. Kvůli malému množství srážek v roce 2018 jsou tyto vodní plochy v ohrožení.

### **Bod 4: Socioekonomický vliv**

Pro obyvatele Kanína znamenají přeložky silnice III/3283 směrem na jih prodloužení vzdálenosti k základní občanské vybavenosti, (základní škola, lékař, pošta, obchody), které jsou především umístěné v Libici nad Cidlinou, o cca 800 m a navíc s novou výškovou překážkou. Může to být problém především pro starší cyklisty. Tento problém by se omezil původně navrženou severní přeložkou silnice, která je z technického hlediska nejspíše neuskutečnitelná. Chodník na novém nadjezdu silnice III/3283 nebude mít pro občany Kanína velký význam, protože cesta by byla značně delší než alternativní cesty do Libice nebo Velkého Oseka. Dle projektu „Libická spojka“ se počítá s komunikací pro místní pozemky ze stávající silnice III/3283 podél trati směrem k Cidlině. Navrhujeme tuto cestu naprojektovat, jako chodník a cyklostezku. Od řeky vidíme jako nutnost realizovat jednu ze dvou variant:

a) Součástí nového železničního mostu přes řeku Cidlinu by měl být chodník a cyklostezka, která se připojuje na severní straně na stávající chodník a cyklostezku. Tím by se cesta do centra Libice, ale i k vlakové zastávce zkrátila oproti dnešku o 100 m.

b) Druhá varianta je realizace cyklostezky a chodníku od výše jmenované cesty podchodem pod novým železničním mostem (mosty) a připojení na již existující silnici v ulici „Na Záměstí“. Cesta do centra obce by se prodloužila jen o 100 m a nebylo by žádné převýšení. Podchod pod mostem na jižní straně by byl sloučen s trasou pro velké savce dle přílohy 6 „Biologický průzkum“ Obr. 5. Bez náhrady tohoto spojení by se omezila mobilita občanů vsi, především těch bez automobilu. Následkem může být zvýšený provoz osobních aut. K tomu se zvýší motivace občanů si zkrátit cestu přes železniční mostní objekt (úspora času by byla 10 minut).

Dále musíme trvat na realizaci plánovaných podjezdů SO 18-20-04 a SO 18-22-01. Díky těmto podjezdům bude možno nadále využívat stezky, které jsou hojně využívány cyklisty a to zejména na trase z Opolan a Kanína směr Velký Osek. V minulosti byla vypracována řada projektů, na propojení těchto stezek až do Kolína či do průmyslové zóny Ovčáry. Několik projektů bylo též zaměřeno na osázení těchto tras stromy. V projektu stavby dálnice bylo jednou z podmínek vybudování již zmiňovaných tras a podjezdů pod dálnicí D11. Pro realizaci těchto projektů byly čerpány nemalé náklady poskytnuté Středočeským krajem, dotčenými obcemi, ale též dotacemi soukromých firem.

### **Bod 5: Ostatní:**

V části Archeologické náležitě („Libická spojka“) na straně 74 je uvedeno, že celé zájmové území je území, v němž dosud nebyl rozpoznán archeologický nález. V dřívějších studiích („Kanínská spojka strana 44) je uveden záchranný archeologický výzkum v okolí dnešního přejezdu P3583 (silnice III/3283, trať č. 231). Tento areál bude výstavbou výrazně dotčen.

Současně se na tomto území může též vyskytnout muniční zátěž po bombardování železniční trati z druhé světové války.

Jsme si vědomi celostátního zájmu na tomto projektu. Obecně je přání obyvatel Kanína mít stavbu co nejdále od obce, aby nebylo omezeno propojení cyklostezek do okolních obcí a aby se nepoškodily, nebo lépe ještě doplnily, protihluková opatření dálnice D11. Doufáme, že touto stavbou zmizí jeden z největších zdrojů hluku, stávající ocelový železniční most přes řeku Cidlinou v Libici nad Cidlinou. Následně nově vybudovaný most, jako i jeho náhrada bude jistě mnohem nižší hlukovou zátěží pro okolí.

S pozdravem



  
Jan Vojáček  
starosta obce Opolany

**Krajský úřad Středočeského kraje**

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

Praha: 19. 11. 2018  
Číslo jednací: 140442/2018/KUSK  
Spisová značka: SZ\_137436/2018/KUSK  
Vyřizuje: Ing. Anna Preiszlerová  
Značka: OŽP/Pr

Ministerstvo životního  
prostředí  
OVVS I  
Vršovická 65  
100 10 PRAHA 10

**Vyjádření k oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů**

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako dotčený orgán k oznámení záměru ve smyslu § 6 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), sděluje následující:

**Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).** Ing. Polesná, l. 789

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody příslušný dle ust. § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.), sděluje, že **má níže uvedené připomínky.**

Předmětný záměr se dotýká území evropsky významné lokality CZ0214009 Libické luhy, přičemž orgán ochrany přírody nevyhloučil významný vliv v rámci vyjádření č.j. 065058/2017/KUSK ze dne 7.6.2017.

Předložené oznámení záměru obsahuje (samostatná příloha č. 5 oznámení záměru) **posouzení podle ust. §45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., (dále též jen „naturové posouzení“)** zpracované Mgr. Martinou Fialovou, Ph.D., držitelkou příslušné autorizace k provedení „naturového posouzení“. Závěr naturového hodnocení konstatuje, že předmětný **záměr má významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany 6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion, Brachypodio-Centaureion nemoralis*) a na celistvost evropsky významné lokality CZ0214009 Libické luhy.** Dále byl shledán negativní vliv mírného stupně na další předmět ochrany zmíněné evropsky významné lokality: evropský typ stanoviště 6440 Nivní louky říčních údolí svazu *Cnidion dubii*. Další předměty ochrany evropsky významné lokality Libické luhy buď nebyly shledány jako záměrem jakkoliv dotčené či byl vliv záměru na ně vyhodnocen jako nulový. Při provedení „naturového hodnocení“ byla evropsky významná lokalita Libické luhy jediná identifikována jako potenciálně dotčená. Všechny předložené varianty daného záměru se liší jen v různém řešení Libické spojky, části, která leží mimo území uvedené evropsky významné lokality. **Z hlediska provedeního posouzení vlivu záměru na evropsky významnou lokalitu se tedy jedná o invariantní záměr.** Předmětný traťový úsek kříží území evropsky významné lokality Libické luhy na 2 místech, u obce Choťanky a u obce Libice nad Cidlinou, kde je navržena v rámci modernizace trati také přeložka

silniční komunikace a nové vedení přístupové komunikace, což přináší střet (včetně trvalých záborů) s územím evropsky významné lokality.

K předmětnému zpracování „naturového posouzení“ (příloha č. 5 oznámení záměru - Naturové posouzení) **má** orgán ochrany přírody následující připomínky:

Předmětný posudek neobsahuje veškeré adekvátní náležitosti „naturového posudku“ či je nezpracovává v dostatečném rozsahu v souladu s příslušnými metodickými pokyny Ministerstva životního prostředí. Obsah „naturového posouzení“ je 1. 8. 2018 striktně předepsán vyhláškou č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptací oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, v platném znění (dále jen vyhl. č. 142/2018/Sb.).

**Orgán ochrany požaduje, aby předmětné „naturové hodnocení“ bylo dopracováno a doplněno v souladu s příslušnými metodickými pokyny a obsahově odpovídalo požadavkům uvedeným v ust. §1, písm. a) až p) vyhl. č. 142/2018/Sb., v platném znění, a dále byly odstraněny další zjištěné nedostatky (viz níže).** A to i přesto, že zpracování předmětného posudku bylo zahájeno (některé terénní průzkumy byly prováděny v květnu 2018) ještě před účinností uvedené vyhlášky, je tato vyhláška uvedena jako podklad pro zpracování předmětného posudku, navíc náležitosti naturového posouzení uvedené v předmětné vyhlášce jsou uváděny jako nezbytná součást i příslušnými předchozími metodickými pokyny Ministerstva životního prostředí, které jsou rovněž uvedeny jako podkladová literatura předmětného posudku. Pro lepší orientaci jsou připomínky orgánu ochrany přírody případně vztaheny k relevantním bodům a pojmům uvedených v ust. §1 vyhl. č. 142/2018/Sb.

#### **Souhrnný přehled připomínek k „naturové hodnocení“:**

- Není odůvodněno stanovení opatření k vyloučení či minimalizaci možných negativních vlivů na předměty ochrany evropsky významné lokality, která jsou navržena v kapitole 5. [viz §1 písm. m) vyhl. č. 142/2018/Sb.]
- **Není dostatečně porovnána míra vlivu záměru bez provedení opatření** k prevenci, vyloučení, či snížení očekávaných nepříznivých vlivů **s mírou vlivu záměru v případě jejich provedení**. Konstatování, že vliv bude významně negativní si bez těchto opatření je nedostatečné, snížení vlivu by mělo být nějak kvantifikováno (např. vyčíslením snížení dotčené rozlohy evropského typu stanoviště či v % ovlivnění jednotlivých typů stanovišť, apod). [viz §1 písm. n) vyhl. č. 142/2018/Sb.]
- **Chybí zhodnocení možnosti případných kompenzačních opatření**, ačkoliv byl shledán významný negativní vliv u záměru, který je z hlediska „naturového hodnocení“ jednovariantní (viz výše). Toto považuje orgán ochrany přírody za nejvážnější nedostatek. [viz §1 písm. p) vyhl. č. 142/2018/Sb.]
- Znázorněná problematika střetů záměru s evropsky významnou lokalitou či stanovišti 6440 a 6510 na obrázcích obr. 2, 3, 8 a 9. je s ohledem na provedení vizualizace, překrývání ploch a slovní popis použitých značek obtížně srozumitelná. Také není zřejmé, proč je zobrazení dočasných záborů na obr. 2 provedeno dvěma způsoby a zda má jejich rozlišení nějaký význam v rámci hodnocení vlivů. Obdobné lze konstatovat pro obr. 8 a 9, kdy zakres záborů stavby je zachycen 3 mapovými značkami, bez bližšího vysvětlení významu použití různého zobrazení.
- Při hodnocení vlivů záměru na celistvost (kapitola 4.) se orgánu ochrany přírody jeví konstatování, že vybudováním nadjezdu nedojde k fragmentaci území, jako neodpovídající či nedostatečně vysvětlené vzhledem k některým uvedeným skutečnostem (vybudováním nadjezdu dojde k poměrně významným záborům se stabilní a udržovanou vegetací) a také

vzhledem k tomu, že nadjezd způsobí zastínění ploch, což může způsobit další významné změny stávajících společenstev, jedná se o jevy, které mohou vést v důsledku ke větší izolaci stanovišť na obou stranách železnice v okolí přeložek komunikací.

