

# **P O S U D E K**

**podle § 9 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**

**Modernizace traťového úseku  
odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou (včetně)**

**Zpracovatel posudku:      Ing. Josef Tomášek, CSc.**

**Mníšek pod Brdy  
Únor 2020**

## Identifikační údaje

**Název:** Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumeck nad Cidlinou (včetně)“ (zpracováno s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění)

**Objednatel:** Česká republika - Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 1442/65

100 10 Praha 10

IČ: 00164801

zastoupený: Ing. Miloslav Kuklík, ředitel odboru výkonu státní správy I

tel.: 267123101

email: miloslav.kuklik@mzp.cz

kontaktní osoba: Mgr. Kateřina Křížová,

tel.: 267123112,

email: katerina.krizova@mzp.cz

**Zpracovatel:** Středisko odpadů Mníšek s.r.o.

Pražská 900

252 10 Mníšek pod Brdy

IČ: 46349316

DIČ: CZ46349316

kontaktní pracovník: Ing. Josef Tomášek, CSc.

tel.: 318 591 770-1

603 525 045

e-mail: som@sommnisek.cz

## Obsah

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....	1
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE .....	3
II.1. Úplnost dokumentace .....	4
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení.....	6
Část A. Údaje o oznamovateli .....	6
Část B. Údaje o záměru .....	6
B.I. Základní údaje .....	6
B.II. Údaje o vstupech (zejména pro výstavbu a provoz) .....	15
B.III. Údaje o výstupech (zejména pro výstavbu a provoz) .....	20
Část C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území .....	26
C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	26
C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny .....	27
C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit .....	27
ČÁST D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.....	29
D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru,.....	29
D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích .....	38
D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů .....	39
D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, .....	39
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí.....	39
D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích .....	40
ČÁST E. Porovnání variant řešení záměru .....	40
ČÁST F. Závěr .....	41
ČÁST G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru .....	42
ČÁST H. Přílohy .....	42
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí.....	43
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice.....	44
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ .....	45
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH Vlivů NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ .....	48

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDRĚNÍ K DOKUMENTACI .....	53
1. Dotčené územní samosprávné celky .....	54
Středočeský kraj .....	54
Město Chlumec nad Cidlinou .....	54
Obec Hradčany .....	54
2. Dotčené správní orgány.....	54
Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství .....	54
Krajský úřad Královéhradeckého kraje .....	56
ČIŽP OI Hradec Králové.....	57
ČIŽP OI Praha .....	58
AGENTURA OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY .....	58
Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové .....	63
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze .....	64
Městský úřad Kolín, Odbor životního prostředí a zemědělství .....	64
Magistrát Hradec Králové, odbor životního prostředí .....	65
OVSS I.....	67
3. Veřejnost .....	67
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	69
VII. NÁVRH STANOVISKA.....	74
PŘÍLOHY.....	92

# I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

## 1. Název záměru

Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou (včetně)

## 2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměr stavby „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou (včetně)“ je situován na stávající železniční trati. Předmětem stavby je zdvojkolejnění železniční trati v celé délce spojené s celkovou modernizací součástí dráhy, zlepšení a zvýšení bezpečnosti přístupu pro cestující a souvisejícími úpravami pozemních komunikací, sítí technického vybavení a vodotečí. Stavba začíná v km 0,94 (východně od stanice Chlumec nad Cidlinou, u křížení s ulicí V Lipkách) a končí v km 4,1 (cca 750 m západně od zas. Sány). Celková délka modernizované trati je 19,6 km. Součástí stavby je i úprava nezbytného rozsahu části navazujících tratí (Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov a Chlumec nad Cidlinou – Městec Králové). Stavba je v úseku od km 8,5 (přibližně od přejezdu silnice Žehuň – Hradčany) do km 22,3 (západní část ŽST Chlumec n. C.) navržena ve dvou variantách.

Varianta A4 ve většině délky zachovává stávající směrové a sklonové poměry dnešní trati, druhá kolej bude přiložena ke koleji stávající. Traťová rychlost je zvýšena v rámci možností dnešního směrového vedení trati. Směrodatný sklon tratě zůstává na dnešních 10,3 ‰. Těžké nákladní vlaky budou nadále využívat postrkovou službu.

Varianta A5 je navržena s částečnou změnou trasování oproti dnešní trati. Tato varianta snižuje směrodatný podélný sklon tratě na 7 ‰ pro odstranění nutnosti postrkové služby pro těžké nákladní vlaky. Změna trasování umožňuje i zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h, nicméně trasa respektuje environmentálně citlivá území a k dílčímu omezení rychlosti proto dochází i v této variantě.

V invariantních úsecích je navrženo zdvojkolejnění trati převážně ve stávající stopě.

Více než polovina stávajících železničních přejezdů je navržena ke zrušení. Zrušené přejezdy jsou nahrazeny silničními nadjezdy, podjezdy nebo novými komunikacemi souběžnými s tratí.

Základní údaje o kapacitě stavby:

Délka řešené železniční tratě: 19,6 km

	Varianta A4	Varianta A5
rekonstruované nebo nové železniční mosty	13	14
rekonstruované nebo nové silniční mosty	4	5
estakáda	0	1
rekonstruované nebo nové železniční propustky	35	27
zrušené železniční propustky	7	18
železniční přejezdy rekonstruované	5	4
železniční přejezdy rušené	7	8
nahrazení žel. přejezdu účelovou komunikací	3	3
nahrazení žel. přejezdu přeložkou komunikace	1	1
nahrazení žel. přejezdu nadjezdem	2	3
nahrazení žel. přejezdu podjezdem	1	1
opěrné a zárubní zdi	5	5

	Varianta A4	Varianta A5
protihlukové stěny	1	2
demolice objektů	25	24

### 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj: Středočeský, Královéhradecký  
Okres: Nymburk, Kolín, Hradec Králové  
Obec: stavební úpravy tratě - Choťovice, Dobšice, Lovčice, Nové Město, Opolany, Převýšov, Sány, Žehuň, Kněžičky, Žiželice a Chlumec nad Cidlinou

kabelové trasy a úpravy technologických zařízení (mimo výše uvedené) - Běrunice, Nepolisy, Velký Osek, Zachrašťany, Městec Králové a Nový Bydžov

Katastrální území: stavební úpravy tratě - Dobšice u Žehuně, Hradčany u Žehuně, Choťovice, Kněžičky, Žiželice, Opolánky, Opolany, Sány, Žehuň, Chlumec nad Cidlinou, Končice, Lovčice u Nového Bydžova, Nové Město nad Cidlinou, Převýšov

kabelové trasy a úpravy technologických zařízení (mimo výše uvedené) - Běrunice, Běruničky, Kanín, Městec Králové, Slibovice, Velké Výkleky, Velký Osek, Chudonice, Luková nad Cidlinou, Nový Bydžov, Vysočany u Nového Bydžova, Zábědov, Zadržany, Zachrašťany

### 4. Obchodní firma oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

### 5. IČ oznamovatele

70994234

### 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1

oprávněný zástupce oznamovatele

Mgr. Lubomír Peterka  
Sokolovská 1995/278  
190 00 Praha

## II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

Předmětem posouzení je dokumentace záměru „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou (včetně)“ (dále jen záměr) s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., která byla zpracována oprávněnou osobou RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem MBA, držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - rozhodnutí č. j. 14563/1610/OPVŽP/97 s posledním prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. 87608/ENV/14 do 31.12.2021.

Oznamovatelem (Správa železniční dopravní cesty, státní organizace) bylo v lednu 2019 předáno na Ministerstvo životního prostředí (MŽP) oznámení podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Oznámení bylo zpracováno autorizovanou osobou RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem MBA.

Zjišťovací řízení pro záměr zahájilo MŽP, odbor výkonu státní správy I (dále jen „příslušný úřad“) ve smyslu § 7 zákona dopisem č. j. MZP/2019/500/241 ze dne 22. 1. 2019. Na základě obdržených vyjádření k oznámení vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení č. j. MZP/2019/500/205 ze dne 8. 7. 2019 s tím, že záměr má významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona.

Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že dokumentaci dle přílohy č. 4 k cit. zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:

1. Zabývat se detailněji otázkou potřebnosti mimoúrovňového zprůchodnění ve spojení s vhodnými naváděcími prvky k zajištění funkčnosti severojižně probíhajícího migračního koridoru pro velké a střední savce. V souvislosti s uvedeným zohlednit blízkost PP Olšina a existenci stávajících biocenter a biokoridorů, resp. migračních tras, v okolí.

2. Upřesnit rozsah kácení dřevin, a to zejména ve vztahu k jednotlivým variantám záměru, včetně návrhu opatření ke kompenzaci újmy vzniklé kácením.

3. Aktualizovat hlukovou studii se zaměřením na:

a. upřesnění výhledového roku realizace stavby.

b. aktualizaci studie pro intenzity železniční dopravy v roce 2018, popř. pro rok nejbližší roku předložení dokumentace.

c. upřesnění způsobu ochrany jednotlivých chráněných objektů, kde není předpoklad dodržení hygienického limitu pro chráněný venkovní prostor stavby, včetně navržení technických opatření na těchto objektech.

d. etapu výstavby.

4. Předložit hodnocení zdravotních rizik hluku pro obyvatele chráněných objektů situovaných v blízkosti posuzované trasy železnice.

5. Zabývat se problematikou vibrací. Vyhodnotit, zda jsou reálně možná rizika výskytu nadlimitních vibrací v chráněných objektech situovaných nejbližší k trati. V případě, že by byly vibrace překročené, řešit protivibrační opatření.

6. Zvážit možnost kompenzace újmy na ZPF ve variantě A5 navrácením nevyužitých částí úseků stávající železnice (v místech variantního řešení) zpět do ZPF. V návaznosti na uvedené případně vyhodnotit vliv záměru na ZPF i ostatní zákonem chráněné zájmy (např. flora) v případě navrácení nevyužívaných úseků trati zpět do ZPF.

7. Doplnit posouzení dle § 45i zákona o ochraně přírody tak, aby byl výrok o významnosti vlivu záměru jednoznačný ve vazbě na již provedené průzkumné vrty (týká se především EVL Žehuňsko, stanoviště 6210). V případě, že to nebude možné, alespoň v závislosti na eventuelních

úpravách železničního tělesa (gabionové zídky, vetknuté či kotvené pilotové stěny apod.) shrnout obecně vliv jejich případné realizace na uvedené EVL.

8. Pokusit se nalézt a zhodnotit takovou variantu (případně varianty), která by kombinací vhodného umístění recyklačních linek (např. dále od obytné zástavby) a aplikací dodatečných opatření (důsledné zkrápění materiálu, zakrytování apod.) zajistila, že nebude docházet k výraznému překračování imisního limitu pro 24hodinovou koncentraci suspendovaných částic PM<sub>10</sub>.

9. Vymezit části stavby, které se stanou po odnětí ze stavby nebezpečnými odpady, nebo mohou být zdrojem nebezpečných odpadů.

10. Dále je nutné zohlednit a vypořádat všechny relevantní připomínky a požadavky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních

Dokumentace byla zpracována v říjnu 2019, oznamovatel ji následně předložil příslušnému úřadu a ten ji dopisem č. j. MZP/2019/500/2525 ze dne 15. listopadu 2019 následně rozeslal dotčeným správním orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření a ke zveřejnění. Dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. byla zpracována oprávněnou osobou RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem MBA, držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - rozhodnutí č. j. 14563/1610/OPVŽP/97 s posledním prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. 87608/ENV/14 do 31.12.2021.

Zpracováním posudku k posuzovanému záměru byl na základě výběrového řízení pověřen Ing. Josef Tomášek, CSc., držitel osvědčení o odborné způsobilosti ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., č. o. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č. j. 37351/ENV/16 ze dne 26. 6. 2016 (platné do 31. 12. 2021). Pověření bylo předáno dopisem č. j. MZP/2020/500/26 ze dne 6. ledna 2020 – doručeno dne 10. 11. 2020. Téhož dne byly zpracovateli posudku doručeny tyto podklady:

- dokumentace záměru (dokumentace je dostupná na informačním systému „Cenia“)
- obdržená vyjádření k dokumentaci

Veřejné projednání k záměru se nekonalo, s ohledem na skutečnost, že k dokumentaci záměru neobdržel příslušný úřad žádné stanovisko negativní stanovisko k veřejnosti (neobdržel žádné vyjádření veřejnosti) - v souladu s § 17, odst. (1) zákona.

## II.1. Úplnost dokumentace

Dále je hodnocena úplnost dokumentace vlivů záměru „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou (včetně)“ (dále jen „dokumentace“), zpracovaná v říjnu 2019. Dokumentace byla zpracována oprávněnou osobou RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem MBA, držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - rozhodnutí č. j. 14563/1610/OPVŽP/97 s posledním prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. 87608/ENV/14 do 31.12.2021.

Dokumentace obsahuje 173 stran textu a 16 samostatných příloh.

Vypořádání připomínek z vyjádření ve zjišťovacím řízení k oznámení je uvedeno v příloze dokumentace č. 15.

Vlastní dokumentace v kapitole A. Údaje o oznamovateli charakterizuje základní údaje o oznamovateli předkládaného záměru.

Kapitola B. Údaje o záměru - obsahuje základní údaje o záměru a údaje o vstupech a výstupech záměru a splňuje po formální stránce požadavky přílohy č. 4 zákona. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.



Kapitola C Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území - kapitola obsahuje tyto podkapitoly:

- C.I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území ...
- C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny ...
- C.III. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

Kapitola splňuje po formální stránce požadavky přílohy č. 4 zákona. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Kapitola D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví - kapitola obsahuje tyto podkapitoly:

- D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru.....
- D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích
- D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů
- D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně
- D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí
- D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Kapitola splňuje po formální stránce požadavky přílohy č. 4 zákona. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Předložená dokumentace obsahuje dále požadovanou kapitolu E. Porovnání variant řešení záměru, kapitolu F. Závěr, kapitolu G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a kapitolu H. Přílohy (součástí dokumentace je 16 příloh).

Z výše uvedeného je zřejmé, že dokumentace záměru „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumeck nad Cidlinou (včetně)“ je zpracována v členění podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům tohoto zákona.

## II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

V této části posudku je hodnocen obsah jednotlivých kapitol dokumentace. Je prověřena úplnost a správnost předkládaných údajů a úroveň jejich zpracování a prezentace. Jmenovitě jsou uvedeny všechny nedostatky ve zpracování, kterých se zpracovatel dokumentace dopustil, a je vyhodnoceno, jak tyto nedostatky ovlivňují závěry dokumentace.

Obsah jednotlivých kapitol dokumentace je shrnut do krátkého odstavce a stanovisko zpracovatele posudku k obsahu a úrovni zpracování je uvedeno *kurzivou za tímto shrnutím*.

### Část A. Údaje o oznamovateli

Uvedeny jsou následující údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČO, sídlo, kontakt oznamovatele.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Kapitola obsahuje všechny údaje požadované zákonem.*

*Místo bydliště oprávněného zástupce je uvedena adresa pracoviště, což je v materiálech procesu EIA obvyklé.*

### Část B. Údaje o záměru

#### B.I. Základní údaje

##### B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

Je uveden tento název: „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumeck nad Cidlinou (včetně)“. Dle přílohy č. 1 zákona 100/2001 Sb. byl v dokumentaci záměr zařazen pod bod č. 44. Celostátní železniční dráhy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

##### B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměr stavby „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumeck nad Cidlinou (včetně)“ je situován převážně ve stávající železniční trati. Předmětem stavby je zdvojkolejnění železniční trati v celé délce spojené s celkovou modernizací součástí dráhy, zlepšení a zvýšení bezpečnosti přístupu pro cestující a souvisejícími úpravami pozemních komunikací, sítě technického vybavení a vodotečí. Stavba začíná v km 0,94 (východně od stanice Chlumeck nad Cidlinou, u křížení s ulicí V Lipkách) a končí v km 4,1 (cca 750 m západně od zas. Sány). Celková délka modernizované trati je 19,6 km. Součástí stavby je i úprava nezbytného rozsahu části navazujících tratí (Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov a Chlumeck nad Cidlinou – Městec Králové). Stavba je v úseku od km 8,5 (přibližně od přejezdu silnice Žehuň – Hradčany) do km 22,3 (západní část ŽST Chlumeck n. C.) navržena ve dvou variantách.

Varianta A4 ve většině délky zachovává stávající směrové a sklonové poměry dnešní trati, druhá kolej bude přiložena ke koleji stávající. Traťová rychlost je zvýšena v rámci možností dnešního směrového vedení trati. Směrodatný sklon tratě zůstává na dnešních 10,3 ‰. Těžké nákladní vlaky budou nadále využívat postrkovou službu.

Varianta A5 je navržena s částečnou změnou trasování oproti dnešní trati. Tato varianta snižuje směrodatný podélný sklon tratě na 7 ‰ pro odstranění nutnosti postrkové služby pro těžké

nákladní vlaky. Změna trasování umožňuje i zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h, nicméně trasa respektuje environmentálně citlivá území a k dílčímu omezení rychlosti proto dochází i v této variantě.

V invariantních úsecích je navrženo zdvojkolejnění trati převážně ve stávající stopě.

Více než polovina stávajících železničních přejezdů je navržena ke zrušení. Zrušené přejezdy jsou nahrazeny silničními nadjezdy, podjezdy nebo novými komunikacemi souběžnými s tratí.

Základní údaje o kapacitě stavby (shrnutí z dokumentace):

Délka řešené železniční tratě: 19,6 km

	Varianta A4	Varianta A5
rekonstruované nebo nové železniční mosty	13	14
rekonstruované nebo nové silniční mosty	4	5
estakáda	0	1
rekonstruované nebo nové železniční propustky	35	27
zrušené železniční propustky	7	18
železniční přejezdy rekonstruované	5	4
železniční přejezdy rušené	7	8
nahrazení žel. přejezdu účelovou komunikací	3	3
nahrazení žel. přejezdu přeložkou komunikace	1	1
nahrazení žel. přejezdu nadjezdem	2	3
nahrazení žel. přejezdu podjezdem	1	1
opěrné a zárubní zdi	5	5
protihlukové stěny	1	2
demolice objektů	25	24

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

*Železniční trať Velký Osek – Choceň, v jízdním řádu pro cestující označená číslem 020, je jednokolejná elektrizovaná trať, část celostátní dráhy. Trať vede z Velkého Oseka přes Chlumec nad Cidlinou, Hradec Králové, Týniště nad Orlicí a Borohrádek do Chocně. Trať byla postupně zprovoznována v průběhu let 1870 až 1875. v roce 1940 byla dokončena Kanínská spojka ve Velkém Oseku a v roce 1965 byla provedena elektrizace tratě.*

### **B.I.3. Umístění záměru**

Je uveden Středočeský kraj a kraj Královéhradecký, dotčené obce - stavební úpravy tratě - Choťovice, Dobšice, Lovčice, Nové Město, Opolany, Převýšov, Sány, Žehuň a město Chlumec nad Cidlinou, - kabelové trasy a úpravy technologických zařízení (mimo výše uvedené) - Běrunice, Nepolisy, Velký Osek, Zachrašťany a města Městec Králové a Nový Bydžov; katastrální území - stavební úpravy tratě - stavební úpravy tratě - Dobšice u Žehuně, Hradčany u Žehuně, Choťovice, Kněžičky, Opolánky, Opolany, Sány, Žehuň, Chlumec nad Cidlinou, Končice, Lovčice u Nového Bydžova, Nové Město nad Cidlinou, Převýšov, kabelové trasy a úpravy technologických zařízení (mimo výše uvedené) - Běrunice, Běruničky, Kanín, Městec Králové, Slibovice, Velké Výkleky, Velký Osek, Chudonice, Luková nad Cidlinou, Nový Bydžov, Vysočany u Nového Bydžova, Zábědov, Zadržany, Zachrašťany

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ve výčtu dotčených obcí chybí Žiželice, Hradčany a Kněžičky*

**B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry**

Jedná se o dráhu celostátní, nezařazenou do sítě TEN-T. Stávající železniční trať je jednokolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV DC. Maximální traťová rychlost je 100 km/h s dílčími omezeními, maximální sklon je cca 11 ‰, traťová třída zatížení D4 a průjezdný průřez GCZ3.

Cílem projektu je provedení rekonstrukce tratě směřující k:

- zvýšení konkurenceschopnosti (osobní) železniční dopravy (zavedení expresů Praha – Hradec Králové), a tím převedení přeprav ze silniční dopravy na železnici (snížení zatížení okolí silnic exhalacemi, prachem, snížení kongescí),
- zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy (alternativní trasa pro přetížený 1. TŽK), a tím převedení přeprav ze silniční dopravy na železnici (snížení kamionové dálkové dopravy),
- zlepšení možností sestavy GVD regionální a dálkové dopravy (spolehlivost, pravidelnost osobních vlaků),
- zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících (modernizací zabezpečovacího zařízení, úrovnových přejezdů včetně náhrady vybraných přejezdů, nástupišť a podchodů),
- zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace,
- zlepšení technického stavu a parametrů řešených úseků trati,
- minimalizaci nákladů na provozování železniční dopravní cesty.

**Kumulace s jinými záměry**

Modernizace tohoto úseku (dále jen Kanín – Chlumecko) je úzce spojena se sousedními souvisejícími investičními akcemi (investor SŽDC):

- “Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), včetně Libické spojky“ (dále jen Kolín – Babín) – ve fázi posuzování vlivu na životní prostředí a dokumentace pro územní rozhodnutí
- “Modernizace traťového úseku Chlumecko nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)” - ve fázi posuzování vlivu na životní prostředí a dokumentace pro územní rozhodnutí
- Rekonstrukce TNS Dobruška a TNS Káranice (trakční napájecí stanice zajišťují napájení lokální distribuční sítě a trakčního vedení a pro zajištění plnohodnotného provozu musí být dokončeny dříve, než budou spuštěna napájená zařízení)
- Výstavba systému ERTMS/ETCS (klíčová stavba evropského vlakového zabezpečovače pro zavedení projektované traťové rychlosti a dosažení úspor jízdních dob. Bez její realizace bude maximální traťová rychlost dočasně omezena na 100 km/h. Kolejiště stanic je navrženo pro budoucí nasazení systému ETCS (dle aktuálních požadavků).
- Výstavba systému GSM-R (klíčová stavba evropské vlakové bezdrátové komunikace, nezbytné pro nasazení systému vlakového zabezpečovače ETCS) – jedná se o stožáry BTS, jejichž návrh je součástí projektové dokumentace této stavby. Jejich realizace bude provedena v rámci jiné stavby.

**Návaznost na jiné nedrážní investice**

- „Dopravní terminál včetně parkoviště v Chlumci nad Cidlinou“ (z pohledu organizace výstavby je doporučeno realizovat stavbu mimo roky 2026 – 2027, z důvodu intenzivní stavební činnosti v Chlumci nad Cidlinou řešenou stavbou, z důvodu potřeby dostatečné propustnosti objízdných tras, ale zejména z důvodu zvýšení využití přednádražního prostoru dalšími autobusy z důvodu potřeby zavádění náhradní autobusové dopravy během výlukové činnosti). Investor - město Chlumec n. C.
- Přeložka silnice II/327 v Chlumci nad Cidlinou - výhledové převedení silniční dopravy na západní okraj města. Nadjezd v ulici Spravedlnost je navržen v parametrech budoucího obchvatu, podjezd v ulici Kozelkova je naopak navržen ve snížených parametrech s podjezdnou výškou 4,20 m. Investor - Královéhradecký kraj.
- Jednostranný chodník z ulice Spravedlnost - budoucí pěší spojení do průmyslové zóny a ke skladovému areálu společnosti Bidfood. Zrušením přejezdu v ulici Spravedlnost zanikne nový chodník, bude zřízen na nadjezdu. Investor - město Chlumec n. C.
- Západně od Chlumce nad Cidlinou, při hranici železniční tratě Hradec Králové – Velký Osek je navržena výstavba záměru „Sklad ovoce Chlumec nad Cidlinou“. V roce 2013 proběhlo zjišťovací řízení a od té doby je výstavba objektu stále v řešení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

***B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí***

Stavba je součástí investic do železničního spojení na ose Praha – Nymburk – Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, důležité spojnice hlavního města a středočeské aglomerace s krajským městem a oblastí severovýchodních Čech, s vysokým růstovým potenciálem jak v dálkové osobní dopravě, tak zejména v dopravě nákladní jako alternativní trasa k 1. tranzitnímu koridoru v úseku Praha – Pardubice – Choceň s prakticky vyčerpanou kapacitou infrastruktury, neumožňující další rozvoj železniční dopravy.

Moderní železnice je však v současnosti považována za nejlepší možné řešení pokrytí rostoucích požadavků na mobilitu osob a zboží, jež je obrazem hospodářské úrovně země a blahobytu jejích obyvatel, a která zvyšuje i konkurenceschopnost společnosti v mezinárodním měřítku.

Podle evropské Bílé knihy (2011)<sup>1</sup> o dopravě i řady národních a regionálních strategií lze za zásadní opatření pro zlepšení mobility považovat následující globální cíle:

- převedení silniční nákladní dopravy nad 300 km na jiné druhy dopravy (železniční),
- většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by měla probíhat po železnici.

<sup>1</sup> BÍLÁ KNIHA, Plán jednotného evropského dopravního prostoru, Evropská Komise, KOM (2011)

Pokud má preference železnice fungovat, musí nabídnout dostatečně kvalitní parametry přepravy, zejména krátké cestovní doby (vysokou traťovou rychlost), dostatečnou volnou kapacitu (dvojkolejné řešení), spolehlivost (rezerva pro vyrovnání nepravidelností) a bezpečnost (bez ohrožení vnějšími vlivy).

Stávající jednokolejná trať není schopná převzít potenciální rozsah dopravy zejména z důvodu svojí nízké traťové rychlosti, nedostatečné kapacity, technických parametrů a morální

i technické zastaralosti některých součástí dráhy. Studie proveditelnosti, schválená Centrální komisí Ministerstva dopravy, prokázala, že pouze úplné zdvojkolejnění a celková modernizace mohou tuto situaci efektivně zvrátit.

Studie proveditelnosti prověřila řadu variant modernizace od ponechání současného stavu přes různé kombinace jednokolejných a dvojkolejných úseků (včetně možnosti ponechat jednokolejný úsek v environmentálně citlivém úseku podél Žehuňského rybníku) až po úplné zdvojkolejnění celé tratě, které ve výsledku jako jediné dokáže zásadně ovlivnit atraktivitu tratě především pro nákladní dopravu.

Zdvojkolejnění bylo dále rozpracováno v široké škále variant různých technických parametrů a různého vedení trasy. Z nich byla vybrána navrhovaná řešení variant A4 a A5 jako kompromis mezi technickými parametry tratě a vlivy stavby na životní prostředí. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí jsou popsány a srovnány v následujících kapitolách.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### ***B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry***

Záměr je v dokumentaci podrobně popsán na 11 stránkách. V dalším uvádíme základní výtah.

#### **Kolejové řešení**

Pro zvýšení kapacity tratě je navrženo její zdvoukolejnění. Navrženo je rozšíření stávajícího železničního tělesa, místy je variantně řešena výstavba v nové stopě. Strana, na kterou se přidává kolej je volena s ohledem na prostorové možnosti (dražní pozemky), umístění trakčních stožárů, stávající zástavbu a životní prostředí. Konstrukce železničního svršku je navržena s ohledem na předpokládanou skladbu provozu a z toho plynoucí provozní zatížení dané trati a vzhledem ke zvyšování traťové rychlosti z dnešních 80 až 100 km/h na 95 až 160 km/h.

- varianta **A4** z velké části kopíruje stávající stopu a homogenizuje traťovou rychlost, navrženo je několik drobnějších rektifikací stávajících oblouků (z důvodu zvýšení rychlosti v souladu se schválenou variantou A4 ze Studie proveditelnosti Velký Osek – Hradec Králové – Choceň), navrhované traťové rychlosti  $V_{130}$  (rychlostní pásmo, které budou využívat všechny osobní vlaky) jsou ve variantním úseku v rozmezí **100 až 130 km/h**
- varianta **A5** zvyšuje rychlost návrhem trati částečně v nové stopě, navrhované traťové rychlosti  $V_{130}$  jsou ve variantním úseku v rozmezí **140 až 160 km/h**

Modernizace trati také zajistí dostatečnou výšku koleje v záplavovém území. V místě křížení s Cidlinou v km 4,45 a se Sánským kanálem v km 5,5 je niveleta koleje zvednuta o cca 1,53 m, resp. 1,95 m z důvodu návrhu nových mostních objektů v minimální požadované výšce nad hladinou Q100.

Všechny mezistaniční úseky a všechny dopravní jsou navrženy s novým svrškem a sanací spodku (pražcového podloží), s obnoveným nebo nově navrženým systémem odvodnění. V Chlumci nad Cidlinou je část stávajícího kolejiště (svršku a spodku) zachována. Stanice Dobšice nad Cidlinou a Převýšov budou určeny pro řízení sledu vlaků, jsou zde prodlouženy předjízdne koleje pro umožnění odstavení dlouhých nákladních vlaků délky 740 m. Stanice

Choťovice bude nahrazena odbočkou (kolejovým propojením). Stanice Chlumeck nad Cidlinou bude určena jako uzlová pro osobní dopravu a pro místní nákladní dopravu a obsluhu vleček.

Úsek s nestabilním podložím km 12,900 – 14,000

V nestabilním úseku je nově navrženo pražcové podloží s výměnou zeminy zemní pláň. Skladba pražcového podloží je navržena následovně:

zemní pláň, separační geotextilie, výztužná geomřížka, 350 mm štěrkodrti frakce 0–63 mm, výztužná geomřížka, 350 mm štěrkodrti frakce 0–63 mm, 200 mm štěrkodrti frakce 0–32 mm, kolejové lože.

#### Trakční a energetická zařízení

Železniční trať je elektrifikována stejnosměrnou trakční soustavou 3kV. Stávající trakční vedení bude sneseno včetně stožárů a bude vybudováno kompletně nové trakční vedení. Nové trakční vedení bude připraveno na plánovanou konverzi na střídavou trakční soustavu 25 kV 50 Hz v souladu se studií „Koncepte přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění TSI ENE“ schválenou Ministerstvem dopravy.

#### Železniční zabezpečovací zařízení

V rámci stavby bude navrženo nové kolejové řešení, které umožní zvýšení traťové rychlosti. V traťových úsecích bude doplněna druhá traťová kolej. Na nový návrh kolejového řešení budou nasazena nová staniční, traťová a přejezdová zabezpečovací zařízení.

Nová staniční zabezpečovací zařízení budou 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, typ decentralizované elektronické stavědlo.

#### Železniční sdělovací zařízení

V rámci stavby je řešena rekonstrukce dálkové a místní kabelizace včetně přenosových systémů, úpravy dálkového optického kabelu, informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém), rádiové spojení (TRS, GSM-R) a dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení.

