

Praha dne 28. 11. 2019
Č. j.: MZP/2020/500/634
Sp. zn.: ZN/MZP/2019/500/7
Vyřizuje: RNDr. Ivana Hrušková
Tel.: 267 123 111
E-mail: ivana.hruskova@mzp.cz

ZÁPIS

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

„Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“

konaného dne 13. 11. 2019 v Základní škole Kostomlaty nad Labem, školní jídelně, Školní 402, 289 21 Kostomlaty nad Labem, od 16:00 hodin.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

Dosavadní průběh procesu je patrný z následujícího přehledu:

- 21. 12. 2018 - MŽP obdrželo oznámení s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 3 zákona, zpracované RNDr. Danielou Pačesnou, Ph.D.,
- 3. 1. 2019 - byl proces EIA převeden MŽP na OVSS I,
- 16. 1. 2019 - bylo oznámení rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření,
- 13. 3. 2019 - vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení,
- 13. 8. 2019 - obdržel příslušný úřad dokumentaci zpracovanou oprávněnou osobou, která je držitelem autorizace ve smyslu zák. č. 100/2001 Sb., RNDr. Danielou Pačesnou, Ph.D.,
- 16. 8. 2019 - dokumentace byla rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření,
- 16. 10. 2019 - byl příslušným úřadem pověřen zpracováním posudku Ing. Josef Tomášek, CSc.,
- 5. 11. 2019 - rozeslána pozvánka na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům,
- 13. 11. 2019 - veřejné projednání

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 13. 11. 2019 od 16:00 do 19:00 hodin v Základní škole Kostomlaty nad Labem, školní jídelně, Školní 402, 289 21 Kostomlaty nad Labem.

3. Řízení veřejného projednání

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

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání byla dokumentace a vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti k hodnocení vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“ na životní prostředí, která MŽP obdrželo dle § 8 zákona.

5. Účastníci veřejného projednání

Na veřejném projednání zastupovali jednotlivé strany:

- oznamovatel, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

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

- zpracovatelka dokumentace

RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D., NDCON s.r.o.

- zpracovatel posudku

Ing. Josef Tomášek, CSc., Středisko odpadů Mníšek s.r.o.

- Středočeský kraj

-

- Město Nymburk

-

- Město Lysá nad Labem

-

- Obec Dvory

-

- Obec Kostomlaty nad Labem

Ing. Romana Hradilová, starostka

- Obec Kostomlátky

-

- Obec Stratov

-

- Obec Ostrá

Mgr. Jana Kaucká, starostka

- | | |
|---|------------------------------------|
| - Krajský úřad Stč. kraje | - |
| - Městský úřad Nymburk
odbor životního prostředí | - |
| - Městský úřad Lysá nad Labem
odbor výstavby a životního prostředí | Ing. Diana Samková |
| - Krajská hygienická stanice Stč. kraje | - |
| - Česká inspekce životního prostředí | - |
| - Povodí Labe, státní podnik | - |
| - MŽP OVSS I | Mgr. Kateřina Krížová |
| - veřejnost | občané dotčených obcí, cca 22 osob |

Celkem bylo na veřejném projednání přítomno cca 35 osob.

6. Program veřejného projednání

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

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

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

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

Ing. Jan Beneš se jako zástupce oznamovatele ujal úvodního slova a stručně představil záměr a důvody jeho realizace. Shrнул informace o investrovi a potom o plánované modernizaci železniční trati. Železniční trať je součástí celku z Kolína až do Děčína, je to jeden ze souboru 9 staveb, jedná se o 3. stavbu z Nymburka do Lysé nad Labem. Na trati jsou 3 zastávky - Kamenné Zboží, Stratov a Ostrá, důležitou stanicí jsou Kostomlaty nad Labem. Základní cíle modernizace této železnice je odstranění technicky nevyhovujícího stavu tratě, odstranění protisměrných jízd z důvodu úrovnových přístupů na nástupiště, umožnění provozu delších nákladních vlaků, splnění evropských nařízení a směrnic, snížení provozních nákladů infrastruktury. Důležitým bodem je snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů a odstranění kolizních míst, což jsou převážně přejezdy. Význam tratě je dán tím, že se jedná o důležitý nákladní koridor, důležité osobní spojení měst Kolín a Děčín po pravém

břehu Labe, do budoucna se počítá s přímým spojením Praha Hradec Králové, v případě mimořádných událostí slouží také jako objízdná trasa pro 1. železniční koridor. Vzhledem k tomu, že současná trať má dobré směrové parametry, navrhuje rychlost až 160 km/hod. Nastínil předpokládaný harmonogram prací, který se může měnit, protože do něj vstupují různé technické parametry. Nejdůležitější bod na této modernizované trati je železniční stanice Kostomlaty nad Labem. Představil budoucí stav stanice.