**Provedené úpravy „naturového posouzení“ je třeba realizovat v rámci oznámení záměru, do něhož by se měly tyto úpravy náležitým způsobem promítnout, a následně opět předložit orgánu ochrany přírody k vyjádření.**

**Protože výsledek „naturového posouzení“ nevyločil významný negativní vliv předmětného záměru na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality Libické luhy, požaduje orgán ochrany přírody, aby v souladu s ustanovením §45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. předkladatel zpracoval varianty řešení záměru, jejichž cílem je významný negativní vliv vyloučit, nebo v případě, že vyloučení není možné, alespoň zmírnit; tyto varianty musí být také předmětem „naturového posouzení“ postupem podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.**

Orgán ochrany přírody zdůrazňuje, že v souladu s ust. ustanovením §45i odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb. záměr s významným negativním vlivem lze schválit, jen neexistuje-li variantní řešení bez významného negativního vlivu, a to ve variantě s nejmenším možným významným negativním vlivem, a to pouze z naléhavých důvodů převažujících veřejného zájmu a až po uložení kompenzačních opatření. V případě, že jde o významný negativní vliv na lokalitu s prioritními typy stanovišť nebo prioritními druhy, lze koncepci nebo záměr schválit jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí. Jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu mohou být důvodem ke schválení jen v souladu se stanoviskem Evropské komise. (Pozn. Evropsky významná lokalita Libické luhy je lokalitou prioritního druhu páchník hnědý.)

Krajský úřad má jako příslušný orgán ochrany přírody další níže uvedené připomínky k předloženému záměru.

- V rámci provedených biologických průzkumů byl v zájmovém území zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů bioty. Vzhledem k tomu, že předložený záměr povede dle údajů uvedených v oznámení záměru ke škodlivému zásahu do přirozeného vývoje řady druhů zvláště chráněných živočichů a jednoho druhu rostliny (výčet dotčených druhů viz strana 98-99 oznámení záměru), bude ho možné realizovat pouze za předpokladu získání **souhlasných výjimek ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin**. Tuto výjimku uděluje orgán ochrany přírody v souladu s ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb. pouze v případech a za podmínek taxativně stanovených v uvedeném paragrafu zákona č. 114/1992 Sb.
- Orgán ochrany přírody požaduje, **aby Libická spojka nebyla realizována v předložené variantě 1**, u které bylo shledáno, že by mohla narušit migračně významné území a dálkový migrační koridor velkých savců. Porušení či významné omezení migrační prostupnosti krajiny lze považovat **za škodlivý zásah do vývoje zvláště chráněných druhů živočichů (např. losa evropského)**. Pokud tedy existují přijatelné varianty bez uvedených negativních dopadů na biotu, pak je nutno realizovat záměr v některé z těchto variant.
- Část plánované stavby je situována na území přírodní památky Louky u Choťánek a v jejím ochranném pásmu. Realizace záměru bude zjevně zahrnovat některé činnosti vymezené v bližších ochranných podmínkách přírodní památky Louky u Choťánek v ust. článku 2 odst. 1 Nařízení Středočeského kraje č. 1/2016 ze dne 1. 2. 2016 o zřízení přírodní památky Louky u Choťánek, které jsou vázané na předchozí souhlas příslušného orgánu ochrany přírody (Krajského úřadu). Mezi tyto činnosti

bylo zařazeno (mimo jiné): umístování a povolování nových staveb, včetně staveb jednoduchých a drobných, provádění změny druhu pozemků či způsobu jejich využití, provádění terénních úprav a zemních prací, deponování a skladování materiálu, který nepochází z předmětné přírodní památky, použití biocidů, vjíždění motorovými a přípojnými vozidly mimo pozemní komunikace. V ochranném pásmu uvedeného zvláště chráněných území je podle ust. § 37 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. nutný předchozí souhlas orgánu ochrany přírody k umístování, povolování nebo provádění staveb, změně způsobu využití pozemků, terénním úpravám, změnám vodního režimu pozemků nebo k nakládání s vodami, k použití chemických prostředků a ke změnám druhu pozemku.

Před realizací předloženého projektu **bude tedy nutné získat od příslušného orgánu ochrany přírody (Krajského úřadu) souhlas dle ust. § 44 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb. a souhlas ust. § 37 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb.**

- Modernizovaný úsek železnice **křížuje regionální a nadregionální prvky územního systému ekologické stability** (dále jen ÚSES): nadregionální biokoridor 70 Žehuňská obora - Polabský luh nadregionální biokoridor 72 Polabský luh – Bohdaneč, regionální biokoridor 1238 Zadní Babín – Havransko, regionální biocentrum 533858 Veltruby. Stavba je také situována v bezprostřední blízkosti regionálního biokoridoru 1243 Zálabí - K7. **Orgán ochrany přírody požaduje, aby v rámci projektové přípravy a následné realizace byla náležitě reflektována skutečnost, že se záměr dotýká prvků ÚSES.** Stavba je v předloženém oznámení záměru navržena dispozičně (jedná se zejména o případné řešení propustků či mostních objektů) tak, že funkce ÚSES by měly být zachovány či zlepšeny. Stavební práce mohou mít dočasný dopad na omezení funkcí dotčených prvků ÚSES, orgán ochrany přírody požaduje, aby tento dopad byl minimalizován na nezbytně nutnou míru a byla stanovena adekvátní opatření (např. v ÚSES nezřizovat staveniště, neskladovat stavební materiál či zeminy, omezit pojezd automobilů a další techniky, zabezpečit dřeviny proti poškození stavebními pracemi, plochy narušené stavbou následně uvést do původního či přírodně blízkého stavu, případné zásahy zejména zemní práce provádět pokud možno v době vegetačního klidu, apod.). Orgán ochrany přírody doporučuje případně konzultovat konkrétní způsob stavebního řešení a opatření se zoologem či odborníkem na migrační prostupnost krajiny pro živočichy.
- Z hlediska zajištění ochrany volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin na území v gesci Krajského úřadu (území přírodní památky Louky u Choťánek a jejího ochranného pásma) a dále z hlediska ochrany zvláště chráněné bioty (jako opatření k předcházení škodlivým dopadům) požaduje orgán ochrany přírody v další projektové přípravě blíže rozpracovat opatření rámcově navržená v kapitole D.I.I. Vliv na flóru, faunu a biologickou diverzitu a následně realizovat (např. způsob řešení propustků, protihlukových stěn, skřívky ornice, monitoring a opatření proti šíření invazivních druhů, apod.)

#### **Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále jen zákon). Ing. Hrobský, I. 778**

Jedná se o záměr, který je v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02. Stavební práce lze zařadit pod kód opatření AB4 – Výstavba a rekonstrukce železničních tratí.

Stavební činnost, která je spojená s tímto projektem, může být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>), proto je nutné při provádění stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení. Opatření jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM<sub>10</sub> a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02 v opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

Realizace některých opatření, která jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM<sub>10</sub> a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02, povede k omezení prašnosti v místě provádění stavby a tím dojde ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.

**Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, platném znění,** (dále jen zákon o odpadech). RNDr. Pluháček, I. 811

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.

**Dle ustanovení § 14 odst. 1 – 3 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů** (dále jen „lesní zákon“): Bc. Horčíčka, I. 523

Dle předložené dokumentace dojde navrhovanou stavbou k dočasným i trvalým záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“). Předpokládaný rozsah záborů PUPFL je závislý dle zvolené varianty řešení. Z pohledu ustanovení § 13 odst. 1 zákona o lesích (veškeré pozemky určené k plnění funkcí lesa musí být účelně obhospodařovány podle tohoto zákona) se krajský úřad přiklání k variantě s minimálním záborom PUPFL v opačném případě je projektant povinen řádně zdůvodnit v čem je odlišná varianta řešení vhodnější dle ustanovení § 14 odst. 1 zákona o lesích.

Vzhledem ke skutečnosti, že stavbu lze považovat za stavbu ve veřejném zájmu, krajský úřad s návrhem souhlasí a v souladu s ustanovením § 14 odst. 3 lesního zákona, sděluje k návrhu následující informace.

Rozhodnutí o umístění stavby je podmíněno souhlasem orgánů státní správy lesů (dále jen „SSL“) ve smyslu § 14 odst. 2 lesního zákona a to i k dotčení pozemků ve vzdálenosti 50 m od okraje lesa „ochranné pásmo lesa“. Z tohoto důvodu je třeba podat u příslušného orgánu SSL, žádost o vydání závazného stanoviska podle ustanovení § 14 odst. 2 lesního zákona. V této žádosti musí být přesně vymezeny PUPFL, které jsou dotčeny záborom a rovněž pozemky, které zasahují do ochranného pásma lesa. Tento souhlas je vydáván formou závazného stanoviska a není samostatným rozhodnutím ve správním řízení. Pro potřeby těchto řízení je potřeba přesně identifikovat PUPFL dotčené umístěním stavby v ochranném pásmu lesa a dále přesně identifikovat PUPFL u kterých dojde k trvalému a dočasnému odnětí či omezení plnění funkcí lesa a konkretizovat požadavky záboru či omezení.