#### **Nástupiště**

V rámci stavby proběhne rekonstrukce nástupišť ve stanici Chlumeck nad Cidlinou a Převýšov a v zastávkách Dobšice nad Cidlinou a Sáňy. Všechna nová nástupiště budou s nástupní hranou 550 mm nad TK. Přístupy na nástupiště jsou navrženy mimoúrovňové (podchodem se zajištěním bezbariérové trasy, v Chlumci nad Cidlinou navíc s výtahy), v zast. Sáňy s úrovnovým přístupem s využitím železničního přejezdu P3968. Délka nástupišť je navržena pro nejdelší zastavující osobní vlak a šířka vnějších nástupišť je 3,0 m.

#### **Železniční přejezdy**

Na řešeném úseku trati se v současném stavu nachází celkem 12 železničních přejezdů. Většina přejezdů bude zrušena a nahrazena nadjezdem, podjezdem nebo souběžnou komunikací s tratí. Přehled dnešních přejezdů a navržených změn je uveden v tabulce:

č. žel. přejezdu	ev. km	komunikace	navržené řešení
<b>P3968</b>	4,792	III/3289	rekonstrukce
<b>P3969</b>	5,711	III/32812	<b>zrušen</b> , nahrazen přeložkou komunikace

č. žel. přejezdu	ev. km	komunikace	navržené řešení
<b>P3970</b>	6,545	III/32813	rekonstrukce
<b>P3971</b>	7,768	úcelová	<b>zrušen</b> , nahrazen úcelovou komunikací
<b>P3972</b>	8,427	III/32818	rekonstrukce
<b>P3973</b>	9,011	II/328	<b>zrušen</b> , nahrazen nadjezdem
<b>P3974</b>	12,321	úcelová	<b>zrušen</b> , nahrazen úcelovou komunikací
<b>P3975</b>	17,971	III/32734	rekonstrukce
<b>P3976</b>	19,007	úcelová	<b>zrušen</b> , nahrazen úcelovou komunikací
<b>P3977</b>	2,209	III/32414	rekonstrukce (var. A4) <b>zrušen</b> , nahrazen nadjezdem (var. A5)
<b>P3978</b>	1,107	místní ul. Spravedlnost	<b>zrušen</b> , nahrazen nadjezdem (výhledová přeložka III/327)
<b>P3980</b>	23,137	III/327 ul. Kozelkova	<b>zrušen</b> , nahrazen podjezdem, (během výstavby zřízen provizorní přejezd)

U všech žel. přejezdů je dodržena min. volná šířka komunikace podle ČSN 73 6380.

### Mosty

V rámci stavby budou dotčeny (rekonstruovány, zrušeny nebo nově zřízeny) tyto mostní objekty:

- 13 resp. 14 rekonstruovaných nebo nových železničních mostů (1 železniční estakáda vznikne ve var. A5)
- 35 rekonstruovaných nebo nových a 7 zrušených železničních propustků ve variantě A4, resp. 27 rekonstruovaných nebo nových a 18 zrušených železničních propustků A5
- 4 resp. 5 rekonstruovaných nebo nových silničních mostů (5 ve variantě A5)

Přehled mostních objektů dotčených stavbou včetně jejich technického řešení je uveden v příloze 4 dokumentace.

### Opěrné a zárubní zdi

V rámci stavby budou nově zřízeny 2 opěrné a 3 zárubní zdi. Zdi slouží k omezení rozsahu zemního tělesa v oblasti Chlumce nad Cidlinou a v úseku v km 12,500-13,850 v oblasti Kněžičky, kde mají za cíl snížit dopad zdvojkolejnění na přilehlé chráněné území, tedy minimalizovat rozšíření zářezu.

### Pozemní komunikace

Pozemní komunikace řeší v principu dvě oblasti úprav. První je spojená s úpravami nebo nahrazováním úrovnových železničních přejezdů. Jedná se buď o úpravy vozovek navazujících na rekonstruované přejezdové konstrukce nebo o rozsáhlejší přeložky silnic, místních komunikací nebo úcelových cest v nové stopě v případě náhrady přejezdu souběžnou komunikací nebo silničním nadjezdem.

Druhá oblast představuje zřízení přístupu k drážním zařízením nebo k pozemkům v okolí dráhy. Jedná se především o úcelové komunikace. Zároveň budou sloužit pro výstavbu dráhy v obtížně přístupných úsecích.



Pozemní objekty

Součástí stavby je výstavba nových technologických objektů, úprava stávajících budov pro umístění nových technologií nebo pro zlepšení přístupu cestujících a demolice nezbytného rozsahu stávajících budov, které jsou v kolizi s nově navrhovaným řešením (zejména s výstavbou mimoúrovňových křížení náhradou za přejezdy) nebo které jsou součástí dráhy a není pro ně budoucí využití (zejména staré technologické objekty).

Součástí stavby je také nové zastřešení nástupišť v Chlumci nad Cidlinou, zastřešení přístupů do podchodů (v Dobšicích a v Převýšově) a zřízení nástupištních přístřešků na zastávkách.

Oplocení je navrženo v Chlumci nad Cidlinou v místě rušeného železničního přejezdu (ul. Kozelkova) po obou stranách kolejiště.

Protihluková opatření

V rámci stavby jsou navržena protihluková opatření pro zmírnění vlivu hlukové zátěže. V lokalitách určených hlukovou studií jsou navrženy protihlukové stěny a individuální protihluková opatření.

Návrh protihlukových stěn:

- Chlumec n. C., protihluková stěna v km 21,735 - 22,136 vpravo (ve variantě A4)
- Chlumec n. C., protihluková stěna v km 21,728 - 22,120 vpravo (ve variantě A5)
- Převýšov, protihluková stěna v km 17,752-18,466 vpravo (jen ve variantě A5)

Demolice

Uvolnění stavebního pozemku vyžaduje demolice objektů:

Chlumec n. C., demolice budovy č.p. 883

Chlumec n. C., demolice budovy č.p. 23

Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 1266/7

Chlumec n. C., demolice budovy býv. stavědla

Chlumec n. C., demolice budovy č.p. 735 vč. garáže

Chlumec n. C., demolice budovy bez č.p., parc.č. st. 1171 (pouze ve variantě A4)

Chlumec n. C., demolice budovy bez č.p., parc.č. st. 2111

Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 882/36

Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 882/83

Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 882/68

Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 882/83

Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 886/38

Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 890/57 (pouze ve variantě A4)

Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 890/59

Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 890/61 (pouze ve variantě A4)

Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 890/68

Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 890/70

Převýšov, demolice stavědel

Převýšov, demolice výpravní budovy (pouze ve variantě A5)

Převýšov, demolice skladiště  
 Převýšov, demolice budovy č.p. 56 (pouze ve variantě A5)  
 Převýšov, demolice budovy č.p. 57  
 Choťovice, demolice výpravní budovy  
 Dobšice, demolice budovy č.p. 48  
 Dobšice, demolice budovy, bez č.p., p.č. st. 139  
 Dobšice, demolice skladiště  
 Opolánky, demolice budovy č.p. 47  
 Opolánky, demolice budovy č.p. 30

V dokumentaci dále uvedeny Zásady organizace výstavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení**

Termín výstavby (stavebních prací) se předpokládá v letech 2025 – 2028.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků**

Kraj: Středočeský, Královéhradecký

Obce: Běrunice, Choťovice, Dobšice, Lovčice, Nepochy, Nové Město, Opolany, Převýšov, Sány, Velký Osek, Zachrašťany, Žehuň a města Chlumec nad Cidlinou, Městec Králové a Nový Bydžov

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Ve výčtu dotčených obcí chybí Žiželice, Hradčany a Kněžičky.*

#### **B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat**

Výčet navazujících rozhodnutí dle dokumentace:

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Rozhodnutí o umístění stavby	§§ 79 a 92 zák. 183/2006	Obecný stavební úřad – krajský úřad kraje (§2e zákona č. 416/2009 Sb.)
Stavební povolení	§115 zák. č. 183/2006 Sb.	Speciální stavební úřad - drážní

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku postrádá povolení provozu stacionárního zdroje (recyklační linka)*

*Výčet navazujících řízení dle 100/2001 Sb. v platném znění je důležitý s ohledem na §9a, odst. (6).*

## B.II. Údaje o vstupech (zejména pro výstavbu a provoz)

### B.II.1. Půda

Vzhledem k tomu, že se jedná o zdvojkolejnění stávající jednokolejné trati a v některých částech dojde k přeložkám trati, vyžádá si realizace stavby trvalé i dočasné zábory pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) i pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), a to v obou variantách.

#### Trvalý zábor ZPF

Ve variantě A4 i A5 dojde k trvalému záboru ZPF v katastrálních územích Opolany, Sány, Dobšice u Žehuně, Žehuň, Lovčice u Nového Bydžova, Převýšov, Chlumeck nad Cidlinou, Běrunice, Nové Město nad Cidlinou, Slibovice, Hradčany u Žehuně, Luková nad Cidlinou, Velké Výkleky. Celkem dojde k trvalému záboru ZPF o rozloze 325 444 m<sup>2</sup> ve variantě A4 a 516 418 m<sup>2</sup> ve variantě A5. Trvalé zábory ZPF jsou vyvolány zejména novým vedením trasy.

Přehled dotčených pozemků zemědělského půdního fondu (trvalý zábor)

katastrální území	A4	A5	katastrální území	A4	A5
	Trvalý zábor (m²)			Trvalý zábor (m²)	
Běrunice	265	273	Převýšov	13 500	29 297
Dobšice u Žehuně	43 231	43 231	Sány	1 409	1 409
Chlumeck nad Cidlinou	67 828	82 379	Žehuň	150 210	226 256
Lovčice u Nového Bydžova	29 931	114 020	Slibovice	263	263
Nové Město nad Cidlinou	515	515	Hradčany u Žehuně	458	941
Opolánky	15 307	15 307	Luková nad Cidlinou	10	10
Opolany	2 136	2 136	Velké Výkleky	380	380
Celkem				325 444	516 418

#### Dočasný zábor ZPF

K dočasnému záboru ZPF dojde v katastrálních územích Dobšice u Žehuně, Chlumeck nad Cidlinou, Lovčice u Nového Bydžova, Nové Město nad Cidlinou, Opolánky, Opolany, Převýšov, Sány, Žehuň, a to v obou variantách. Celkem dojde k dočasnému záboru ZPF o rozloze 143 040 m<sup>2</sup> ve variantě A4 a 169 912 m<sup>2</sup> ve variantě A5. Dočasný zábor ZPF bude realizován převážně v souvislosti s přístupovými a manipulačními plochami pro realizaci stavby, zařízením stavenišť a v souvislosti s umístěním inženýrských sítí. Dočasné zábory budou zřizovány pouze pro potřebu realizace stavby. Doba dočasného záboru bude cca 2 roky.

Přehled dotčených pozemků zemědělského půdního fondu (dočasný zábor):

katastrální území	A4	A5	katastrální území	A4	A5
	Dočasný zábor (m²)			Dočasný zábor (m²)	
Dobšice u Žehuně	24 904	24 904	Opolany	2 041	2 041
Chlumeck nad Cidlinou	33 283	39 049	Převýšov	5 329	12 182
Lovčice u Nového Bydžova	18 247	30 905	Sány	1 581	1 581
Nové Město nad Cidlinou	1 278	1 278	Žehuň	37 768	39 362
Opolánky	18 610	18 610			
Celkem				143 040	169 912

Dle katastru nemovitostí se v místech záborů nacházejí pozemky náležející do všech pěti tříd ochrany ZPF. Největší podíl ploch záboru spadá do III. třídy ochrany.

V dokumentaci dále uvedena bilance skřívky ornice.

Stávající trať leží v blízkosti pozemků, určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). V souvislosti s provedením navrhované stavby dojde k trvalému záboru PUPFL:

Přehled pozemků PUPFL určených k trvalému odnětí:

Katastrální území	Varianta A4			Katastrální území	Varianta A5		
	Parcelní číslo	Celková výměra	Plocha trvalého záboru (m <sup>2</sup> )		Parcelní číslo	Celková výměra	Plocha trvalého záboru (m <sup>2</sup> )
Žehuň	708/8	15448	2335	Žehuň	708/8	15448	3427
	708/7	273	35		708/7	273	69
Převýšov	162/1	153316	669	Převýšov	162/1	153316	962
	73/1	384927	326		73/1	384927	1035
	73/12	4999	18		73/12	4999	50
	73/6	166244	106		73/6	166244	1436
	73/4	372410	5420		73/4	372410	150
	73/5	3683	107		73/5	3683	107
	73/7	110618	1136		73/7	110618	1029
	73/11	19083	107		73/11	19083	107
Chlumec nad Cidlinou	815/2	231257	2955	Chlumec nad Cidlinou	815/2	231257	9443
	874	36833	1057		874	36833	1341
	815/1	1374948	1834		815/1	1374948	5952
	878/1	28682	111		878/1	28682	930
	1005/1	295807	1062		1005/1	295807	1914
	786/3	174825	3		786/3	174825	45
	786/1	2107	612		786/1	2107	637
Celkem			<b>17 894</b>				<b>28 635</b>

Přehled pozemků PUPFL určených k dočasnému odnětí:

Katastrální území	Varianta A4			Katastrální území	Varianta A5		
	Parcelní číslo	Celková výměra	Plocha dočasného záboru (m <sup>2</sup> )		Parcelní číslo	Celková výměra	Plocha dočasného záboru (m <sup>2</sup> )
Sány	744/1	136653	1473	Sány	744/1	136653	1473
Žehuň	708/8	15448	2009	Žehuň	708/8	15448	1963
Převýšov	162/1	153316	1909	Převýšov	162/1	153316	1452
	73/3	17751	1870		73/4	372410	5270
	73/2	1241	185		73/5	3683	2003
	73/1	384927	6114		73/7	110618	13652
	73/12	4999	212		73/11	19083	188
	73/5	3683	2258		73/3	17751	4175
	73/6	166244	11074		73/2	1241	205
	73/4	372410	4680		73/1	384927	6188

	Varianta A4			Varianta A5			
Katastrální území	Parcelní číslo	Celková výměra	Plocha dočasného záboru (m <sup>2</sup> )	Katastrální území	Parcelní číslo	Celková výměra	Plocha dočasného záboru (m <sup>2</sup> )
	73/7	110618	13267		73/12	4999	191
	73/11	19083	240		73/6	166244	11683
Chlumec nad Cidlinou	815/2	231257	12516	Chlumec nad Cidlinou	813/4	62327	1065
	878/1	28682	282		786/3	174825	1818
	815/1	1374948	23814		815/2	231257	7382
	786/1	2107	1061		878/1	28682	131
	813/4	62327	822		815/1	1374948	18923
	786/3	174825	1413		786/1	2107	1049
<b>Celkem</b>			<b>85 199</b>				<b>78 811</b>

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek, kapitola obsahuje požadované údaje.

**B.II.2. Voda**

Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění stavenišť), tak v menší míře i ve fázi provozu.

**Při výstavbě** bude docházet ke spotřebě technologické vody, a to zejména na klopení materiálu při hutnění náspů, klopení betonu při betonářských pracích, čištění spár, resp. čištění techniky před výjezdem ze staveniště. Velikost spotřeby vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí. Zásobování vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena.

## Požární voda

Požárně bezpečnostní opatření budou, zejména pro zastávky v zastavěném území splňovat vyhl. č. 23/2008 Sb. Zabezpečení z hlediska požární ochrany bude provedeno mj. osazením potřebného počtu práškových hasicích přístrojů. Na rozhraní požárních úseků bude osazena protipožární klapka. V případě potřeby bude požární systém napojen na stávající veřejný vodovod, alternativně lze využít jako zdroj povrchovou vodu v okolí záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

**B.II.3. Ostatní přírodní zdroje**

V rámci realizace budou pro výstavbu používány běžné stavební materiály a suroviny.

Pro zhotovení železničního tělesa vznikne potřeba štěrku a šterkopísku. Tyto materiály lze využít v souladu s požadavky zákona o odpadech, a to jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu. Dalšími materiály, které je takto možné využít, jsou např. beton, asfaltové směsi, zemina a kamení, apod. Výrazně se tak snižují nároky na nové materiálové zdroje.

Kromě uvedených materiálů a surovin se předpokládá spotřeba pohonných hmot - ve fázi realizace pro provoz stavební techniky a dalších souvisejících zařízení. Pohonné hmoty budou odebírány z běžné distribuční sítě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **B.II.4. Energetické zdroje**

V období výstavby bude elektrická energie spotřebovávána při provozu zařízení staveníšť. Zařízení staveníšť budou napojena na stávající rozvody nebo, u zařízení v mezistaničních úsecích, bude využito mobilních agregátů.

V rámci provozu trať spotřebovává určité množství elektrické energie pro napájení sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, dispečerského ovládání, na osvětlení venkovního prostranství, elektrický ohřev výhybek, elektrické zařízení pro předtápění osobních vozů, dálkové ovládání úsekových odpojovačů, přípojky 22 kV, přeložky silnoproudých rozvodů a zařízení apod.

Trakční energie

Celková roční spotřeba trakční energie pro přesně ohraničený úsek od km 4,100 do km 0,940 a daný provozní model byla vypočtena na úrovni:

- 40 834 MW.h.(8760h<sup>-1</sup>) pro variantu A4,
- 39 705 MW.h.(8760h<sup>-1</sup>) pro variantu A5.

Energie bude odebírána z trakčních napájecích stanic Dobšice resp. Káranice. Současné trakční napájecí stanice nejsou schopné pokrýt požadovaný odběr. Modernizace napájecích stanic je předmětem samostatné stavby.

Elektrická energie

Celkový instalovaný výkon nových elektrických spotřebičů bude  $P_i=1012$  kVA. Maximální soudobý výkon odebíraný těmito spotřebiči bude 838 kVA.

Nové odběry budou odebírané z nové lokální distribuční sítě železnice 22 kV. Distribuční síť bude napájena z trakčních napájecích stanic. Současné trakční napájecí stanice nejsou schopné pokrýt požadovaný odběr.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **B.II.5. Biologická rozmanitost**

V dokumentaci uvedena citace koncepčního materiálu Strategie ochrany biodiverzity ČR pro období 2016 – 2025, cíle v oblasti 2.1 Biologická rozmanitost.

Druhá biodiverzita území je popsána v Hodnocení dle § 67 (příloha 6 dokumentace). Železniční trať se dotýká čtyř maloplošných zvláště chráněných území (NPP Žehuňský rybník, NPR Kněžičky, PP Olešnice, PP Víno), tří EVL (Žehuňsko, Olešnice, Víno) a jedné PO. (Žehuňský rybník – Obora Kněžičky). Uvedená území jsou zároveň (nadregionálním) centrem druhové diverzity a jejich funkce je zásadní rovněž pro tok genů mezi populacemi živočichů a rostlin (význam tedy souvisí i s průchodností krajiny, která podmiňuje genovou diverzitu). Mimo chráněná území převažují obhospodařovaná pole a intravilány obcí. Biodiverzita těchto částí je nízká, neboť rozsáhlé plochy jsou intenzivně využívány, včetně aplikace herbicidů a

průmyslových hnojiv. Organismy se v této intenzivní krajině soustřeďují podél trvale protékaných vodních toků (trať jich překonává celkem pět) i podél železničního tělesa. Zde se díky vysoké úživnosti okolní krajiny a částečné absenci hospodaření vytváří pásy rudérálních společenstev

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek.*

#### **B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu**

V dokumentaci uvedeno – Předmětný záměr bude klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu **v období výstavby**. Přístup po železnici je možný od obou konců, tj. ze ŽST Velký Osek (přístup po železnici ze směrů Nymburk a Kolín), i ze ŽST Chlumec nad Cidlinou (přístup po železnici ze směrů Křinec, Ostroměř, Hradec Králové). Z pohledu silničního napojení je staveniště dostupné jenom v omezené délce, přičemž zcela omezen přístup k trati je v mezistaničním úseku Choťovice – Převýšov. Ostatní části jsou dostupné jenom za pomoci rozsáhlých staveništních komunikací. Výjimku tvoří začátek úseku (cca km 4,100 – km 9,100), železniční stanice (vyjma ŽST Choťovice) a intravilán města Chlumec nad Cidlinou. Staveniště bude napojeno přes sousedící, nebo křižující silnici (ve směru od západu na východ) resp. ve směru staničení: III/3289 v oblasti zast. Sány, III/32812 a III/32813 v oblasti ŽST Dobšice nad Cidlinou, III/32818 a II/328 v oblasti Žehuně, resp. Žehuňského rybníka, III/32734 v oblasti ŽST Převýšov, III/32414 v oblasti „Amerika“ v Chlumci nad Cidlinou, II/327 v oblasti ŽST Chlumec nad Cidlinou. Přístup na staveniště je možný i přes účelové, místní, resp. staveništní komunikace.

V dokumentaci dále uvedeno – Stávající intenzity dopravy na předmětných tratích (dle statistik roku 2018) a Výhledové intenzity dopravy na předmětných tratích po realizaci stavebního záměru; Intenzita dopravy před 1. 1. 2001 na jednotlivých traťových úsecích.

V řešeném úseku se bude nacházet:

- zastávka Sány v km 4,871
- zastávka Dobšice nad Cidlinou v km 6,710
- železniční stanice Dobšice-Libněves v km 6,784
- odbočka Choťovice v km 12,152 ve var. A4, resp. 11,860 ve var. A5
- železniční stanice Převýšov v km 18,300 ve var. A4
- zastávka Převýšov v km 18,236 ve var. A5
- výhybna Převýšov-les v km 19,246 ve var. A5
- železniční stanice Chlumec nad Cidlinou v km 22,744 ve var. A4, resp. 22,730 ve var. A5.

Pro řízení sledu vlaků budou určeny železniční stanice Dobšice-Libněves se dvěma předjízdnyými kolejemi a Převýšov ve var. A4, resp. výhybna Převýšov-les ve var. A5 s jednou předjízdnyou kolejí. Staniční koleje umožní pojmout vlaky délky 740 m. Stanice Choťovice bude zrušena a nahrazena odbočkou (kolejovým propojením).

Chlumec n. C. bude primárně sloužit jako uzel osobní dopravy a pro místní nákladní dopravu, ložné práce a obsluhu vleček. Délka nástupišť bude 300 m pro dálkovou a 90 m pro regionální dopravu, resp. 110 m pro regionální os vlaky z Chlumce n. C. do Hradce Králové. Přístup je bezbariérový.

V osobní dálkové dopravě bude zavedena nová vrstva expresních vlaků Praha – Hradec Králové v hodinovém taktu, které cestou nikde nezastaví.

Nadále budou vedeny rychlíky relace R10 Praha – Hradec Králové v hodinovém taktu, zastavující v Chlumci nad Cidlinou.

V regionální dopravě budou nadále vedeny zastavující spěšné vlaky Kolín – Chlumec nad Cidlinou – Stará Paka – Trutnov ve dvouhodinovém taktu a osobní vlaky Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou – Stará Paka ve dvouhodinovém taktu, doplněné ve špičkách pracovních dní osobními vlaky Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou. Z Chlumce n. C. bude nadále vedena linka osobních vlaků do Hradce Králové provozovaná v denní době převážně v hodinovém taktu.

Významně naroste počet nákladních vlaků, protože trať Velký Osek – Hradec Králové – Chocẽn bude sloužit jako alternativní trasa k úseku 1. tranzitního železničního koridoru Kolín – Pardubice – Chocẽn. Předpokládá se, že na trať přes Chlumec nad Cidlinou budou převedeny především dlouhé kontejnerové vlaky.

Ve variantě A4 budou muset těžké nákladní vlaky nad 2100 t nadále využívat postrky. Vzhledem ke zrušení stanice Choťovice bude manipulace s postrkem probíhat ve stanici Dobšice-Libněves. Postrk bude nezavěšený a bude ukončen v obvodu ŽST Převýšov. Ve směru Chlumec nad Cidlinou – Převýšov postrk pro těžké nákladní vlaky není nutný, ale pouze při průjezdu stanicí Chlumec nad Cidlinou. Při zastavení si rozjezd těžkého vlaku postrk vyžádá. Ve variantě A5 není postrk potřeba.

V rámci stavby je uvažováno s recyklací materiálu ze šterkového lože. V rámci stavby se uvažuje s umístěním recyklační linky na šterk, a to na dvou místech (umístění je shodné pro obě varianty A4 a A5). Pro rekonstrukci žst. Chlumec nad Cidlinou a traťové úseky na Hradec Králové a Nový Bydžov bude sloužit recyklační stanice (RS) umístěná u Chlumce nad Cidlinou (k.ú. Chlumec nad Cidlinou, parc. č. 994/21 a 994/18), která bude v provozu primárně ve druhé stavební sezóně v průběhu roku 2026, tato RS bude vzdálená od nejbližší obytné zástavby cca 420 – 450 m. V následující stavební sezóně v roce 2027 bude probíhat rekonstrukce traťového úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou a recyklační stanice bude přemístěna do k.ú. Dobšice u Žehuně (parc. č. 97/1, 97/2, 97/3, 97/4, 97/5, 97/6 a 97/7), přičemž RS bude vzdálená cca 670 – 730 m od nejbližší obytné zástavby.

#### Ostatní infrastruktura

V souvislosti se stavbou bude dotčena i další infrastruktura (vodovod, kanalizace, elektrické přípojky, VTL, STL plynovody a produktovody, meliorace). Veškeré přeložky a úpravy této infrastruktury jsou řešeny s jejich vlastníky.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

### **B.III. Údaje o výstupech (zejména pro výstavbu a provoz)**

#### **B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží**

Dle dokumentace - Ke zhoršení kvality ovzduší dojde pouze na omezenou dobu v průběhu realizace stavby. Pro kvantifikaci výsledných hodnot imisních koncentrací související s umístěním recyklační základny byla zpracována rozptylová studie (příloha 8 dokumentace).

Plošný zdroj znečištění ovzduší představuje mobilní drtící zařízení s recyklační linkou (třídíč a drtič). Je uvažováno se dvěma místy pro umístění a provoz recyklační linky. Ve druhé stavební sezóně (rok 2026) bude recyklační stanice umístěna na zařízení staveniště u Chlumce nad Cidlinou (k.ú. Chlumec nad Cidlinou, parc. č. 994/21 a 994/18). V následující stavební sezóně (rok 2027) bude přemístěna na zařízení staveniště v k.ú. Dobšice u Žehuně (parc. č. 97/1, 97/2, 97/3, 97/4, 97/5, 97/6 a 97/7).

Výkon recyklační linky je 100 t/h. Při provozu bude vždy využíváno skrápěcí zařízení (mlžící skrápěcí systém), kterým bude prašnost eliminována.



Jako další plošný zdroj jsou určeny plochy pro dočasné deponování materiálu určeného k recyklaci (plocha 3 200 m<sup>2</sup>, resp. 6 800 m<sup>2</sup>).

Mezi liniové zdroje byly pro modelování rozptylové studie zahrnuty pojezdy nákladních automobilů v rámci stavby. V souvislosti s provozem a zásobováním recyklačních základů je uvažováno s pohybem 10i nákladních automobilů za hodinu (20 pohybů za hodinu tam a zpět),

Vzhledem k poměrně výrazné zátěži ovzduší tuhými znečišťujícími látkami během realizace stavebních prací a provozu recyklační linky je třeba, aby byla důsledně dodržovaná opatření navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel (viz. kap. B.I.6 dokumentace a Rozptylová studie – příloha 8 dokumentace).

Znečištění vody, půdy a půdního podloží se, vzhledem k povaze záměru, vyjma havarijních stavů nepředpokládá.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek.*

### **B.III.2. Odpadní vody**

#### **Splaškové odpadní vody**

Trasu nové železniční trati a navazujících stavebních objektů, především pozemních komunikací, kříží nebo je vedena v souběhu, stávající splašková a jednotná kanalizace. V rámci výstavby je nutno splaškovou a jednotnou kanalizaci přeložit nebo jinak dále ochránit.

Jsou navrženy přeložky stávající kanalizace včetně revizních šachet, úpravy nivelet poklopů v komunikacích a jejich další ochrana během stavby. Přeložky jsou navrženy ve stávajících profilech. Kapacita splaškové kanalizace se nemění.

Ve fázi výstavby vznikající odpadní vody budou likvidovány v souladu s vodním zákonem a nař. vl. č. 401/2015 Sb. Množství těchto vod bude omezené. Důvodem je používání chemických WC na jednotlivých zařízeních stavenišť. Splaškové vody v době výstavby tak na vlastní stavbě budou omezeny pouze na vody znečištěné v důsledku mytí rukou. Jejich množství můžeme odhadnout na cca 50 l na jedno zařízení staveniště a den.

Ve fázi provozu záměru budou vznikat odpadní vody v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Likvidace splaškových odpadních vod bude řešena standardním způsobem, se snahou o minimalizaci jejich množství.

#### **Dešťové (povrchové) vody**

Dešťové vody budou vznikat jak v období výstavby, tak v době provozu železnice a budou odváděny v místech náspů na okraj tělesa do příkopů. Příkopy jsou buď vsakovací, osazené na vnější straně zatravňovacími tvárniciemi nebo se dnem zpevněným příkopovou tvárnici. Systém odvodnění bude tvořen soustavou trativodů, šachet a svodných potrubí podél trati. Příkopy a trativody jsou převážně vyústěny do stávajících vodotečí nebo na terén.

Vsakování srážkových vod je řešeno ve vazbě na geologický průzkum a koeficient vsaku druhu zeminy v řešené lokalitě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

### **B.III.3. Odpady**

Dle dokumentace - Při realizaci posuzované stavby a jejím následném užívání vzniknou odpady různých skupin a druhů dle „Katalogu odpadů“. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N).

Při veškerém nakládání s těmito odpady (tzn. jejich soustřeďování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování atd.) je třeba dodržet ustanovení legislativních předpisů platných v oblasti nakládání s odpady.

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních stavenišť vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem lidí (většinou komunální odpad). Odpadový materiál kategorie N (bude-li vznikat) bude shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti ve smyslu vyhlášky MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Odpady ze stavby budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou, které bude možné specifikovat až po vyjasnění smluvních vztahů mezi investorem a dodavatelem stavby. Obecně platí zásada, že na ploše staveniště je vhodné shromažďovat odpady jen krátkodobě.

V dokumentaci dále uvedeno - Předpokládané druhy a množství odpadů vznikajících při realizaci jednotlivých variant stavebního záměru.

Největší množství odpadů budou tvořit odpady katalogového čísla 17 05 04 a 17 05 08.

17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O

Významné množství těchto odpadů bude vznikat při výkopových pracích v rámci celé stavby (materiál z železničního spodku, výkop v místě vedené kabelové trasy, při rekonstrukci mostních objektů apod.). S vytěženou zeminou je třeba nakládat v souladu s vyhláškou č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Zemina z výkopů splňující charakteristiky pro materiál vhodný do násypů, může být využita v rámci téže stavby. V případě, že se bude jednat o zeminu splňující požadavky na uložení na povrchu terénu, je možné využití výkopové zeminy na terénní úpravy jiných staveb, na rekultivačně - asanačních plochách, případně lze tento odpad využít na konstrukční vrstvy skládek (tzn. k technickému zabezpečení skládky) nebo na terénní úpravy skládky.