Poté vystoupila zpracovatelka dokumentace RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D., která seznámila přítomné s obsahem dokumentace a způsobem jejího vypracování. Představila základní situaci stavby a situaci, která se dotýká Kostomlat. Uvažuje se o zvýšení traťové rychlosti, především se v současné době jedná o odstranění kolizních situací-odstranění úrovnových přejezdů, o navržení několika přeložek na celé délce trati a o zlepšení technických parametrů trati. Popsala průběh řízení od roku 2019. Připomínky, které přišly se týkaly umístění recyklační linky v Nymburku, přesné specifikace odpadů, problematiky vibrací v Kamenném Zboží, za veřejnost je to problematika azbestu, oboustranný podchod, hluková a rozptylová studie. Pokud jde o obec Kostomlaty, byly vzneseny požadavky z hlediska vodního hospodářství pro období výstavby z obav stržení hladiny podzemních vod místních studní, připomínky se týkaly problematiky hlukových studií v místech přeložky. Na základě požadavku obce Kostomlaty se doměřoval hluk v ulici 9. května, dopracovávala se rozptylová studie pro přeložky komunikací, další požadavek byl zpracovat analýzu zdravotních rizik, předložit návrh sadových úprav. Toto se projednalo se zástupci obce a dohodli se na řešení problematiky nápravných opatření v režimu dokumentace EIA. Bylo přislíbeno ze strany investora, že než se začne stavět vlastní stavba, budou změřeny studny, kterých by se to týkalo, tyto studny se budou z hlediska hladiny podzemní vody monitorovat i v průběhu celé výstavby a v případě, že dojde k poklesu hladiny, bude uvedena vydatnost do původního stavu. Co se týká problematiky hlukových studií a přeložky komunikací, požadavek byl dopracovat vliv hlukové situace se zapracováním přeložek komunikací a se zohledněním hluku ze železnice a z provozu výhybek, to bylo rovněž dopracováno, v rámci požadavku obce bylo ještě provedeno kontrolní měření v ulici 9. května. Všechny tyto výsledky byly předneseny, bylo zjištěno, že při vylepšení technických parametrů, při obměně vozového parku, vylepšení železničního svršku, spodku a nárůstu rychlosti i nadále zůstáváme a plníme platné hygienické limity při přiznání staré hlukové zátěže, kterou odsouhlasila i KHS. Co se týká problematika benzo(a)pyrenu (B(a)P), dochází lokálně k nárůstu B(a)P v řádu 10^{-8} μg . Analýzu zdravotních rizik nebyl důvod nechat zpracovat, protože již tenkrát bylo zřejmé, že se nepřekračuje limity, co se týká z hlediska emisí ani z hlediska hlukové zátěže. Byly prezentovány sadové úpravy u přeložek komunikací a nadjezdů, nejsou součástí dokumentace EIA, protože jednotlivé projekty byly rozsáhlé. Byla řešena problematika azbestu, azbest nebyl nikde identifikován. Dalším požadavkem bylo řešit zprůchodnění nástupiště ze strany výpravní budovy na druhou stranu, došlo k dohodě mezi projektanty a obcí. Problematiku hluku můžeme ještě otevřít při diskusi. Takže takto se vypořádali s připomínkami, včetně nápravných opatření, která jsou uvedena v dokumentaci a týkají se především hluku a období výstavby z hlediska vodního hospodářství.

Zpracovatel posudku Ing. Josef Tomášek, CSc. uvedl, že informace z veřejného projednání zapracuje do posudku. Dokumentaci si pozorně přečetl, domnívá se, že dokumentace splňuje požadavky na to, aby byla projednána a bylo vydáno stanovisko.

Následně udělila RNDr. Hrušková slovo paní Ing. Romaně Hradilové, starostce obce Kostomlaty nad Labem. Připomínky obce se týkaly hluku, největším problémem stavby je obtěžující hluk.

Poté vystoupila Mgr. Jana Kaucká, starostka obce Ostrá. Uvedla, že se zbourá strážní domek v Ostré, otevře se tam prostor a určitě se změní hlukové poměry domu, který přiléhá ke trati. Dotázala se, zda může být toto ještě posouzeno, jaká je možnost bránit občany přilehlých nemovitostí.

Dále vystoupila Ing. Diana Samková z Městského úřad Lysá nad Labem, odbor výstavby a životního prostředí a konstatovala, že nemají připomínky.