Krajský úřad dále upozorňuje, že po vydání územního rozhodnutí je nutné podat žádost o vydání rozhodnutí, podle ustanovení § 13 odst. 1 resp. §§ 15 až 18 lesního zákona, k trvalému a dočasnému odnětí PUPFL nebo jejich částí, pro stavební povolení. Případná žádost o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa musí splňovat náležitosti dle vyhlášky MZe č. 77/1999 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa v platném znění.

**Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů** (dále jen zákon). Ing. Rašáková, I.842

Dle předložené dokumentace posuzovaný záměr vyžaduje trvalé i dočasné odnětí (delší než 1 rok a do 1 roku) stávající zemědělské půdy ze ZPF v celkovém rozsahu:

Varianta 1: trvalého záboru 20,8105 ha a dočasného záboru nad rok 6,5871 ha, dočasný do roku 1,7400 ha

Varianta 2: trvalého záboru 21,1215 ha a dočasného záboru nad rok 5,3268 ha, dočasný do roku 1,2553 ha

Varianta 4: trvalého záboru 19,1208 ha a dočasného záboru nad rok 5,1554 ha, dočasný do roku 1,0567 ha

Před vydáním územního rozhodnutí je nutné požádat Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF podle ustanovení § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF prostřednictvím příslušného úřadu obce s rozšířenou působností a krajského úřadu (ustanovení § 18 odst. 1 zákona o ochraně ZPF).

Z hlediska ostatních složkových zákonů není Krajský úřad Středočeského kraje kompetentním orgánem nebo nemá připomínky.

**Ing. Josef Keřka, Ph.D.**  
vedoucí odboru životního prostředí a  
zemědělství

**v.z.Ing. Hana Švingrová**  
vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní  
prostředí

**Městský úřad****Odbor životního prostředí a zemědělství**

Karlovo náměstí 78, 280 12 Kolín I

tel.: +420 321 748 111, fax: +420 321 720 911

e-podatelna: posta@mukolin.cz, web: <http://www.mukolin.cz>

pracoviště: Sokolská 545, 280 12 Kolín II



Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65  
100 00 PRAHA 10

Vaše čj. (zn.): MZP/2018/500/1902  
Číslo jednací: MUKOLIN/OZPZ 99036/18-Ch  
Spisová zn.: OZPZ EIA 19518/2018

Vyřizuje: Miroslav Chramosta  
Telefon: 321 748 329  
E-mail: miroslav.chramosta@mukolin.cz

IČ: 00164801

Počet listů: 1  
Příloh/listů: 0/0

Datum: 31.10.2018

**Vyjádření podle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) k oznámení záměru: Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky**

Městský úřad Kolín, odbor životního prostředí a zemědělství, jako dotčený správní úřad podle ustanovení § 3 písm. e) zákona, po důkladném prostudování a posouzení uvedeného oznámení podává podle příslušných ustanovení zákona k tomuto oznámení (č.j. MZP/2018/500/1902 ze dne 17.10.2018, vyř. RNDr. Hrušková), které obdržel prostřednictvím DS dne 19.10.2018, následující **komplexní vyjádření (v celém rozsahu působnosti)**:

Předmětem záměru je modernizace trati č. 231 Kolín - Lysá nad Labem a to v úseku Kolín (mimo) – odbočka Babín (mimo), která prostorově respektuje stávající stopu trati, tedy trať zůstává bez přeložek a dvoukolejná. Délka modernizace tohoto traťového úseku je cca 19 km. Poloha kolejí zůstane na současném drážním pozemku. V prostoru k.ú. Libice a Kanín je navržena novostavba dvoukolejné Libické spojky pro přímé spojení mezi Poděbrady a Chlumcem nad Cidlinou vedoucí mimo železniční stanici Velký Osek. Návrh je zpracován ve třech variantách (V1, V2 a V4). Dále jsou v rámci stavby navrženy přeložky pozemních komunikací. Součástí stavby budou i další stavební opatření vyvolaná územně-technickými vazbami, především přeložky komunikací, sítí, protihluková opatření apod. Stávající železniční smyčka u Velkého Oseka umožňující jízdy ve směru Poděbrady – Chlumeck nad Cidlinou bude odstraněna.

Oznamovatel záměru je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílčeděná 1003/7, 110 00 Praha 1, zpracovatel dokumentace: RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA, Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc.

Informace o záměru je zveřejněna v Informačním systému EIA na internetových stránkách [https://portal.cenia.cz/eiaseq/view/eia100\\_cr](https://portal.cenia.cz/eiaseq/view/eia100_cr) nebo stránkách MŽP ČR <http://www.env.cz/> pod kódem záměru OV1217.

- a) Z hlediska nakládání s odpady (vyřizuje Ing. Nový, tel. 321 748 332): oznámení bereme na vědomí a nemáme k němu námitky.
- b) Z hlediska vodoprávního úřadu (vyřizuje Bc. Benešová, tel. 321 748 324): část zájmového území ve správním obvodu ORP Kolín se nachází v záplavovém území Q100 řeky Labe, dále dojde ke styku s vodním tokem – odvodňovací kanál z Korama, Hluboký potok - SO 11-20-02 Železniční most ev. km 301,849 přes Hluboký potok a Bačovka - SO 12-20-01 Železniční most ev. km 306,487 přes potok Bačovka. Vzhledem k uvedenému je třeba, aby investor - stavebník požádal vodoprávní úřad MěÚ Kolín o vydání souhlasu dle § 17 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění.
- Při dodržení výše uvedeného vodoprávní úřad MěÚ Kolín bere předložené oznámení na vědomí a k provedení záměru nemá dalších připomínek, další posuzování vlivu na ŽP nepožadujeme.

- c) Z hlediska ochrany ovzduší (vyřizuje Chramosta, tel. 321 748 329): Jak vyplývá z rozptylové studie a vlastního oznámení, lze konstatovat, že realizací posuzovaného záměru dojde po dobu stavby k určitému vyššímu zatížení okolí stavby zejména tuhými znečišťujícími látkami. Toto se nejvíce projeví v místě provozu recyklační linky, kde provoz způsobí určité překročení imisního limitu průměrné denní koncentrace PM10. Emise tuhých znečišťujících látek však budou maximálně omezovány dodržováním opatření navržených k omezení prašnosti. **Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezený negativní vliv po dobu provádění stavby, lze považovat tento negativní vliv na ovzduší za akceptovatelný za předpokladu, že při realizaci záměru budou důsledně dodržována všechna opatření ke snížení prašnosti uvedená v Rozptylové studii v bodě 8. Závěrečné hodnocení.**

Na základě výše uvedených informací bereme předložené oznámení na vědomí a k provedení záměru nemáme námítky. Zpracované oznámení považujeme za dostatečné a další posuzování vlivu na ŽP nepožadujeme.

- d) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (vyřizuje Hronová, tel. 321 748 320): oznámení bereme na vědomí a nemáme k němu námitek.
- e) Z hlediska ochrany přírody a krajiny (vyřizuje Ing. Gregor, tel. 321 748 300): oznámení bereme na vědomí, považujeme ho za dostatečné a další posuzování vlivu na ŽP nepožadujeme.
- f) Z hlediska státní správy lesů a myslivosti (vyřizuje Ing. Jedlička, tel. 321 748 325): oznámení bereme na vědomí a nemáme k němu námítky.

otisk úředního razítka

Ing. Radek Smutný  
vedoucí odboru životního  
prostředí a zemědělství

Digitálně podepsal Ing. Radek Smutný  
Datum: 01.11.2018 09:30:25 +01:00

**Městský úřad Poděbrady**

odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí  
oddělení životního prostředí  
Jiřího náměstí 20/I, 290 31 Poděbrady  
tel. 325 600 480, e-mail: skalicka@mesto-podebrady.cz

ZE DNE: 18. 10. 2018  
NAŠE ČJ.: 0065699/VZZP/2018/PBů  
UKL. ZN.: 246 6 V/5

rozdělovník

VYŘIZUJE: Pavlína Bürgerová  
TEL.: 325 600 482  
FAX: 325 600 447  
E-MAIL: burgerova@mesto-podebrady.cz

DATUM: 16.11.2018

**Vyjádření MěÚ Poděbrady, odboru výstavby, územního plánování a životního prostředí,  
oddělení životního prostředí a vodoprávního úřadu**

Dne 18. 10. 2018 obdržel odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí, oddělení životního prostředí, žádost o vyjádření k zahájení zjišťovacího řízení k záměru zařazenému v kategorii I, podle §4 odst.1, písm.a), zákona č. 100 /2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí

**„modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), včetně Libické spojky“**

pozemek (KN): p. č. [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_OV1217](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV1217)

katastrální území: **Hradištko I, Choťanky, Libice nad Cidlinou, Poděbrady, Velké Zboží, Sány**

investor stavby: **Správa železniční a dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7,  
110 00 Praha 1**

**K předloženému projektu sdělujeme následující:**

**Za oddělení životního prostředí**

**Z hlediska nakládání s odpady - (vyřizuje Pavlína Bürgerová, tel. 325 600 482)**

K výše uvedené akci nemáme připomínek, požadujeme dodržet zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění.

**Z hlediska ochrany ovzduší - (vyřizuje Pavlína Bürgerová, tel. 325 600 482)**

K výše uvedené akci nemáme žádné námítky z hlediska zákona o ochraně ovzduší, pouze upozorňujeme na nutné omezení prašnosti z prováděných stavebních činností s ohledem na životní prostředí.

**Z hlediska ochrany ZPF - (vyřizuje Ing. Svatopluk Čech, tel: 325 600 485)** Výše uvedeným záměrem budou dotčeny pozemky zemědělského půdního fondu. Uváděné výměry je nutné chápat jako výměry orientační a to vzhledem k tomu že, záměrem mohou vzniknout i plochy do budoucna neobhospodařovatelné a to např. svou velikostí, tvarem, přístupem apod. a i tyto plochy bude třeba odejmout z pozemků zemědělského půdního fondu.