17 05 08 - Štěrky ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O

Jedná se o materiál, který se zpravidla nachází v mezistaničních úsecích a v průjezdných kolejkách. Tento materiál je vhodné recyklovat a po doplnění o novou frakci opět použít v železničním svršku. V případě, že kontaminace štěrkového lože bude splňovat podmínky vyhlášky č. 294/2005 Sb. bude možno tento materiál použít například do násypů, na zpevnění cest, na rekultivace a technické zabezpečení skládek.

V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení. Dále se bude jednat o odpady typu komunálního odpadu včetně složek z odděleného sběru odpadu, které budou vznikat především při každodenním provozu železničních stanic.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **B.III.4. Ostatní emise a rezidua**

## Hluk

### Realizace záměru

Dle dokumentace - 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, hutníci 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.

V rámci stavby je uvažováno s recyklací materiálu ze štěrkového lože. Činnost recyklační základny je uvažována ve dvou stavebních sezónách, a to v druhém roce výstavby, kdy se její umístění předpokládá u obce Chlumec nad Cidlinou. V třetím roce výstavby bude recyklace přesunuta k obci Dobšice nad Cidlinou, kde se uvažuje s recyklací po dobu jedné stavební sezóny.

Při nepřetržitém provozu se očekává limitní izofona 65 dB ve vzdálenosti maximálně 135 m od nehluchnějšího zařízení (drtičky kameniva). S ohledem na využití základny a vzdálenost obytné zástavby se nepředpokládá nadlimitní ovlivnění hlukem během výstavby. Ekvivalentní hladina akustického tlaku za dobu výstavby nepřekročí 50 dB od provozu recyklační základny. V noční není provoz recyklační základny možný, protože by došlo k překročení hygienického limitu.

### Provoz záměru

Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění, a k příslušným normám z oblasti akustiky. Pro výpočet hlukové zátěže bylo použito softwaru LimA, který je zpracován na základě mezinárodních standardů a metod, jejichž výběr je dán doporučením Evropské komise a směrnici č. 49 EU.

Podle ustanovení NV 272/2011 Sb. je hygienický limit hluku vyjádřený ekvivalentní hladinou akustického tlaku A od dopravy na drahách v chráněném venkovní prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb stanovený součtem základní hladiny hluku  $L_{AZ} = 50$  dB a příslušných korekcí:

pro hluk z dopravy na drahách v OPD

pro **den** od 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 60$  dB

pro **noc** od 22<sup>00</sup> - 6<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 55$  dB

pro hluk z dopravy na drahách (mimo OPD)

pro **den** od 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 55$  dB

pro **noc** od 22<sup>00</sup> - 6<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 50$  dB

pro hluk z dopravy na drahách s použitím korekce pro starou hlukovou zátěž (SHZ)

pro **den** od 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 70$  dB

pro **noc** od 22<sup>00</sup> - 6<sup>00</sup> hod  $L_{Aeq,T} = 65$  dB

Na základě přímého akustického měření jsou stanoveny hlučnosti jednotlivých typů vlakových souprav. Ve výpočtovém modelu byl nejprve proveden výpočet se stávajícími intenzitami dopravy. Do ověřeného modelu jsou dosazeny intenzity vlakové dopravy z roku 2000 a jsou provedeny výpočty zatížení hlukem z dopravy pro denní a noční dobu - stav pro rok 2000. V modelu byla následně zohledněna rekonstrukce železničního svršku, byly doplněny intenzity dopravy pro výhledový stav a byl proveden výpočet výhledového stavu v obou variantách pro

denní i noční dobu pro výhledový stav. Na základě výsledků výpočtových modelů pro výhledový stav je proveden odpovídající návrh protihlukových opatření (Výhledový stav s protihlukovými opatřeními – doloženo graficky příloha 7 dokumentace).

#### Vyhodnocení hlukové zátěže

Měření hluku i výpočtový model prokazují, že ekvivalentní hladiny akustického tlaku od provozu na železniční trati se v současném stavu v noční době u nejzatíženějších objektů pohybují na hranici hygienického limitu zahrnující korekci pro starou hlukovou zátěž.

Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku od železniční dopravy z roku 2000 se stávajícím stavem hlučnosti bylo zjištěno, že došlo k výraznému snížení stavu hlučnosti.

Porovnáním stavu hlučnosti roku 2000 s výhledovým stavem (pro obě varianty) je prokázáno, že se neočekává zhoršení hlučnosti ve výhledovém stavu, proto jsou u hodnocené stavby splněny podmínky pro přiznání korekce pro starou hlukovou zátěž (maximální hodnota až 70 dB v denní době a 65 dB v noční době).

V místech, kde jsou koleje vedeny v nové trase nebo v místech nové trasy kolejí v kombinaci s demolicemi objektů, které dosud tvoří protihlukové clony a po jejich odstranění dojde ke zvýšení hlučnosti, není použita korekce pro starou hlukovou zátěž.

Ve variantě A4 ani A5 se nepředpokládá nárůst hlučnosti oproti stavu v roce 2000, ale u nejbližších objektů lze předpokládat hluk přesahující hygienický limit. Pro nepřekročení hygienického limitu jsou v obou variantách navržena protihluková opatření formou protihlukových stěn i individuálních protihlukových opatření.

Tabulka 16: Protihlukové stěny (A4)

Č.	Umístění stěny	Výška	Pohltivost – doporučená minimální	
			ke koleji	od koleje
PHS 1	km 21,735 - 21,860 P	5,4 – 5,8 m nad TK (233,4 až 232,4 m.n.m.)	-	A3 - prvních 20 m
	km 21,855 - 22,136 P	5,8 – 6,7 m nad TK (232,4 až 231,6 m.n.m.)	-	-

#### Protihluková opatření – individuální (A4)

Objekty určené k výměně oken včetně zajištění větrání:

- Opolánky 44, Opolany; parc. číslo 200/1, k.ú. Opolánky (VB 1) – TZI 4
- Dobšice 47, Dobšice; parc. číslo 72, k.ú. Dobšice u Žehuně (VB 7) – TZI 4
- Převýšov 56; parc. číslo 51, k.ú. Převýšov (VB 14) – TZI 4

Objekty určené k prověření měřením – chráněný venkovní prostor staveb

- v případě zjištění překročení hygienického limitu výměna oken včetně zajištění nuceného větrání:

- Opolánky 59, Opolany; parc. číslo 222, k.ú. Opolánky (VB 3) – TZI 3
- novostavba - parc. číslo 115 a 167/16, k.ú. Převýšov – TZI 4
- Převýšov 110; parc. číslo 118, k.ú. Převýšov (VB 13) – TZI 4

- v případě zjištění překročení hygienického limitu zajištění nuceného větrání:

- Boženy Němcové 135, Chlumeck n. Cidl.; parc. číslo 2359, k.ú. Chlumeck nad Cidlinou (VB 25)

Objekty určené k prověření měření – chráněný vnitřní prostor staveb

- v případě zjištění překročení hygienického limitu výměna oken:

- Převýšov 44; parc. číslo 52, k.ú. Převýšov (VB 16) – TZI 4
- Nádražní 181, Chlumeck nad Cidlinou; parc. číslo 457, k.ú. Chlumeck nad Cidlinou – TZI 4
- Nádražní 133, Chlumeck n. Cidl.; parc. číslo 458/1, k.ú. Chlumeck nad Cidlinou (VB 23) – TZI 4

Tabulka 17: Protihlukové stěny (A5)

Č.	Umístění stěny	Výška	Pohltivost – doporučená minimální	
			ke koleji	od koleje
PHS 1	km 17,752 - 18,466 P	2,7 m nad TK	-	A3 - v okolí přejezdu 20 m na každou stranu
PHS 2	km 21,728 - 21,899 P	2,7 – 3,4 m nad TK (231,6 až 231,5 m.n.m.)	-	-
	km 21,894 - 21,958 P	3,4 – 4,6 m nad TK (231,5 až 232,4 m.n.m.)	-	-
	km 21,958 - 22,120 P	4,6 m nad TK (232,4 až 231,6 m.n.m.)	-	-

Protihluková opatření – individuální (A5)

Objekty určené k výměně oken včetně zajištění nuceného větrání:

- Opolánky 44, Opolany; parc. číslo 200/1, k.ú. Opolánky (VB 1) – TZI 4
- Dobšice 47, Dobšice; parc. číslo 72, k.ú. Dobšice u Žehuň (VB 7) – TZI 4

Objekty určené k prověření měření – chráněný venkovní prostor staveb

- v případě zjištění překročení hygienického limitu výměna oken včetně zajištění větrání:

- Opolánky 59, Opolany; parc. číslo 222, k.ú. Opolánky (VB 3) – TZI 3

- v případě zjištění překročení hygienického limitu zajištění nuceného větrání:

- Žehuň 99, Žehuň; parc. číslo 156, k.ú. Žehuň (VB 9 a VB10)
- Boženy Němcové 135, Chlumeck n. Cidl.; parc. číslo 2359, k.ú. Chlumeck nad Cidlinou (VB 25)

Objekty určené k prověření měření – v chráněném vnitřní prostoru staveb

- v případě zjištění překročení hygienického limitu výměna oken:

- Nádražní 181, Chlumeck nad Cidlinou; parc. číslo 457, k.ú. Chlumeck nad Cidlinou – TZI 4
- Nádražní 133, Chlumeck n. Cidl.; parc. číslo 458/1, k.ú. Chlumeck nad Cidlinou (VB 23) – TZI 4

Podrobněji jsou hlukové poměry vyhodnoceny v akustické studii (příloha 7 dokumentace).

### **Vibrace**

Dle dokumentace - Podle ustanovení §18 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. je dán hygienický limit vibrací za dobu jejich působení v chráněných vnitřních prostorech staveb vyjádřený průměrnou váženou hladinou zrychlení vibrací  $L_{w,T}$  (75 dB) a korekcí podle přílohy č. 5 uvedeného právního předpisu. Pro obytné místnosti a denní dobu je korekce + 6 dB, v noční době +3 dB. Hygienický limit průměrné vážené hladiny zrychlení vibrací pro chráněné vnitřní prostory staveb je v denní době (6:00 - 22:00 hod) 81 dB a v noční době (22:00 - 6:00 hod) 78 dB. Tento limit nesmí být překročen jak u horizontálních, tak ani u vertikálních vibrací (ustanovení §18 odst. 2 citovaného nařízení vlády).

Před obytnými objekty, ke kterým se přisune nová kolej a nacházejí se ve vzdálenosti menší než 10 m, je navrženo doplnit antivibrační rohože:

- Opolánky 44, Opolany; parc. číslo 200/1, k.ú. Opolánky (VB 1) - varianta A4 i A5
- Dobšice 47, Dobšice; parc. číslo 72, k.ú. Dobšice u Žehuně (VB 7) - varianta A4 i A5
- Převýšov 56; parc. číslo 51, k.ú. Převýšov (VB 14) – pouze u varianty A4

Na rekonstruované trati lze očekávat nižší projev vibrací z důvodu lepších vlastností železničního spodku a zejména železničního svršku. Ve výhledovém stavu lze předpokládat dodržení hygienických limitů pro vibrace. Současně je na základě měření vibrací navrženo doplnění antivibračních rohoží v lokalitách, kde se obytné objekty nachází v těsné blízkosti železniční tratě.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek. Hodnocení výsledků akustické studie patří až do kapitoly D. Dokumentace.*

### **B.III.5. Doplnující údaje**

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

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

## **Část C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území**

### **C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území**

V této kapitole jsou environmentální charakteristiky popsány v dokumentaci v těchto odstavcích:

- C.I.1. Charakteristika území
- C.I.2. Geologická stavba a hydrogeologické poměry
- C.I.3. Geomorfologie
- C.I.4. Hydrologické poměry
- C.I.5. Určující složky flóry a fauny

- C.I.6. Části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny
- C.I.7. Území chráněná na základě mezinárodních úmluv
- C.I.8. Územní systém ekologické stability
- C.I.9. Významné krajinné prvky
- C.I.10. Nerostné suroviny
- C.I.11 Území hustě zalidněná
- C.I.12. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže
- C.I.13. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola je zpracována srozumitelně a obsahuje požadované údaje.*

## **C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny**

V dokumentaci jsou v této kapitole charakteristiky současného stavu životního prostředí popsány v těchto kapitolách:

- C.II.1. Klima a ovzduší
- C.II.2. Voda
- C.II.3. Půda
- C.II.4. Přírodní zdroje
- C.II.5. Biologická rozmanitost
- C.II.6. Obyvatelstvo a veřejné zdraví
- C.II.7. Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola je zpracována odpovídajícím způsobem a jednotlivé složky životního prostředí jsou popsány.*

## **C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatcích posoudit**

Dle dokumentace - Záměr prochází zemědělskou krajinou s převažujícími polními ekosystémy a spíše ojediněle zastoupenými mezemi, porosty dřevin či opuštěnými sady. Zhruba za komunikací Žehuň – Dlouhopolsko prochází mezi Žehuňským rybníkem a jeho navazujícími mokřadními a lučními společenstvy a výrazným svahem obory Kněžičky. Toto území je typické vysokou zachovalostí a minimální přítomností lidských struktur. Zhruba v místní části Blata se pak železnice oddaluje od nivy Cidliny, prochází mezi poli k Převýšovu a vstupuje do lesního komplexu. Poslední část pak prochází opět poli a vstupuje na severním okraji do Chlumce nad Cidlinou, kde opět překonává Cidlinu.

Stavba bude realizována jak na drážních pozemcích, tak na pozemcích mimodrážních. V rámci stavby dojde k záborům pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených pro plnění funkce lesa (PUPFL).

Realizace záměru nebude mít negativní vliv na horninové prostředí a využívání horninových a nerostných zdrojů v širším okolí zájmové lokality.

V zájmovém území se nenachází žádná chráněná oblast přirozené akumulace vod ani ochranného pásma vodních zdrojů. Stavba přichází do kontaktu se záplavovým územím Cidliny pro Q5, Q20 a Q100 a její aktivní zónou v Chlumci nad Cidlinou.

Předmětný záměr přímo zasáhne do významného krajinného prvku. Záměr zahrnuje rekonstrukci mostních objektů přes VKP - vodní toky, prochází přes VKP údolní niva a protíná VKP les. Záměr leží v bezprostřední blízkosti VKP rybník. Do vodní plochy Žehuňského rybníka zasahováno nebude. Dojde pouze ke kácení dřevin rostoucích na jeho březích podél stávající železniční trati. K okrajovému ovlivnění dojde v případě registrovaného VKP Les Víno u Převýšova.

Z hlediska možného vlivu na územní systém ekologické stability lze konstatovat, že posuzovaná trať kříží několik prvků ÚSES (zejména liniových), nadregionální, regionální i lokální úrovně.

V krajinném měřítku stavební záměr představuje únosný zásah, který se projevuje jen v nejbližším okolí dílčích částí záměru.

Řešená trať křížuje dvě migračně významná území, jejichž osy tvoří dálkové migrační koridory. Podle nové koncepce AOPK ČR řešící migrační prostupnost krajiny jsou obě plochy migračně významných území vymezeny jako biotop zvláště chráněných druhů (podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) velkých savců (medvěd, rys, vlk, los).

V posuzovaném území se nenachází přírodní park.

Stávající železniční trať prochází na hranici NPP Žehuňský rybník a jejího ochranného pásma. Dále stávající železnice prochází v délce cca 1,2 km podél hranice NPR Kněžičky. V blízkosti Převýšova prochází železnice okolo PP Víno. Severně od Převýšova prochází železnice lesním komplexem PP Olešnice.

Z lokalit soustavy NATURA 2000 záměr prochází územím EVL Žehuňsko, EVL Víno, EVL Olešnice a PO Žehuňský rybník – Obora Kněžičky.

V lokalitě byla zaznamenána přítomnost druhů zvláště chráněných dle vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Byly zde zaznamenány také druhy zařazené v Červeném seznamu ČR (Gulich 2012).

V rámci posuzovaného záměru dojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les i lesních porostů.

V případě neprovedení záměru zůstane zachován stávající charakter území.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek. Pasáže týkající se vlivu záměru patří dle zpracovatele posudku do kapitoly D.*



## ČÁST D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

### D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru,

*kteře vyplývají z výstavby a existence záměru (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí*

#### D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Dle dokumentace - V období výstavby budou ovlivněni obyvatelé žijící v blízkosti samotného staveniště a obyvatelé žijící v okolí přístupových komunikací na staveniště. Předmětná trať prochází jak mimo zastavěné území, tak intravilánem obcí. Pro období výstavby je proto nutné přijmout opatření především organizačního charakteru. Negativním vlivům bude předcházet logicky sestavený harmonogram prací a dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány. Například přístupové komunikace budou v suchých obdobích roku pravidelně kropeny, bude zajištěno udržování sjízdnosti komunikací a jejich čištění, kropení ploch zařízení stavenišť v suchém a větrném počasí.

Dále uvedena v dokumentaci opatření pro minimalizaci hluku z výstavby na obyvatele a snížení imisní zátěže tuhými znečišťujícími látkami.

Dokumentace dále uvádí podrobně prokázané účinky hluku na zdraví.

Pro potřeby dokumentace byla zpracována studie „Posouzení vlivu na veřejné zdraví“ (Ecological consulting, 2019), příloha č. 10 dokumentace.

#### Socioekonomické vlivy

Realizace záměru bude mít zřejmý pozitivní trvalý vliv na cestování v regionu. Nejen že se zvýší estetická úroveň železniční zastávek a stanic, ale navrhovanými změnami dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti cestujících i silniční dopravy.

Faktory psychické pohody by mohly být ovlivněny zejména v době výstavby. Rušivým faktorem může být doprava stavebních materiálů na stavbu a pak vlastní stavební práce. Tyto vlivy (kteře jsou dočasné) však budou minimalizovány na nejnižší možnou míru dodržováním opatření pro omezení prašnosti a hluku a dále organizačními opatřeními, kteřými jsou:

- provádění stavby v blízkosti obytné zástavby pouze v pracovní dny v denní době.
- situování příjezdových komunikací a zařízení stavenišť pokud možno mimo obytnou zástavbu.

#### Vibrace

Na rekonstruované trati lze očekávat nižší projev vibrací z důvodu lepších vlastností železničního spodku a zejména železničního svršku.

Před obytnými objekty, ke kterým bude přisunuta nová kolej a nacházejí se ve vzdálenosti menší než 10 m, je navrženo doplnění antivibračních rohoží:

- Opolánky 44, Opolany; parc. číslo 200/1, k.ú.Opolánky (VB 1) - varianta A4 i A5

- Dobšice 47, Dobšice; parc. číslo 72, k.ú. Dobšice u Žehuně (VB 7) - varianta A4 i A5
- Převýšov 56; parc. číslo 51, k.ú. Převýšov (VB 14) – pouze u varianty A4

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

*Pouze poznámka – vzhledem k tomu, že bylo provedeno hodnocení vlivu na veřejné zdraví, zpracovatel posudku se domnívá, že měly být uvedeny alespoň závěry z tohoto hodnocení:*

*Dle výsledků hodnocení je zřejmé, že realizaci záměru dojde v některých lokalitách ke snížení zatížení obyvatel hlukem z provozované železniční trati, a to zejména díky navrhovaným protihlukovým opatřením. Každopádně ani po realizaci záměru nebude dosaženo zdravotních limitů doporučených WHO – 50 dB ve dne a 40 dB v noci, kdy nejsou pozorovány zdravotní účinky hluku na lidské zdraví. Mezi posuzovanými variantami záměru nebyl pozorován významný rozdíl v počtu zasažených obyvatel. I když vzhledem k absolutním hladinám hluku v jednotlivých výpočtových bodech se jeví varianta A5 jako příznivější pro zdraví obyvatel, proto ji doporučujeme k realizaci*

### **D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima**

Vlivy na ovzduší

Pro posouzení imisní situace a následného zatížení ovzduší emisemi ze stavebních prací (recyklační linky) byla zpracována Rozptylová studie (příloha č. 8 dokumentace).

Z kapitoly B.II. dokumentace - V rámci rozptylové studie byly modelovány následující znečišťující látky a jejich charakteristiky:

- a. průměrná roční koncentrace NO<sub>2</sub>
- b. maximální hodinová koncentrace NO<sub>2</sub>
- c. průměrná roční koncentrace PM<sub>10</sub>
- d. maximální denní koncentrace PM<sub>10</sub>
- e. průměrná roční koncentrace PM<sub>2,5</sub>
- f. průměrná roční koncentrace benzenu
- g. průměrná roční koncentrace benzo(a)pyrenu

Stanovené referenční body v místě vybrané (nejbližší) dotčené obytné zástavby: Dále jsou v rozptylové studii uvedeny výsledky simulace pro 4 referenční body umístěné u nejbližší obytné zástavby a dále pro 4 zvolené body v obcích v okolí liniového zdroje (dopravních tras).

Z výsledků provedených výpočtů je patrné, že v případě průměrných ročních koncentrací nedochází při realizaci záměru k významné změně kvality ovzduší.

Z výsledků provedených výpočtů je patrné, že v případě nepříznivých klimatických podmínek může docházet v místech nejbližší obytné zástavby k překročení limitních hodnot u znečišťující látky PM<sub>10</sub> s krátkodobým průměrováním (24hodinové koncentrace). Nicméně je nutné přihlédnout ke skutečnosti, že vypočtené hodnoty (20 – 24 µg/m<sup>3</sup>) porovnávají s imisními limity jsou maximální dosažené vypočtené koncentrace, kterých je dosaženo za nejnepříznivějšího provozu zdroje a povětrnostních podmínek v daném místě v okolí zdroje znečištění. Z tohoto důvodu mohou vypočtené krátkodobé imisní příspěvky reprezentovat klimatické podmínky, které na lokalitě vůbec nemusí nastat. Z výše uvedeného vyplývá, že vypočtené hodnoty krátkodobých koncentrací (zejména 24hodinové koncentrace PM<sub>10</sub>) jsou velmi nadsazené a v reálném provozu recyklační stanice (Chlumec nad Cidlinou/Dobšice) budou dosahované koncentrace výrazně nižší.

Vliv v období provozu

Vzhledem k tomu, že předmětná trať je již ve stávajícím stavu elektrizována, nebude nárůst intenzit dopravy znamenat významnou změnu oproti současnému stavu z hlediska kvality ovzduší.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku s hodnocením v principu souhlasí.*

*Je zřejmé, že provoz recyklační základny bude mít významný vliv na kvalitu ovzduší z hlediska denních koncentrací  $PM_{10}$ . Technická opatření k snížení denních koncentrací  $PM_{10}$  – zkrácení denní doby provozu, snížení výkonu recyklační linky.*

*K použitým emisním faktorům – v prosinci 2019 byly zveřejněny nové faktory pro Recyklační linky stavebních hmot o projektovaném výkonu vyšším než  $25 \text{ m}^3/\text{den}$  (kód 5.11. přílohy č. 2 zákona, bod 4.5. vyhlášky) Věstník MŽP, prosinec 2019 – ČÁSTKA 7.*

*Lze doporučit v dalších zpracování rozptylové studie pro daný záměr použít tyto nové emisní faktory.*

*I když program Symos neumožňuje vypočítat 36-tou denní hodnotu  $PM_{10}$  v kalendářním roce (neznalost klimatických podmínek), umožňuje však početně odhadnout počet dnů překročení imisního limitu (bez tolerance). Lze doporučit použít v dalších zpracování rozptylové studie pro daný záměr.*

**Vlivy na klima**

Vliv záměru na přizpůsobení se změně klimatu a zranitelnost záměru vůči dopadům změny klimatu je řešena při projektové přípravě, záměr je projektován tak, že počítá s extrémními klimatickými jevy, vůči změnám klimatu je odolný. Přírodní prvky (lesy, vodní toky, nivy) budou výstavbou narušeny. Toto narušení bude minimalizováno navrženými opatřeními.

Studie vyhodnocení vlivů na klima je samostatnou přílohou Dokumentace (příloha 12).

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

**D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky**

**Hluk**

Pro vyhodnocení vlivů záměru v období výstavby i provozu byla zpracována Hluková studie (příloha č. 7 dokumentace)

**Období realizace**

Přesný průběh stavebních postupů a využití stavebních zařízení se odvíjí od možností budoucího zhotovitele stavby, jehož stupeň mechanizace, pracovní kapacita a technologie nejsou známy. Na základě zkušeností z hodnocení obdobných záměrů se proto uvažuje dlouhodobější nasazení mechanizace, na stranu bezpečnosti. Zdroje hluku shrnují nejhluchnější stavení mechanizaci dané etapy a jsou do výpočtového modelu vsazeny jako liniové zdroje hluku pro každou rekonstruovanou kolej.

V rámci stavby je uvažováno s recyklací materiálu ze štěrkového lože. V rámci stavby se uvažuje s umístěním recyklační linky na štěrk, a to na dvou místech (umístění je shodné pro obě varianty A4 a A5). Pro rekonstrukci žst. Chlumec nad Cidlinou a traťové úseky na Hradec Králové a Nový Bydžov bude sloužit recyklační stanice (RS) umístěná u Chlumce nad Cidlinou (k.ú. Chlumec nad Cidlinou, parc. č. 994/21 a 994/18), která bude v provozu primárně ve druhé stavební sezóně v průběhu roku 2026, tato RS bude vzdálená od nejbližší obytné zástavby cca 420 – 450 m. V následující stavební sezóně v roce 2027 bude probíhat rekonstrukce traťového úseku

Kanín – Chlumeč nad Cidlinou a recyklační stanice bude přemístěna do k.ú. Dobšice u Žehuně (parc. č. 97/1, 97/2, 97/3, 97/4, 97/5, 97/6 a 97/7), přičemž RS bude vzdálená cca 670 – 730 m od nejbližší obytné zástavby. Akustický výkon recyklační základny byl stanoven na 117 dB, a to na základě přímého akustického měření podobného zařízení v minulosti.

### Období provozu

#### Železniční trať

Ve výhledovém stavu se nepředpokládá nárůst hlučnosti oproti stavu v roce 2000, ale u nejbližších objektů lze předpokládat hluk přesahující hygienický limit. Pro nepřekročení hygienického limitu jsou v obou variantách navržena protihluková opatření formou protihlukových stěn i individuálních protihlukových opatření.

Seznam protihlukových stěn a objektů s individuální ochranou pro jednotlivé varianty jsou uvedeny v hlukové studii (příloha 7 dokumentace).

#### Silniční doprava

Pro dlouhodobý výhled (rok 2040 s přeložkou silnice II/327) budou hodnoty u nejexponovanějších CHVePS (chráněný venkovní prostor staveb) dosahovat k hraničním hodnotám hygienického limitu v noční době. Ve variantě A4 rezerva činí 1,3 dB, ve variantě A5 0,9 dB. Výpočtový model nezahrnuje pohyb po místních komunikacích navazujících na navrhovanou silniční stavbu, proto nelze vyloučit, že v budoucnu by mohl být hygienický limit v nejbližších CHVePS překročen, a to s ohledem také na nejistotu výpočtového modelu. Pro obě varianty silničního mimoúrovňového křížení jsou navržena protihluková opatření.

Protihluková opatření dle hlukové studie:

Protihlukové stěny (varianta A4):

Č.	Umístění stěny	Výška	Pohltivost – doporučená minimální	
			ke koleji	od koleje
PHS 1	km 21,735 - 21,860 P	5,4 – 5,8 m nad TK (233,4 až 232,4 m.n.m.)	-	A3 - prvních 20 m
	km 21,855 - 22,136 P	5,8 – 6,7 m nad TK (232,4 až 231,6 m.n.m.)	-	-

Protihluková opatření – individuální (A4)

Objekty určené k výměně oken včetně zajištění větrání:

- Opolánky 44, Opolany; parc. číslo 200/1, k.ú. Opolánky (VB 1) – TZI 4
- Dobšice 47, Dobšice; parc. číslo 72, k.ú. Dobšice u Žehuně (VB 7) – TZI 4
- Převýšov 56; parc. číslo 51, k.ú. Převýšov (VB 14) – TZI 4

Objekty určené k prověření měřením – chráněný venkovní prostor staveb

- v případě zjištění překročení hygienického limitu výměna oken včetně zajištění nuceného větrání:

- Opolánky 59, Opolany; parc. číslo 222, k.ú. Opolánky (VB 3) – TZI 3
- novostavba - parc. číslo 115 a 167/16, k.ú. Převýšov – TZI 4
- Převýšov 110; parc. číslo 118, k.ú. Převýšov (VB 13) – TZI 4

- v případě zjištění překročení hygienického limitu zajištění nuceného větrání:

- Boženy Němcové 135, Chlumeck n. Cidl.; parc. číslo 2359, k.ú. Chlumeck nad Cidlinou (VB 25)

Objekty určené k prověření měření – chráněný vnitřní prostor staveb

- v případě zjištění překročení hygienického limitu výměna oken:

- Převýšov 44; parc. číslo 52, k.ú. Převýšov (VB 16) – TZI 4
- Nádražní 181, Chlumeck nad Cidlinou; parc. číslo 457, k.ú. Chlumeck nad Cidlinou – TZI 4
- Nádražní 133, Chlumeck n. Cidl.; parc. číslo 458/1, k.ú. Chlumeck nad Cidlinou (VB 23) – TZI 4

Protihlukové stěny (varianta A5)

Č.	Umístění stěny	Výška	Pohltivost – doporučená minimální	
			ke koleji	od koleje
PHS 1	km 17,752 - 18,466 P	2,7 m nad TK	-	A3 - v okolí přejezdu 20 m na každou stranu
PHS 2	km 21,728 - 21,899 P	2,7 – 3,4 m nad TK (231,6 až 231,5 m.n.m.)	-	-
	km 21,894 - 21,958 P	3,4 – 4,6 m nad TK (231,5 až 232,4 m.n.m.)	-	-
	km 21,958 - 22,120 P	4,6 m nad TK (232,4 až 231,6 m.n.m.)	-	-

Protihluková opatření – individuální (A5)

Objekty určené k výměně oken včetně zajištění nuceného větrání:

- Opolánky 44, Opolany; parc. číslo 200/1, k.ú. Opolánky (VB 1) – TZI 4
- Dobšice 47, Dobšice; parc. číslo 72, k.ú. Dobšice u Žehuň (VB 7) – TZI 4

Objekty určené k prověření měření – chráněný venkovní prostor staveb

- v případě zjištění překročení hygienického limitu výměna oken včetně zajištění větrání:

- Opolánky 59, Opolany; parc. číslo 222, k.ú. Opolánky (VB 3) – TZI 3

- v případě zjištění překročení hygienického limitu zajištění nuceného větrání:

- Žehuň 99, Žehuň; parc. číslo 156, k.ú. Žehuň (VB 9 a VB10)
- Boženy Němcové 135, Chlumeck n. Cidl.; parc. číslo 2359, k.ú. Chlumeck nad Cidlinou (VB 25)

Objekty určené k prověření měření – v chráněném vnitřním prostoru staveb

- v případě zjištění překročení hygienického limitu výměna oken:

- Nádražní 181, Chlumeck nad Cidlinou; parc. číslo 457, k.ú. Chlumeck nad Cidlinou – TZI 4
- Nádražní 133, Chlumeck n. Cidl.; parc. číslo 458/1, k.ú. Chlumeck nad Cidlinou (VB 23) – TZI 4

Vliv provozu po rekonstrukci trati s provedením navrhovaných opatření bude mít kladný vliv na stávající hlukovou zátěž (dojde k jejímu zlepšení) bude to změna trvalá a významná.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

*Akustická zátěž a vibrace z provozu dle záměru budou ověřeny měřením ve zkušebním provozu.*

**D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody***Období výstavby*

Stavba železniční trati je navržena s cílem nezhoršit odtokové poměry v lokalitě, nezatížit stávající vodoteče zvýšenými průtoky a odtokem z území.