Na námitky reagovala RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D. Bylo provedeno opakované měření hladiny hluku, rozpočítává se na ekvivalentní hladinu hluku v noční a denní době. Je to vyhodnoceno v protokolech, ale vyšlo jim, že budou plnit hlukové limity. Proto nebylo přistoupeno k umístění PHS.

Ing. Romana Hradilová uvedla, že v některých momentech se výše hluku přibližuje k limitním hodnotám.

RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D. – když nejsou překročeny platné hygienické limity ve stávajícím stavu, není možnost z hlediska investora umístit tam protihlukové stěny, navrhnout a financovat. Hluk se opravdu měřil opakovaně, 62,8 dB byl naměřen ekvivalent a limit je 70 dB a v noci 63 dB a limit je 65 dB.

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

Dotazy a připomínky především veřejnosti a také přítomných zástupců dotčených obcí se týkaly zejména **hluku a protihlukových opatření**. (hluková studie a způsob měření hluku - jak probíhá měření? Bylo nějaké měření v ulici U dráhy, proč se neměřilo v ulici Hronětická a v ulici Podle dráhy? Podle čeho se body měření vybírají? V ulici Nádražní 194 jsou koleje na úrovni domu, jenže v ulici Hronětická a Podle Dráhy a další je mají nahoře. Kde se bude měřit a jakou dobu se tam bude měřit? Měření bylo provedeno v ideálních podmínkách, přibude vlaků, budou jezdit 160 km/h, prodlouží se, náklad bude těžší než dnes, měření hluku se musí asi brát podle atmosférického tlaku, mělo by se měřit alespoň týden. Vzal model v potaz, jestli je tam výhybka? Kolik tady za 24 hod projede vlaků? V dokumentaci se operuje s izofonami, obrázky jsou ale nerealistické. Nepříjemný je krátkodobý hluk ze železnice, než projede souprava, v běžný pracovní den projede zhruba po 15 min., jestliže se doprava zahustí, vlak pojede po 10 – 8 min., takže hluk bude častější. Jak je citlivý výpočet? Je do hlukové studie započítán vliv dopravy, která se přesune z přejezdu u obecního úřadu na nový přejezd? Použití korekce na starou hlukovou zátěž (SHZ) - stará hluková zátěž by se na této stavbě neměla vůbec

započítávat, SHZ zůstává zachována, když se nemění směrové nebo výškové vedení dráhy. Stará hluková zátěž je jednou počítána jako stav do r. 2000 +2 dB, někdy je počítána prostým výpočtem 55 dB + 10 dB, co z toho platí? V dokumentaci je napsáno, že hluková zátěž už dnes na mnohých místech překračuje zákonné limity, a že je bude překračovat i v budoucnosti. Tady se vlastně dělá nová trať, proč se uvažují staré zátěže, proč se to nebere jako nová stavba? Protihluková opatření - co konkrétně brání investovat do protihlukových opatření, o jaké investici ve srovnání s investicí modernizace celého úseku se bavíme? Je nutné stavět 4 m protihlukové stěny (PHS), anebo stačí stavět nižší bariéry? Všude se staví protihlukové stěny, je divné, že v Kostomlatech to nevychází, kdo zaplatil PHS v Čelákovících? 2,7 miliardy má stát celý úsek, jedná se o stovky m jednostranné zdi v Kostomlatech, cena nebudou procenta ale promile, udělejte alespoň základy pro PHS, nechápe důvod, proč se tomu všichni brání. Jak dalece by bylo reálné, kdyby se třeba spolufinancování protihlukové bariéry zúčastnil někdo jiný než stát, třeba krajský úřad? Pokud by na této trati v obci Kostomlaty byla vybudována protihluková ochrana, o kolik dB by hluk zhruba mohl klesnout? Může obec jako podmínku realizace celé modernizace dát, že chce protihlukové stěny? Intenzita dopravy, obnova vozového parku - o kolik se zvedne počet vlaků, jejich délka atd., nejistota výhledu je poměrně velká, dnes asi nikdo nemůže přesně říci, jestli vlaků bude jezdit 2x nebo 1,5x tolik. Do jaké míry se omezí hluk tím že, na vlcích nejsou staré špalkové brzdy ale kotoučové brzdy, zvláště v úsecích, kde vlak nebrzdí? Největší hluk způsobuje přejezd přes výhybku, tam nepomohou sebelepší brzdy. Dnes nejsou kvalitní vozy. Trať je po generálce, měnilo se lože, jsou tam pružná uchycení, jsou tam nové kolejnice, co se může zlepšovat? V celé dokumentaci není zmínka o tzv. vysokoenergetickém impulzním hluku. Jak se projeví výsledek tohoto jednání, jak bude připomínka nebo požadavek snížit hluk vypořádán?)