Současně je nutné vzít v potaz, že musí být zachována přístupnost na jednotlivé pozemky pro běžnou zemědělskou techniku a to tak aby nevzrostla významně dojezdová vzdálenost, složitost přístupu atd. Vzhledem k výše uvedenému se jako **lepší jeví varianta č. 4** popřípadě č. 2. Kdy navržená trasa méně fragmentuje pozemky zemědělského půdního fondu.

Je nutné upozornit i na skutečnost že všechny varianty protínají více či méně pozemky zařazené do I. a II. bonitní třídy, tedy půdy nejhodnotnější a z hlediska zemědělského půdního fondu nejčinnější. Takovéto plochy **leze odnímat pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.**

V rámci realizace je pak nutné **požádat MěÚ Poděbrady, odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí o souhlas s odnětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu dle § 9 odst. 8 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu.**

**Z hlediska státní správy lesů - (vyřizuje Ing. Svatopluk Čech, tel: 325 600 485)**

Výše uvedeným záměrem budou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa. Uváděné výměry je nutné chápat jako výměry orientační a to vzhledem k tomu že, záměrem mohou vzniknout i plochy do budoucna neobhospodařovatelné a to např. svou velikostí, tvarem, přístupem apod. a i tyto plochy bude třeba odejmout z pozemků určených k plnění funkcí lesa. Současně může dojít i k situaci kdy bude nutné vymezit fyzické ochranné pásmo dráhy a to i tak že v tomto ochranném pásmu nebudou moci koexistovat funkce dráhy a funkce lesa na jednom pozemku, např. z důvodu přílišného omezení možnosti hospodaření na a s lesními pozemky.

Současně je nutné vzít v potaz, že musí být zachována přístupnost na jednotlivé pozemky pro běžnou lesnickou techniku a to tak aby nevzrostla významně dojezdová vzdálenost, složitost přístupu atd.

Vzhledem k výše uvedenému se jako **lepší jeví varianta č. 4** popřípadě č. 2. Kdy navržená trasa méně fragmentuje pozemky určené k plnění funkcí lesa.

Dále je nutné vzít i v potaz hospodářsko-společensko-rekreačně-ochrannou funkci lesa, kdy les je nutné chápat jako národní bohatství, tvořící nenahraditelnou složku životního prostředí. A tuto skutečnost posoudit s prospěšností výše uvedeného záměru.

V rámci realizace je pak nutné **požádat MěÚ Poděbrady, odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí o souhlas s realizací záměru na lesních pozemcích a v ochranném pásmu lesních pozemků dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. Současně je nutné počítat s nutností odnětí pozemků pozemkům určeným k plnění funkcí lesa dle § 15 odst. 1 zákona č. 289/1995 Sb.**

Upozorňujeme i na skutečnost, že každý, kdo zamýšlí provést liniovou stavbu, při níž se předpokládá trvalé nebo dočasné odnětí nebo omezení podle § 15 odst. 1 zákona č. 289/1995 Sb., je povinen **před zpracováním podkladů k vydání územního rozhodnutí vyžádat si u orgánu státní správy lesů informace o podmínkách vedení trasy přes lesní pozemky dotčené zamýšlenou stavbou.**

**Z hlediska ochrany přírody a krajiny - (vyřizuje Hana Vejvarová, tel. 325 600 488)**  
Bez výhrad.

**Za vodoprávní úřad****Z hlediska vodního hospodářství - (vyřizuje Lubor Kašpar, tel. 325 600 486)**

Po přezkoumání jsme zjistili, že žádost neobsahuje veškeré podklady, které jsou nutné pro posouzení věci a doklady, které je nutno doložit dle § 20 vyhlášky č. 183/2018 Sb., o náležitostech rozhodnutí a dalších opatření vodoprávního úřadu a o dokladech předkládaných vodoprávnímu úřadu, v platném znění a dle § 37 zákona č. 164/2001 Sb., Zákon o přírodních léčivých zdrojích, zdrojích přírodních minerálních vod, přírodních léčebných lázních a lázeňských místech a o změně některých souvisejících zákonů (lázeňský zákon), v platném znění.

Žádost je nutno doplnit o tyto podklady:

Stanovisko správce povodí a vodního toku v dané lokalitě, tj. Povodí Labe, s.p., Víta Nejedlého 951, Hradec Králové,

Závazné stanovisko Českého inspektorátu lázní a zřidel, Ministerstvo zdravotnictví, Palackého nám. 4, Praha 2.

**Jakékoliv změny v projektové dokumentaci** v průběhu řízení vedeném příslušným stavebním úřadem, jakožto i změny podléhající změně vydaného správního aktu vydávaného příslušným stavebním úřadem (např. změna stavby před dokončením apod.), případně jiným správním úřadem, **požadujeme projednat s MěÚ Poděbrady, odborem výstavby, územního plánování a životního prostředí, oddělením životního prostředí a vodoprávním úřadem.**

**Vzory jednotlivých žádostí jsou umístěny na stránkách Města Poděbrady**

*([www.mesto-podebrady.cz](http://www.mesto-podebrady.cz) – úřad – formuláře a žádosti – formuláře oddělení životní prostředí / vodoprávní úřad).*

otisk úředního razítka

**Ing. Lenka Skalická**

vedoucí odboru výstavby, územního plánování  
a životního prostředí

**Rozdělovník:**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I, RNDr. Ivana Hrušková,  
Vršovická 65, 100 10 Praha 10 (ISDS)



**KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE**  
STŘEDOČESKÉHO KRAJE SE SÍDLEM V PRAZE

Váš dopis zn.: ZN/MZP/2018/500/251  
Č.j.: : MZP/2018/500/1947  
Ze dne: 25.10.2018

Ministerstvo životního prostředí  
Odbor výkonu státní správy I  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10

Sp. zn.: KHSSC 56687/2018  
Č. j.:  
Vyřizuje: Ing. Milena Marečková  
Tel.: 325 511 551  
E-mail: milena.mareckova@khsstc-nb.cz

Datum: 2. listopadu 2018

**Zjišťovací řízení dle zákona č. 100/2001 Sb., k záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), včetně Libické spojky“ - stanovisko Krajské hygienické stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze**

Na základě oznámení Ministerstva životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, ze dne 25.10.2018, o zahájení zjišťovacího řízení dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon 100,“), posoudila Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze jako orgán ochrany veřejného zdraví věcně příslušný podle ustanovení § 82 odst. 1 a 2 písm. i) ve spojení s § 77 zákona 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon 258“) a po prostudování předložené dokumentace k zjišťovacímu řízení oznamovatele záměru – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 7, IČO 70994234, vydává ve smyslu § 6 odst. 7 zákona 100, k záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), včetně Libické spojky“ v k.ú. Nymburk toto

**s t a n o v i s k o:**

**Krajská hygienická stanice Středočeského kraje jako dotčený správní úřad ve věci hodnocení a umístění záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), včetně Libické spojky“ s hodnocením a umístěním ve zjišťovacím řízení souhlasí**

**za podmínek**

1/ V rámci zkušebního provozu provést měření hluku pro ověření závěrů akustické studie a účinnosti navržených protihlukových opatření. Měřicí místa a podmínky k měření zvolit po dohodě s KHS. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení hygienických limitů, musí být provedena dodatečná protihluková opatření

2/ Zpracovat hlukovou studii pro etapu výstavby.

3/ V dalším stupni projektové dokumentace budou vyhodnocena místa, kde dochází k překročení hygienických limitů od procesu výstavby a zda bude možné použít mobilní protihlukové stěny. V

případech kdy tyto stěny nebude možné použít a zároveň budou u těchto objektů navržena individuální protihluková opatření (výměna oken a zajištění větrání do hlukem podlimitně zasažené fasády) realizovat tato opatření před zahájením procesu výstavby v daném úseku.

4/ K stavebnímu řízení aktualizovat hlukovou studii pro již vybranou konkrétní variantu.

5/ V dalším stupni projektové dokumentace řešit problematiku vibrací. Vyhodnotit zda jsou možná realizací navržené stavby rizika výskytu nadlimitních vibrací v chráněných objektech. V případě, že by byly vibrace překročené řešit protivibrační opatření.

***Posouzení záměru dle zákona 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, nepožadujeme.***

### **Odůvodnění:**

Dne 25.10.2018 byla doručena k posouzení KHS dokumentace záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), včetně Libické spojky“ na životní prostředí, zpracovaná RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem, MBA., držitel osvědčení autorizace ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona č.100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (udělené osvědčením MŽP 14563/1610/OPVŽP/97, prodloužené rozhodnutím o prodloužení autorizace č.j. 104550/ENV/10.

Předmětem záměru je modernizace trati č. 231 Kolín - Lysá nad Labem a to v úseku Kolín (mimo) – odbočka Babín (mimo), která prostorově respektuje stávající stopu trati. Délka modernizace tohoto traťového úseku je cca 19 km. Poloha kolejí zůstane na současném drážním pozemku. V prostoru k.ú. Libice a Kanín je navržena novostavba Libické spojky (LS) pro přímé spojení mezi Poděbrady a Chlumcem nad Cidlinou vedoucí mimo železniční stanici Velký Osek. Stávající železniční smyčka u Velkého Oseka, umožňující jízdy ve směru Poděbrady – Chlumec nad Cidlinou, bude odstraněna. Hodnocený záměr, respektive výstavba Libické spojky je uvažována ve třech variantách. Jedná se o variantu č. 1, 2 a 4.

Stavba zahrnuje výměnu železničního svršku a spodku, bude provedena rekonstrukce mostů a propustků na stávající trati a výstavba nových mostních objektů na nové části trati, dojde k rušení řady železničních přejezdů. Přejezdy budou buď zrušeny bez náhrady, nebo budou nahrazeny mimoúrovňovým křížením. V rámci stavby jsou uvažovány přeložky pozemních komunikací (komunikace III/3281, III/3283) a další účelové a polní komunikace zajišťující přístup k technologickým objektům, zemědělskému družstvu, k mostu přes Cidlinu apod.