Úsek s nestabilním podložím km 12,900 – 14,000

V místech, kde se v podloží železniční tratě vyskytují vyšší vrstvy jemnozrnné zeminy tuhé konzistence – jíly s nízkou až velmi vysokou plasticitou (F6 CL/CI, F8 CH/CV), označené v průzkumu jako geotechnický typ Qt, je navržena hloubková sanace této vrstvy pomocí technologie Deep Soil Mixing. Existuje důvodné podezření, že tato vrstva může mít negativní vliv na stabilitu zemního tělesa díky svým geotechnickým parametrům a poloze pod úrovní hladiny Žehuňského rybníka. Podrobné vyhodnocení bude provedeno až po realizaci doplňkového geotechnického průzkumu.

Vzhledem k výše uvedenému bude po doplnění těchto informací provedeno také hydrogeologické posouzení zájmové lokality.

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, např. při rekonstrukcích mostních objektů a propustků (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.). K prevenci těchto havárií byly navrženy podmínky a opatření (viz kapitola B.I.6. a D.IV.), při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude součástí dalších stupňů přípravy projektové dokumentace. Při dodržení uvedených podmínek a opatření není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů.

Přílohou 11 dokumentace je Posouzení souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky, závěr:

Zhoršení celkového stavu vodních útvarů nebo ohrožení plnění cílů Rámcové směrnice vodní politiky záměrem „Modernizace trať. úseku odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou (včetně)“ je možno, vzhledem k výše uvedeným skutečnostem, vyloučit.

Železniční trať v úseku odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou bude po modernizaci dvoukolejnou elektrizovanou železniční tratí. Při provozu na této trati proto nedojde ke zvýšení emisí z dopravy. Pouze při mimořádných situacích (např. poruchy trakčního vedení) je možné, že bude k posunu vlakových souprav využita nezávislá trakce (motorové lokomotivy). Takový vliv je však možno označit za krátkodobý a jeho dopady za reversibilní. Rovněž vlivy záměru v době výstavby budou omezené a reversibilní. Pro daný záměr tedy nebude nutno žádat o výjimku dle čl. 4 odst. 7 Rámcové směrnice vodní politiky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

**D.I.5. Vlivy na půdu**

Stavba bude realizována jak v ochranném pásmu dráhy, tak mimo drážní pozemky. Realizace stavby si vyžádá poměrně rozsáhlý zábor pozemků ZPF i PUPFL, a to v obou variantách.

Zemědělský půdní fond

Podle dokumentace - Celkem dojde k trvalému záboru ZPF o rozloze 325 444 m<sup>2</sup> ve variantě A4 a 516 418 m<sup>2</sup> ve variantě A5. Dočasný zábor je v současné fázi vyčíslen na 143 040 m<sup>2</sup> ve variantě A4 a 169 912 m<sup>2</sup> ve variantě A5.

Dočasné zábory budou zřizovány pouze pro potřebu realizace stavby. Doba dočasného záboru bude cca 2 roky. V případě, že doba dočasného záboru, včetně uvedení zemědělské půdy do původního stavu, nepřekročí 1 rok, není nutné ve věci udělit souhlas k odnětí ze ZPF, a to s odvoláním na ust. § 9 odst. 2 písm. d. zákona č. 334/1992 Sb., v platném znění.

Pozemky určené k trvalému odnětí jsou zařazeny do všech pěti tříd ochrany ZPF. Největší podíl ploch záboru spadá do III. třídy ochrany (var. A4 = 68%, var. A5 = 85% půdy ve III. třídě ochrany z celkového trvalého záboru). Půdy zahrnuté do III. třídy ochrany se vyznačují průměrnou produkční schopností, je možné jejich využití v územním plánování pro výstavbu a jiné nezemědělské způsoby využití.

Pro zmírnění vlivu na zemědělský půdní fond ve variantě A5 lze navrhnout jako kompenzaci navrácení části opouštěného tělesa trati zpět do ZPF. Jako vhodná lokalita se z tohoto hlediska jeví úsek stávající trati od navrhované mostní estakády k obci Převýšov (km 16,100 – 17,800). Jedná se celkem o cca 1,7 km stávající trati, rozloha plochy k navrácení do ZPF činí cca 25 000 m<sup>2</sup>).

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Pro variantu A4 je uvažováno s trvalým zábořem PUPFL o rozloze 17 894 m<sup>2</sup> a dočasným zábořem PUPFL o rozloze 85 199 m<sup>2</sup>. Pro variantu A5 byla vyčíslena velikost trvalého záboru na 28 635 m<sup>2</sup> a dočasného záboru 78 811 m<sup>2</sup>. Obdobně jako u zemědělského půdního fondu lze pro zmírnění vlivu na lesní pozemky navrhnout kompenzaci za kácené lesní porosty. To bude řešeno na základě požadavků vlastníků dotčených pozemků a orgánu státní správy lesů v navazujících stupních projektování.

Velikost záborů je podrobně pro každou variantu pospána v dokumentaci v kapitole B.II.1 - Půda. Z hlediska ochrany půdního fondu lze vzhledem k menším uvažovaným zábořům ZPF i PUPFL označit jako vhodnější realizaci varianty A4.

Období provozu

Provozem záměru nebude docházet ke znečišťování půdy, můžeme očekávat stejné vlivy jako při stávající trati. Není předpokládán ani vznik eroze.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

**D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje**

Předmětný záměr nezasahuje do dobývacích prostorů, chráněných ložiskových území a do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

Dle dokumentace - Realizace záměru nebude dle nám známých skutečností mít žádný negativní vliv na horninové prostředí a využívání horninových a nerostných zdrojů v širším okolí

zájmové lokality. Vlivy na další přírodní zdroje (půdu, vodu) jsou vyhodnoceny v příslušných kapitolách.

*Stanovisko zpracovatele posudku:*

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

#### ***D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)***

Pro zjištění vlivů na biologickou rozmanitost, ve fázi výstavby i provozu, byl zpracován Biologický průzkum (Ecological Consulting), příloha 6 dokumentace. Tato příloha obsahuje mimo Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, Migrační studii a Stanovisko AOKP k záměru.

*Období výstavby*

*Flora*

V dokumentaci podrobně popsány výsledky provedených průzkumů.

Stávající železniční trať vede člověkem ovlivněnou, zemědělsky obhospodařovanou krajinou. Velmi významnou je přítomnost NPR Kněžičky a NPP Žehuňský rybník a dále lesních komplexů, z nichž část je vymezena jako maloplošné zvláště chráněné území (PP Víno a PP Olešnice). Zdvojkolejnění trati i její přeložky vyvolají poměrně rozsáhlé zábory. Ty byla snaha na území zvláště chráněných území co nejvíce minimalizovat. I přesto při realizaci záměru dojde k záborům přírodních a přírodě blízkých biotopů.

Stávající železnice je v zemědělské krajině doprovázena úzkým pásem ruderalní vegetace, ačkoliv jsou některá místa silně ruderalizovaná, eutrofizovaná a dochází zde k šíření invazních druhů, i zde lze zaznamenat hodnotnější úseky, např. i s výskytem ohrožených druhů. Tyto porosty budou v průběhu realizace kompletně odstraněny, a to buď v souvislosti s vlastním zdvojkolejněním (varianta A4) nebo v souvislosti s rekultivacemi částí původní trati (varianta A5).

Z přírodě blízkých biotopů dojde k ovlivnění lučního společenstva na západním okraji EVL Žehuňsko, které představuje mezofilní ovsíkovou louku. Trvalý zábor bude v případě výstavby varianty A4 2 700 m<sup>2</sup>. Varianta A5 zábory v tomto místě nevyžaduje. Vhodné by bylo část stávající železnice v km 9,8 – 11,3 ponechat tak, aby i nadále tvořila bariéru mezi polními ekosystémy situovanými severně od železnice a lučními porosty. Dále by bylo vhodné fragmenty polí, které vzniknou jižně od železnice, a to v obou variantách přiset regionální luční směsí a zvětšit tak plochu lučních porostů.

*Fauna*

Stavební záměr se dotýká čtyř zvláště chráněných území (NPR Kněžičky, NPP Žehuňský rybník, PP Víno, PP Olešnice), jeho realizace proto zákonitě může ovlivnit celou řadu druhů živočichů.

V dokumentaci a příloze 6 podrobně popsány výsledky provedených průzkumů, včetně předpokládaných vlivů.

*Vliv na celkovou biodiverzitu*

Záměr prochází z hlediska biodiverzity velmi cennými územími. Jeho realizací dojde k silnému zásahu do těchto území, nicméně při realizaci navržených podmínek lze ovlivnění krajiny zmírnit. V současné době však není možné v části, která je ve střetu s NPR Kněžičky, přesně vyhodnotit míru ovlivnění, neboť není známé přesné technické řešení tohoto úseku. Na území je vázána mnoho vzácných, ohrožených a také zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, z nichž část bude v souvislosti se záměrem zcela jistě ovlivněna. Celkově lze konstatovat, že realizací



záměru dojde ke snížení druhové diverzity jak na lokální, tak zčásti na regionální úrovni, a to zejména v souvislosti s novými zábory (zdvojkolejnění, vedení nových účelových komunikací). Dojde navíc k zániku přírodních blízkých biotopů a k zvýšení jejich fragmentace.

Z hlediska zachování biodiverzity krajiny se jako mírně vhodnější varianta jeví A5, a to vzhledem k jejímu vedení ve větší vzdálenosti od NPP Žehuňský rybník, což může snížit ovlivnění rušení ptáků. V rámci této varianty je navíc mezi NPP Žehuňský rybník a PP Víno navržena přes 252 m dlouhá estakáda, která se může stát významným migračním podchodem pro větší savce (a zajistit tak tok genů, který je nezbytný pro zachování genetické biodiverzity). U varianty A5 je z důvodů navýšení traťové rychlosti plánováno více přeložek trati. Ty jsou ovšem víceméně vedeny v polích, které nejsou z pohledu biodiverzity území příliš významné. Původní těleso trati může v případě správného postupu rekultivace poskytovat příležitosti celé řadě druhů. Ve srovnání s variantou A4 je u A5 uvažována o 30 km/h vyšší traťová rychlost. To sice může vést k vyššímu riziku srážek ptáků s dopravou na železnici, nicméně tento vliv hodnotíme vzhledem k řešeným vysokým rychlostem (A4 – 130 km/h, A5 – 160 km/h) a výhodám varianty A5 jako méně významný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

#### **D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce**

Pro vyhodnocení vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu byl zpracován samostatný dokument, který je přílohou Dokumentace (příloha 9). Z tohoto hodnocení vyplývá, že záměr „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou“ představuje rušivý zásah do zákonných kritérií a do znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu, přičemž tento zásah je však hodnocen maximálně jako silný, což dle výše uvedeného hodnocení znamená únosný zásah do zákonných kritérií krajinného rázu.

##### **Natura 2000**

Vliv stavebního záměru na území soustavy NATURA 2000 je samostatně hodnocen v příloze 5 dokumentace – Posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. Hodnocení vlivu záměru na všechny předměty ochrany EVL Žehuňsko, EVL Víno, EVL Olešnice a PO Žehuňský rybník – Obora Kněžíčky je uveden v tabulce v dokumentaci. Dle charakteristiky záměru jej lze rozdělit na dvě části, a to na fázi realizace, jež zahrnuje výstavbu, a na fázi provozu.

Celistvostí lokalit soustavy Natura 2000 je myšlena integrita geografická i ekologická. Stávající železnice v současné době představuje jediný výraznější antropogenní prvek na území EVL Žehuňsko a PO Žehuňský rybník – Obora Kněžíčky. Modernizace železniční trati zahrnující zdvojkolejnění představuje rozšíření antropogenních ploch na území lokalit soustavy Natura 2000, zároveň pravděpodobně dojde ke zvýšení pohybu lidí v území. Také na území EVL Olešnice dojde ke zvětšení stávajících antropogenních ploch. Celkově dojde k navýšení hlučnosti v území. Vzhledem ke stávajícímu vedení železnice nedojde k porušení integrity geografické. Ekologická integrita bude zčásti narušena požadovanými zábory, zčásti pak dojde k nepřímému ovlivnění některých parametrů (odvodnění na území NPR, zavlékání nepůvodních druhů, požadavky na kácení apod.)

Posuzovaný záměr bude mít mírně negativní vliv na předmět ochrany EVL Žehuňsko, a to na typ stanoviště 6510 a typ stanoviště 6210 a mírně negativní vliv na předmět ochrany 91H0.

Negativní vliv na stanoviště 6510 a na stanoviště 6210 bude menší ve variantě A5. Vliv na stanoviště 91H0 je v obou variantách stejný.

Posuzovaný záměr nebude mít vliv na předmět ochrany a celistvost EVL CZ0523293 Víno.

Posuzovaný záměr bude mít mírně negativní vliv na předmět ochrany a celistvost EVL CZ0523283 Olešnice, a to v obou variantách.

Posuzovaný záměr bude mít mírně negativní vliv na předměty ochrany a celistvost ptačí oblasti Žehuňský rybník – Obora Kněžičky. Tento vliv bude menší ve variantě A5.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*K posouzení vlivu záměru na lokality Natura v rámci posudku - samostatný posudek v příloze 2 zpracovaný oprávněnou osobou.*

**D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů**

Dle dokumentace - V okolí stavebního záměru se dle údajů Národního památkového ústavu (<http://npu.cz>) nachází několik nemovitých kulturních památek. V souvislosti se stavbou však nedojde k ovlivnění žádné z nich. Realizací záměru nedojde k nepříznivému ovlivnění hmotného majetku nebo nemovité kulturní památky.

Stavební záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, v bezprostřední blízkosti trati se nenacházejí jiné městské či vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace.

Celé zájmové území je zahrnuto do UAN III. (<http://npu.cz>), tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Dále posuzovaný stavební záměr kříží v několika místech území kategorie UAN I. a UAN II. Území kategorie UAN I. je území s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů a kategorie UAN II. je území, kde je pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 – 100 %.

Vzhledem k výše uvedenému můžeme předpokládat výskyt archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, a to zejména na území měst a obcí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

**D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích**

Rizika havárií, katastrof či nestandardních stavů se významně neliší od rizik ze současného provozu trati. Při výstavě mohou být potenciálními riziky požár, únik škodlivých látek nebo poruchy a nehody vozidel. Při nenadálém úniku závadných látek, které by mohly poškodit půdu, horninové prostředí či podzemní i povrchové vody, budou havarijní stavy řešeny dle zpracovaného Havarijního plánu. Preventivní opatření, minimalizující vznik havarijních stavů a situací, spočívají v dodržování bezpečnostních předpisů.

Ve fázi provozu mohou nastat nehody podobné fázi výstavby, případně mohou nastat nehody spojené s nedbalostí během provozu, při údržbě trati apod.

Při dodržování pracovní kázně a bezpečnostních předpisů je riziko vzniku havárií minimální.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek. Problematika havarijních stavů bude řešena nejen v havarijním plánu dle zákona o vodách, ale i v provozním řádu pro recyklační linku dle zákona o ovzduší 201/2012 Sb. v platném znění. Problematika nestandardních stavů pak bude řešena i v povodňovém plánu.*

### **D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů**

Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru na straně jedné a vzdálenosti lokality záměru od státní hranice je možno jakékoliv nepříznivé vlivy přesahující státní hranice vyloučit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Uvedená pasáž v dokumentaci naplňuje jen poslední část nadpisu. Podrobné hodnocení záměru na jednotlivé složky životního prostředí jsou však podrobně uvedeny v předchozím textu dokumentace.*

### **D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné,**

*popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně*

Navrhovaná opatření oznamovatelem jsou uvedena v příslušné kapitole dokumentace.

Během realizace a provozu záměru nelze vyloučit některé dočasné negativní vlivy na okolí. Jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu lze dosáhnout minimalizování negativních vlivů dodržováním předepsaných opatření, uvedených v této kapitole. Uvedena jsou opatření, která by měla eliminovat negativní vlivy stavby z hlediska potenciálně dotčených složek životního prostředí a veřejného zdraví. Dále bude zpracován Havarijní plán a Povodňový plán.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Navržená opatření zpracovatelem dokumentace jsou uvedena v kapitole IV. posudku a relevantní jsou zahrnuta na návrhu podmínek závazného stanoviska*

### **D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí**

Předpokládané vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo byly v dokumentaci a v jejich odborných podkladových studiích hodnoceny a prognózovány obvyklými a obecně používanými metodami a postupy

Terénním průzkumem dotčeného území (biologický průzkum, dendrologický průzkum atp.)

Porovnáváním získaných údajů se stanovenými normami a limity, odborným odhadem apod.

Měřením v terénu, modelováním a výpočty podle schválených postupů a metodik (např. hluková studie)

Potřebné informace a vstupní údaje pro posuzování byly získány z obvyklých a používaných zdrojů jako například průzkumy území, oficiální stránky institucí, informace a údaje z tematických map či webových stránek.

Vypočet hlukové zátěže byla použita německá výpočtová metodika CadnaA, Pro zjištění hluku z železniční dopravy byla použita německá výpočtová metodika Schall 03. Pro zjištění hluku ze silniční dopravy byla použita evropská výpočtová metodika Cnossos-EU.

Pro ovzduší - výpočet imisní situace byl proveden pomocí programu SYMOS '97 verze 2013, Pro výpočet emisí z liniových zdrojů byl použit software MEFA 13.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích**

Dle dokumentace - V průběhu zpracování oznámení se nevyskytly takové nedostatky, které by omezovaly spolehlivost prezentovaných závěrů.

Odchytky od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku upřesnění, případně změn v technickém řešení.

Určité nedostatky s sebou vždy nese modelové zpracování (hluková studie, rozptylová studie). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou atd. Pokud to bylo možné a účelné, snažili jsme se nepřesnosti v rámci modelového zpracování eliminovat. Nejistoty rozptylové a hlukové studie je možno považovat za standardní, závislé především na parametrech použitých metodik. Mapové podklady byly analyzovány v prostředí ArcGIS při pohledech v relevantním měřítku, vztahují se tedy přesně k řešenému území. Přesnost mapových podkladů ovšem odpovídá měřítku mapy, nad kterou byly vytvářeny. Při tvorbě map jejich tvůrci vždy provádějí jejich generalizaci, tj. zobecnění a tím vzniká určitá míra nepřesnosti ve vztahu k řešené lokalitě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **ČÁST E. Porovnání variant řešení záměru**

Předkládaná Dokumentace dle přílohy 4 zákona č. 100/2001 Sb. hodnotí záměr ve dvou variantách. Jedná se o variantu A4 a A5.

V rámci stavby dojde k trvalým a dočasným záborům ZPF a PUPFL. Z hlediska ochrany ZPF se jeví jako vhodnější realizovat variantu A4, kde velikost trvalých záborů činí 325 444 m<sup>2</sup>. Ve variantě A5 je uvažováno se zábořem 516 418 m<sup>2</sup>. V případě dočasných záborů je rozdíl cca 2,5 ha (143 040 m<sup>2</sup> ve variantě A4 a 169 912 m<sup>2</sup> ve variantě A5). Z hlediska ochrany PUPFL si rovněž menší trvalý zábor vyžádá realizace varianty A4, menší plochy záborů, o cca 6000 m<sup>2</sup>, jsou však požadovány pro dočasný zábor ve variantě A5.

Stávající železniční trať prochází hranicí NPP Žehuňský rybník a jejího ochranného pásma. Navržený záměr zčásti do tohoto ochranného pásma ve variantě A4 také zasahuje.

Dále stávající železnice prochází v délce cca 1,2 km podél hranice NPR Kněžičky. V souvislosti s realizací obou variant dojde k přímým záborům území NPR.

V blízkosti Převýšova prochází železnice okolo PP Víno. Ve variantě A5 prochází navržená železnice ochranným pásmem PP, obě varianty pak prochází ochranným pásmem také v blízkosti žst. Převýšov. Z hlediska závažnosti vlivu na PP Víno považujeme navržený zásah za akceptovatelný.

Severně od Převýšova prochází železnice lesním komplexem přírodní památky PP Olešnice. V obou variantách je vyžadován zábor chráněné lokality, po celé délce železnice.

Z hlediska migrační prostupnosti území se jako mírně vhodnější varianta jeví A5, a to vzhledem k jejímu vedení ve větší vzdálenosti od NPP Žehuňský rybník, což může snížit možnost střetů vlaků s ptáky. V rámci této varianty je navíc mezi NPP Žehuňský rybník a PP víno navržena přes 252 m dlouhá estakáda, která se může stát významným migračním podchodem pro větší savce. U varianty A5 je z důvodů navýšení traťové rychlosti plánováno více přeložek trati. Ve srovnání s variantou A4 je u A5 uvažována o 30 km/h vyšší traťová rychlost. To sice může vést k vyššímu riziku srážek s dopravou na železnici, nicméně tento vliv hodnotíme vzhledem k řešeným vysokým rychlostem (A4 – 130 km/h, A5 – 160 km/h) a výhodám varianty A5 jako méně významný.

Naturové posouzení uvádí mírně negativní vliv záměru, který bude menší ve variantě A5.

Mírně pozitivnější je z hlediska hluku a jeho vlivu na zdraví obyvatel varianta A5.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Hodnocení variant záměru z pozice zpracovatele posudku uvedeno v kapitole II.3 posudku.*

## ČÁST F. Závěr

V rámci předkládané dokumentace byl posuzovaný záměr posouzen ze všech podstatných hledisek. V příslušných kapitolách jsou navržena opatření pro eliminaci, respektive snížení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

Při realizaci záměru je třeba respektovat další omezení, daná existujícími limity ochrany území tak, jak jsou výše popsány. Žádné další doplňující údaje nejsou známy. Mapová, resp. jiná dokumentace je součástí příloh této dokumentace, nebo byla uvedena přímo ve výše uvedeném textu.

Vzhledem k umístění a rozsahu záměru a na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že vliv záměru na životní prostředí bude silný.

Obě varianty se ve vztahu k dílčím složkám životního prostředí liší ve svém vlivu. Obecně lze konstatovat, že z hlediska ochrany přírody se mírně výhodněji jeví varianta A5. Z hlediska ochrany půdního fondu se jako vhodnější jeví realizace varianty A4, pro variantu A5 je navržena možnost kompenzace újmy ZPF navrácením části opuštěného tělesa trati zpět do zemědělského půdního fondu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vlastní dokumentace neuvádí pořadí variant. K vlastní problematice pak v kapitole II.3*

## ČÁST G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Záměr „**Modernizace traťového úseku odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou (včetně)**“ sleduje stopu stávající železniční tratě. Předmětem stavby je zdvojkolejnění traťového úseku odb. Kanín – Chlumec n. C. železniční trati č. 562 00 v celé délce, spojené s celkovou modernizací dráhy a souvisejícími úpravami sousedících traťových úseků, pozemních komunikací, sítí technického vybavení a vodotečí.

V této kapitole jsou v dokumentaci shrnuty údaje o záměru (název, umístění, kapacita) a o jeho vlivech na obyvatelstvo a veřejné zdraví, na ovzduší a klima, na hlukovou situaci, o vlivech z produkce vibrací, o vlivech na povrchové a podzemní vody, na zemědělský půdní fond, na pozemky určené k plnění funkce lesa, na přírodní zdroje, na biologickou rozmanitost, na územní systém ekologické stability, na soustavu Natura 2000, na zvláště chráněná území, na přírodní parky, na významné krajinné prvky, na památné stromy, na krajinu a její ekologické funkce, na hmotný majetek a kulturní dědictví a na produkci a nakládání s odpady.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola má sloužit široké laické veřejnosti, aby mohla získat o záměru a o hlavních vlivech na životní prostředí a obyvatelé základní informace bez toho, aby musela číst celou dokumentaci. Z tohoto hlediska kapitola obsahuje potřebné údaje.*

*Pokud má zpracovatel posudku k údajům v této kapitole nějaké připomínky, uvedl je již v textu výše při hodnocení příslušných kapitol.*

## ČÁST H. Přílohy

Dokumentace obsahuje tyto přílohy:

- |            |  |
|------------|--|
| Příloha 1  | Přehledná situace záměru   |
| Příloha 2  | Celková situace záměru   |
| Příloha 3  | Mapa životního prostředí (ochrana ŽP, vodohospodářství)  |
| Příloha 4  | Technické řešení mostních objektů  |
| Příloha 5  | Posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.   |
| Příloha 6  | Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění + migrační studie |
| Příloha 7  | Hluková studie   |
| Příloha 8  | Rozptylová studie  |
| Příloha 9  | Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz   |
| Příloha 10 | Hodnocení vlivu na veřejné zdraví  |
| Příloha 11 | Posouzení souladu s rámcovou směrnicí o vodách   |
| Příloha 12 | Studie vyhodnocení vlivu na klima  |
| Příloha 13 | Vyjádření příslušných úřadů územního plánování o souladu s ÚPD   |
| Příloha 14 | Vyjádření orgánu ochrany přírody z hlediska vlivu na soustavu Natura 2000  |
| Příloha 15 | Vypořádání připomínek  |
| Příloha 16 | Osvědčení o autorizaci   |

### Stanovisko zpracovatele posudku:



*Dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů má být v části H dokumentace uvedeno vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace, dále např. přílohy mapové, obrazové a grafické, stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny, referenční seznam použitých zdrojů, datum zpracování dokumentace, kontakty na zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace a podpis zpracovatele dokumentace. Všechny tyto údaje tato kapitola obsahuje.*

*K přílohám nemá zpracovatel posudku zásadní připomínky.*

### **Celkové stanovisko zpracovatele posudku k dokumentaci**

*Zpracovatel posudku považuje dokumentaci o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí za akceptovatelnou a zpracovanou dle požadavku zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.*

*V dokumentaci je kladen hlavní důraz na prioritní ovlivnitelné složky životního prostředí - na vody, půdu, hlukovou situaci, floru faunu a ekosystémy a ovzduší. V dokumentaci jsou posouzeny vlivy na veřejné zdraví.*

*Je zcela zřejmé, že zpracovatel dokumentace danou problematiku zná a dobře se v ní orientuje. Drobné připomínky zpracovatele posudku vyplývají spíše z rozdílného přístupu ke zpracování dokumentací. Několik nepřesností v dokumentaci neovlivňuje celkové hodnocení záměru. Odborné studie jsou zpracované na dobré úrovni.*

### **II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí**

Záměr byl předložen ve dvou variantách jak umístění, tak technického řešení.

Varianta A4 ve většině délky zachovává stávající směrové a sklonové poměry dnešní trati, druhá kolej bude přiložena ke koleji stávající. Traťová rychlost je zvýšena v rámci možností dnešního směrového vedení trati. Směrodatný sklon tratě zůstává na dnešních 10,3 ‰. Těžké nákladní vlaky budou nadále využívat postrkovou službu.

Varianta A5 je navržena s částečnou změnou trasování oproti dnešní trati. Tato varianta snižuje směrodatný podélný sklon tratě na 7 ‰ pro odstranění nutnosti postrkové služby pro těžké nákladní vlaky. Změna trasování umožňuje i zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h, nicméně trasa respektuje environmentálně citlivá území a k dílčímu omezení rychlosti proto dochází i v této variantě.

V invariantních úsecích je navrženo zdvojkolejnění trati převážně ve stávající stopě.

Podle dokumentace - Obě varianty se ve vztahu k dílčím složkám životního prostředí liší ve svém vlivu. Obecně lze konstatovat, že z hlediska ochrany přírody se mírně výhodněji jeví varianta A5. Z hlediska ochrany půdního fondu se jako vhodnější jeví realizace varianty A4, pro variantu A5 je navržena možnost kompenzace újmy ZPF navrácením části opuštěného tělesa trati zpět do zemědělského půdního fondu.

V došlých vyjádřeních k dokumentaci se jen část vyjadřuje k pořadí variant.

Krajský úřad Středočeského kraje a OVVS I upřednostňuje variantu A4, Krajský úřad Královéhradeckého kraje a Magistrát města Hradec Králové upřednostňují variantu A5.

Je velmi obtížné volit váhu významu v jednotlivých složkách životního prostředí a jejich vyhodnocení z hlediska variant.

Na druhou stranu je nutno brát v potaz i konečné technické řešení a jeho dlouhodobou funkčnost.

V daném případě varianty A4 je skutečností, že těžké nákladní vlaky budou nadále využívat postrkovou službu. Nelze tedy vyloučit, že v budoucnu se ukáže tento stav jako dlouhodobě neudržitelný a bude snaha o další rekonstrukci tratě na příznivější technické podmínky. Zpracovatel posudku se domnívá, že řešení trati by mělo definitivní. Další případné úpravy by znamenaly zásah už v současnosti záměrem ovlivněných složek – především příroda, lokality Natura, chráněná území apod., který by mohl být kritický.

Z toho důvodu navrhuje zpracovatel posudku pořadí variant:

- a) Varianta A5
- b) Varianta A4

#### ***II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice***

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního v rámci probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí je patrné, že předložený záměr nepředstavuje svými vlivy záměr, který by přesahoval státní hranice. Nepříznivé přeshraniční vlivy jsou vyloučeny i v dokumentaci v kapitole D.III.



### III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Předmětem posuzovaného záměru je Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou (včetně). Tento traťový úsek je součástí železniční trati 020 Velký Osek – Choceň.

Stavba je součástí investic do železničního spojení na ose Praha – Nymburk – Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, důležité spojnice hlavního města a středočeské aglomerace s krajským městem a oblastí severovýchodních Čech, s vysokým růstovým potenciálem jak v dálkové osobní dopravě, tak zejména v dopravě nákladní jako alternativní trasa k 1. tranzitnímu koridoru v úseku Praha – Pardubice – Choceň s prakticky vyčerpanou kapacitou infrastruktury, neumožňující další rozvoj železniční dopravy.

Moderní železnice je však v současnosti považována za nejlepší možné řešení pokrytí rostoucích požadavků na mobilitu osob a zboží, jež je obrazem hospodářské úrovně země a blahobytu jejích obyvatel, a která zvyšuje i konkurenceschopnost společnosti v mezinárodním měřítku.