Námítky se také týkaly **prašnosti a opatření proti prašnosti**. (Nebyl zkoumán dopad výstavby na zhoršení prašnosti.)

Připomínky byly také vzneseny k posouzení **vlivu záměru na místní komunikace**. (Budou tady 4 roky jezdit těžkotonážní vozy, rozjezdí silnice v obci. Kdo nám dá dohromady zpátky komunikaci, která se tady zničila v první fázi výstavby, když se dělaly svršky?)

Další dotazy se týkaly **řešení stavby**. (je mnohem vhodnější řešení napojení Lán na nadjezd u Rozkoše, než je plánováno, tady by to šlo rovně, a dále po polní cestě, zrušte polní cestu a nebude zasažena žádná zemědělská půda. Obec od začátku řešila několik variant, tato varianta se jim zdála nejnepříjemnější. V dokumentaci není zakreslen nadjezd, který bude v úseku Kamenné Zboží – Nymburk – je tam pouze napsaná kilometráž, je to nasměrované na domky, které tam jsou postavené.)

Část připomínek se týkala **vibrací**. (hovoří se o vibracích obytných domů v Kostomlatech stojících u dráhy.)

Některé otázky se týkaly **azbestu**. (připomínka se týká azbestu, který je v kamenivu. Je nějakým způsobem možné, aby někdo udělal čas od času rozbor kameniva, které se bude recyklovat, a pokud tam azbest bude, tak aby ho nerecykloval?)

Jakou váhu budou mít připomínky veřejnosti vyjádřeno v %?

Na dotazy a připomínky odpovídali RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D., Ing. Josef Tomášek, CSc., Mgr. Martin Pacner, Ing. Karel Fridrich, Ing. Jan Beneš, Ing. Lucie Dalecká, Ing. Eva Schorníková a Ing. Tomáš Martínek:

Hluk a protihluková opatření - hluková studie a způsob měření hluku - V jakém období a za jakých podmínek se má měřit, je dáno metodickým pokynem. Místa, kde se bude měřit, navrhovali zpracovatelé hlukové studie, posílali je projektantům, investorovi a samozřejmě na KHS, která si třeba v některých lokalitách vymínila doplnění dalších bodů. Měřilo se od roku 2017 - 2018, měřila se Ostrá, Kamenné Zboží, Kostomlaty na celé trati, tady se měřila Nádražní ulice. Jednotlivé body, které byly požadovány, doměřili, ostatní body se dopočítávaly dle konkrétních požadavků. Na této trati se měřilo 5 bodů. Na místě je 24 hodin mikrofón. Měření dělá kompletní záchyt hluku a zachycuje kompletní spektrum hlukové zátěže. Z hlediska platné legislativy se provádí vyhodnocení hluku 2 m od obytné zástavby, nikoliv přímo v místě styku kolejí nebo někde přímo na výhybkách apod. Vybírali měřící body, které byly blízko trati. Ve všech obcích, kterými trať procházela a kde hrozilo nějaké ovlivnění hlukovou zátěží, byl zvolen jeden reprezentativní bod, tady to byla ulice Nádražní a na základě požadavku obce bylo odsouhlaseno doměření jednoho bodu v ulici 9. května. V ulici Hronětická a Podle dráhy neměřili, hluk je hodnocen podle jednotlivých domů, jak vypadá hluková zátěž u vašich konkrétních domů, se dá dohledat. Co se měřilo letos na jaře, byl požadavek obce Kostomlaty. Měřilo se 24 hodin, měřily se počty projetých vlaků, současně se měří rychlost vybraných vlaků a přepočítává se to na roční intenzitu dopravy. Na základě toho, co se naměřilo v Ostré, v Nádražní ulici, v Nymburku a v Kamenném Zboží, se daly do modelu počty průjezdů vlaků a rychlosti. Na základě toho proběhla kalibrace a dopočítávaly se ostatní body bez nějakých korekcí. Odpovídalo to skutečnosti. Takto se dopočítával zpětně rok 2000, ve výhledu se jen zadaly změny kotoučových brzd a obměna vozového parku a lepší železniční svršek. Neměří se ve všech bodech, ve všech domech, ale měření je pro validaci modelu, který modeluje budoucí hlukovou zátěž. Měření pro hlukovou studii se dělá především pro kalibraci modelu. Bylo to zpracované programem Cadna, je to uznávaný, jeden z nejpřesnějších programů, protože zahrnuje velice podrobnou morfologii terénu, takže jestli je něco nad kolejí nebo pod, to dokáže zohlednit. Hlukové studie zpracované programem Cadna nemají významné odchylky od skutečnosti, většinou se udává pravděpodobná odchylka 1,5 dB. Pokud je o připomínku k vyhodnocení trati na celých 15 kilometrech na jedné A4 - na základě požadavku obce Kostomlaty jsou Kostomlaty vyhodnoceny na izofonách na podkladu měřítko 1:5000, včetně přeložek komunikací a ty jsou součástí dokumentace. Každý si najde na podkladu ortofotomapy se zvýrazněnými objekty pro bydlení svůj dům. Takto to v dokumentaci je, pro den i pro noc, aby bylo zřejmé, v jakém pásu izofon se nacházíme. Bylo provedeno doměření daného objektu