#### **Varianta 1 (dále jen V1):**

Řešení s jednou kolejí LS jižně od D11 pro směr z Chlumce n/C do Nymburku a jednou kolejí LS severně od D11 pro směr z Nymburku do Chlumce n/C s návrhem dvou přesmyků (jeden přes traťové koleje z/do Kolína, druhý přes kolej opačného směru a spojku z Velkého Oseku do Chlumce n/C. Odbočné výhybky v obvodu Libice nad Cidlinou do kolejí LS jsou navrženy pro rychlost 140 a 120 km/h ve směru Kolín – Poděbrady je v obou kolejích navržena rychlost 160 km/h s poklesem v oblasti odbočných výhybek do LS na 145 a 155 km/h. Délka kratšího jednokolejného úseku je asi 1,4 km a delší jednokolejný úsek má zhruba 3,6 km.

**Varianta 2 (dále jen V2):**

Řešení s oběma kolejemi LS severně od D11, rozplet tratí v obvodu Libice nad Cidlinou je umístěn co nejblíže k obvodu Kanín. Kolej ve směru z Nymburku do Chlumce n/C je vedena přesmykem přes obě traťové koleje z/do Kolína. Odbočné výhybky v obvodu Libice nad Cidlinou jsou pro rychlost 140 km/h v obou směrech (v interakci s navazujícími oblouky), ve směru Kolín – Poděbrady je v obou kolejích navržena rychlost 160 km/h s poklesem v místě odbočných výhybek do LS na 145 km/h. Délka kolejí je cca 2,4 km.

**Varianta 4 (dále jen V4):**

Řešení s oběma kolejemi LS severně od D11. Kolej ve směru z Nymburku do Chlumce n/C je vedena přesmykem přes jednu traťovou kolej ve směru z Kolína do Nymburku. V prostoru celé dnešní stanice Libice n/C je navržen tříkolejný svazek. Navrhovaná rychlost ve všech hlavních směrech je 160 km/h bez propadů rychlosti. Délka kolejí je cca 2,4 km.

Pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska hluku byla součástí oznámení hluková studie, kterou zpracovala společnost Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc v červenci 2018. Výpočet proveden programem LimA 5.5, uváděná nejistota výpočtu do 2 dB.

V hlukové studii jsou porovnány ekvivalentní hladiny akustického tlaku od železniční dopravy z roku 2000 se stávajícím stavem a s výhledovým stavem po provedených stavebních úpravách. Z vyhodnocení je zřejmé, že nedochází k nárůstu hlukové zátěže v hodnocených ucelených úsecích tratě. Posouzení akustické situace v zájmovém území je provedeno u stávající obytné zástavby. Výsledky jsou vypočteny v referenčních bodech a prezentovány tabulkovou formou.

Pro následné posouzení hlukové zátěže v okolí upravované trati pro výhledový stav a případné návrhy protihlukových opatření z hlukové studie vyplývá, že je možné použití korekce pro starou hlukovou zátěž. Korekci pro starou hlukovou zátěž lze přiznat i v úsecích, kde modernizace trati počítá s přidáním koleje úsek novostavby Libické spojky. Pro novostavbu Libické spojky nelze korekci SHZ použít.

V hlukové studii je posouzen i hluk v období výstavby.

Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanizmy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací a recyklační základna. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů - bagry, nakladače, nákladní auta, hutní mechanizmy, apod. Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Během výstavby bude zbudována dočasná mobilní třídící jednotka, která bude umístěna v prostoru železniční stanice Velký Osek (parc.č.876/1, 876/3 a 826). Umístění třídící jednotky je uvažováno ve dvou variantách. Z výpočtů vyplývá, že v případě, bude-li třídící jednotka umístěna ve vzdálenosti menší než 75 m od obytné zástavby, bude potřeba umístit mezi třídící jednotku a obytnou zástavbu mobilní protihlukovou stěnu. Další možností je odstínění pomocí souvislé vrstvy zeminy, která bude navážena mezi zdroj hluku a obytný objekt, a to ve výši minimálně 3 m nad terénem.

V etapě provozu dojde k navýšení počtu projíždějících vlaků na trati. Je uvažováno s navýšením u souprav osobních (předpokládá se zavedení spěšných vlaků) i nákladních vlaků. Současné intenzity dopravy a výhledové intenzity dopravy jsou zohledněny v akustické studii.

V úsecích kde proběhne rekonstrukce železniční trati včetně změny z pružného podkladnicového upevnění kolejnic na pružné bezpodkladnicové, lze očekávat ve srovnání se stávajícím stavem nárůst hluku o 0,5 dB v denní době a pokles přibližně 1,0 dB v noční době při výhledových intenzitách dopravy. Na úsecích, kde proběhne rekonstrukce železniční trati včetně změny z pevného upevnění kolejnic na pružné bezpodkladnicové, lze očekávat ve srovnání se stávajícím stavem pokles hluku o 1,5 dB v denní době a pokles přibližně 2,5 dB v noční době při výhledových intenzitách dopravy.

Na základě přímého akustického měření byly stanoveny hlučnosti jednotlivých typů vlakových souprav. Ve výpočtovém modelu byl nejprve proveden výpočet se stávajícími intenzitami dopravy. Do ověřeného modelu byly následně dosazeny intenzity vlakové dopravy dle grafikonu vlakové dopravy pro rok 2000 a byly provedeny výpočty zatížení hlukem z dopravy pro denní a noční dobu (stav pro rok 2000). Dále byla provedena úprava modelu pro varianty 1, 2 a 4. V modelu pro jednotlivé varianty byla následně zohledněna rekonstrukce železničního svršku, protihluková opatření včetně změn intenzit dopravy a byl proveden výpočet pro denní a noční dobu pro výhledový stav (rok 2030) pro jednotlivé výpočtové body umístěné u nejbližších obytných objektů. Návrh protihlukových opatření byl primárně zaměřen na ochranu venkovního chráněného prostoru staveb (ChVePS). Pro návrh protihlukových opatření (protihlukových stěn) byly uplatněny zjednodušené podmínky pro jejich umístění (vzdálenost od osy koleje 3,3 m). Kategorie vzduchové neprůzvučnosti navrhovaných stěn je uvažována minimálně B3. Pro návrh protihlukových opatření byla rozhodující noční doba, do které je koncentrována větší část nákladní dopravy. Ve výpočtovém modelu u všech tří navrhovaných variant dochází k překročení hygienického limitu i po návrhu protihlukových stěn. Jedná se o budovy, jejichž situování neumožňuje efektivní ochranu formou protihlukových stěn. Z tohoto důvodu byla u těchto objektů navržena individuální ochrana (výměna oken se zajištěním dostatečného provětrání prostor s tím, že orgán ochrany veřejného zdraví uvádí, že otázka větrání není v jeho kompetenci). V hlukové studii je uveden seznam protihlukových stěn a objektů s individuální ochranou pro jednotlivé varianty.

Z hlediska ochrany zdraví se uvedené varianty významně neliší (počty zasažených obyvatel a objektů).

U varianty 1 je navrženo celkem 14 protihlukových stěn, vytipováno 19 objektů navržených k výměně oken včetně větrání a 7 objektů určených k prověření měření (v případě překročení limitů se navrhuje u těchto objektů výměna oken včetně větrání), u třech objektů je navrženo prověření k plnění limitů v chráněném vnitřním prostoru stavby.

U varianty 2 je navrženo celkem 13 protihlukových stěn, vytipováno 19 objektů navržených k výměně oken včetně větrání a 5 objektů určených k prověření měření (v případě překročení limitů se navrhuje u těchto objektů výměna oken včetně větrání), u třech objektů je navrženo prověření k plnění limitů v chráněném vnitřním prostoru stavby.

U varianty 4 je navrženo celkem 13 protihlukových stěn, vytipováno 19 objektů navržených k výměně oken včetně větrání a 5 objektů určených k prověření měření (v případě překročení

limitů se navrhuje u těchto objektů výměna oken včetně větrání), u třech objektů je navrženo prověření k plnění limitů v chráněném vnitřním prostoru stavby.

V rámci realizace záměru nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (atomový zákon). Výstavbou ani provozem předmětného záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetické záření ve smyslu nařízení vlády č. 291/2015 Sb. o ochraně zdraví před neionizujícím zářením, v úrovních, které by mohly mít zjistitelný negativní dopad uvnitř nebo vně objektů. Rovněž nebudou používány materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

**Vzhledem k výše uvedenému orgán ochrany veřejného zdraví nepovažuje za nutné předmětnou dokumentaci vyhodnotit komplexně zpracováním dokumentace procesem EIA**

*Stanovisko je vydáno společně i za územní pracoviště Kolín*

Ing. Milena Marečková  
vedoucí odd. hygieny obecné a komunální pro okres Nymburk

**Rozdělovník**  
Adresát – DS  
KHS - ÚP Nymburk (HOK) - oznámení se archivuje ve spisu





ČESKÁ INSPEKCE  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ



Platn podpis  
Digitálně podepsáno  
Jméno: Ing. Václav Beroušek  
Datum: 30.10.2018 16:07:14

Oblastní inspektorát Praha  
Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6 -  
Bubeneč  
tel.: +420 233 066 101, IČO: 416 93 205  
e-mail: podatelna@cizp.cz, www.cizp.cz

## Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 65  
100 10 Praha 10 - Vršovice

Váš dopis značky / ze dne  
MZP/2018/500/1902, ze dne 17. 10. 2018

Naše značka  
ČIŽP/41/2018/12493

Vyřizuje / linka  
Zelenka / 6109

Místo a datum  
Praha, 30. 10. 2018

**Věc:** Zahájení zjišťovacího řízení záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ podle zákona č. 100/2001 Sb. Oznamovatelem je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO: 709 94 234. Záměr spadá do kategorie I bod 44 „Celostátní železniční dráhy“ podle zákona č. 100/2001 Sb. Kód záměru je OV1217.