Stávající jednokolejná trať není schopná převzít potenciální rozsah dopravy zejména z důvodu svojí nízké traťové rychlosti, nedostatečné kapacity, technických parametrů a morální i technické zastaralosti některých součástí dráhy. Studie proveditelnosti, schválená Centrální komisí Ministerstva dopravy, prokázala, že pouze úplné zdvojkolejnění a celková modernizace mohou tuto situaci efektivně zvrátit.

Studie proveditelnosti prověřila řadu variant modernizace od ponechání současného stavu přes různé kombinace jednokolejných a dvojkolejných úseků (včetně možnosti ponechat jednokolejný úsek v environmentálně citlivém úseku podél Žehuňského rybníku) až po úplné zdvojkolejnění celé tratě, které ve výsledku jako jediné dokáže zásadně ovlivnit atraktivitu tratě především pro nákladní dopravu.

Stavba začíná v km 0,94 (východně od stanice Chlumec nad Cidlinou, u křížení s ulicí V Lipkách) a končí v km 4,1 (cca 750 m západně od zas. Sány). Celková délka modernizované trati je 19,6 km. Součástí stavby je i úprava nezbytného rozsahu části navazujících tratí (Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov a Chlumec nad Cidlinou – Městec Králové). Stavba je v úseku od km 8,5 (přibližně od přejezdu silnice Žehuň – Hradčany) do km 22,3 (západní část ŽST Chlumec n. C.) navržena ve dvou variantách.

Zdvojkolejnění bylo dále rozpracováno v široké škále variant různých technických parametrů a různého vedení trasy. Z nich byla vybrána navrhovaná řešení variant A4 a A5 jako kompromis mezi technickými parametry tratě a vlivy stavby na životní prostředí.

Stavba řeší stavební úpravy stávající železniční trati. Záměrem investora je rekonstruovat železniční svršek a spodek na této trati a navýšit lokálně traťovou rychlost. Stavbou jsou dotčeny především pozemky, na kterých se již dnes železniční trať nachází. Dále je součástí stavby obměna stávající zabezpečovací techniky.

#### **Technologická část záměru zahrnuje:**

##### **Kolejové řešení**

Pro zvýšení kapacity tratě je navrženo její zdvoukolejnění. Navrženo je rozšíření stávajícího železničního tělesa, místy je variantně řešena výstavba v nové stopě. Strana, na kterou se přidává kolej je volena s ohledem na prostorové možnosti (dražní pozemky), umístění trakčních stožárů, stávající zástavbu a životní prostředí. Konstrukce železničního svršku je navržena

s ohledem na předpokládanou skladbu provozu a z toho plynoucí provozní zatížení dané trati a vzhledem ke zvyšování traťové rychlosti z dnešních 80 až 100 km/h na 95 až 160 km/h.

- varianta **A4** z velké části kopíruje stávající stopu a homogenizuje traťovou rychlost, navrženo je několik drobnějších rektifikací stávajících oblouků (z důvodu zvýšení rychlosti v souladu se schválenou variantou A4 ze Studie proveditelnosti Velký Osek – Hradec Králové – Choceň), navržené traťové rychlosti  $V_{130}$  (rychlostní pásmo, které budou využívat všechny osobní vlaky) jsou ve variantním úseku v rozmezí **100 až 130 km/h**
- varianta **A5** zvyšuje rychlost návrhem trati částečně v nové stopě, navržené traťové rychlosti  $V_{130}$  jsou ve variantním úseku v rozmezí **140 až 160 km/h**

Modernizace trati také zajistí dostatečnou výšku koleje v záplavovém území.

Součástí záměru dále je:

Nástupiště

Železniční přejezdy

Mosty

Opěrné a zárubní zdi

Demolice

Protihluková opatření

V rámci stavby jsou navržena protihluková opatření pro zmírnění vlivu hlukové zátěže. V lokalitách určených hlukovou studií jsou navrženy protihlukové stěny a individuální protihluková opatření.

Návrh protihlukových stěn:

- Chlumec n. C., protihluková stěna v km 21,735 - 22,136 vpravo (ve variantě A4)
- Chlumec n. C., protihluková stěna v km 21,728 - 22,120 vpravo (ve variantě A5)
- Převýšov, protihluková stěna v km 17,752-18,466 vpravo (jen ve variantě A5)

Pozemní komunikace

Pozemní komunikace řeší v principu dvě oblasti úprav. První je spojená s úpravami nebo nahrazováním úrovnových železničních přejezdů. Druhá oblast představuje zřízení přístupu k drážním zařízením nebo k pozemkům v okolí dráhy.

Záměr dále řeší:

Trakční a energetická zařízení

Železniční zabezpečovací zařízení

Železniční sdělovací zařízení

Umístění recyklační základny

Podrobněji je technické řešení záměru popsáno v dokumentaci v kapitole B.I.6.

Záměr je realizován v komplikovaném území. V technickém řešení jsou stávající vlastnosti území zcela respektovány a zohledněny, a to nejen z hlediska potřeb trati, ale i ovlivnění složek životního prostředí.

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a za předpokladu

respektování navržených opatření jsou respektovány požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního záměru.

Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná řízení k povolení předmětného záměru.

## IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACÍ NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ

V této kapitole jsou sumarizovány veškeré návrhy na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí a k jejich monitorování, které:

- byly již prezentovány v dokumentaci v kapitole D.IV.
- byly požadovány v rámci vyjádření k dokumentaci a byly akceptovány zpracovatelem posudku
- byly navrženy zpracovatelem posudku

**Zpracovatel dokumentace v kapitole D.IV. uvádí následující opatření** k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (*proloženým písmem je uveden komentář zpracovatele posudku, pokud se jedná o opatření vyplývající z platné legislativy nebo která jsou již součástí záměru, nejsou tato opatření v souladu s metodickým sdělením MŽP č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 převzata do podmínek v návrhu závazného stanoviska*):

- Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (ideálně držitel autorizace k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, nebo osobu s dlouholetou praxí v oboru) – ekologický dozor. Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, zejména bude operativně přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců a také dohlédne na realizaci navržených kompenzačních opatření.

*Převzato do návrhu závazného stanoviska*

- Jižní fragmenty polí pod žehuňským obloukem (pro obě varianty km cca 9,800–11,300) převést na luční porosty a osít regionální směsí.

*Převzato do návrhu závazného stanoviska*

- Za účelem ochrany roháče obecného (*Lucanus cervus*) v PP Olešnice seřezat vzrostlé duby mimo trvalý zábor s obvodem nad 1,5 m na torzo o výšce, která nebude ohrožovat bezpečnost provozu na železnici. Z nezbytně kácených stromů doporučujeme ponechat na místě k zetlení jejich nařezané kmeny a silné větve s dutinami. Nezbytným opatřením je z hlediska výskytu brouků nepřístupovat k frézování pařezů.

*Převzato do návrhu závazného stanoviska*

- V případě výskytu aktivních hnízd mravenců rodu *Formica* v místě stavebních prací bude mraveniště zabezpečeno, tak aby nedošlo k jeho ohrožení. Pokud hnízda budou stavbou dotčena přímo, ekologický dozor stavby provede záchranný transfer na jinou vhodnou lokalitu (nutno domluvit s vlastníkem pozemku).

*Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – ochrana chráněných druhů bude řešena dle výjimky dle ochranných podmínek – pokud bude udělena*

- Skrývkou zeminy v celém úseku stavby bude nutné provádět, s ohledem na vyskytující se živočišné druhy mimo vegetační období, na území NPP, NPR, PP a EVL ideálně v období od 1. září do 31. října, kdy je nejmenší riziko, že skrývkou budou zasaženi

čmeláci, obojživelníci a plazi zimující v půdě (pokud nebude možné dodržet tento optimální termín, je nezbytné provádět skrývky po schválení ekologickým dozorem stavby).

*Převzato do návrhu závazného stanoviska*

- Kácení dřevin a odstranění jiné vegetace je nutné provádět mimo vegetační období, mimo období hnízdění ptáků a mimo období hibernace netopýrů, ideálně v období od 1. září do 31. října (pokud nebude možné dodržet tento termín, je nezbytné provádět kácení po schválení ekologickým dozorem stavby). Vzhledem k potenciálnímu výskytu netopýrů zimujících ve stromech s dutinami je nutné, aby při kácení stromů byl přítomen ekologický dozor stavby, který bude provádět kontrolu pokácených dutinových stromů a v případě nalezení zimujících netopýrů zajistí jejich převoz na náhradní zimoviště.

*Převzato do návrhu závazného stanoviska*

- V rámci zvýšení migrační propustnosti trati pro volně žijící živočichy využít místo trubních propustků rámové – přes Olešnický a Milešovický potok a v území mezi NPR Kněžičky a NPP Žehuňský rybník od km 9.111–15.893. U trvale protékaných propustků navrhnout postranní bermy pro suchý přechod (minimálně 30 cm široké). Jejich povrch bude z přírodního materiálu (vhodná je kamenná dlažba s hlubokým spárováním), na konci propustků musí plynule navazovat na okolní terén, překážky vyšší než 10 cm nejsou žádoucí; znemožňují využití bermy drobnými živočichy. Na konce propustků neumisťovat jímky, do kterých mohou zvířata napadat a uhynout, případně je zajistit proti vniknutí (zamřížování, zabudování pozvolné rampy).

*Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – součást záměru*

- p opevnění břehů vodních toků využít přednostně kamenný pohoz případně kamennou rovinaninu, akceptovatelná je i kamenná dlažba s hlubokým spárováním. Zcela nevhodná je betonová dlažba, panely nebo prostý beton.

*Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – součást záměru*

- Pod estakádou mezi Žehuňským rybníkem a Převýšovem (cca v km 15,800–16,050, jen ve variantě A5) maximalizovat přírodní nezpevněný povrch. V úseku estakády původní železniční těleso odtěžit, tak aby byl umožněn volný průchod migrujících živočichů.

*Převzato do návrhu závazného stanoviska*

- V rámci obou variant v cca km 8,500–9,000 a 18,300–20,600 instalovat na okraje dráhy reflexní prvky, které snižují riziko vstupu větších savců pohybujících se v okolí dráhy do kolejiště v době průjezdu vlaku. Doporučujeme se v daných úsecích řídit technickými podmínkami Ministerstva dopravy TP 130 – zařízení odrazující zvěř od vstupu na pozemní komunikaci.

*Převzato do návrhu závazného stanoviska*

- Vzhledem k tomu, že se živočichové vyhýbají umělým a zpevněným povrchům (jako je asfalt), ponechat účelovou komunikaci na území PP Olešnice nezpevněnou. V případě, že bude zpevnění nezbytné, navrhujeme komunikaci realizovat do podoby mlátové cesty, která je přírodnímu povrchu blíže. Navrženou účelovou komunikaci mezi NPR Kněžičky a NPP Žehuňský rybník v km cca 9,000–15,000 navrhujeme ponechat zcela nezpevněnou.

*Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – řešeno v jiných podmínkách návrhu stanoviska*

- Z důvodu rušení ptáků v NPP Žehuňský rybník a PP Olešnice nebudou stavební práce v rámci obou variant od km 9,100 (cca 100 m za silnicí II/328) po km 15,000 probíhat v období od 15. dubna do 31. července.

*Převzato do návrhu závazného stanoviska*

- Ponechat stávající část železnice v km 9,8–11,3 tak, aby i nadále tvořila bariéru mezi polními ekosystémy situovanými severně od železnice a lučními porosty. V tomto úseku zvážit možnost zatravnění fragmentu polí vhodnou regionální luční směsí mezi nově vedenými trasami železnice a stávající železnici.

*Převzato do návrhu závazného stanoviska*

- Jednou z teoretických možností je plochy navržené k dočasným záborům v km 11,8–12,3 skutečně využít jako zařízení staveniště, ovšem po ukončení stavby strhnout drn, zrekultivovat a oset příslušnou regionální směsí odpovídající svým složením porostům mezofilních ovsíkových luk, případně využít mulčování sena z navazujících luk. Následně zajistit pravidelné kosení.

*Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska. Řešeno jinak formulovanou podmínkou.*

- Při realizaci varianty A5 ponechat území v zářezu stávající trati v km cca 14,85–15,7 bez rekultivací. Zajistit zde potlačení invazního trnovníku akátu a následně zajistit kosení vegetace cca 1× za dva až pět let a odstranění biomasy.

*Převzato do návrhu závazného stanoviska*

- Před začátkem stavebních prací je nutné odborně odstranit porosty křídlatky japonské o velikosti cca 160 m<sup>2</sup> u železničního přejezdu Chlumeck nad Cidlinou – Lišice a porosty u železničního mostu přes Cidlinu v Chlumci nad Cidlinou. Vzhledem k tomu, že se jedná o poměrně dlouhodobý postup, je třeba s odstraněním začít se značným předstihem před zahájením stavby.

*Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska - součást prací ekologického dohledu stavby.*

- Během stavebních prací je třeba předcházet dalšímu šíření a zavlékání invazních druhů. V případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat, zejména křídlatku japonskou a bolševník velkolepý.

*Převzato do návrhu závazného stanoviska jinou formulací*

- Práce na mostních objektech na území NPP Žehuňský rybník či v jejím ochranném pásmu, udržování jejich průtočnosti a průtočnosti v navazujících úsecích vodotečí je nutné konzultovat s orgánem ochrany přírody.

*Převzato do návrhu závazného stanoviska*

### **V rámci vyjádření k dokumentaci byla požadována následující opatření:**

#### **Město Chlumeck nad Cidlinou**

Město Chlumeck nad Cidlinou požaduje vybudování protihlukové ochrany zastavěného území města Chlumeck nad Cidlinou v celé délce dle platných norem.

*Protihlukové stěny mohou být realizovány jen tam, kde podle hlukové studie hrozí překročení platného hygienického limitu. V opačném případě není investice zdůvodnitelná.*

#### **ČIŽP OI Hradec Králové**

S ohledem na očekávané navýšení četnosti projíždějících vlaků a jejich rychlosti, jakož i skutečnost, že k takovému navýšení má dojít i v úseku křížícím dálkový migrační koridor (v

úseku mezi Chlumcem nad Cidlinou a Převýšovem) vymezený pro migraci mj. zvláště chráněných savců (např. los, vlk, rys), však ČIŽP, oddělení ochrany přírody, považuje za nezbytné zvážit veškerá dostupná řešení k zamezení možných střetů s takovými živočichy. Jako nejúčinnější se v takových situacích primárně jeví mimoúrovňové zprůchodnění.

ČIŽP, oddělení ochrany přírody, je proto toho názoru, že za stávající situace by - s ohledem na zajištění minimalizace dopadů realizace záměru na životní prostředí - bylo vhodné zvážit vedení železniční tratě ve výše specifikovaném úseku na estakádě s parametry umožňujícími migraci velkých savců. Podle názoru ČIŽP tento způsob dosud nebyl zvažován, ačkoliv se jeví jako optimální z pohledu migračního a bez plošně významného dopadu na okolí. ČIŽP, oddělení ochrany přírody, současně vyjadřuje názor, že vhodné naváděcí prvky (např. oplocení) doplňující mimoúrovňový migrační prvek nelze z principu jejich funkce považovat za migrační bariéru.

*Mimo jiné podmínky závazného stanoviska z hlediska ochrany přírody a krajiny zahrnuta podmínka:*

*V další projektové přípravě zvážit možnost mimoúrovňového zprůchodnění na estakádě s parametry umožňujícími migraci velkých savců, v úseku křížícím dálkový migrační koridor (v úseku mezi Chlumcem nad Cidlinou a Převýšovem)*

#### AGENTURA OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY

Vyjádření uvádí řadu připomínek k naturovému hodnocení v dokumentaci.

*V reakci zahrnuje zpracovatel posudku do návrhu závazného stanoviska:*

*V přípravě záměru vyhodnotit aktuální stav evropsky významné lokality Žehuňsko stanoviště 6210 v rozsahu dotčeným záměrem.*

*Po provedení geotechnických vrtů v EVL Žehuňsko upřesnit nutnost výstavby podpěrných prvků. V případě potřeby jejich výstavby vypracovat detailní projekt a samostatně jej posoudit podle §45 ZOPK.*

*V další projektové přípravě bude upřesněn bezpodmínečně nutný rozsah kácení dřevin, který bude projednán s AOPK ČR.*

#### Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové

*V reakci na vyjádření zahrnuje zpracovatel posudku do návrhu závazného stanoviska:*

*Pro stavební řízení bude zpracována aktualizovaná hluková studie pro vybranou variantu včetně návrhu konkrétních protihlukových opatření na všech hlukově chráněných objektech, u kterých není předpoklad dodržení hygienického limitu hluku stanoveného pro chráněný venkovní prostor stavby*

#### Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze

*V reakci na vyjádření zahrnuje zpracovatel posudku do návrhu závazného stanoviska:*

*Aktualizovat hlukovou studii pro etapu výstavby*

*Pro stavební řízení bude zpracována aktualizovaná hluková studie pro vybranou variantu včetně návrhu konkrétních protihlukových opatření na všech hlukově chráněných objektech, u kterých není předpoklad dodržení hygienického limitu hluku stanoveného pro chráněný venkovní prostor stavby*

*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*

Magistrát Hradec Králové, odbor životního prostředí

*V reakci na vyjádření z hlediska nakládání s odpady zahrnuje zpracovatel posudku do návrhu závazného stanoviska:*

*Detailně bude řešeno nakládání s odpady v zásadách organizace výstavby (ZOV)*

Občan, vyjádření ze dne 22.11.2019

*V reakci na vyjádření zahrnuje zpracovatel posudku do návrhu závazného stanoviska:*

*V další projektové přípravě prověřit možnost zřízení v zastávce Sáňky nadchodu nebo podchodu a vyústění podchodu ve stanici Chlumec nad Cidlinou na obě strany.*

**Další opatření, které navrhuje zpracovatel posudku:**

Jsou zahrnuta v návrhu závazného stanoviska.



## V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Přehled všech obdržených vyjádření k dokumentaci je uveden v následujících tabulkách. Ke zveřejněné dokumentaci se vyjádřily následující subjekty:

### Obdržená vyjádření dotčených územních samosprávných celků

	č.j.	ze dne
Středočeský kraj	163088/2019/KUSK	16.12.2019
Město Chlumec nad Cidlinou	CHLNC-6023/19/OSM 8/2019-Ucl	20.12.2019
Obec Hradčany	725/2019/Hrad	17.12.2019

### Obdržená vyjádření dotčených správních orgánů

Správní úřad	č.j.	ze dne
Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství	150654/2019/KUSK	18.12.2019
Krajský úřad Královéhradeckého kraje	KUKHK – 38005/ZP/2019	16.12.2019
ČIŽP OI Praha	ČIŽP/41/2019/15243	9. 12.2019
ČIŽP OI Hradec Králové	ČIŽP/45/2019/11114	4. 12. 2019
Magistrát města Hradec Králové, odbor životního prostředí	MMHK/2 19048/2019ŽP2/MarO	20.11.2019
Agentura ochrany přírody a krajiny	17049/S0PK/19	18.12.2019
Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové	KHSHK 38536/2019/HOK.HK/Hr	2. 12.2019
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze	KHSSC 60937/2019	27.11.2019
Městský úřad Kolín, Odbor životního prostředí a zemědělství	MUKOLIN/OZPZ 116608/19-Ch	2.12.2019

### Obdržená vyjádření veřejnosti

	č.j.	ze dne
občan		22.11.2019

V následujícím přehledu jsou stručně shrnuta vyjádření k dokumentaci a komentář zpracovatele posudku (*proloženým písmem*). Úplná znění všech došlých vyjádření jsou uvedena v příloze 1.

## **1. Dotčené územní samosprávné celky**

### **Středočeský kraj**

vyjádření č. j. KUUK/145905/2019/ZPZ ze dne 16.12.2019

#### Podstata vyjádření:

Středočeský kraj souhlasí s dokumentací k záměru "Modernizace tratového úseku odb. Kanín - Chlumeck nad Cidlinou (včetně)" a preferuje k ochraně přírodě blízkého prostředí šetrnější variantu A5.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

### **Město Chlumeck nad Cidlinou**

vyjádření č. j. CHLNC-6023/19/OSM 8/2019-Ucl ze dne 20.12.2019

#### Podstata vyjádření:

Město Chlumeck nad Cidlinou požaduje vybudování protihlukové ochrany zastavěného území města Chlumeck nad Cidlinou v celé délce dle platných norem.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Protihlukové stěny mohou být realizovány jen tam, kde podle hlukové studie hrozí překročení platného hygienického limitu. V opačném případě není investice zdůvodnitelná.*

### **Obec Hradčany**

vyjádření č. j. 725/2019/Hrad ze dne 17.12.2019

#### Podstata vyjádření:

Oznamujeme tímto, že k dokumentaci projektu Modernizace tratového úseku odb. Kanín - Chlumeck nad Cidlinou nemáme připomínky.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

## **2. Dotčené správní orgány**

### **Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství**

vyjádření č. j. 150654/2019/KUSK ze dne 18.12.2019

#### Podstata vyjádření:

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále jen zákon o ochraně ovzduší).

Jedná se o záměr, který je v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZO2. Stavební práce lze zařadit pod kód opatření AB4 - Výstavba a rekonstrukce železničních tratí.

Sdělujeme, že v době realizace tohoto záměru dojde ke vzniku vyjmenovaného stacionárního zdroje znečišťování ovzduší, kterým bude recyklační linka stavebních hmot. V rámci přílohy č. 2 zákona o ochraně ovzduší se bude jednat o zdroj, který je označený kódem

5.11. "Kamenolomy, povrchové doly paliv nebo jiných nerostných surovin, zpracování kamene, paliv nebo jiných nerostných surovin (především těžba, vrtání, odstřel, bagrování, třídění, drcení a doprava), výroba nebo zpracování umělého kamene, ušlechtilá kamenická výroba, příprava stavebních hmot a betonu, recyklační linky stavebních hmot, o celkové projektované kapacitě vyšší než 25 m<sup>3</sup>".

Zařízení bude v dané lokalitě umístěno dočasně. Provozovatel recyklační linky musí disponovat platným povolením provozu pro recyklační linku, případně musí požádat Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životní prostředí a zemědělství, oddělení ochrany ovzduší o jeho vydání dle § 11 odst. 2 písm. d) zákona o ochraně ovzduší.

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 - CZO2 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 - CZO2, 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).

Bez připomínek. Nakládání s odpady, které budou vznikat během realizace výše uvedeného záměru, bude řešeno dle platné legislativy, tj. zákona o odpadech.

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "zákon o ochraně ZPF").

Záměr vyžaduje trvalé i dočasné odnětí (delší než 1 rok - cca 2 roky) stávající zemědělské půdy ze ZPF. Orgán ochrany ZPF se přiklání k variantě A4. Varianta A4 v celkovém rozsahu trvalého záboru 32,5444 ha dočasného záboru 14,3040 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). Krajský úřad upozorňuje, pokud půjde o dočasný zábor ZPF po dobu delší, než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu je třeba požádat příslušný orgán ochrany ZPF prostřednictvím příslušného úřadu obce s rozšířenou působností a krajského úřadu (ustanovení § 18 odst. 1 zákona o ochraně ZPF).

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích (dále jen zákon). Zůstává v platnosti vyjádření k oznámení záměru.

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

Z hlediska zvláště chráněných území v kategorii přírodní rezervace a přírodní památka a z hlediska regionálních a nadregionálních územních systémů ekologické stability a z hlediska zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a na základě výsledku "Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění" (dále jen "hodnocení") z 9/2019, zpracoval Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, je třeba dodržet navrhovaná opatření na zmírnění negativních vlivů zásahu, včetně dalších požadavků uvedených v kapitole 6. hodnocení.

Z hlediska hodnocení důsledků koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti:

Dále jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 4, písm. n) zákona sdělujeme, že na území v působnosti Krajského úřadu Středočeského kraje, v souladu s ust. §45i zákona, Krajský úřad Středočeského kraje nevyloučil významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými záměry, na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí, stanoviskem ze dne 6.6.2018 pod č.j. 068030/2018/KUSK.

Na základě těchto skutečností a výsledku předloženého "Posouzení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění" (dále jen "posouzení") z 10/2019, zpracoval Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, Krajský úřad Středočeského kraje požaduje dodržení opatření k prevenci, vyloučení a snížení očekávaných nepříznivých vlivů záměru, uvedených v kapitole M. posouzení.

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

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře. Jedná se vesměs o upozornění na následné legislativní kroky.*

### **Krajský úřad Královéhradeckého kraje**

vyjádření č. j. KUKHK – 38005/ZP/2019 ze dne 16.12.2019

#### Podstata vyjádření:

Z hlediska nakládání s odpady: krajský úřad podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předložené dokumentaci připomínek.

Z hlediska ochrany ovzduší: krajský úřad podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předložené dokumentaci připomínek.

Z hlediska ochrany vod: krajský úřad podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předložené dokumentaci připomínek.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny: krajský úřad podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZOPK), nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předložené dokumentaci vlivů záměru připomínky. V další fázi přípravy záměru je z pohledu zajištění zájmů ochrany přírody žádoucí preferovat jako šetrnější variantu A5, a to zejména s ohledem k jejímu vedení ve větší vzdálenosti od NPP Žehuňský rybník. Podkladem pro zpracování dokumentace vlivů bylo Posouzení vlivu záměru na lokality soustavy NATURA 2000 dle §45i ZOPK a Hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 ZOPK, zpracovatel Ecological Consulting a. s., Olomouc, dat. 10/2019. Závěry uvedených hodnocení včetně návrhu kompenzačních opatření byly převzaty do dokumentace vlivů záměru a jsou obsaženy v kapitole D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací. Krajský úřad považuje za nezbytné, aby v další fázi přípravy záměru byla zmírňující a kompenzační opatření začleněna přímo do projektové dokumentace k umístění a povolení stavby.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu: krajský úřad jako příslušný orgán ochrany zemědělského půdního fondu dle § 13 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon ZPF), sděluje, že k předložené dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí je dle ust. § 17 odst. m) zákona ZPF dotčeným správním úřadem Ministerstvo životního prostředí, a to vzhledem ke skutečnosti, že předmětným záměrem budou dotčeny pozemky náležící do zemědělského půdního fondu o výměře nad 10 ha. Dle předloženého oznámení je ve variantě A4 odhadovaná výměra trvalého záboru 32,5444 ha a dočasného 14,3040 ha; ve variantě A5 je odhadovaná výměra trvalého záboru 51,6418 ha a dočasného 16,9912 ha.

Z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa: krajský úřad jako příslušný orgán státní správy lesů podle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předložené dokumentaci záměru připomínky a přiklání se k variantě A4.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře. Jedná se vesměs o upozornění na následné legislativní kroky.*

## ČIŽP OI Hradec Králové

vyjádření č. j. ČIŽP/45/2019/11114 ze dne 4.12.2019

Podstata vyjádření:

ČIŽP, oddělení odpadového hospodářství, pouze upozorňuje, že s nekontaminovanou vytěženou zeminou a jiným přírodním materiálem vytěženým během stavební činnosti lze nakládat, pokud je zajištěno, že materiál bude použit ve svém přirozeném stavu pro účely stavby, pouze na místě, na kterém byl vytěžen, jinak se na ni vztahují povinnosti dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. ČIŽP, oddělení odpadového hospodářství, nemá k předložené dokumentaci další připomínky.

ČIŽP, oddělení ochrany přírody, nezpochybňuje názor zpracovatele dokumentace, že výstavba zvláštního migračního objektu (zejména ve smyslu "nadchodu") by vzhledem ke konfiguraci terénu vyžadovala významný zásah do okolního lesního porostu, neboť případný ekodukt by kvůli překonání železnice vystupoval výrazně nad úroveň terénu a pro zajištění jeho funkčnosti by muselo dojít k plošně významnému zásahu do lesního porostu, který je nadto předmětem ochrany přírodní památky Olešnice.

S ohledem na očekávané navýšení četnosti projíždějících vlaků a jejich rychlosti, jakož i skutečnost, že k takovému navýšení má dojít i v úseku křížícím dálkový migrační koridor (v úseku mezi Chluncem nad Cidlinou a Převýšovem) vymezený pro migraci mj. zvláště chráněných savců (např. los, vlk, rys), však ČIŽP, oddělení ochrany přírody, považuje za nezbytné zvážit veškerá dostupná řešení k zamezení možných střetů s takovými živočichy. Jako nejúčinnější se v takových situacích primárně jeví mimoúrovňové zprůchodnění.

ČIŽP, oddělení ochrany přírody, je proto toho názoru, že za stávající situace by - s ohledem na zajištění minimalizace dopadů realizace záměru na životní prostředí - bylo vhodné zvážit vedení železniční tratě ve výše specifikovaném úseku na estakádě s parametry umožňujícími migraci velkých savců. Podle názoru ČIŽP tento způsob dosud nebyl zvažován, ačkoliv se jeví jako optimální z pohledu migračního a bez plošně významného dopadu na okolí. ČIŽP, oddělení ochrany přírody, současně vyjadřuje názor, že vhodné naváděcí prvky (např. oplocení) doplňující mimoúrovňový migrační prvek nelze z principu jejich funkce považovat za migrační bariéru.

ČIŽP, oddělení ochrany lesa, nemá k předložené dokumentaci připomínky. Významné je dopracování a realizace opatření kompenzujících rozsáhlý zábor lesní půdy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*S ohledem na připomínku oddělení ochrany přírody zpracovatel posudku do návrhu závazného stanoviska zařazuje:*

*V další projektové přípravě zvážit možnost mimoúrovňového zprůchodnění na estakádě s parametry umožňujícími migraci velkých savců, v úseku křížícím dálkový migrační koridor (v úseku mezi Chlumcem nad Cidlinou a Převýšovem)*

## ČIŽP OI Praha

vyjádření č. j. ČIŽP/41/2019/15243 ze dne 9.12.2019

Podstata vyjádření:

Oblastní inspektorát Praha ČIŽP obdržel žádost o vyjádření k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí. K ní sdělujeme následující:

Oddělení ochrany ovzduší:

Z hlediska platné legislativy o ochraně ovzduší nemáme k předložené dokumentaci záměru připomínky.

Oddělení ochrany vod:

K předložené dokumentaci nemáme připomínky.

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.

Oddělení ochrany přírody:

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, nemáme k předložené dokumentaci připomínky

Oddělení ochrany lesa:

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, nemáme k předkládanému záměru žádných připomínek.