v ulici 9. května. Byl tam umístěn jeden bodový zdroj hluku, ta výhybka, tak, aby se ještě více přiblížili a namodelovali možný vliv výhybky na hlučnost okolí. Co se týká výpočtu, tady se asi nechtěně zaměnily dvě hlukové studie, protože před sebou máme otevřenou hlukovou studii pro provoz železnice. Hluková studie pro provoz ze železnice přiznává ve všech bodech zvýšení hlukové zátěže z provozu železnice, co se týká snížení hluku, je pouze v místech přeložek komunikací, kde dojde lokálně k odvedení dopravy z obce na přeložky na pravé části, takže liniový provoz železnice generuje mírný nárůst hlukové zátěže podél celé železnice, kdežto v oblastech v blízkosti přeložek komunikací je ve výhledu zaznamenán pokles hlukové zátěže. Kalibrace nevyšla rozdílně od reality, kalibruje se celá trať a bylo tam několik kontrolních měření, na to se to nakalibrovalo, a tady nemuselo být přistoupeno k žádným tvrdým korekcím. Do výpočtového modelu se zadá kvalita svršku, spodku, druhy vozidel, jejich průjezdy, rychlosti apod., porovnají se skutečně naměřené hodnoty versus výpočtový model a na základě výpočtového modelu se to ještě dopočítává ani ne na skutečný konkrétní den, ale na hodnotu RPD - na dlouhodobou roční průměrnou hodnotu. Takže kalibrace, která tady je, odpovídá kalibraci toho konkrétního dne, někdy jsou měněny až výpočtové hodnoty, kdy může docházet k posunu, že nebyly zrovna měřeny v reprezentativní den a vyhodnoceny. Do hlukové studie je započítán vliv dopravy, která se přesune z přejezdu u obecního úřadu na nový přejezd.

Korekce na starou hlukovou zátěž - Aby se mohla přiznat stará hluková zátěž, dochází k dopočtu limitů, co tady bylo před rokem 2000, co tady je nyní, a pak výhled. Stará hluková zátěž má maximální limit 70 dB pro denní dobu, maximální hlukovou zátěž pro noc 65 dB. Stará hluková zátěž lze uplatnit jenom na vybraných úsecích ucelených staveb. To se týká i dopočtu staré hlukové zátěže pro noční dobu. Dle vyjádření KHS k dokumentaci na základě porovnání vypočtených hodnot v roce 2000 a současného stavu je možné v některých bodech uvažovat s korekcemi staré hlukové zátěže. Pro výpočtové body splňující podmínky staré hlukové zátěže, jsou pro výhledový rok uvažovány limitní hodnoty dané součtem hodnot vypočtených pro rok 2000 + 2 dB tak, aby ve výhledovém stavu nedošlo k navýšení hlučnosti o více než 2 dB, maximálně však do výše 70 dB pro den, 65 dB pro noc. V případech, kdy není v roce 2000 překročen základní hygienický limit, není stará hluková zátěž uvažována, a je respektován základní hygienický limit 60 dB pro den, 55 dB pro noc, platný pro ochranné pásmo dráhy. KHS se záměrem souhlasí, což znamená, že souhlasí i s interpretací, která je v dokumentaci z hlediska SHZ i akustické zátěže prezentována. Od r. 2000 se začaly natvrdo požadovat hlukové studie na limity na 50/55 dB mimo ochranné pásmo, 55/60 dB v ochranném pásmu, přiznání SHZ bylo v podstatě nedosažitelné. Zhruba v roce 2005 bylo upřesněno nařízení vlády, a od té doby platí, že SHZ se dá použít v případě, kdy se zhruba řečeno nemění těleso dráhy do úplně jiné polohy, nemění se výrazně niveleta trati, ale zároveň je možné i přidání nové koleje. Druhá věc je, že snížit hluk ze 70 dB nebo 65 dB na 55 dB je v podstatě neproveditelné. Nárůst energie hluku je exponenciální, a snížit hluk o 10 dB je obrovské snížení. Myslíme si, že institut SHZ i v porovnání s jinými lokalitami je tady na místě. Limit se SHZ se počítá tak, že se vezme hluk, který se spočetl k roku 2000, ten může být navýšený nejvýš o 2 dB, což je jako nepřesnost měření, a pokud tato hodnota by byla vyšší než 65 dB v noci, 70 dB ve dne, tak se

to zastropuje 65 dB, resp. 70 dB. Např. když bychom v roce 2000 měli v nějakém výpočtovém bodě ekvivalentní hladinu hluku 60 dB, tak limit je 60+2 dB, to je míň než 65 dB, takže 62 dB. Kdyby v roce 2000 měli hluk 73 dB, to udržet nesmíme, musí být vždy alespoň ve dne 70 dB a v noci 65 dB.