Dopisem uvedené značky byl požádán oblastní inspektorát Praha ČIŽP o vyjádření k oznámení záměru. K němu sdělujeme následující:

### Oddělení ochrany ovzduší:

K předložené dokumentaci nemáme z hlediska platné legislativy o ochraně ovzduší připomínky.

Vyřizuje: Soušek

### Oddělení ochrany vod:

K předložené dokumentaci nemáme připomínky.

Vyřizuje: Ing. Náse

### Oddělení odpadového hospodářství:

K předložené dokumentaci nemáme z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném a účinném znění, připomínky.

Vyřizuje: Potůček



**Oddělení ochrany přírody:**

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, považujeme dokumentaci za dostatečným způsobem zpracovanou pro posouzení vlivů na životní prostředí.

Vyřizuje: Urbanová

**Oddělení ochrany lesa:**

Z pohledu zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, nemáme k předloženému oznámení žádné připomínky. Z nabízených variant řešení preferujeme variantu IV., která je nejméně náročná ve smyslu trvalého záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Vyřizuje: Tomec

**Závěr:**

ČIŽP OI Praha nemá k předloženému oznámení záměru připomínky a nepožaduje další posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb.

**Ing. Václav Beroušek**  
ředitel ČIŽP OI Praha

**Odbor ochrany ovzduší**

Vršovická 65  
100 10 Praha 10

Praha dne 1. listopadu 2018

Č. j.: XXX-XXX-XXX

Odbor výkonu státní správy I  
Ministerstvo životního prostředí

**Vyjádření odboru 780 – spolupráce k dokumentu Ev. č. ENV/2018/65978**

Vážený pane řediteli,

níže zasílám podklad odboru ochrany ovzduší pro vypracování odpovědi k dokumentu Ev. č. ENV/2018/65978 - zahájení zjišťovacího řízení záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“.

V rámci realizace stavebního záměru bude probíhat snesení kolejového lože rekonstruovaného úseku trati, recyklace štěrkového lože na recyklační základně v obci Velký Osek a zároveň odvoz zeminy do prostoru naspů novostavby Libické spojky. Doba realizace záměru je odhadována na 4 roky (konec roku 2022 - polovina 2026). Vlastní stavební práce budou probíhat cca 9 měsíců v roce, cca 8 – 10 hodin denně.

Recyklační linka spadá pod kód 5.11. přílohy č. 2 k zákonu č. 201/2012 Sb. Zdrojem emisí bude provoz dočasného mobilního zařízení pro přetřídění materiálu drážního tělesa s výkonem cca 100 - 150 tun/hodinu, záložní plocha a související doprava. V jednom modelovém roce bude recyklováno cca 36 000 tun materiálu, denně bude třídící stroj v činnosti 8 - 10 hodin, zpracuje běžně 800 až 1500 t/denně. Z toho vyplývá, že recyklační linka bude v provozu celkem cca 240 hodin během roku. Při provozu bude využíváno skrápěcí zařízení, kterým bude prašnost částečně eliminována.

Jako další plošný zdroj jsou určeny plochy pro dočasné skladování recyklovaného materiálu, kde bude zároveň umístěna mezideponie zemního materiálu, který bude sloužit pro realizaci naspů v místě Libické spojky. Celkový objem skladovaného materiálu bude činit 100 000 m<sup>3</sup>, celková plocha pak bude 15 000 m<sup>2</sup>. Pro potřeby rozptylové studie je uvažováno, že materiál mezideponie v maximálním možném množství zde bude umístěn po dobu dvou měsíců v roce.

Mezi liniové zdroje byly pro modelování rozptylové studie zahrnuty pojezdy nákladních automobilů v rámci stavby, které budou odvážet a navážet materiál z rekonstruovaných úseků trati na recyklační linku a dále odvážet recyklovaný materiál ze záložní plochy i recyklační linky směrem k Libické spojnici. Je uvažováno, že odvoz štěrku k recyklaci bude zajišťovat cca 40 automobilů/denně (80 pojezdů/denně), odvoz materiálu ze záložní plochy směrem k Libické spojnici bude zajišťovat 80 automobilů/denně (160 pojezdů/denně).

V zájmové lokalitě nedochází na základě pětiletých průměrů koncentrací (ČHMÚ) z let 2012 - 2016 k překročení imisního limitu žádné znečišťující látky, s výjimkou benzo(a)pyrenu. Jeho hodnoty dosahují 1,48 ng/m<sup>3</sup>.

Upozorňujeme, že v tabulce 13 rozptylové studie je uvedena chybná výše imisního limitu pro benzo(a)pyren.

K výraznému překročení limitních hodnot dojde u 24hodinové koncentrace PM<sub>10</sub>. Vypočtené maximální hodnoty 417,89 µg/m<sup>3</sup> u nejbližší obytné zástavby (IL 50 µg/m<sup>3</sup>), jsou maximální dosažené vypočtené koncentrace, kterých je dosaženo za nejnepříznivějších povětrnostních podmínek v daném místě. Dle zpracovatele rozptylové studie bude při maximálním využití kapacity recyklační jednotky celkové množství materiálu zpracováno za 24 dní, v takovém případě by nedošlo k přesáhnutí povoleného počtu překročení (povolené překročení 35 dní/rok). Nicméně vypočtené hodnoty jsou tak vysoké, že i jejich dosažení 1 den v roce není akceptovatelné.

Nejvyšší příspěvky průměrných ročních koncentrací ve vybraných referenčních bodech u obytné zástavby dosahují u částic PM<sub>10</sub> až 11,54 µg/m<sup>3</sup> (IL 40 µg/m<sup>3</sup>), u částic PM<sub>2,5</sub> až 3,25 µg/m<sup>3</sup> (IL 25 µg/m<sup>3</sup>), u benzo(a)pyrenu 0,02 ng/m<sup>3</sup> (IL 1 ng/m<sup>3</sup>). Podíl příspěvku na imisním limitu v % se pohybuje od jednotek až po desítky. U ostatních hodnocených látek nebude docházet k významnému ovlivnění kvality ovzduší.

Upozorňujeme, že v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší je nutné realizovat v nejvyšší možné míře technická a kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.

Vzhledem k tomu, že příspěvky prachových částic u obytné zástavby jsou neakceptovatelné, požadujeme doplnit tabulku s hodnotami příspěvků prachových částic v jednotlivých třídách stability atmosféry pro jednotlivé rychlosti větru, aby bylo možné identifikovat nepříznivé rozptylové podmínky, ve kterých nesmí být recyklace provozována. Dále požadujeme zvážit umístění recyklační linky do jiného území, které není v blízkosti obytné zástavby a zároveň bude blíže k místu využití kameniva tak, aby vyvolaná doprava zbytečně nezatěžovala obce, přes které se má projíždět.

S pozdravem

Bc. Kurt Dědič  
ředitel odboru ochrany ovzduší  
podepsáno elektronicky

**Odbor ochrany vod**

Vršovická 65  
100 10 Praha 10

Praha dne 5. listopadu 2018  
Č. j.: MZP/2018/740/1135

Odbor výkonu státní správy I, Praha

**Vyjádření odboru 740 – spolupráce k dokumentu Ev. č. ENV/2018/65978**

Vážený pane řediteli,

Modernizace trati č. 231 v úseku Kolín (mimo) – odbočka Babín (mimo) probíhá ve stávající stopě. Výstavba nové Libické spojky je navržena z důvodu zajištění přímého propojení Poděbrad s Chlumcem nad Cidlinou a opačně. Libická spojka je navržena ve třech variantách (č. 1,2 a 4), přičemž z hlediska vlivů na životní prostředí je preferována varianta č. 4.

Železniční trať protíná několik vodních toků. Zájmového území není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod. Stavební záměr cca v 5 km úseku zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje II. stupně Poděbrady Choťánky prameniště. Železniční trať také prochází ochranným pásmem II. stupně přírodních léčivých míst Poděbrady a Sadská.

V okolí předmětného záměru se nachází záplavové území řeky Labe a Cidliny pro Q5, Q20 a Q100. V záplavových územích nebudou zřizována zařízení stavenišť a nebudou zde skladovány žádné stavební materiály apod.

Negativní vlivy na kvalitu podzemních a povrchových vod tak mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, např. při rekonstrukcích mostních objektů a propustků. K prevenci těchto havárií byly navrženy podmínky a opatření, při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum. Při dodržení uvedených podmínek a opatření není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů.

Stávající odtokové poměry mohou být vylepšeny, protože objekty mostů a propustků budou modernizovány a přestavěny v souladu s aktuálními hydrotechnickými výpočty.

Rizika plynoucí ze záměru jsou při dodržení všech uvedených podmínek akceptovatelná a za OOV MŽP nemáme k materiálu žádné připomínky.

S pozdravem

Mgr. Lukáš Záruba  
ředitel odboru ochrany vod  
podepsáno elektronicky



**Odbor odpadů**

Vršovická 65  
100 10 Praha 10

Praha dne 26. října 2018  
Č. j.: MZP/2018/720/4201

Odbor výkonu státní správy I  
Ministerstvo životního prostředí

**Vyjádření odboru 720 – k ENV/2018/65978 - Oznámení záměru "Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky" a zahájení zjišťovacího řízení k záměru zařazeném v kat. 1 , předloženému podle § 4 odst. 1 písm. a) cit. zákona**

Vážený pane řediteli,

na základě žádosti o vyjádření k oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“, Vám sděluji následující.