Závěr:

ČIŽP OI Praha nemá k předložené dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

## AGENTURA OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY

vyjádření č. j. 17049/S0PK/19 ze dne 18.12.2019

Podstata vyjádření:

1/ Agentura nesouhlasí s hodnocením předmětu ochrany evropsky významné lokality (dále také jen "EVL") Žehuňsko stanoviště 6210 Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích Festuco-Brometalia v tab. 2 "Vyhodnocení předmětů ochrany a významu

území" na str. 37 přílohy 5, kde je uvedeno, že "Vzhledem ke špatnému stavu předmětu ochrany je význam území pro jeho ochranu nízký". Není zřejmé, z čeho toto konstatování vychází, neboť není v souladu ani s popisem stanoviště na str. 29 přílohy 5, ani s popisem v příloze 6 "Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění", kde je v obou případech uveden výčet řady zvláště chráněných druhů rostlin, které se zde vyskytují. Na vysokou biologickou hodnotu území upozornilo regionální pracoviště Agentury, Správa chráněné krajinné oblasti Kokořínsko – Máchův kraj zpracovatele dokumentace také ve svém stanovisku č. j. 1137/KK/B ze dne 19. 6. 2018, v němž vycházela z údajů nálezkové databáze ochrany přírody, z plánu péče o národní přírodní rezervaci Kněžičky (dále také jen "NPR") a ze zpracovaných inventarizačních průzkumů pro toto území. Rovněž dle vrstvy mapování biotopů je kvalita stanoviště v západní části území dotčeného záměrem hodnocena stupněm 1 a jedná se tak o jeden ze dvou segmentů stanoviště s nejvyšším hodnocením kvality v rámci EVL. Segment stanoviště ve východní části dotčené záměrem má kvalitu 2 (v rámci stupnice 1-4). Uvedené hodnocení v příloze dokumentace neodpovídá reálnému stavu lokality a je třeba jej přehodnotit.

2/ Agentura nesouhlasí s tvrzením na str. 61 přílohy 5, že pojezdy mechanizace a narušení půdního povrchu při realizaci průzkumných vrtů v NPR Kněžičky mohou suplovat opatření "narušení půdního povrchu" uvedené v plánu péče o NPR Kněžičky. Opatření dle plánu péče je navrhováno realizovat manuálně pomocí motyky, zatímco narušení drnu při realizaci průzkumných vrtů bude provedeno terénními vozidly, případně vrtnou soupravou. Dojde tak k většímu utužení půdního povrchu a charakter narušeného povrchu na obnažených plochách tak bude odlišný a méně vhodný pro kolonizaci vzácnými druhy rostlin, pro něž je opatření navrhováno. Kromě toho pohybující se mechanizace může přenášet semena invazních druhů rostlin vyskytujících se v okolí železniční trati. Takové riziko je při použití motyky minimální. Rozsah zásahu bude rovněž řádově odlišný od zásahu předpokládaného v plánu péče. Mimo to je zásah narušení půdního povrchu v plánu péče charakterizován jako zásah možný, odložitelný, který má být realizován pouze v případě, že by k dostatečným disturbancím nedocházelo na lokalitě přírodními procesy, případně v rámci managementu lokality. Za celé období platnosti stávajícího plánu péče, ani v období přecházejícím, nebylo vyhodnoceno, že by přirozené disturbance nebyly dostatečné a zásah by bylo třeba provést. Uvedené tvrzení v příloze dokumentace je mylné a nelze se jím dále řídit.

3/ Agentura upozorňuje na nesoulad v údajích o záboru stanoviště 6210 mezi přílohou 6 a přílohou 5 Dokumentace k záměru. Po odečtení celkového záboru plochy NPR Kněžičky na straně 82 přílohy 6 a rozlohy záboru křovin na straně 23 přílohy 6 (přičemž zábor stanoviště 6210 zde není vyčíslen, ačkoli dle vrstvy mapování biotopů bude realizován z větší části právě v tomto stanovišti), a po odečtení rozlohy stanoviště 91HO uvedené v příloze 5 tabulce 4, vychází zábor stanoviště 6210 řádově o stovky m<sup>2</sup> rozdílný (konkrétně pro variantu A4 vychází zábor 4283 m<sup>2</sup> a pro variantu A5 840 m<sup>2</sup>), přičemž zde naopak oproti příloze 5 vychází zábor stanoviště 6210 vyšší ve variantě A4, než ve variantě A5. Tento nesoulad vyvolává pochybnosti o skutečném záboru stanoviště 6210 a snižuje hodnověrnost závěrů hodnocení v příloze 5.

4/ Agentura požaduje zapracování navrženého opatření č. 1 k prevenci, vyloučení a snížení očekávaných nepříznivých vlivů z kapitoly "Závěr posouzení z hlediska opatření k prevenci, vyloučení a snížení očekávaných nepříznivých vlivů záměru", kde je navrhován monitoring a případně likvidace invazních a expanzivních druhů rostlin na území NPR Kněžičky, k eliminaci rizika šíření těchto druhů v souvislosti s realizací záměru.

5/ Agentura upozorňuje na nesoulad číselného hodnocení míry vlivu pro stanoviště 6210 a 6510 v tab. 5 "Porovnání míry vlivu záměru bez provedení opatření", kde hodnota -1 odpovídá mírně negativnímu vlivu, ale ve slovním zdůvodnění je uvedeno, že "Realizovaná opatření snižují míru vlivu záměru, ale stále bude míra vlivu významně negativní".



6/ Agentura upozorňuje na nesoulad v kapitole "Pořadí variant záměru", kde je uvedeno že, "Nižší míru vlivu představuje varianta A5, u které je menší přímý vliv na předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí". Pro stanoviště 6210 ale toto tvrzení neodpovídá rozsahu záborů uvedených v tabulce 4 "Vliv posuzovaného záměru na předměty ochrany", kde ve variantě A4 je uveden přímý zábor stanoviště 490 m<sup>2</sup> a ve variantě A5 1350 m<sup>2</sup>. Vliv na toto stanoviště tak bude ve variantě A5 téměř 3x větší. Problematika různého ovlivnění různých stanovišť v rámci jednotlivých variant a závažnost tohoto ovlivnění přitom není v této kapitole nijak blíže řešena.

7/ Agentura nepovažuje za vhodné navrhované kompenzační opatření pro stanoviště 91HO Panonské šípákové doubravy\* uvedené v kapitole "Rámcové zhodnocení možností případných kompenzačních opatření" spočívající v zalesnění přilehlých ploch a jejich přeměně vhodným managementem na biotop L6.1 perialpidské bazifilní teplomilné doubravy. Na území NPR Kněžíčky považuje Agentura jako vhodnější kompenzační opatření regeneraci stanoviště prostřednictvím přirozené obnovy.

8/ Při realizaci záměru bude území národní přírodní památky Žehuňský rybník (dále také jen "NPP") dotčeno zábořem biotopu T1.1 u varianty A4 k trvalému záboru tohoto typu stanoviště na ploše 4 650 m<sup>2</sup>, což představuje cca 1,78 % rozlohy tohoto typu stanoviště na území EVL a dále k dočasnému záboru na ploše 1 820 m<sup>2</sup>, což představuje cca 0,69 % rozlohy tohoto typu stanoviště na území EVL. U varianty A5 dojde k trvalému záboru tohoto typu stanoviště na ploše 3 450 m<sup>2</sup>, což představuje cca 1,32 % rozlohy tohoto typu stanoviště na území EVL a dále k dočasnému záboru na ploše cca 10 m<sup>2</sup>. Jedná se o plochy dotčené změnou železniční stanice Choťovice na kolejovou odbočku a dále na zařízení staveniště. Na dotčených plochách jsou biotopy luk silně degradované, poškozené pracemi na železnici v roce 2015. I když byly plochy na základě rozhodnutí srovnány a asanovány, dosud nedošlo k plnohodnotné obnově. Realizace záměru je možná pouze s výjimkou pro poškození NPP. Z dosavadních informací zaslaných Agentuře nebylo zřejmé, že na území NPP nějaké zařízení staveniště bude. Z hlediska zásahu do území NPP je vhodnější varianta A5, jako zásadní podmínku pro realizaci považuje Agentura naplnění navržených zmírňujících opatření - stržení drnu na dotčených plochách, smluvní zajištění následné seče.

9/ Agentura oceňuje konzultaci s ornitology k předmětům ochrany – bukáčka malého (*Ixobrychus minutus*) a chřástala kropenatého (*Porzana porzana*), jejichž ovlivnění záměrem je v dokumentaci hodnoceno jako mírně negativní, avšak v souvislosti se zmírňujícím opatřením upozorňuje na nutnost následného správného řízení ke kácení dřevin. Jako zmírňující opatření je navrženo větší otevření prostoru severně od Žehuňského rybníka spočívající v rozsáhlém odstranění porostů dřevin, v pásmu od železniční trati až k Žehuňskému rybníku, s výjimkou doupných stromů. Rozvolnění porostů dřevin a křovin v uvedené oblasti je uvedeno i v plánu péče o NPP Žehuňský rybník. V dokumentaci je uveden odkaz na inventarizaci kácení dřevin, tato však není v dokumentaci obsažena - není možné se tedy k rozsahu kácení vyjádřit.

Agentura upozorňuje, že před zahájením realizace jednotlivých opatření je nezbytné postupovat dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (závažné stanovisko k zásahu do VKP, udělení výjimek z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle § 56, stanovisko dle § 45i, využití institutu biologického hodnocení apod.).

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

##### *Ad 1) Podle zpracovatele hodnocení:*

Termín „dotčené území“ definuje ustanovení § 3 písm. c) ZPV. Z hlediska stanoviště 6210 bylo za dotčené území považována plocha přímo dotčená zábořem, neboť nepřímé vlivy byly, vzhledem k pozici záměru níže po svahu a vzhledem k hydrogeologickým poměrům v lokalitě, vyloučeny.



Hodnocení v tab. 2 na str. 37 se týká jen dotčeného území, a tedy ani celé EVL Žehuňsko, ani segmentu stanoviště 6210 ve východní části území (ID: 28140458) jako celku, nýbrž jen nepatrné výšece z tohoto segmentu, jehož výměra je 53 455 m<sup>2</sup>. Mapování biotopů v tomto segmentu provedl v roce 2013 Jan Hájek. Jeho všeobecné hodnocení stavu celého segmentu není žádným způsobem zpochybňováno. Segment má výměru 53 455 m<sup>2</sup>, ačkoliv je značně heterogenní (viz popis na str. 29 posouzení: „*Nejhodnotnější partie s výskytem celé řady zvláště chráněných druhů se nacházejí zejména v horních partiích svahu*“). Tento charakter má dlouhodobě, neboť již Plán péče o národní přírodní rezervaci Kněžičky na období 2006-2014 upozorňuje na špatný stav jižní hranice NPR Kněžičky (na str. 24), zejména z důvodů chybějících disturbancí. Sám autor mapování v poznámce uvedl, že v rámci celého segmentu činí podíl keřů a stromů 20% výměry stanoviště, a to zejména podél jižní hranice. Následkem neprováděného managementu se o doby aktualizace mapování dále zvýšil podíl zapojených porostů stromů a keřů v jižní části území a následně i zastínění přilehlých partií biotopu. Stav území při jižní hranici segmentu je v posouzení popsán na str. 28. Hodnocení stavu dotčeného území pro stanoviště 6210 odpovídá současnému stavu dotčeného území, který byl zjištěn provedenými terénními průzkumy, a není důvod je přehodnocovat.

*Jedná se o názorové rozdíly. Mapování biotopů (Jan Hájek) je z roku 2013. Zpracovatel posudku doporučuje do návrhu závazného stanoviska podmínku: V přípravě záměru vyhodnotit aktuální stav evropsky významné lokality (dále také jen "EVL") Žehuňsko stanoviště 6210 v rozsahu dotčeným záměrem.*

*Ad 2) Podle zpracovatele hodnocení:*

Realizace průzkumných vrtů byla, na základě rozhodnutí MŽP, vyčleněna ze záměru. Příslušný úřad (Krajský úřad Středočeského kraje) rozhodl, že záměr průzkumných vrtů nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona (v Informačním systému EIA pod kódem STC2243). Pro realizaci průzkumných vrtů byly vydány potřebné výjimky dle § 43 a § 56 ZOPK. Pro posouzení kumulativního účinku záměru ve spojení s realizací průzkumných vrtů je podstatné, že realizace průzkumných vrtů bude znamenat naprosto nepatrný zásah, a to mimo jiné i na základě velice rozsáhlých zmírňujících opatření. Navíc realizace průzkumných vrtů bude o řadu let předcházet realizaci záměru.

Zpracovatel posouzení má jiný odborný názor na management NPR Kněžičky, než mají současní pracovníci Správy CHKO Kokořínsko-Máchův kraj, a sdílí názor se zpracovateli Plánu péče o národní přírodní rezervaci Kněžičky na období 2006-2014, který považuje disturbanční management za klíčový pro péči o NPR Kněžičky. Na str. 23 autoři citovaného plánu péče hodnotí pozitivně provedení geologických vrtů v letech 1984-85, jako potřebnou disturbanci.

Platný plán péče neomezuje ani rozsah prováděných disturbancí, ani použitou metodu (viz str. 33 Plánu péče)

Tato akademická polemika mezi posuzovatelem a současnými pracovníky Správy CHKO Kokořínsko-Máchův kraj není pro hodnocení kumulativních vlivů záměru spolu s realizací průzkumných vrtů podstatná, neboť průzkumné vrty budou realizovány dle podmínek stanovených Správou CHKO Kokořínsko-Máchův kraj.

*Jedná se opět o názorové rozdíly. Na druhou stranu je nutno konstatovat, že konečné ovlivnění stanoviště se bude odvíjet až od výsledků geotechnických vrtů, které doposud nebyly provedeny. Nelze tedy vyloučit, že na základě výsledků měření ve vrtech bude nutné uskutečnit práce na stabilizaci trati, které mohou teoreticky znamenat další zabor stanoviště, změnu hydrologických podmínek apod. Na základě dostupných informací nelze vliv záměru na stanoviště 6510 v EVL Žehuňsko zcela vyhodnotit.*

*Termín výstavby (stavebních prací) se předpokládá v letech 2025 – 2028, realizace průzkumných vrtů nebude tedy o řadu let předcházet realizaci záměru.*

*V návrhu závazného stanoviska uvedena podmínka k řešení této problematiky:*

*Po provedení geotechnických vrtů v EVL Žehuňsko upřesnit nutnost výstavby podpěrných prvků. V případě potřeby jejich výstavby vypracovat detailní projekt a samostatně jej posoudit podle §45 ZOPK.*

*Ad 3) Podle zpracovatele hodnocení:*

Správné údaje jsou uvedeny v textu dokumentace EIA a v příloze 5. Citovaný údaj v textu přílohy 6 je chybou psaní. V průběhu projekčních prací se zábor pozemků změnil, avšak nedopatřením nebyl správný údaj do přílohy 6 zpětně přenesen (příloha 6 vznikla časově dříve, na základě terénních šetření).

K tomu podotýkáme, že stanoviště 6210 je zde zastoupeno biotopem T.3.4.D Širokolisté suché trávníky, porosty bez význačného výskytu vstavačovitých a bez jalovce obecného (*Juniperus communis*).

*Vysvětlení připomínky považuje zpracovatel posudku za přijatelné.*

*Ad 4) Podle zpracovatele hodnocení:*

Realizace tohoto opatření bude podmínkou závazného stanoviska EIA.

*Hodnotitel zde předjímá, co bude obsahem závazného stanoviska. Zpracovatel posudku se ve stanovení podmínek závazného stanoviska opírá zejména o doporučení uvedená v Posouzení dokumentace EIA podle § 45i zákona ČNR č. 114/1992 Sb. na lokality a druhy soustavy NATURA 2000, zpracované v rámci posudku.*

*Ad 5) Podle zpracovatele hodnocení:*

Jedná se o chybu psaní. Byl použit vzorový dokument a nedopatřením nebylo slovo „významně“ v tab. 5 vymazáno. Že se jedná pouze o chybu psaní vyplývá z číselného hodnocení v tab. 4 a 5 z textu kapitoly L (na str. 62), jakož i textu dokumentace EIA.

*Vysvětlení připomínky považuje zpracovatel posudku za přijatelné.*

*Ad 6) Podle zpracovatele hodnocení:*

Celkové hodnocení pořadí variant záměru vychází z posouzení vlivů na jednotlivé předměty ochrany dotčených evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Z něho jednoznačně vyplývá, že nižší míru vlivu představuje varianta A5 (nižší vliv na stanoviště 6510, kde zábor v obou variantách přesahuje hodnotu 1% a nižší vliv na předměty ochrany ptačí oblasti) viz bod 8 a 9 vyjádření AOPK ČR.

*Hodnocení variant nelze považovat za zcela jednoznačné – je hodnocen pouze aspekt záboru. Za adekvátnější považuje zpracovatel posudku hodnocení v dokumentaci:*

Negativní vliv na stanoviště 6510 a na stanoviště 6210 bude menší ve variantě A5. Vliv na stanoviště 91H0 je v obou variantách stejný.

*Ad 7) Podle zpracovatele hodnocení:*

Rámcové zhodnocení možností případných kompenzačních opatření je v Posouzení nadbytečné, neboť dle vyhlášky č. 142/2018 Sb., je povinnou součástí posouzení pouze tehdy, je-li vliv záměru hodnocen jako významně negativní.

Kompenzační opatření pro regeneraci stanoviště prostřednictvím přirozené obnovy je pro zalesnění v této lokalitě nereálné, neboť odporuje jak teoretickým východiskům, tak i praktickým zkušenostem. Biotop L6.1 perialpidské bazifilní teplomilné doubravy neodpovídá potenciální přirozené vegetaci lokality (viz str. 100-101 Dokumentace). Zcela nepochybně v této lokalitě perialpidské bazifilní teplomilné doubravy nejsou původním biotopem, nýbrž vznikly v důsledku výmladkového hospodaření, lesní pastvy a hrabání steliva, tedy vlivem člověka, na místě mezofilnějšího typu lesa, zde dubohabřin.

Plán péče o NPR Kněžíčky na období 2015-2024 obsahuje doporučení na přeměnu dosavadních smrčín na perialpidské bazifilní teplomilné doubravy prostřednictvím přirozené obnovy pouze na hranicích smrčín s perialpidskými bazifilními teplomilnými doubravami v pásmu o šíři cca 10 m, což je zcela jiná situace (na str. 23 platného Plánu péče).

*Následná péče o pozemky dotčené stavbou by měla být součástí každého dopravního záměru, a to nejen z hlediska zákonem chráněných území.*

*Ad 8) Podle zpracovatele hodnocení:*

Umístění zařízení staveniště bylo popsáno v Oznámení EIA. Na základě závěrů zjišťovacího řízení a navazujících projekčních prací byl rozsah záboru všech typů stanovišť, které jsou předmětem ochrany EVL, výrazně snížen.

Navržená zmírňující opatření budou podmínkou závazného stanoviska EIA.

*Hodnotitel zde předjímá, co bude obsahem závazného stanoviska. Zpracovatel posudku se ve stanovení podmínek závazného stanoviska opírá zejména o doporučení uvedená v Posouzení dokumentace EIA podle § 45i zákona ČNR č. 114/1992 Sb. na lokality a druhy soustavy NATURA 2000, zpracované v rámci posudku.*

*Ad 9) Podle zpracovatele hodnocení:*

Kácení dřevin bude upřesněno v návaznosti na podmínky závazného stanoviska EIA. Bude proveden detailní dendrologický průzkum v celém navrženém prostoru, doplněný o ohledání jednotlivých dřevin z hlediska jejich biologické hodnoty (doupné stromy apod.). Kácení bude provedeno na základě dohody s AOPK ČR, Regionálním pracovištěm Střední Čechy, a projednáno s patronátní skupinou České ornitologické společnosti pro Ptáčí oblast Žehuňský rybník a obora Kněžíčky. Kácení bude možné pouze na základě splnění všech zákonných podmínek (výjimky ze zákazů dle § 43 a § 56 ZOPK, povolení kácení dle § 8 ZOPK).

*V návrhu závazného stanoviska ve fázi přípravy záměru podmínka:*

*V další projektové přípravě bude upřesněn bezpodmínečně nutný rozsah kácení dřevin, který bude projednán s AOPK ČR.*

## **Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové**

vyjádření č. j. KSHSK 38536/2019/HOK.HK/Hr ze dne 2.12.2019

Podstata vyjádření:

S dokumentací vlivů záměru "Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumeck nad Cidlinou (včetně)" na životní prostředí I z e z hlediska zájmů chráněných orgány ochrany veřejného zdraví s o u h l a s i t s podmínkou, že v dokumentaci vlivů na životní prostředí bude: Hluková studie doplněna o návrh konkrétních protihlukových opatření na všech hlukově chráněných objektech, u kterých není předpoklad dodržení hygienického limitu hluku

stanoveného pro chráněný venkovní prostor stavby (není možno řešit až dodatečně po prověření měření).

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Do návrhu závazného stanoviska zahrnuta podmínka:*

*Pro stavební řízení bude zpracována aktualizovaná hluková studie pro vybranou variantu včetně návrhu konkrétních protihlukových opatření na všech hlukově chráněných objektech, u kterých není předpoklad dodržení hygienického limitu hluku stanoveného pro chráněný venkovní prostor stavby*

**Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze**

vyjádření č. j. KHSSC 60937/2019 ze dne 27.11.2019

Podstata vyjádření:

S předloženou dokumentací záměru "Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou (včetně)" se s o u h l a s í:

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/ Aktualizovat hlukovou studii pro etapu výstavby.

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

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

*Ad) 1 – akceptováno v návrhu závazného stanoviska*

*Ad 2) a 3) v návrhu závazného stanoviska podmínka:*

*Pro stavební řízení bude zpracována aktualizovaná hluková studie pro vybranou variantu včetně návrhu konkrétních protihlukových opatření na všech hlukově chráněných objektech, u kterých není předpoklad dodržení hygienického limitu hluku stanoveného pro chráněný venkovní prostor stavby*

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

vyjádření č. j. MUKOLIN/OZPZ 116608/19-Ch ze dne 2.12.2019

Podstata vyjádření:

a) Z hlediska nakládání s odpady: dokumentaci k záměru bereme na vědomí a k provedení stavby nemáme námitky za předpokladu, že s odpady z realizace záměru a jeho provozu bude nakládáno způsoby uvedenými v kapitole 8.11.3. Odpady.

b) Z hlediska vodoprávního úřadu: dokumentaci k záměru bereme na vědomí a k provedení záměru nemáme námitky.

c) Z hlediska ochrany ovzduší: a k provedení záměru nemáme námitky, což jsme již uvedly v našem vyjádření k oznámení záměru.

d) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu: dokumentaci k záměru bereme na vědomí a k provedení záměru nemáme námítky.

e) Z hlediska ochrany přírody a krajiny: dokumentaci k záměru bereme na vědomí a k provedení záměru nemáme námítky.

f) Z hlediska státní správy lesů a myslivosti: dokumentaci k záměru bereme na vědomí a k provedení záměru nemáme námítky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

**Magistrát Hradec Králové, odbor životního prostředí**

vyjádření č. j. MMHK/2 19048/2019ŽP2/MarO ze dne 6.12.2019

Podstata vyjádření:

Ochrana přírody a krajiny

Z pohledu zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění vydáváme následující stanovisko: k posouzení byla předložena dokumentace, obsahující posouzení vlivu stavby na většinu složek životního prostředí.

V dokumentaci bylo navrženo variantní řešení stavby s různým vlivem negativních dopadů na zeleň i živočichy. Preferujeme z pohledu ochrany přijatelnější návrh A5, kde dle zpracovatele dojde k poněkud menšímu zásahu do přírody a krajiny.

Z dokumentace plyne, že vliv nelze zcela omezit, ale vhodnými zábranami ho bude možno snížit. Žádáme proto zapracovat všechna navržená opatření i do dalších stupňů dokumentace. Bude nutno opatření podrobněji rozpracovat. Ztotožňujeme se s požadavky na vytvoření nových migračních tras a posílení stávajících. Zjevně se nelze vyhnout skutečnosti, že stavba ovlivní značné území s mnoha porosty i vodními biotopy, bude přerušena část migračních tras, vzniknou nové bariéry. Přírodní prostředí ovlivní nejen stavba sama, ale i zařízení staveniště, příjezdové trasy atd. Tyto související vlivy zatím nelze posoudit.

Dosud nebylo konkretizováno množství zeleně, která bude dotčena stavebními pracemi, nebyl stanoven ani skutečný rozsah potřebné náhradní výsadby a její umístění vzhledem k železnici. Zde by měla být náhrada volena formou výsadeb podél prvků ÚSES. Žádáme, aby náhradní výsadba byla zahrnuta do dokumentace. S hlavními závěry je nutno souhlasit s připomínkou nutnosti skutečné minimalizace zásahu do zeleně a biotopů. Žádáme o důslednou ochranu všech složek životního prostředí od přípravy stavby až do fáze jejího dokončení a provozování, tak jak je uváděno v návrhu opatření. V rámci dokumentace bude nutné maximálně ochránit a nahradit zeleň, vytvořit nové biotopy a migrační trasy. Rovněž bude nutno zabezpečit zvyšování ekologické stability území formou plošných nových výsadeb domácích druhů dřevin. Podrobnější návrh opatření ke zlepšení přírodního prostředí a omezení negativního vlivu stavby musí být nedílnou součástí všech dalších stupňů zpracování projektové dokumentace.

Vodní hospodářství:

Při přípravě a realizaci stavby "Modernizace traťového úseku odbočka Kanín - Chlumec n. C. (včetně)" je třeba zohlednit následující:

- Stavbou nesmí dojít k ohrožení podzemních a povrchových vod
- Stavbou nesmí dojít k narušení a zhoršení odtokových poměrů.
- Vybudováním nových mostních objektů nesmí dojít ke zmenšení stávajících průtočných profilů vodních toků. Toto se týká i odvodňovacích příkopů a propustků.

- Stavba bude projednána se správcí vodních toků a odvodňovacích zařízení a jejich podmínky budou zohledněny v PD
- Ke stavbám a zařízením na pozemcích, na nichž se nacházejí koryta vodních toků, nebo na pozemcích s takovými pozemky sousedících, pokud tyto stavby a zařízení ovlivní vodní poměry, je nutný souhlas a vyjádření správce vodního toku a povodí. Stavebník požádá vodoprávní úřad o souhlas dle § 17 odst. 1 písm. a) vodního zákona se všemi náležitostmi prováděcí vyhlášky.
- Prováděním stavby nesmí dojít k narušení stávajících drenážních systémů, trativodů a odvodňovacích příkopů, v případě jejich porušení musí být zajištěna jejich obnova tak, aby plnily svoji funkci.
- Jelikož se jedná i o stavbu v korytech vodních toků, bude před zahájením stavebních prací vypracován havarijný a povodňový plán stavby, který bude odsouhlasen správcem povodí a poté schválen vodoprávním úřadem.
- V zájmovém území se nacházejí stavby vodních děl - hlavní odvodňovací zařízení (HOZ) v příslušnosti hospodařit Státního pozemkového úřadu. Budou dodrženy podmínky jejího správce a bude zachována funkčnost HOZ.
- Přeložky těchto a případně dalších vodních děl budou stavebně povoleny.
- Prováděním stavby nesmí dojít k ovlivnění okolních vodních zdrojů podzemních vod (stávajících okolních studní a jímacích objektů). Před započatím stavby, v jejím průběhu a po ukončení stavby bude prováděn monitoring jímacích objektů, studní dle předložené PD (Hydrogeologické posouzení vlivu stavby na okolí) a bude provedeno jeho vyhodnocení oprávněnou osobou (hydrogeologem).
- V případě čerpání podzemních vod za účelem snížení jejich hladiny, bude investorem (zhotovitelem) stavby požádáno o povolení k nakládání s vodami dle § 8 odst. 1 b) 3 vodního zákona.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu je nutné postupovat v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, tzn. samostatnou žádostí požádat o vydání souhlasu s vynětím.

#### Odpadové hospodářství

Kapitola nakládání s odpady postrádá metodiku a systém hodnocení u "N" odpadů, které jsou znečištěny zejména látkami NEL a PAU. Chybí popis likvidačních míst s předpokládanou možnou kapacitou příjmu - varianta "ex-situ" a to na koncentraci znečištění, chybí popis hodnocení pro možnou dekontaminaci "in situ" ve vztahu na "Plán organizace výstavby".

Při popisu nakládání s odpady s potenciální kontaminací "PCB", zde chybí detailnější návrh způsobu nakládání a typizaci jejich odstranění (výpis míst, která jsou oprávněna uvedený odpad přijmout k odstranění).

Popis možnosti využití recyklační linky pro "N" odpady dále nepopisuje způsoby, jak bude nakládáno s odpadními vodami a současně i s odpadem, který nebude z titulu přetrvávajícího znečištění vykazovat možnost pro zpětné využití. Chybí popis metodiky odběru a vyhodnocování skutečných vlastností k provozu recyklační linky.

Kapitola zcela postrádá popis nakládání s:

- biologickými odpady vzniklými během mýcení a kácení
- popis provozních opatření u mobilních skladů - zejména pro "N" odpady vznikající během stavby (sklady olejů, maziv, filtrů, ...)

Z hlediska státní správy lesů v souladu se zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (v platném znění), žádáme o zvážení možnosti náhradní výsadby

lesních porostů na vhodných lokalitách, neboť z dokumentace vyplývají rozsáhlé zábory lesních pozemků.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ochrana přírody a krajiny

*Podmínky pro ochranu přírody a krajiny zahrnuté návrhu závazného stanoviska*

Vodní hospodářství:

*Jedná se o obecné podmínky a připomínky, které jsou respektovány v předložené dokumentaci, a budou dopracovány v projektovém řešení*

Odpadové hospodářství

*Ve stávajícím stavu přípravy záměru nelze předjímat před výběrem dodavatele předmětné stavby lokality likvidačních míst odpadů. Nakládání s odpady a systém hodnocení u "N" odpadů, které jsou znečištěny zejména látkami NEL a PAU, se bude řídit platnými legislativními předpisy. Detailně bude řešeno v zásadách organizace výstavby (ZOV), které jsou povinnou součástí dokumentace pro další řízení dle stavebního zákona. Totéž se týká případného výskytu odpadů s obsahem PCB.*

## OVSS I

vyjádření ze dne 22.11.2019

Podstata vyjádření:

Z hlediska nových nároků záměru na zábor ZPF je nutno upozornit na rozdíl mezi variantou A4 a A5, přičemž varianta A4 představuje podstatně nižší nároky na trvalý zábor ZPF (cca 23.5 ha) oproti variantě A5, v rámci níž jde cca o 90 ha (v případě dočasného záboru představuje varianta A5 cca o 15 % vyšší nárok). Z hlediska kvantitativní ochrany proto varianta A4 představuje podstatně méně invazivní řešení, které by mělo být z hlediska ochrany ZPF preferovanou variantou. Záměr bude podléhat samostatnému posouzení záměru z hlediska ochrany ZPF dle ust. §9 zák. č. 334/1992 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

## 3. Veřejnost

Občan, vyjádření ze dne 22.11.2019

Podstata vyjádření:

V tomto vyjádření se zabývám pouze vypořádáním připomínky ze zjišťovacího řízení. První polovinu dvouvětého vypořádání tvoří věta: "Řešení podchodů a nadchodů pro pěší a cyklisty není předmětem posuzování vlivu na životní prostředí." S použitím tohoto tvrzení vůči předloženým připomínkám nemohu souhlasit. Předně, tato formulace pouze částečně odpovídá obsahu připomínek, jejichž shrnutí se správně citováno v levém sloupci.