Protihluková opatření - oznamovatel nepracuje se svými penězi, ale s penězi státu, a může investovat jen to, co je nezbytně nutné. Takže jim nebude proplaceno nic, co by bylo nad rámec toho, co jim ukládá legislativa. Stavba celá bude stát asi 3 miliardy, protihluková opatření v takovém rozsahu by byly v řádu jednotek % nákladů stavby. Pokud jde o nejistotu, když byl hluk opravdu na hraně, přistoupili jsme v několika případech na to, že se založily základy protihlukové stěny, na konci stavby se to změnilo, přepočítalo se na výhledový rozsah dopravy a podle toho se některé části PHS doplnily a někde ne. Nárůst hluku bude eliminován zavedením nových technologií, s kterými již model počítá, je to velmi významná úprava železničního svršku a spodku, nové kolejnice s pružným upevněním a změna vozového parku. Postupně s průběhem projednání celé stavby bude pokaždé součástí dokumentace aktuální akustická studie, která bude zpracovaná na základě podrobnějších informací, které v této fázi nemáme ještě k dispozici, a pokaždé musí být doloženo, že budou splněné stanovené hlukové limity. Pokud ne, pak samozřejmě se musí přistoupit k plánování a projekci protihlukových opatření. Nízké PHS jsou efektivnější, čím blíže jsou usazeny koleji. Pokud máte více kolejnou trať, tak můžete z hlediska bezpečnosti pohybu lidí na dráze umístit nízké PHS pouze ke krajním kolejím, nikoli doprostřed. PHS je vysoká $\frac{3}{4}$ m, pro kolej, která je o 4 m dál, je její účinnost prakticky nulová. Dva úseky, co zatím máme s nízkou PHS, jsou na jednokolejných tratích, na dvojkolejce je účinnost omezena na bližší kolej. V místě, které je pro vás nejzajímavější, jsou výhybky a tam to nejde dát už vůbec. Z pozice investora nemůže slíbit víc, než že budou dělat novou hlukovou studii pro DUR, bude na mírně odlišný rozsah dopravy, takže uvidíme, co z toho vyjde. Zatím platí, to co říkal, pokud máme výsledky modelu v tomto okamžiku, jaké máme, tak tam PHS nemohou dát. Není problém, aby se spolufinancování protihlukové bariéry zúčastnil někdo jiný. Pokud by v obci Kostomlaty byla vybudována protihluková ochrana, hluk by zhruba mohl klesnout o jednotky dB, desítky by to rozhodně nebyly, 4-5 dB jsou běžně dostupné. Pokud budeme mít výsledky na hraně, můžeme se dohodnout, že tam základy PHS dáme, aby se tam PHS dala doplnit, to samozřejmě jde, v jiných případech jsme tímto způsobem postupovali. Obec může dát jako podmínku realizace celé modernizace, že chce protihlukové stěny, ale stavební úřad ji nezahrne do rozhodnutí.

Intenzita dopravy, obnova vozového parku - Dochází k mírnému nárůstu počtu průjezdů, trať už je vyčerpaná, vlaků už se sem víc nevejde, dochází k nárůstu, s kterým je počítáno. Řeší se to hlukovou zátěží spočítanou na den a na průměrné počty průjezdů vlaků za den, a stále se tu bavíme o hodnotách, které jsou přepočteny na roční intenzitu. Z hlediska osobní dopravy předpokládají, že by na rameni Nymburk – Lysá n.L. – Praha jezdily vlaky ve špičce každou půlhodinu, dnes jezdí jednou za hodinu. Kromě rychlíků jednou za hodinu Hradec Králové Praha by stejně čteně měly jezdit expresy jednou za hodinu, plus nějaké spěšné vlaky. Takže v osobní dopravě je nárůst skoro na dvojnásobek. V osobní dopravě je výhoda, že vozidla, která se dnes