V tabulce č. 12 v oznámení předmětného záměru, jsou uvedené nepřesné názvy druhů odpadů. Jedná se například o druh odpadu „(07 03 04) - Odpadní ředidla“, pro který je správný název „Jiná organická rozpouštědla, promývací kapaliny a matečné louhy“ a dále o několik dalších nesprávně uvedených názvů. Uvedené názvy druhů odpadů v tabulce, je tedy zapotřebí překontrolovat a uvést je v přesném znění dle vyhlášky č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů.

Dále by v dokumentu oznámení bylo vhodné, uvést kódy pro způsoby nakládání s jednotlivými druhy produkovaných odpadů.

S pozdravem

Ing. Jaromír Manhart  
ředitel odboru odpadů  
podepsáno elektronicky



**Odbor obecné ochrany přírody a krajiny**

Vršovická 65  
100 10 Praha 10

Praha dne 5. listopadu 2018  
Č. j.: MZP/2018/610/3232

Odbor výkonu státní správy I  
Ministerstvo životního prostředí

**Vyjádření odboru 610 – spolupráce k dokumentu Ev. č. ENV/2018/65978**

Vážený pane řediteli,

níže zasílám podklad odboru obecné ochrany přírody a krajiny pro vypracování odpovědi k dokumentu Ev. č. ENV/2018/65978.

Záměrem bude dotčena významná část zemědělského půdního fondu (dále jen "ZPF"). Neměnná varianta, která se týká modernizace trati v úseku Kolín (mimo) - Babín (mimo), si vyžádá zábory v rozsahu 0,8835 ha trvalého záboru. Dále je navržena novostavba dvoukolejné Libické spojky ve třech variantách. Ve variantě 1 je navržen trvalý zábor 20,8105 ha a dočasný zábor 6,5871 ha; varianta 2 s trvalým zábohem 21,1215 ha a dočasným zábohem 5,3268 ha; varianta 4 s trvalým zábohem 19,1208 ha a dočasným zábohem 5,1544 ha.

V dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí se bude nutné zaměřit na vliv záměru na ZPF. Je zejména vhodné uvést předběžné skrývky kulturních vrstev půdy a hlouběji uložených zúrodnění schopných horizontů (mocnosti i objemy skrytých zemin), informaci jakým způsobem bude se skrývkami nakládáno, jak budou rekultivovány dočasně odňaté pozemky a jaké třídy ochrany půdy, případně bonitované půdně ekologické jednotky budou v jednotlivých variantách dotčeny a s ohledem na tyto skutečnosti vyhodnotit vliv záměru na půdu pro všechny navrhované varianty zvlášť.

S pozdravem

Ing. Linda Stuchlíková  
ředitelka odboru obecné ochrany  
přírody a krajiny  
podepsáno elektronicky



**Odbor zvláštní územní ochrany  
přírody a krajiny**

Vršovická 65  
100 10 Praha 10

Praha dne 29. října 2018  
Č. j.: MZP/2018/500/1902

Odbor výkonu státní správy I  
Ing. Miloslav Kuklík  
Ministerstvo životního prostředí

**Vyjádření odboru 620 k zahájení ZŘ k záměru "Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky"**

Vážený pane řediteli,

k předloženému oznámení o zahájení zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb. k záměru "Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky" uvádíme, že kromě území národních parků a jejich ochranných pásem, kde je MŽP, respektive odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny, dotčeným orgánem státní správy lesů (vyjadřuje se zde např. v případech odnětí pozemků z PUPFL), nevyplývá pro odbor 620 ze zákona o ochraně přírody a krajiny ani z organizačního řádu MŽP příslušnost vyjadřovat se v rámci procesu EIA k jednotlivým záměrům. S ohledem na tuto skutečnost se k předloženému zahájení zjišťovacího řízení nevyjadřujeme.

S pozdravem

Ing. Petr Stloukal  
ředitel odboru zvláštní územní  
ochrany přírody a krajiny  
podepsáno elektronicky



**Odbor druhové ochrany  
a implementace mezinárodních závazků**

Vršovická 65  
100 10 Praha 10

Praha dne 26. listopadu 2018  
Č. j.: ENV/2018/65978

Odbor výkonu státní správy I  
Ministerstvo životního prostředí

**Vyjádření odboru 630 k oznámení záměru "Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky"**

Vážený pane řediteli,

z hlediska námi chráněných zájmů Vám k předloženému oznámení ve výše uvedené věci sdělujeme následující:

Z předloženého oznámení vyplývá, že záměr je předkládán ve 3 variantách, současně jsou tyto varianty posouzeny autorizovanou osobou v posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "naturové posouzení"). V naturovém posouzení je však záměr posuzován v "jedné variantě", resp. je uvedeno, že na území dotčené EVL Libické luhy je veden v současné stopě (str. 4 a 5 naturového posouzení). Přestože jsou v naturovém posouzení vyhodnoceny všechny 3 varianty, je v závěru uvedeno, že byl předložen pouze v jedné variantě, což působí zmatečně a považujeme za vhodné toto rozlišování variant uvést v dokumentaci, resp. v naturovém posouzení na pravou míru.

Současně je v oznámení na str. 105 a na str. 27 naturového posouzení uvedeno, že: "Posuzovaný záměr v případě realizace tzv. libické spojky ve variantě 1 bude mít významný negativní vliv na vrstvu biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců"; v této souvislosti si dovoluujeme upozornit na nevhodnost formulace v části "...vrstvu biotopu...", zde by bylo na místě hodnotit vliv na biotop samotný, nikoli na vrstvu.

Vzhledem ke skutečnosti, že byl v naturovém posouzení vyhodnocen významně negativní vliv na stanoviště 6510 a celistvost EVL Libické luhy, požadujeme v dokumentaci v souladu s ustanovením § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů předložit jiné varianty řešení, jejichž cílem je významný negativní vliv vyloučit, nebo v případě, že vyloučení není možné, alespoň zmírnit. Na základě nově předložených variant v dokumentaci je nezbytné tyto

vyhodnotit mimo jiné i v naturovém posouzení, které bude předloženo současně s dokumentací.

S pozdravem

Ing. Jan Šíma  
ředitel odboru druhové ochrany  
a implementace mezinárodních závazků  
podepsáno elektronicky



Dokumenty	Zpět  Obnovit
<div>Nové</div> <div>Otevřené</div> <div>Uzavřené</div> <div>Soukromé</div> <div>Odeslané dokumenty</div> <div>Složky spisu</div> <div>Spisy</div> <div>Šanoný</div> <div>Věcné skupiny</div> <div>Úkoly</div> <div>Mé sdílení</div> <div>K vyjádření</div> <div>K podpisu</div> <div>Mnou podepsané</div> <div>Podepsáno</div> <div>Autoriz. konverze</div> <div>Typy dokumentů</div>	<div><div>Vlastnosti</div><div><p><b>Autor:</b>  Vedoucí 714 - Jan Slavík</p><p><b>Odpověď:</b></p><p><b>Vyjádření:</b> Nijak se netýká problematiky průmyslových emisí ze stacionárních zařízení (IPPC/IRZ).</p></div></div> <div><p><b>Příloha:</b></p><p><b>Datum zahájení:</b> 19.10.2018 10:55:48</p><p><b>Datum dokončení:</b> 19.10.2018 10:55:48</p><p><b>Celkové procento:</b> 100</p><p><b>Stav:</b>  Dokončeno</p><p><b>Datum ověření:</b></p><p><b>Poznámka ověření:</b></p><p> <b>Úkol:</b></p><div><p>k vyjádření ENV/2018/65978, MZP/2018/500/1902, zahájení ZŘ k záměru "Modernizace traťového Babin (mimo), vč. Libické spojky"</p></div></div>

Přihlášený uživatel: RNDr. Ivana Hrušková | Verze: 2.2.17 | Server: SPI-MZP | Platforma: 64 bit



Vyjádření k oznámení EIA záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky.“ OV1217 (MZP/2018/500/1902)

Záměr modernizace a zejména výstavbu spojky považuji za velmi potřebný.

Součástí záměru je zrušení přejezdu P3593 v km 318,432:

Předpokládám, že jde o přejezd mezi mostem 38-028B silnice 38 nad tratí a mostem trati (propustkem) nad potokem Dub. Pokud ano, bylo by vhodné zlepšit podmínky pro použití silničního mostu chodci.

V části B.I.6. se na straně 19 se uvádí, že budou nástupiště s mimoúrovňovými přístupy. V textu nenacházím informaci, zda budou všechny podchody, popřípadě nadchody, vyústěny na obě strany od železniční trati. Vzhledem k tomu, že kromě Veltrub je zástavba na obou stranách od trati, je vyústění podchodů na obě strany trati vysoce žádoucí.

**Shrnutí:** Požadován ve všech stanicích a zastávkách vyústění podchodů na obě strany trati a zlepšení podmínek pro použití mostu 38-028B nad tratí chodci.

V Praze 26.10.2018



500 4/0

11-

Ministerstvo životního prostředí

V Opolanech 22.11. 2018

Vršovická 1442/65

100 10 Praha 10

Ministerstvo životního prostředí  
Centrální podatelna MŽP



3000226450

Ev. č.: ENU/2018/78200

Letypřil.: 1/0 Došlo: 22.11.2018 9:31

Číslo jednací: MŽP/2018/500/2185

Připomínky k záměru „Modernizace železniční tratě – Libická spojka“

uveřejněno v EIA – kód záměru OV1217

Připomínky:

1. místní občané nebyli dostatečně a včas přizváni k spolupráci na daném záměru, pouze jim bylo oznámeno, že nemají šanci ovlivnit to, co se chystá za jejich domy
2. stavba trvale poškodí místní obyvatele :
  - a) zdravotně - hluk, prach
  - b) citově - psychika
  - c) dopravně ( nadjezdy, oddělení obcí )
  - d) klimaticky ( vzdušné proudy - srážkový stín)
3. stavba nenávratně poškodí prostředí „ komfort venkova“
4. stavba přistupuje nešetrně k přírodním zdrojům – sypaný násep
5. stavba nerespektuje životní prostředí fauny a flory
6. stavba výrazně mění ráz krajiny esteticky i funkčně
7. stavba je pro potřeby osobní dopravy předimenzovaná
8. s jakou se počítá s nákladní dopravou:
  - a) zboží a suroviny?
  - b) vojenská technika pro válečné účely?
  - c) přesun, deportace osob západ – východ?
  - d) převoz odpadu z jad. elektráren na Ukrajinu?
9. Kdo konkrétně je iniciátorem stavby?
10. Kdo konkrétně je iniciátorem výběru varianty?
11. Pokud je stavba „státním zájmem“
  - a) kdo konkrétně ( např. osoba v Parlamentu, vládě,...) je za ni zodpovědný
  - b) co je skutečným důvodem státního zájmu, protože
  - c) zdraví obyvatel a funkční krajina pak ve státním zájmu není.
12. Vybraná varianta upřednostňuje zájmy soukromých společností před zájmy obyvatel ČR.