Zákon 100/2001 Sb. v § 2 kromě jiného stanoví: "Posuzují se vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví...". Příloha 3 zákona v části D uvádí "ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ" a v jejím bodě 1; "Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)." Podobně příloha 4 v části D "KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ" uvádí: "I. Charakteristika a

hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, ... krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru" a v bodě 1: "Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví" a dále "II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, ... při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech ...". V části textu připomínky necitované ve vypořádání byl významný vliv absence podchodu či nadchodu ve stanici či zastávce na dvojkolejně trati na životy a zdraví vysvětlen a doložen, přesto se autor dokumentace vliv ani nepokouší vyvrátit a v rozporu (podle mého názoru) se zákonem tvrdí, že daná problematika není předmětem posuzování vlivu na životní prostředí.

Druhá věta vypořádání: "Předkládané řešení bylo konzultováno s obcemi i krajskými úřady a odpovídá požadavkům, které tyto subjekty vznesly." je s velkou mírou tolerance přijatelným vypořádáním za předpokladu, že odpovídá skutečnosti a že se konzultace zabývaly i riziky, která pro životy a zdraví plynou. To však z této věty nevyplývá, a i tak by bývalo na místě ve vypořádání ocitovat věcné závěry z příslušných konzultací.

Požadavkům zákona by odpovídalo posoudit ohrožení životů a zdraví a jeho velikost z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti na jedné straně, a nákladů na předejití riziku na straně druhé a navrhané řešení odmítnout nebo doporučit na základě tohoto posouzení. Způsob vypořádání bez zahrnutí obsahu věcného posouzení do textu dokumentace, jen s odkazem na konzultace, na nichž se vliv snad posuzoval, aniž je to výslovně řečeno, považuji za porušení zákona.

Pokud by kdokoli chtěl výsledek EIA napadnout a stavbu zdržet, uvedený postup autora dokumentace k tomu dává zbytečně základ.

Shrnutí: Nesouhlasím se způsobem vypořádání připomínky ze zjišťovacího řízení, o níž se ve vypořádání navzdory textu zákona 100/2001 Sb. tvrdí, že její předmět není předmětem posuzování vlivu na životní prostředí. Trvám na tom, že vliv řešení v daných místech na veřejné zdraví má být věcně posouzen a že případné nepřijetí v připomínce navrhaných řešení se má opírat o výsledek tohoto věcného posouzení.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*V kontextu připomínky je nutno uvést, že vlastní použitá citace názvu kapitoly dokumentace dle přílohy č. 4 zákona v sobě obsahuje: .. MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU .. . Toto samo o sobě určuje, co je předmětem posuzování. Řešení podchodů a nadchodů pro pěší a cyklisty zcela jistě nepatří mezi významné vlivy záměru, pokud s tím není spojena problematika např. ovlivnění hladin podzemních vod apod. Vlastní umístění nadchodů a podchodů je věcí projekčního řešení záměru, které zpracovatel dokumentace v zásadě neovlivňuje. Na druhou stranu je nutno brát v úvahu, že uplatněná připomínka ve zjišťovacím řízení - v zastávce Sánský zřízen nadchodu nebo podchodu a vyústění podchodu ve stanici Chlumec nad Cidlinou na obě strany trati má svůj racionální důvod. Proto do návrhu závazného stanoviska zahrnuji podmínku:*

*V další projektové přípravě prověřit možnost zřízení v zastávce Sánský nadchodu nebo podchodu a vyústění podchodu ve stanici Chlumec nad Cidlinou na obě strany.*



## VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

### Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Předmětná trať prochází jak mimo zastavěné území, tak intravilánem obcí. Pro období výstavby je proto nutné přijmout opatření především organizačního charakteru. Negativním vlivům bude předcházet logicky sestavený harmonogram prací a dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány.

Celkově lze označit vliv stavebních prací za relativně významný, bude však představovat pouze krátkodobé zhoršení stavu ovzduší a akustické zátěže. Bude záležet především na technologické kázi a systému kontroly, zda se podaří snížit negativní vliv stavby na bezprostřední okolí. Stavební činnost i staveništní doprava budou během etap uzpůsobeny tak, aby nedocházelo k významnému imisnímu zatížení ovzduší.

Součástí záměru je vybudování protihlukových stěn a další protihluková opatření.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

Vliv v realizaci záměru významný, akceptovatelný, v provozu pozitivní.

K omezení vlivu realizace záměru na veřejné zdraví jsou stanoveny podmínky v návrhu závazného stanoviska.

### Vlivy na ovzduší a klima

V zájmovém území realizace stavby je imisní koncentrace benzo(a)pyrenu na úrovni imisního limitu, případně tento limit je mírně překračován. V případě ostatních znečišťujících látek nejsou imisní limity překračovány dle pětiletých průměrů 2014-2018.

Z výsledků rozptylové studie pro recyklační linku zpracované pro znečišťující látky PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub>, benzen a benzo(a)pyren vyplývá, že v případě nepříznivých klimatických podmínek může docházet v místech nejbližší obytné zástavby k překročení limitních hodnot u znečišťující látky PM<sub>10</sub> s krátkodobým průměrováním (24hodinové koncentrace).

Jelikož je záměr situován na trati, která je v krajině již dlouhodobě stabilizována, nedochází k žádným podstatným změnám stávajících prvků, které by mohly znamenat změny vzhledem k dopadům na charakteristiku klimatu v daném území.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru významný, akceptovatelný.

V podmínkách návrhu závazného stanoviska stanoveno organizační opatření k snížení emisí PM<sub>10</sub> z recyklační linky a dále k sekundární prašnosti ze stavby.

### Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Pro vyhodnocení vlivů záměru v období výstavby i provozu byla zpracována Hluková studie (příloha č. 7 dokumentace).

Železniční doprava - Ve výhledovém stavu se nepředpokládá nárůst hlučnosti oproti stavu v roce 2000, ale u nejbližších objektů lze předpokládat hluk přesahující hygienický limit. Pro nepřekročení hygienického limitu jsou v obou variantách navržena protihluková opatření formou protihlukových stěn i individuálních protihlukových opatření.

Silniční doprava - Pro dlouhodobý výhled (rok 2040 s přeložkou silnice II/327) budou hodnoty u nejexponovanějších CHVePS (chráněný venkovní prostor staveb) dosahovat k hraničním hodnotám hygienického limitu v noční době. Ve variantě A4 rezerva činí 1,3 dB, ve variantě A5 0,9 dB. Výpočtový model nezahrnuje pohyb po místních komunikacích navazujících na navrhovanou silniční stavbu, proto nelze vyloučit, že v budoucnu by mohl být hygienický limit v nejbližších CHVePS překročen, a to s ohledem také na nejistotu výpočtového modelu. Pro obě varianty silničního mimoúrovňového křížení jsou navržena protihluková opatření.

Vliv provozu po rekonstrukci trati s provedením navrhovaných opatření bude mít kladný vliv na stávající hlukovou zátěž (dojde k jejímu zlepšení) bude to změna trvalá a významná.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru významný, akceptovatelný, v provozu pozitivní.

K zpřesnění akustické zátěže ve výstavbě a v provozu modernizované tratě stanoveny podmínky v návrhu závazného stanoviska.

### **Vlivy na povrchové a podzemní vody**

Stavba železniční trati je navržena s cílem nezhoršit odtokové poměry v lokalitě, nezatížit stávající vodoteče zvýšenými průtoky a odtokem z území.

Zhoršení celkového stavu vodních útvarů nebo ohrožení plnění cílů Rámcové směrnice vodní politiky záměrem „Modernizace tratě úseku odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou (včetně)“ je možno vyloučit.

Během výstavby záměru nebudou uskutečněny žádné přeložky vodotečí. V době výstavby bude využit stávající systém odvodnění trati.

Realizace záměru nezmění ani neovlivní odtokové poměry vodotečí.

Kvalita podzemních vod může být v období výstavby ovlivněna především v případě havárie spojené s únikem škodlivých látek. Pro případ havárie bude vyhotoven Havarijní plán. Ve fázi provozu se nepředpokládá ovlivnění podzemních vod.

Provoz na trati jak v současné době, tak po provedení optimalizace nemůže zásadně ohrozit čistotu podzemních vod.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru málo významný, akceptovatelný, v provozu pozitivní z hlediska odvodnění tratě.

K ochraně vod ve výstavbě a v provozu modernizované tratě stanoveny podmínky v návrhu závazného stanoviska.

### **Vlivy na půdu**

Významným negativním ovlivněním záměrem je zábor půdy. Stavba je v převážné většině umístěna na drážních pozemcích.

Celkem dojde k trvalému záboru ZPF o rozloze 325 444 m<sup>2</sup> ve variantě A4 a 516 418 m<sup>2</sup> ve variantě A5. Dočasný zábor je v současné fázi vyčíslen na 143 040 m<sup>2</sup> ve variantě A4 a 169 912 m<sup>2</sup> ve variantě A5.

Pro variantu A4 je uvažováno s trvalým zábohem PUPFL o rozloze 17 894 m<sup>2</sup> a dočasným zábohem PUPFL o rozloze 85 199 m<sup>2</sup>. Pro variantu A5 byla vyčíslena velikost trvalého záboru na 28 635 m<sup>2</sup> a dočasného záboru 78 811 m<sup>2</sup>.

Dočasné zábory budou zřizovány pouze pro potřebu realizace stavby.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru významný, nezbytný, akceptovatelný.

K ochraně půdy při výstavbě modernizované tratě stanovena podmínka v návrhu závazného stanoviska.

### **Vlivy na přírodní zdroje**

Předmětný záměr nezasahuje do dobývacích prostorů, chráněných ložiskových území a do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

Realizace záměru nebude dle známých skutečností mít žádný negativní vliv na horninové prostředí a využívání horninových a nerostných zdrojů v širším okolí zájmové lokality.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru nevýznamný, akceptovatelný, v provozu neutrální.

### **Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)**

Pro zjištění vlivů na biologickou rozmanitost, ve fázi výstavby i provozu, byl zpracován Biologický průzkum (Ecological Consulting), příloha 6 dokumentace. Tato příloha obsahuje mimo Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, Migrační studii a Stanovisko AOKP k záměru.

Stávající železniční trať vede člověkem ovlivněnou, zemědělsky obhospodařovanou krajinou. Velmi významnou je přítomnost NPR Kněžičky a NPP Žehuňský rybník a dále lesních komplexů, z nichž část je vymezena jako maloplošné zvláště chráněné území (PP Víno a PP Olešnice). Zdvojkolejnění trati i její přeložky vyvolají poměrně rozsáhlé zábory. Ty byla snaha v projekčním řešení na území zvláště chráněných území co nejvíce minimalizovat. I přesto při realizaci záměru dojde k záborům přírodních a přírodě blízkých biotopů.

Z přírodě blízkých biotopů dojde k ovlivnění lučního společenstva na západním okraji EVL Žehuňsko, které představuje mezofilní ovsíkovou louku.

Záměr prochází z hlediska biodiverzity velmi cennými územími. Jeho realizací dojde k silnému zásahu do těchto území, nicméně při realizaci navržených podmínek lze ovlivnění krajiny zmírnit. V současné době však není možné v části, která je ve střetu s NPR Kněžičky, přesně vyhodnotit míru ovlivnění, neboť není známé přesné technické řešení tohoto úseku. Na území je vázána mnoho vzácných, ohrožených a také zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, z nichž část bude v souvislosti se záměrem zcela jistě ovlivněna. Celkově lze konstatovat, že realizací záměru dojde ke snížení druhové diverzity jak na lokální, tak zčásti na regionální úrovni, a to zejména v souvislosti s novými záborů (zdvojkolejnění, vedení nových účelových komunikací). Dojde navíc k zániku přírodě blízkých biotopů a k zvýšení jejich fragmentace.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru relativně významný, akceptovatelný, v provozu neutrální.

K ochraně bioty ve výstavbě a v provozu modernizované tratě stanoveny podmínky

### **Vlivy na krajinu a její ekologické funkce**

Pro vyhodnocení vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu byl zpracován samostatný dokument, který je přílohou Dokumentace (příloha 9). Z tohoto hodnocení vyplývá, že záměr „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou“ představuje rušivý zásah do zákonných kritérií a do znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu, přičemž tento

zásah je však hodnocen maximálně jako silný, což dle výše uvedeného hodnocení znamená únosný zásah do zákonných kritérií krajinného rázu.

#### Natura 2000

Vliv stavebního záměru na území soustavy NATURA 2000 je samostatně hodnocen v příloze 5 dokumentace – Posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. Hodnocení vlivu záměru na všechny předměty ochrany EVL Žehuňsko, EVL Víno, EVL Olešnice a PO Žehuňský rybník – Obora Kněžičky je uveden v tabulce v dokumentaci. Dle charakteristiky záměru jej lze rozdělit na dvě části, a to na fázi realizace, jež zahrnuje výstavbu, a na fázi provozu.

Celistvostí lokalit soustavy Natura 2000 je myšlena integrita geografická i ekologická. Stávající železnice v současné době představuje jediný výraznější antropogenní prvek na území EVL Žehuňsko a PO Žehuňský rybník – Obora Kněžičky. Modernizace železniční trati zahrnující zdvojkolejnění představuje rozšíření antropogenních ploch na území lokalit soustavy Natura 2000, zároveň pravděpodobně dojde ke zvýšení pohybu lidí v území. Také na území EVL Olešnice dojde ke zvětšení stávajících antropogenních ploch. Celkově dojde k navýšení hluchosti v území. Vzhledem ke stávajícímu vedení železnice nedojde k porušení integrity geografické. Ekologická integrita bude zčásti narušena požadovanými zábory, zčásti pak dojde k nepřímému ovlivnění některých parametrů (odvodnění na území NPR, zavlékání nepůvodních druhů, požadavky na kácení apod.)

Posuzovaný záměr bude mít mírně negativní vliv na předmět ochrany EVL Žehuňsko, a to na typ stanoviště 6510 a typ stanoviště 6210 a mírně negativní vliv na předmět ochrany 91H0.

Negativní vliv na stanoviště 6510 a na stanoviště 6210 bude menší ve variantě A5. Vliv na stanoviště 91H0 je v obou variantách stejný.

Posuzovaný záměr nebude mít vliv na předmět ochrany a celistvost EVL CZ0523293 Víno.

Posuzovaný záměr bude mít mírně negativní vliv na předmět ochrany a celistvost EVL CZ0523283 Olešnice, a to v obou variantách.

Posuzovaný záměr bude mít mírně negativní vliv na předměty ochrany a celistvost ptačí oblasti Žehuňský rybník – Obora Kněžičky. Tento vliv bude menší ve variantě A5.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru velmi významný, akceptovatelný, v provozu neutrální.

K ochraně krajiny a její ekologické funkce ve výstavbě a v provozu modernizované tratě stanoveny podmínky v návrhu závazného stanoviska.

#### **Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů**

Pro realizaci záměru budou nutné zábory pozemků, které nejsou ve vlastnictví investora. Jedná se například o zemědělské pozemky ve vlastnictví soukromých osob nebo o zábor lesního pozemku.

V okolí stavebního záměru se dle údajů Národního památkového ústavu (<http://npu.cz>) nachází několik nemovitých kulturních památek. V souvislosti se stavbou však nedojde k ovlivnění žádné z nich. Realizací záměru nedojde k nepříznivému ovlivnění hmotného majetku nebo nemovité kulturní památky.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru nevýznamný, akceptovatelný, v provozu neutrální.

### **Přeshraniční vlivy**

Přímé negativní vlivy přesahující státní hranice lze vyloučit.

Pokud bude záměr realizován a provozován tak, jak je uvedeno v dokumentaci, budou dodrženy platné legislativní předpisy a budou realizována opatření navržená v tomto posudku (v návrhu závazného stanoviska), bude mít záměr minimální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a bude splňovat požadavky právních předpisů na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Navržené podmínky v návrhu stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru, ze zkušeností ze stávajícího provozu na železniční trati a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a fázi realizace záměru. Důležité bude dodržování zejména opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti a opatření z hlediska akustické zátěže.

Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by bránil realizaci předmětnému záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace, orgánů státní správy a samosprávy a zpracovatelem posudku v navržených podmínkách návrhu závazného stanoviska.

S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a obdržená vyjádření a při respektování podmínek navržených v tomto posudku v návrhu závazného stanoviska lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný. Proto zpracovatel posudku doporučuje příslušnému úřadu vydat kladné závazné stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, a to za podmínek specifikovaných v návrhu závazného stanoviska, který je součástí tohoto posudku.

## VII. NÁVRH STANOVISKA

### MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Č. j.:

#### **Závazné stanovisko**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (dále jen „ministerstvo“), jako příslušný úřad podle § 21 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“), podle § 9a zákona

**vydává**

#### **S O U H L A S N É   Z Á V A Z N É   S T A N O V I S K O**

k záměru

**„Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumeck nad Cidlinou (včetně)“**

#### **I. Povinné údaje**

##### **1. Název záměru:**

Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumeck nad Cidlinou (včetně)

##### **2. Kapacita (rozsah) záměru:**

Záměr stavby „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumeck nad Cidlinou (včetně)“ je situován na stávající železniční trati. Předmětem stavby je zdvojkolejnění železniční trati v celé délce spojené s celkovou modernizací součástí dráhy, zlepšení a zvýšení bezpečnosti přístupu pro cestující a souvisejícími úpravami pozemních komunikací, sítě technického vybavení a vodotečí. Stavba začíná v km 0,94 (východně od stanice Chlumeck nad Cidlinou, u křížení s ulicí V Lipkách) a končí v km 4,1 (cca 750 m západně od zas. Sány). Celková délka modernizované trati je 19,6 km. Součástí stavby je i úprava nezbytného rozsahu části navazujících tratí (Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov a Chlumeck nad Cidlinou – Městec Králové). Stavba je v úseku od km 8,5 (přibližně od přejezdu silnice Žehuň – Hradčany) do km 22,3 (západní část ŽST Chlumeck n. C.) navržena ve dvou variantách.

Varianta A4 ve většině délky zachovává stávající směrové a sklonové poměry dnešní trati, druhá kolej bude přiložena ke koleji stávající. Traťová rychlost je zvýšena v rámci možností dnešního směrového vedení trati. Směrodatný sklon tratě zůstává na dnešních 10,3 ‰. Těžké nákladní vlaky budou nadále využívat postrkovou službu.

Varianta A5 je navržena s částečnou změnou trasování oproti dnešní trati. Tato varianta snižuje směrodatný podélný sklon tratě na 7 ‰ pro odstranění nutnosti postrkové služby pro těžké nákladní vlaky. Změna trasování umožňuje i zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h, nicméně trasa respektuje environmentálně citlivá území a k dílčímu omezení rychlosti proto dochází i v této variantě.

V invariantních úsecích je navrženo zdvojkolejnění trati převážně ve stávající stopě.

Více než polovina stávajících železničních přejezdů je navržena ke zrušení. Zrušené přejezdy jsou nahrazeny silničními nadjezdy, podjezdy nebo novými komunikacemi souběžnými s tratí.

Základní údaje o kapacitě stavby:

Délka řešené železniční tratě: 19,6 km

	Varianta A4	Varianta A5
rekonstruované nebo nové železniční mosty	13	14
rekonstruované nebo nové silniční mosty	4	5
estakáda	0	1
rekonstruované nebo nové železniční propustky	35	27
zrušené železniční propustky	7	18
železniční přejezdy rekonstruované	5	4
železniční přejezdy rušené	7	8
nahrazení žel. přejezdu účelovou komunikací	3	3
nahrazení žel. přejezdu přeložkou komunikace	1	1
nahrazení žel. přejezdu nadjezdem	2	3
nahrazení žel. přejezdu podjezdem	1	1
opěrné a zárubní zdi	5	5
protihlukové stěny	1	2
demolice objektů	25	24

### 3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1:

44. Celostátní železniční dráhy. Kategorie I (podléhá posuzování vždy) v kompetenci MŽP.

### 4. Umístění záměru:

Kraj: Středočeský  
Okres: Nymburk, Kolín,  
Obec: Běrunice, Dobšice, Hradčany, Choťovice, Kněžičky, Městec Králové, Opolany, Sány, Velký Osek, Žehuň, Žiželice  
Katastrální území: Běrunice, Běruničky, Dobšice u Žehuně, Hradčany u Žehuně, Choťovice, Kanín, Kněžičky, Končice, Městec Králové, Opolany, Opolánky, Sány, Slibovice, Velké Výkleky, Velký Osek, Žehuň  
Kraj: Královéhradecký  
Okres: Hradec Králové

Obec:	Chlumec nad Cidlinou, Lovčice, Nepolisy, Nové Město, Nový Bydžov, Převýšov, Zachrašťany
Katastrální území:	Chlumec nad Cidlinou, Chudonice, Lovčice u Nového Bydžova, Luková nad Cidlinou, Nové Město nad Cidlinou, Nový Bydžov, Převýšov, Zábědov, Zadražany, Zachrašťany

**5. Obchodní firma oznamovatele:** Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

**6. IČ oznamovatele:** 70994234

**7. Sídlo (bydliště) oznamovatele:** Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1

oprávněný zástupce oznamovatele

Mgr. Lubomír Peterka

Sokolovská 1995/278

190 00 Praha

**8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví**

#### **I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:**

1. Z hlediska ochrany přírody a krajiny
  - Zajistit pro období před zahájením prací a pro jejich průběh a následnou péči odborný biologický dozor (ideálně držitel autorizace k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.) na stavbě. Tato osoba bude po celou dobu činnosti zajišťovat zájmy ochrany přírody
  - Po provedení geotechnických vrtů v EVL Žehuňsko upřesnit nutnost výstavby podpěrných prvků. V případě potřeby jejich výstavby vypracovat detailní projekt a samostatně jej posoudit podle §45 ZOPK.
  - V přípravě záměru vyhodnotit aktuální stav evropsky významné lokality Žehuňsko stanoviště 6210 v rozsahu dotčeným záměrem.
  - Jižní fragmenty polí pod žehuňským obloukem (pro obě varianty km cca 9,800–11,300) převést na luční porosty a osít regionální směsí.
  - Za účelem ochrany roháče obecného (*Lucanus cervus*) v PP Olešnice seřezat vzrostlé duby mimo trvalý zábor s obvodem nad 1,5 m na torzo o výšce, která nebude ohrožovat bezpečnost provozu na železnici. Z nezbytně kácených stromů doporučujeme ponechat na místě k zetlení jejich nařezané kmeny a silné větve s dutinami. Nezbytným opatřením je z hlediska výskytu brouků nepřístupovat k frézování pařezů.
  - Skrývku zeminy v celém úseku stavby bude nutné provádět, s ohledem na vyskytující se živočišné druhy mimo vegetační období, na území NPP, NPR, PO a EVL ideálně v období od 1. září do 31. října, kdy je nejmenší riziko, že skrývkou budou zasaženi čmeláci, obojživelníci a plazi zimující v půdě (pokud nebude možné dodržet tento optimální termín, je nezbytné provádět skrývky po schválení ekologickým dozorem stavby).
  - V další projektové přípravě bude upřesněn bezpodmínečně nutný rozsah kácení dřevin, který bude projednán s AOPK ČR.



- Kácení dřevin a odstranění jiné vegetace je nutné provádět mimo vegetační období, mimo období hnízdění ptáků a mimo období hibernace netopýrů, ideálně v období od 1. září do 31. října (pokud nebude možné dodržet tento termín, je nezbytné provádět kácení po schválení ekologickým dozorem stavby)
  - Pod estakádou mezi Žehuňským rybníkem a Převýšovem (cca v km 15,800–16,050, jen ve variantě A5) maximalizovat přírodní nezpevněný povrch. V úseku estakády původní železniční těleso odtěžit, tak aby byl umožněn volný průchod migrujících živočichů
  - Z důvodu rušení ptáků v NPP Žehuňský rybník a PP Olešnice nebudou stavební práce v rámci obou variant od km 9,100 (cca 100 m za silnicí II/328) po km 15,000 probíhat v období od 15. dubna do 31. července.
  - Ponechat stávající část železnice v km 9,8–11,3 tak, aby i nadále tvořila bariéru mezi polními ekosystémy situovanými severně od železnice a lučními porosty.
  - Zapracovat plán péče o dočasně dotčené plochy stavbou na území NPP, NPR, PP a EVL v době realizace a po ukončení realizace.
2. Práce na mostních objektech na území NPP Žehuňský rybník či v jejím ochranném pásmu, udržování jejich průtočnosti a průtočnosti v navazujících úsecích vodotečí je nutné konzultovat s orgánem ochrany přírody a s vodoprávním úřadem
  3. Opatření k ochraně kvality vod - vybavit pracoviště prostředky na likvidaci havárie na stavbě (Vapex, sběrné nádoby, apod.) a zajistit zeminy a materiál proti splavení do toku.
  4. Bude uveden konkrétní návrh opatření ke snížení negativních vlivů výstavby záměru a bude součástí zásad organizace výstavby (ZOV), které jsou povinnou součástí dokumentace pro další řízení dle stavebního zákona. Opatření k snižování sekundárních emisí TZL budou vycházet z metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM<sub>10</sub>.
  5. V další projektové přípravě prověřit možnost zřízení v zastávce Sáňky nadchodu nebo podchodu a vyústění podchodu ve stanici Chlumec nad Cidlinou na obě strany.
  6. V další projektové přípravě zvážit možnost mimoúrovňového zprůchodnění na estakádě s parametry umožňujícími migraci velkých savců, v úseku křížícím dálkový migrační koridor (v úseku mezi Chlumcem nad Cidlinou a Převýšovem)
  7. Detailně řešit nakládání s odpady v zásadách organizace výstavby (ZOV),
  8. Pro etapu výstavby zpracovat havarijný plán dle 450/2005 Sb. v platném znění, a to včetně recyklační linky
  9. Pro recyklační linku zvážit zkrácení denní doby využívání nebo snížení hodinového výkonu.
  10. Aktualizovat hlukovou studii pro etapu výstavby pro vybranou variantu.
  11. Pro stavební řízení bude zpracována aktualizovaná hluková studie pro vybranou variantu včetně návrhu konkrétních protihlukových opatření na všech hlukově chráněných objektech, u kterých není předpoklad dodržení hygienického limitu hluku stanoveného pro chráněný venkovní prostor stavby
  12. V další přípravě záměru optimalizovat dočasné zábory ZPF a PUPFL na nezbytně nutnou míru.

## II. Podmínky pro fázi realizace záměru:

13. Během stavebních prací je třeba předcházet dalšímu šíření a zavlékání invazních druhů
14. Z hlediska ochrany EVL a PO, případně NPP, NPR:

- Na místech, na kterých došlo k narušení povrchu půdy, a/nebo byly realizovány dílčí stavební objekty, je nutno monitorovat nástup nepůvodních druhů rostlin i ruderálních druhů a po konzultaci s příslušným orgánem ochrany přírody (AOPK ČR, CHKO Kokořínsko – Máchův kraj) přistoupit k jejich likvidaci.
  - V drážních km 9,000 – 15,000 je třeba vyloučit stavební práce v období od poloviny dubna do konce července.
  - V úseku železniční trati v km 9,800 – 11,300 provést vhodná opatření ke snížení rizika úrazů ptáků střety s železničními vozidly, která budou spočívat především v odstranění souvislých porostů dřevin, v pásnu od železniční trati až k Žehuňskému rybníku. Doupné stromy budou ponechány. Kácení by mělo být prováděno v souladu s plánem péče o NPP Žehuňský rybník. Výběr konkrétních stromů určených ke kácení by měl být proveden po dohodě s AOPK ČR.
  - V případě realizace obslužných komunikací v území západně od vlakové stanice Choťovice ponechat tyto komunikace nezpevněné.
  - V území mezi železničním přejezdem u vlakové stanice Choťovice a východním okrajem EVL CZ0214050 Žehuňsko nebudovat obslužné komunikace.
  - Na území EVL CZ0523283 Olešnice ponechat torza všech dubů o obvodu nad 1,5 m v celém pásu podél železnice. Výška ponechaných torz bude odpovídat vzdálenosti od železnice tak, aby v případě pádu neohrozila bezpečný provoz na železnici. Při kácení dubů s menším obvodem nesmí být jejich pařezy frézovány.
  - Pro minimalizaci srážek se zvěří instalovat reflexní prvky na okraje dráhy v místech střetu s posuzovaného záměru s vrstvou biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců.
  - Neumísťovat žádná zařízení staveniště do stanoviště 6510 Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*) o rozloze převyšující celkové 1 % rozlohy stanoviště v EVL Žehuňsko. Zařízení staveniště o rozloze menší než 1 % rozlohy stanoviště 6510 lze zřídit pouze jako dočasné. Po jeho odstranění strhnout drn, zrekultivovat a oset příslušnou regionální směsí odpovídající svým složením porostům mezofilních ovsíkových luk, případně využít mulčování sena z navazujících luk. Následně zajistit pravidelné kosení.
15. Recyklační linku nelze provozovat bez funkčního mlžícího zařízení.
16. V ploše záměru nebudou prováděny opravy a údržba stavebních strojů a dopravní techniky kromě běžné denní kontroly.

### III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

17. Po ukončení stavby provést rekultivaci ploch, u dočasných ploch záboru ZPF a PUPFL je uvést do stavu blízkému původnímu a zajistit následnou péči po dobu min. 3 let. Zvláštní péči věnovat dotčeným lokalitám ELV, PO, NPP, NPR.

### IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Specifické podmínky se nenavrhují.

## 9. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí

### I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:

Specifické podmínky se nenavrhují.

**II. Podmínky pro fázi realizace záměru:**

1. V případě požadavku příslušného orgánu veřejného zdraví provést měření akustické zátěže v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí recyklační linky.
2. Provádět monitoring kvality vstupů a výstupů recyklační linky, kvality výkopových zemin a dalších materiálů z hlediska dalšího nakládání s nimi.

**III. Podmínky pro fázi provozu záměru:**

3. V rámci zkušebního provozu provést měření hluku pro ověření závěrů akustické studie. 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.
4. V rámci zkušebního provozu provést měření vibrací. V úsecích, kde by bylo měřením prokázáno překročení hygienických limitů, musí být provedena dodatečná nápravná opatření.

**IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru**

Specifické podmínky se nenavrhují.

**II. Odůvodnění****1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek**

Předmětem posuzovaného záměru je modernizace traťového úseku pod názvem „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumeck nad Cidlinou (včetně)“. Tento traťový úsek má návaznost na další stavby investora na této a okolních tratích.

Ministerstvo vycházelo při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

- Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumeck nad Cidlinou (včetně)“, která byla zpracována oprávněnou osobou RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem MBA, držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - rozhodnutí č. j. 14563/1610/OPVŽP/97 s posledním prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. 87608/ENV/14 do 31. 12. 2021.
- Vyjádření k výše uvedené dokumentaci.
- Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí výše uvedeného záměru, který vypracoval Ing. Josef Tomášek, CSc., autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (osvědčení č. o. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č. j.: 37351/ENV/16 ze dne 28. 6. 2016 s platností do 31. 12. 2021).