pořizují, jsou výrazně kvalitnější i tišší, než ty před 10 lety. Pokud jde o nákladní dopravu, počítají s tím, že nákladní doprava z Podkrušnohoří bude postupně klesat, naopak bude růst doprava z Německa. Dominantní hluk je z nákladních vlaků, ve výhledu bude osobní doprava jezdit až 160 km/h, nákladní vlaky stále 100 km/h. Posun z hlediska kvality osobních i nákladních vozů byl doteď velmi slabý, to je třeba připustit. Evropská unie přijala asi před 2 lety technické specifikace pro hluk, a k tomu jsou přechodná ustanovení, dokdy musí být dosaženy parametry hlučnosti nákladních i osobních vozů. Pomůže to tomu, že hluk z nákladních vlaků alespoň částečně u mezinárodní dopravy bude klesat. Počítáme s tím, že nárůst dopravy bude asi o 60%, s tím, že část toho se spotřebuje na prodloužení vlaků a část bude nárůst počtu vlaků. Na kvalitním moderním vozidle na kvalitní udržované koleji je nejhlučnějším bodem ojnice – nákok, problém je v tom, že to co tady dnes jezdí, nejsou kvalitní vozy na kvalitní udržované koleji a to, co se klepe, je celé vozidlo. Proč jsou kotoučové brzdy lepší než špalkové – špalková brzda dělá hluk stykem obruče, resp. toho nákolku se špalkem, ale špalek se klepe i když nebrzdí a to způsobuje hluk. Přechod u osobních vozidel na kotoučovou brzdou znamená, že se tam vyloučí celý mechanismus, co vozem klepe. U nákladních vozů se to dnes řeší tím, že se nepřechází až na výjimky na kotoučové brzdy, protože by to bylo velmi drahé, přechází se na jiné typy špalků, např. keramické, kde je zase problém s tím, že špalky hůř brzdí. Špalková brzda hlučí, i když zrovna nebrzdí. V minulých dvou letech se postupně po částech dávaly nové kolejnice, pražce, nesahalo se ale do konstrukce pražcového podloží, neřešilo se odvodnění. Kolejnice budou nové, bude pružné upevnění, bude sanace pražcového podloží, výhybky budou s litými srdcovkami. Dnes vyráběné nákladní vozy v naprosté většině umožňují rychlost 100 km/h, prázdné 120 km/h, kontejnerové umožňují rychlost 120 km/h, za cenu nižšího ložení, dopravci mají velmi dobře spočítané, že rychlost přes 100 km/h jim nestojí za to. Pokud jde o rozsah opravy, nevylučuje, že se ve stanici Kostomlaty dělalo víc, ale v mezistaničním úseku se rozhodně kontinuální sanace nedělala.

Prašnost a opatření proti prašnosti - vlivy výstavby byly vyhodnoceny v dokumentaci. Ve znalosti stupně projektová dokumentace, která je nyní k dispozici, nebyl hodnocen vliv prašnosti, jen bylo zřejmé, kde bude umístěna recyklační linka. Není znám přesný harmonogram prací, aby se mohly vyhodnotit emise třeba z recyklace železničního šterku. Na základě dnešního projednání lze dát do podmínek stanoviska, že to bude projednáno a vyhodnoceno před zahájením prací, stejně tak i měření hlukové zátěže z období výstavby. Ke každému řízení, které bude následovat po EIA, bude obec automaticky obeslána jako účastník řízení, a MŽP bude vždy dávat stanovisko, jestli projednaná EIA odpovídá předkládané dokumentaci. Takže vy budete chráněni několika následujícími stupni a vždy budete účastníky řízení.

Vliv záměru na místní komunikace - v dokumentaci jsou vytipovány trasy, kudy bude probíhat např. návoz materiálu, odvoz materiálu, pak to bude upřesněno a před zahájením prací, jako u ostatních větších staveb, bude provedena obhlídka stávajícího stavu a pak bude vše uvedeno do původního stavu. Standardní postup je takový, že na začátku stavby se komunikace všechny projdou a pasportují za účasti správce komunikace, investora a zhotovitele. Mají standardně v rozpočtech všeobecný objem, kde jsou peníze na opravu

komunikací a ty komunikace jdou do původního stavu, na konci to prochází investor a zhotovitel a správce komunikace, dělá se o tom zápis. Na takové stavby se zpracovávají zásady organizace výstavby (ZOV), kde se např. řeší, jakým způsobem bude dopravován materiál, jestli je to ve dne, v noci, odpovědnost za používání komunikace, tento materiál se většinou předkládá pro stavební řízení, někdy i v nějakém samostatném řízení.