Žádám o konkrétní odpovědi k daným bodům, a to v písemné podobě.

V Opolanech 22.11. 2018

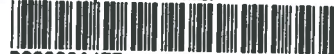


500 3/40  
3/-

Po prostudování Oznámení EIA k projektu „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ (dále jen Libická spojka) chtěl jako občan dotčené obce Opolany, poslat vyjádření k oznámení.

Vyjádření se týká především Libické spojky. Vyjádření platí pro všechny 3 varianty uvedeno jinak.

Ministerstvo životního prostředí  
Centrální podatelna MŽP



3000226457

Ev. č.: ENV/2018/78205

Listy/příl.: 3/0 Důřko: 28.11.2018 9:34

Číslo jednací: MZP/2018/500/2186

### Hluková studie

V posouzení hlukové studie (příloha č. 7 tohoto oznámení) se uvádí, že se nepředpokládá zvýšení hlukových poměrů pro Libickou spojku. Ale chybí zde výpočty pro nové trasování. Respektive nová trasa, která by měla vést asi 400-500m (dle varianty) od obce a nejsou uvedeny žádné výpočty, hlukové mapy, ani žádné závěrečné posouzení pro tyto trasy.

Požaduji dopracování hlukové studie a posouzení pro úsek Libická spojka pro navrhované varianty. Vliv hluku by měl být omezen protihlukovou bariérou, doplněnou o zelený pás stromů a keřů plnící protihlukovou a vizuální clonu. Výstavbou nového zdroje hluku, bude omezen vliv stávající zelené stěny s protihlukovou funkcí u paty a na svazích tělesa dálnice. A proto by mělo být drážní těleso posunuto co nejbližší k dálnici a protihlukový zelený pás nahrazen.

### Vliv na mikroklima

Drážní těleso v navržených variantách na vysokých náspech může výrazně negativně ovlivnit mikroklima obce, ve smyslu úbytku vlhkosti (mlha, rosa, spodní voda, ...). Vliv na mikroklima obce by měl být lépe zapracován a negativní efekt omezen.

Přeložka silnice u obce Kanín je navržena přes stávající jezírko, které po vybudování dálnice ztratilo část vody, přesto stále hojně navštěvované okolní faunou a slouží pro zasakování dešťových vod. Pokud dojde k jeho zrušení, bude docházet k dalšímu vysoušení krajiny.

### Mostní objekty

Dle dokumentu mostní objekty (příloha č. 4) se most na 309,705 km přes řeku Cidlinu se zvyšují nad tzv. „stoletou vodu“ o 1-3 m dle varianty, což dle přílohy č. 3, mapy hydrologických poměrů není nutné. Je třeba s těmito změnami počítat v hlukové studii (např. přenos hluku po vodní hladině) a jiných negativních dopadech.

### Doprava

Dle informací, které jsou mi dostupné, se uvažuje o úplném zrušení přejezdu v Opolánkách v rámci úprav navazujících na Libickou spojku.

Úpravy komunikací, přeložka III/3283, spolu s úpravami u Opolánek mohou společně synergickým účinkem výrazně a negativně ovlivnit dopravu a dopravní obslužnost daných obcí a obcí na tyto obce (Opolánky, Kanín) navazující.

Vzhledem k velikosti díla by se měl vzít v potaz i synergický účinek jednotlivých částí celé stavby ve všech plánovaných úsecích a to nejen v dopravě.

#### Ostatní

- příloha č.2 – chybí mapa na které by byli vyznačeny všechny jednotlivé koodrinační situace dohromady s určitým stupněm zjednodušení pro jednoduší orientaci v projektu
- příloha č. 10 – orgán ŽP ve svém stanovisku píše “nelze vyloučit významný vliv”, ale již neuvádí doporučení.
- Nedostatečné posouzení vlivu kolejiště na vyšších náspech na prostupnosti krajiny pro zvěř(\_Oznámení \_doplněné\_2018\_10)

#### Vyjádření k: Oznámení \_doplněné\_2018\_10

- Varianty navržené zhotovitelem projektu jsou velmi podobné, chybí varianta s propojením až za dálnicí, nebo jiného způsobu vedení silnice III/3283 než přeložkou po nadjezdu, apod. Tato nedostatečná diverzifikace v nápaditosti vede k tomu, že pro obyvatele obce Kanín zde není žádná varianta, která by dostatečně reagovala na jejich potřeby a obavy.
- Vyvolané investice(str. 15) chybí zapracování protihlukových opatření, včetně protihlukového zeleného pásu
- B.I.5. – Vysoké náspy a betonové protihlukové stěny nejsou zvýšení architektonické atraktivity tratě.

Řešení nemůže u nové tratě snížit hlukové emise, když hluková studie tuto část pro obec Kanín ani nevyhodnocuje.

Zdůvodnění popisuje benefity pro cestující, ale neuvádí negativní vlivy pro místní obyvatele, faunu a floru, např. šíření invazivních rostlin podél trati apod.

- Další inženýrské objekty (str. 19-21) – chybí přehledová mapa inženýrských objektů
- B.II.5. Biologická rozmanitost – uvádí negativní aspekty železničního tělesa, ale neuvádí jak tyto negativní aspekty řeší, případně minimalizuje
- B.II.6. – pohyb těžké techniky na stavbě zhutní půdu do velkých hloubek, úprava povrchu polích cest nevyřeší tento problém  
Pohyb těžké techniky po stávajících zpevněných komunikacích, které nejsou konstruovány na takovou zátěž(nákladní doprava) budou degradovat, před začátkem stavby by měli být využívané komunikace z mapovány a inventarizovány a po ukončení stavby navraceny do původního stavu taktéž
- B.III.4. – tato část uvádí, „nedochází nárůstu hlukové zátěže“ i když pro novou část trati v hlukové studii není uveden výpočet(pro obec Kanín)
- D.I.3. – je uvedeno „bude představovat únosný zásah“ na základě jakého měření, hodnocení tento závěr byl vytvořen? Dále je zde uvedeno: „harmonické měřítko a vztahy v krajině“ – veliké náspy železničního koridoru nepovažují za lidské měřítko a vztah v krajině, přesto o pár vět níže je uvedeno „bude mít akceptovatelný vliv“.
- D.I.3. – Vliv na ovzduší a klima – nezabývá se dostatečně vlivem drážního tělesa na změnu mikroklimatu,
- D.I.5. – nezabývá se dostatečně vlivem mechanizace na utužení spodních vrstev půdy
- D.I.7. – vydrenážováním tělesa železnice a odvedením dešťových a podzemních vod do řeky povede k vysoušení lokalit. Vzhledem z suchům v posledních letech je třeba dešťovou vodu

zadržet v místech kde naprší, jinak stávající suché roky, mohou být v následujících letech po výstavbě mít horší

- D.I.8. – Socioekonomické vlivy – zvýšení estetické úrovně železničních zastávek a stanic není zaručena, vnímám nové železniční stanice spíše negativně, pokud můj názor nestačí, zde si dovoluji nabídnout názor odborníka, Adama Gebriana na jednu konkrétní stanici (<https://www.stream.cz/gebrianvs/10019063-gebrian-vs-vlakove-nadrazi-v-usti-nad-orlici>)

Počet obyvatel ovlivněných účinky stavby – dojde-li k uzavření přejezdu Opolánek v rámci modernizace trati, zvýšenou dopravou budou trpět i místní obyvatelé, tento synergický účinek celé úpravy není započítán, nehledě na zvýšenou rychlost vlaků, vyšší násypy, nové vedení tratě,...

- D.I.9. – Vzhledem k místům s 50% , místně 51-100% pravděpodobnosti výskytu archeologických nálezů by měl být proveden alespoň namátkový průzkum v místech 50% výskytu nálezů a celoplošný v místech 51-100% výskytu nálezů.
- D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci – vzhledem k nedostatkům výše zmíněné, považuji toto stanovisko za nerelevantní a nepovažuji za tohoto stavu souhrn negativních vlivů za akceptovatelné
- D.IV. Chybí vytvoření ochranného zeleného pásu podél nové trati železnice

Jsem si vědom nadregionálního zájmu zlepšení spojení mezi Prahou a Hradcem Králové, ale toto spojení by mělo být realizováno se snahou minimalizovat omezení a negativní vlivy pro obyvatele v místě plánované výstavby. Což z mého pohledu není naplněno (např. absence vlivu nových tras u hlukové studie; vedení tělesa železnice na velkých náspech; dopravní spojení pro obyvatele,...). Jedná se především o zbytečné vedení komunikací a cest přes najezdy (např. míst cesta SO 18-30-0, využívána převážně pro cyklistickou dopravu) a jejich nelogické zakřivení.

Soubor všech nedostatků a jejich nezpracování od začátku projektu mne vede k tomu, že osoba zodpovědná za tento projekt prozatím nedostatečně bere na zřetel vliv takto velké stavby na místní obyvatele a tento vliv opakovaně bagatelizuje.

V Opolanech 22.11.2018