Řešení stavby - za prvé, využívají stávající komunikaci, která je tam pro dráhy, tím pádem ušetří ZPF, ušetří i finance, protože tam už komunikace je. Za druhé, pokud by přeložka vedla po polní cestě, musí zrušit polní cestu, a to nejde jen tak zrušit polní cestu, a za třetí, přeložkou na nadjezd v podstatě odříznou trasu autobusů, místo přejezdu bude podchod, u přejezdu bude zastavovat autobusová linka a lidi podejdou podchodem, pokud by to bylo takhle daleko, lidé by pak museli jet ještě dalších 10 minut do centra, toto řešení bylo projednáno s dopravní policií, a s dalšími složkami. Řešení bylo navrženo po diskusi s obcí, variant bylo předloženo asi 7, vzhledem k tomu požadavek, aby to šlo jinudy, není relevantní. Pokud se obec rozhodne dát si některou z variant do ÚP, pokud to nebude nějaká úplně extrémně drahá, nebo nefunkční varianta, tak to budou respektovat. Nadjezd v úseku Kamenné Zboží – Nymburk je ve stopě dle ÚP, takže nemůže vést přes domky, součástí dokumentace jsou i koordinační situace, je to příloha 3a - přehledná situace.

Vibrace - po dohodě s KHS byly zvoleny objekty umístěné nejbližší k dráze, bylo odsouhlaseno Kamenné Zboží a ještě jeden domek, jsou dva protokoly měření vibrace. Měření vibrací ve srovnání s hlukem nelze jakkoli modelovat. Vychází se tam jenom empiricky z toho, že jeden domek je umístěný 10 m u trati, nesplňuje limity, protože je přímo nalepený u trati a ostatní domky už limity splňují.

Azbest - výskyt azbestu v kamenivu byl zjištěn v lomu u Plzně, a pak následně ve 2 lomech na Manětínsku, kamenivo odtamtud je použitelné, pokud není na povrchu terénu. Tady v okolí se azbest v kamenivu nevyskytuje, což má potvrzeno z České geologické služby, takže i pravděpodobnost toho, že ve stávajícím svršku se nachází kamenivo s obsahem azbestu, je velice malá. Nebude se ale bránit tomu, aby se v rámci přípravy stavby odebral průměrný vzorek a azbest se udělal. Je to standardní postup, že se vzorkuje kamenivo předtím, než se s ním nakládá dál. Na základě toho se rozhodne, jestli je to nebezpečný odpad, nebo se zpracuje v recyklační lince.

Vypořádání připomínek veřejnosti - v procesu EIA se klade velký důraz na účast veřejnosti, proto se koná VP, všechny připomínky, které tady byly vzneseny, by měly být nějak vypořádány a měly by být zahrnuty do podmínek stanoviska. Protože to je závazné stanovisko, mělo by být závazné i pro rozhodování stavebního úřadu, drážního úřadu a dalších. V každé fázi budou zpracovávány další hlukové studie, je tady požadavek KHS, že ve zkušebním provozu se budou provádět hluková měření, pokud nebudou splněny hlukové limity, budou se provádět další protihluková opatření. Není problém, aby podmínkou stanoviska EIA bylo vytipování dalších míst, na kterých budou muset být udělaná kontrolní měření. Už teď je součástí dokumentace EIA návrh nápravných opatření, která budou ve stanovisku. Pokud připomínky směřují k tomu,

aby se zpřísnily nebo naopak nedodrželi zákonné limity, úspěšnost požadavků je prakticky nulová. Naopak čeho je možné např. dosáhnout, je požadavek, abychom v dalším stupni řešili úpravu přeložky do jiné stopy, protože to je věc, která není standardně řešena. Dnešní veřejné projednání se nějakým způsobem promítne do posudku. Výsledek dnešního jednání, které se z 95% točilo kolem hluku, se projeví v návrhu podmínek stanoviska. Je to návrh, který slouží jako podklad pro MŽP, MŽP to nemusí v žádném případě 100% akceptovat, ale je to pro něj odborný podklad.

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

Na závěr veřejného projednání RNDr. Hrušková seznámila přítomné s dalšími kroky procesu posuzování vlivů na životní prostředí, které budou následovat bezprostředně po skončení veřejného projednání dle zákona a veřejné projednání ukončila.

III. ZÁVĚR

Vlivy záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“ byly projednány ze všech podstatných hledisek.

Vlastní podmínky budou koncipovány v závazném stanovisku MŽP k posouzení vlivů provedení záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“ na životní prostředí, které bude vydáno na základě dokumentace, posudku, veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných ve smyslu § 9a zákona.

RNDr. Hrušková jako pověřená osoba konstatovala, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání posudku a současně dokumentace k záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“ podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů a § 3 vyhl. č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

RNDr. Ivana Hrušková

pověřená řízením veřejného projednání
MŽP, odbor výkonu státní správy I