V dokumentaci jsou popsány a hodnoceny vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví, ovzduší a klima, povrchové a podzemní vody, půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje, biologickou rozmanitost, krajinu a krajinný ráz, hlukovou situaci, kulturní a historické památky, hmotný majetek a vlivy na produkci a nakládání s odpady.

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu ve lhůtě pro vyjádření k dokumentaci doručeno celkem 13 vyjádření, z toho 3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 9 vyjádření dotčených správních orgánů a jedno vyjádření veřejnosti.

Veřejné projednání záměru se nekonalo – příslušnému úřadu nabylo doručeno žádné negativní stanovisko veřejnosti.

Dne xx. 2. 2020 byl na MŽP, OVSS I předložen posudek zpracovaný v souladu s přílohou č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb. Ing. Josefem Tomáškem, CSc. Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace, tedy že je v silách investora realizovat záměr tak, aby nebyly výrazně negativně ovlivněny antropogenní ani přírodní systémy a celkově životní prostředí. Zpracovatel posudku doporučuje příslušnému úřadu vydat kladné závazné stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění a to za podmínek specifikovaných v návrhu závazného stanoviska.

Při splnění navržených doporučení v tomto stanovisku pro eliminaci, respektive snížení negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí lze považovat záměr z hlediska vlivů na životní prostředí za možný.

### ***Odůvodnění stanovených podmínek:***

#### **I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:**

1. Podmínky pod bodem 1 jsou zaměřeny na ochranu přírody a krajiny, zvláště pak na záměrem dotčené EVL, PO, NPP a NPR.
2. Podmínka stanovená pro ochranu vodních toků a bioty
3. Podmínka je stanovená k ochraně kvality vod
4. Podmínka je stanovená zejména k účinné redukci sekundární prašnosti ze stavby
5. Podmínka je stanovená k lepší a bezpečnější dostupnosti železniční dopravy
6. Podmínka je stanovená k ověření zajištění lepší průchodnosti území pro savce
7. Podmínka je stanovená pro odpovídající nakládání se všemi odpady vznikajícími na stavbě
8. Podmínka je stanovená s ohledem na ochranu vod
9. Podmínka je stanovená pro snížení vlivu provozu recyklační linky na ovzduší, především krátkodobých koncentrací PM<sub>10</sub>
10. a 11. Podmínka je stanovená z hlediska ochrany veřejného zdraví
12. Podmínka je stanovená pro snížení rozsahu dočasných záborů ZPF a PUPFL.

#### **II. Podmínky pro fázi realizace záměru:**

12. Podmínka je stanovená z hlediska ochrany původní bioty
14. Podmínky pod bodem 13 jsou zaměřeny na ochranu přírody a krajiny, zvláště pak na záměrem dotčené EVL, PO, NPP a NPR během vlastní stavby
15. Podmínka je stanovená jako technické opatření k ochraně ovzduší
16. Podmínka stanovená pro ochranu vod a horninového prostředí.

#### **III. Podmínky pro fázi provozu záměru:**

17. Podmínka stanovená pro uvedení dotčených pozemků do odpovídajícího stavu.

### **2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti**

#### **Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

Předmětná trať prochází jak mimo zastavěné území, tak intravilánem obcí. Pro období výstavby je proto nutné přijmout opatření především organizačního charakteru. Negativním vlivům bude předcházet logicky sestavený harmonogram prací a dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány.

Celkově lze označit vliv stavebních prací za relativně významný, bude však představovat pouze krátkodobé zhoršení stavu ovzduší a akustické zátěže. Bude záležet především na technologické kázi a systému kontroly, zda se podaří snížit negativní vliv stavby na bezprostřední okolí. Stavební činnost i staveništní doprava budou během etap uzpůsobeny tak, aby nedocházelo k významnému imisnímu zatížení ovzduší.

Součástí záměru je vybudování protihlukových stěn a další protihluková opatření.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

Vliv v realizaci záměru významný, akceptovatelný, v provozu pozitivní.

K omezení vlivu realizace záměru na veřejné zdraví jsou stanoveny podmínky v závazném stanovisku.

### **Vlivy na ovzduší a klima**

V zájmovém území realizace stavby je imisní koncentrace benzo(a)pyrenu na úrovni imisního limitu, případně tento limit je mírně překračován. V případě ostatních znečišťujících látek nejsou imisní limity překračovány dle pětiletých průměrů 2014-2018.

Z výsledků rozptylové studie pro recyklační linku zpracované pro znečišťující látky PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub>, benzen a benzo(a)pyren vyplývá, že v případě nepříznivých klimatických podmínek může docházet v místech nejbližší obytné zástavby k překročení limitních hodnot u znečišťující látky PM<sub>10</sub> s krátkodobým průměrováním (24hodinové koncentrace).

Jelikož je záměr situován na trati, která je v krajině již dlouhodobě stabilizována, nedochází k žádným podstatným změnám stávajících prvků, které by mohly znamenat změny vzhledem k dopadům na charakteristiku klimatu v daném území.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru významný, akceptovatelný.

V podmínkách závazného stanoviska stanoveno organizační opatření k snížení emisí PM<sub>10</sub> z recyklační linky a dále k sekundární prašnosti ze stavby.

### **Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky**

Pro vyhodnocení vlivů záměru v období výstavby i provozu byla zpracována Hluková studie (příloha č. 7 dokumentace).

**Železniční doprava** - Ve výhledovém stavu se nepředpokládá nárůst hlučnosti oproti stavu v roce 2000, ale u nejbližších objektů lze předpokládat hluk přesahující hygienický limit. Pro nepřekročení hygienického limitu jsou v obou variantách navržena protihluková opatření formou protihlukových stěn i individuálních protihlukových opatření.

**Silniční doprava** - Pro dlouhodobý výhled (rok 2040 s přeložkou silnice II/327) budou hodnoty u nejexponovanějších CHVePS (chráněný venkovní prostor staveb) dosahovat k hraničním hodnotám hygienického limitu v noční době. Ve variantě A4 rezerva činí 1,3 dB, ve variantě A5 0,9 dB. Výpočtový model nezahrnuje pohyb po místních komunikacích navazujících na navrhovanou silniční stavbu, proto nelze vyloučit, že v budoucnu by mohl být hygienický limit v nejbližších CHVePS překročen, a to s ohledem také na nejistotu výpočtového modelu. Pro obě varianty silničního mimoúrovňového křížení jsou navržena protihluková opatření.

Vliv provozu po rekonstrukci trati s provedením navrhovaných opatření bude mít kladný vliv na stávající hlukovou zátěž (dojde k jejímu zlepšení) bude to změna trvalá a významná.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru významný, akceptovatelný, v provozu pozitivní.

K zpřesnění akustické zátěže ve výstavbě a v provozu modernizované tratě stanoveny podmínky v závazném stanovisku.

### **Vlivy na povrchové a podzemní vody**

Stavba železniční trati je navržena s cílem nezhoršit odtokové poměry v lokalitě, nezatížit stávající vodoteče zvýšenými průtoky a odtokem z území.

Zhoršení celkového stavu vodních útvarů nebo ohrožení plnění cílů Rámcové směrnice vodní politiky záměrem „Modernizace trať. úseku odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou (včetně)“ je možno vyloučit.

Během výstavby záměru nebudou uskutečněny žádné přeložky vodotečí. V době výstavby bude využit stávající systém odvodnění trati.

Realizace záměru nezmění ani neovlivní odtokové poměry vodotečí.

Kvalita podzemních vod může být v období výstavby ovlivněna především v případě havárie spojené s únikem škodlivých látek. Pro případ havárie bude vyhotoven Havarijný plán. Ve fázi provozu se nepředpokládá ovlivnění podzemních vod.

Provoz na trati jak v současné době, tak po provedení optimalizace nemůže zásadně ohrozit čistotu podzemních vod.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru málo významný, akceptovatelný, v provozu pozitivní z hlediska odvodnění tratě.

K ochraně vod ve výstavbě a v provozu modernizované tratě stanoveny podmínky v závazném stanovisku.

### **Vlivy na půdu**

Významným negativním ovlivněním záměrem je zábor půdy. Stavba je v převážné většině umístěna na drážních pozemcích.

Celkem dojde k trvalému záboru ZPF o rozloze 325 444 m<sup>2</sup> ve variantě A4 a 516 418 m<sup>2</sup> ve variantě A5. Dočasný zábor je v současné fázi vyčíslen na 143 040 m<sup>2</sup> ve variantě A4 a 169 912 m<sup>2</sup> ve variantě A5.

Pro variantu A4 je uvažováno s trvalým zábořem PUPFL o rozloze 17 894 m<sup>2</sup> a dočasným zábořem PUPFL o rozloze 85 199 m<sup>2</sup>. Pro variantu A5 byla vyčíslena velikost trvalého záboru na 28 635 m<sup>2</sup> a dočasného záboru 78 811 m<sup>2</sup>.

Dočasné zábory budou zřizovány pouze pro potřebu realizace stavby.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru významný, nezbytný, akceptovatelný.

K ochraně půdy při výstavbě modernizované tratě stanovena podmínka v závazném stanovisku.

### **Vlivy na přírodní zdroje**

Předmětný záměr nezasahuje do dobývacích prostorů, chráněných ložiskových území a do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

Realizace záměru nebude dle známých skutečností mít žádný negativní vliv na horninové prostředí a využívání horninových a nerostných zdrojů v širším okolí zájmové lokality.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru nevýznamný, akceptovatelný, v provozu neutrální.

### **Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)**

Pro zjištění vlivů na biologickou rozmanitost, ve fázi výstavby i provozu, byl zpracován Biologický průzkum (Ecological Consulting), příloha 6 dokumentace. Tato příloha obsahuje mimo Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, Migrační studii a Stanovisko AOKP k záměru.

Stávající železniční trať vede člověkem ovlivněnou, zemědělsky obhospodařovanou krajinou. Velmi významnou je přítomnost NPR Kněžičky a NPP Žehuňský rybník a dále lesních komplexů, z nichž část je vymezena jako maloplošné zvláště chráněné území (PP Víno a PP Olešnice). Zdvojkolejnění trati i její přeložky vyvolají poměrně rozsáhlé zábory. Ty byla snaha v projekčním řešení na území zvláště chráněných území co nejvíce minimalizovat. I přesto při realizaci záměru dojde k záborům přírodních a přírodě blízkých biotopů.

Z přírodě blízkých biotopů dojde k ovlivnění lučního společenstva na západním okraji EVL Žehuňsko, které představuje mezofilní ovsíkovou louku.

Záměr prochází z hlediska biodiverzity velmi cennými územími. Jeho realizací dojde k silnému zásahu do těchto území, nicméně při realizaci navržených podmínek lze ovlivnění krajiny zmírnit. V současné době však není možné v části, která je ve střetu s NPR Kněžičky, přesně vyhodnotit míru ovlivnění, neboť není známé přesné technické řešení tohoto úseku. Na území je vázána mnoho vzácných, ohrožených a také zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, z nichž část bude v souvislosti se záměrem zcela jistě ovlivněna. Celkově lze konstatovat, že realizací záměru dojde ke snížení druhové diverzity jak na lokální, tak zčásti na regionální úrovni, a to zejména v souvislosti s novými záborů (zdvojkolejnění, vedení nových účelových komunikací). Dojde navíc k zániku přírodě blízkých biotopů a k zvýšení jejich fragmentace.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru relativně významný, akceptovatelný, v provozu neutrální.

K ochraně bioty ve výstavbě a v provozu modernizované tratě stanoveny podmínky v závazném stanovisku.

### **Vlivy na krajinu a její ekologické funkce**

Pro vyhodnocení vlivu záměru na zákonná kritéria krajinného rázu byl zpracován samostatný dokument, který je přílohou Dokumentace (příloha 9). Z tohoto hodnocení vyplývá, že záměr „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou“ představuje rušivý zásah do zákonných kritérií a do znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu, přičemž tento zásah je však hodnocen maximálně jako silný, což dle výše uvedeného hodnocení znamená únosný zásah do zákonných kritérií krajinného rázu.

#### **Natura 2000**

Vliv stavebního záměru na území soustavy NATURA 2000 je samostatně hodnocen v příloze 5 dokumentace – Posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. Hodnocení vlivu záměru na všechny předměty ochrany EVL Žehuňsko, EVL Víno, EVL Olešnice a PO Žehuňský rybník – Obora Kněžičky je uveden v tabulce v dokumentaci. Dle charakteristiky záměru jej lze rozdělit na dvě části, a to na fázi realizace, jež zahrnuje výstavbu, a na fázi provozu.

Celistvostí lokalit soustavy Natura 2000 je myšlena integrita geografická i ekologická. Stávající železnice v současné době představuje jediný výraznější antropogenní prvek na území EVL Žehuňsko a PO Žehuňský rybník – Obora Kněžičky. Modernizace železniční trati zahrnující zdvojkolejnění představuje rozšíření antropogenních ploch na území lokalit soustavy Natura 2000,

zároveň pravděpodobně dojde ke zvýšení pohybu lidí v území. Také na území EVL Olešnice dojde ke zvětšení stávajících antropogenních ploch. Celkově dojde k navýšení hlučnosti v území. Vzhledem ke stávajícímu vedení železnice nedojde k porušení integrity geografické. Ekologická integrita bude zčásti narušena požadovanými zábory, zčásti pak dojde k nepřímému ovlivnění některých parametrů (odvodnění na území NPR, zavlékání nepůvodních druhů, požadavky na kácení apod.)

Posuzovaný záměr bude mít mírně negativní vliv na předmět ochrany EVL Žehuňsko, a to na typ stanoviště 6510 a typ stanoviště 6210 a mírně negativní vliv na předmět ochrany 91H0.

Negativní vliv na stanoviště 6510 a na stanoviště 6210 bude menší ve variantě A5. Vliv na stanoviště 91H0 je v obou variantách stejný.

Posuzovaný záměr nebude mít vliv na předmět ochrany a celistvost EVL CZ0523293 Víno.

Posuzovaný záměr bude mít mírně negativní vliv na předmět ochrany a celistvost EVL CZ0523283 Olešnice, a to v obou variantách.

Posuzovaný záměr bude mít mírně negativní vliv na předměty ochrany a celistvost ptačí oblasti Žehuňský rybník – Obora Kněžičky. Tento vliv bude menší ve variantě A5.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru velmi významný, akceptovatelný, v provozu neutrální.

K ochraně krajiny a její ekologické funkce ve výstavbě a v provozu modernizované tratě stanoveny podmínky v závazném stanovisku.

### **Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů**

Pro realizaci záměru budou nutné zábory pozemků, které nejsou ve vlastnictví investora. Jedná se například o zemědělské pozemky ve vlastnictví soukromých osob nebo o zábor lesního pozemku.

V okolí stavebního záměru se dle údajů Národního památkového ústavu (<http://npu.cz>) nachází několik nemovitých kulturních památek. V souvislosti se stavbou však nedojde k ovlivnění žádné z nich. Realizací záměru nedojde k nepříznivému ovlivnění hmotného majetku nebo nemovité kulturní památky.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Vliv v realizaci záměru nevýznamný, akceptovatelný, v provozu neutrální.

### **Přeshraniční vlivy**

Přímé negativní vlivy přesahující státní hranice lze vyloučit.

Pokud bude záměr realizován a provozován tak, jak je uvedeno v dokumentaci, budou dodrženy platné legislativní předpisy a budou realizována opatření navržená v tomto posudku (v návrhu závazného stanoviska), bude mít záměr minimální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a bude splňovat požadavky právních předpisů na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Navržené podmínky v návrhu stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru, ze zkušeností ze stávajícího provozu na železniční trati a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a fázi realizace záměru. Důležité bude dodržování zejména opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti a opatření z hlediska akustické zátěže.



Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by bránil realizaci předmětnému záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace, orgánů státní správy a samosprávy a zpracovatelem posudku v navržených podmínkách návrhu závazného stanoviska.

S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a obdržená vyjádření a při respektování podmínek navržených v tomto posudku v návrhu závazného stanoviska lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný. Proto zpracovatel posudku doporučuje příslušnému úřadu vydat kladné závazné stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, a to za podmínek specifikovaných v závazném stanovisku.

### **3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí**

Předmětem posuzovaného záměru je modernizace traťového úseku pod názvem „Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou (včetně)“. Tento traťový úsek má návaznost na další stavby investora na této a okolních tratích.

Stavba je součástí investic do železničního spojení na ose Praha – Nymburk – Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, důležité spojnice hlavního města a středočeské aglomerace s krajským městem a oblastí severovýchodních Čech, s vysokým růstovým potenciálem jak v dálkové osobní dopravě, tak zejména v dopravě nákladní jako alternativní trasa k 1. tranzitnímu koridoru v úseku Praha – Pardubice – Choceň s prakticky vyčerpanou kapacitou infrastruktury, neumožňující další rozvoj železniční dopravy.

Moderní železnice je však v současnosti považována za nejlepší možné řešení pokrytí rostoucích požadavků na mobilitu osob a zboží, jež je obrazem hospodářské úrovně země a blahobytu jejích obyvatel, a která zvyšuje i konkurenceschopnost společnosti v mezinárodním měřítku.

Stávající jednokolejná trať není schopná převzít potenciální rozsah dopravy zejména z důvodu svojí nízké traťové rychlosti, nedostatečné kapacity, technických parametrů a morální i technické zastaralosti některých součástí dráhy. Studie proveditelnosti, schválená Centrální komisí Ministerstva dopravy, prokázala, že pouze úplné zdvojkolejnění a celková modernizace mohou tuto situaci efektivně zvrátit.

Studie proveditelnosti prověřila řadu variant modernizace od ponechání současného stavu přes různé kombinace jednokolejných a dvojkolejných úseků (včetně možnosti ponechat jednokolejný úsek v environmentálně citlivém úseku podél Žehuňského rybníku) až po úplné zdvojkolejnění celé tratě, které ve výsledku jako jediné dokáže zásadně ovlivnit atraktivitu tratě především pro nákladní dopravu.

Stavba začíná v km 0,94 (východně od stanice Chlumec nad Cidlinou, u křížení s ulicí V Lipkách) a končí v km 4,1 (cca 750 m západně od zas. Sány). Celková délka modernizované trati je 19,6 km. Součástí stavby je i úprava nezbytného rozsahu části navazujících tratí (Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov a Chlumec nad Cidlinou – Městec Králové). Stavba je v úseku od km 8,5 (přibližně od přejezdu silnice Žehuň – Hradčany) do km 22,3 (západní část ŽST Chlumec n. C.) navržena ve dvou variantách.

Zdvojkolejnění bylo dále rozpracováno v široké škále variant různých technických parametrů a různého vedení trasy. Z nich byla vybrána navrhovaná řešení variant A4 a A5 jako kompromis mezi technickými parametry tratě a vlivy stavby na životní prostředí.

Stavba řeší stavební úpravy stávající železniční trati. Záměrem investora je rekonstruovat železniční svršek a spodek na této trati a navýšit lokálně traťovou rychlost. Stavbou jsou dotčeny

především pozemky, na kterých se již dnes železniční trať nachází. Dále je součástí stavby obměna stávající zabezpečovací techniky.

### **Technologická část záměru zahrnuje:**

#### **Kolejové řešení**

Pro zvýšení kapacity tratě je navrženo její zdvoukolejnění. Navrženo je rozšíření stávajícího železničního tělesa, místy je variantně řešena výstavba v nové stopě. Strana, na kterou se přidává kolej je volena s ohledem na prostorové možnosti (dražní pozemky), umístění trakčních stožárů, stávající zástavbu a životní prostředí. Konstrukce železničního svršku je navržena s ohledem na předpokládanou skladbu provozu a z toho plynoucí provozní zatížení dané trati a vzhledem ke zvyšování traťové rychlosti z dnešních 80 až 100 km/h na 95 až 160 km/h.

- varianta **A4** z velké části kopíruje stávající stopu a homogenizuje traťovou rychlost, navrženo je několik drobnějších rektifikací stávajících oblouků (z důvodu zvýšení rychlosti v souladu se schválenou variantou A4 ze Studie proveditelnosti Velký Osek – Hradec Králové – Choceň), navržené traťové rychlosti  $V_{130}$  (rychlostní pásmo, které budou využívat všechny osobní vlaky) jsou ve variantním úseku v rozmezí **100 až 130 km/h**
- varianta **A5** zvyšuje rychlost návrhem trati částečně v nové stopě, navržené traťové rychlosti  $V_{130}$  jsou ve variantním úseku v rozmezí **140 až 160 km/h**

Modernizace trati také zajistí dostatečnou výšku koleje v záplavovém území.

Součástí záměru dále je:

#### Nástupišťe

#### Železniční přejezdy

#### Mosty

#### Opěrné a zárubní zdi

#### Demolice

#### Protihluková opatření

V rámci stavby jsou navržena protihluková opatření pro zmírnění vlivu hlukové zátěže. V lokalitách určených hlukovou studií jsou navrženy protihlukové stěny a individuální protihluková opatření.

Návrh protihlukových stěn:

- Chlumec n. C., protihluková stěna v km 21,735 - 22,136 vpravo (ve variantě A4)
- Chlumec n. C., protihluková stěna v km 21,728 - 22,120 vpravo (ve variantě A5)
- Převýšov, protihluková stěna v km 17,752-18,466 vpravo (jen ve variantě A5)

#### Pozemní komunikace

Pozemní komunikace řeší v principu dvě oblasti úprav. První je spojená s úpravami nebo nahrazováním úrovnových železničních přejezdů. Druhá oblast představuje zřízení přístupu k dražním zařízením nebo k pozemkům v okolí dráhy.

Záměr dále řeší:

Trakční a energetická zařízení

Železniční zabezpečovací zařízení

Železniční sdělovací zařízení

Umístění recyklační základny

Podrobněji je technické řešení záměru popsáno v dokumentaci v kapitole B.I.6.

Záměr je realizován v komplikovaném území. V technickém řešení jsou stávající vlastnosti území zcela respektovány a zohledněny, a to nejen z hlediska potřeb trati, ale i ovlivnění složek životního prostředí.

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a za předpokladu respektování navržených opatření jsou respektovány požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního záměru.

Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná řízení k povolení předmětného záměru.

#### 4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Záměr byl předložen ve dvou variantách jak umístění, tak technického řešení.

Varianta A4 ve většině délky zachovává stávající směrové a sklonové poměry dnešní trati, druhá kolej bude přiložena ke koleji stávající. Traťová rychlost je zvýšena v rámci možností dnešního směrového vedení trati. Směrodatný sklon tratě zůstává na dnešních 10,3 ‰. Těžké nákladní vlaky budou nadále využívat postrkovou službu.

Varianta A5 je navržena s částečnou změnou trasování oproti dnešní trati. Tato varianta snižuje směrodatný podélný sklon tratě na 7 ‰ pro odstranění nutnosti postrkové služby pro těžké nákladní vlaky. Změna trasování umožňuje i zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h, nicméně trasa respektuje environmentálně citlivá území a k dílčímu omezení rychlosti proto dochází i v této variantě.

V invariantních úsecích je navrženo zdvojkolejnění trati převážně ve stávající stopě.

Podle dokumentace - Obě varianty se ve vztahu k dílčím složkám životního prostředí liší ve svém vlivu. Obecně lze konstatovat, že z hlediska ochrany přírody se mírně výhodněji jeví varianta A5. Z hlediska ochrany půdního fondu se jako vhodnější jeví realizace varianty A4, pro variantu A5 je navržena možnost kompenzace újmy ZPF navrácením části opuštěného tělesa trati zpět do zemědělského půdního fondu.

V došlých vyjádřeních k dokumentaci se jen část vyjadřuje k pořadí variant.

Krajský úřad Středočeského kraje a OVVS I upřednostňuje variantu A4, Krajský úřad Královéhradeckého kraje a Magistrát města Hradec Králové upřednostňují variantu A5.

Je velmi obtížné volit váhu významu v jednotlivých složkách životního prostředí a jejich vyhodnocení z hlediska variant.

Na druhou stranu je nutno brát v potaz i konečné technické řešení a jeho dlouhodobou funkčnost.

V daném případě varianta A4 je skutečností, že těžké nákladní vlaky budou nadále využívat postrkovou službu. Nelze tedy vyloučit, že v budoucnu se ukáže tento stav jako dlouhodobě neudržitelný a bude snaha o další rekonstrukci tratě na příznivější technické podmínky. Navrhované řešení trati dle záměru by mělo definitivní. Další případné úpravy by znamenaly další zásah už v současnosti záměrem ovlivněných složek – především příroda, lokality Natura, chráněná území apod., který by mohl být kritický.

Z toho důvodu je stanoveno následující pořadí variant:

- a) Varianta A5

b) Varianta A4

## 5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu ve lhůtě pro vyjádření k dokumentaci doručeno celkem 13 vyjádření, z toho 3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 9 vyjádření dotčených správních orgánů a jedno vyjádření veřejnosti.

Připomínky z těchto vyjádření k dokumentaci byly podrobně vypořádány v posudku.

Zásadnější připomínky byly následujícím způsobem (*uvedeno proloženým písmem*) vypořádány (uvedeno jen stručně):

### Město Chlumec nad Cidlinou

Město Chlumec nad Cidlinou požaduje vybudování protihlukové ochrany zastavěného území města Chlumec nad Cidlinou v celé délce dle platných norem.

*Protihlukové stěny mohou být realizovány jen tam, kde podle hlukové studie hrozí překročení platného hygienického limitu. V opačném případě není investice zdůvodnitelná.*

### ČIŽP OI Hradec Králové

ČIŽP, oddělení ochrany přírody, je proto toho názoru, že za stávající situace by - s ohledem na zajištění minimalizace dopadů realizace záměru na životní prostředí - bylo vhodné zvážit vedení železniční tratě ve výše specifikovaném úseku na estakádě s parametry umožňujícími migraci velkých savců.

*Zpracovatel posudku do návrhu závazného stanoviska zařadil:*

*V další projektové přípravě zvážit možnost mimoúrovňového zprůchodnění na estakádě s parametry umožňujícími migraci velkých savců, v úseku křížícím dálkový migrační koridor (v úseku mezi Chlumcem nad Cidlinou a Převýšovem)*

### AGENTURA OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY

Ve svém vyjádření uvádí řadu připomínek k provedení hodnocení v dokumentaci. Na ty zčásti odpověděl zpracovatel hodnocení.

Zpracovatel posudku mimo podmínky uvedené v Posouzení dokumentace EIA podle § 45i zákona ČNR č. 114/1992 Sb. na lokality a druhy soustavy NATURA 2000 (RNDr. Adam Véle, Ph.D.), v reakci na vznesené připomínky zahrnuje další podmínky v závazném stanovisku:

*V přípravě záměru vyhodnotit aktuální stav evropsky významné lokality Žehuňsko stanoviště 6210 v rozsahu dotčeným záměrem.*

*Po provedení geotechnických vrtů v EVL Žehuňsko upřesnit nutnost výstavby podpěrných prvků. V případě potřeby jejich výstavby vypracovat detailní projekt a samostatně jej posoudit podle §45 ZOPK.*

*V další projektové přípravě bude upřesněn bezpodmínečně nutný rozsah kácení dřevin, který bude projednán s AOPK ČR.*

### Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové

S dokumentací vlivů záměru "Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou (včetně)" na životní prostředí l z e z hlediska zájmů chráněných orgány ochrany

veřejného zdraví s o u h l a s í t s podmínkou, že v dokumentaci vlivů na životní prostředí bude: Hluková studie doplněna o návrh konkrétních protihlukových opatření na všech hlukově chráněných objektech, u kterých není předpoklad dodržení hygienického limitu hluku stanoveného pro chráněný venkovní prostor stavby (není možno řešit až dodatečně po prověření měření).

*Zahrnuto do podmínek závazného stanoviska.*

#### Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze

s o u h l a s í: 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 měření hluku prokázáno překročení hygienických limitů, musí být provedena dodatečná protihluková opatření

2/ Aktualizovat hlukovou studii pro etapu výstavby.

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

*Zahrnuto do podmínek závazného stanoviska.*

#### Magistrát Hradec Králové, odbor životního prostředí

Odpadové hospodářství – ve vyjádření řada připomínek.

*V reakci na připomínku zpracovatel posudku zařadil do podmínek závazného stanoviska:*

*Detailně řešit nakládání s odpady v zásadách organizace výstavby (ZOV),*

#### Občan, vyjádření ze dne 22.11.2019

Namítá vypořádání své připomínky ze zjišťovacího řízení

*Řešení podchodů a nadchodů pro pěší a cyklisty zcela jistě nepatří mezi významné vlivy záměru, pokud s tím není spojena problematika např. ovlivnění hladin podzemních vod apod. Vlastní umístění nadchodů a podchodů je věcí projekčního řešení záměru, které zpracovatel dokumentace v zásadě neovlivňuje. Na druhou stranu je nutno brát v úvahu, že uplatněná připomínka ve zjišťovacím řízení - v zastávce Sáňy zřízení nadchodu nebo podchodu a vyústění podchodu ve stanici Chlumec nad Cidlinou na obě strany trati má svůj racionální důvod. Proto do závazného stanoviska zahrnuta podmínku:*

*V další projektové přípravě prověřit možnost zřízení v zastávce Sáňy nadchodu nebo podchodu a vyústění podchodu ve stanici Chlumec nad Cidlinou na obě strany.*

Dokumentace i posudek jsou zveřejněny v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OV1222.

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto stanoviska.

## **6. Okruh dotčených územních samosprávných celků**

Vyšší územní samosprávné celky: Středočeský kraj, Královéhradecký kraj

Základní územní samosprávné celky:

Kraj: Středočeský

Obec: Běrunice, Dobšice, Hradčany, Choťovice, Kněžičky, Městec Králové, Opolany, Sány, Velký Osek, Žehuň, Žiželice

Kraj: Královéhradecký

Obec: Chlumeck nad Cidlinou, Lovčice, Nepolisy, Nové Město, Nový Bydžov, Převýšov, Zachrašťany

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

**Datum zpracování posudku:** 26. 2. 2020

**Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:**

***Zpracovatel posudku:***

Ing. Josef Tomášek, CSc. - držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - osvědčení č.j. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č.j.: 37351/ENV/16 ze dne 28. 6. 2016  
Středisko odpadů Mníšek s.r.o.  
Pražská 900  
252 10 Mníšek pod Brdy  
IČ: 46349316  
DIČ: CZ46349316  
tel.: 318 591 770-71, 603 525 045  
e-mail: som@sommnisek.cz

***Spolupracoval:***

Ing. Ivana Lundáková, Středisko odpadů Mníšek s.r.o. (držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - osvědčení č.j. 7232/876/OPVŽP/99 ze dne 15. 9. 1999 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č.j. 34079/ENV/16 ze dne 15. 6. 2016)

RNDr. Adam Véle, Ph.D., Železná Brod, tel: 737309406, osoba autorizovaná k provádění posouzení podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., č.j.: 630/2912/05

**Podpis zpracovatele posudku:**

## **PŘÍLOHY**

Na přiloženém CD jsou uvedeny následující přílohy:

- Příloha č. 1      Vyjádření k dokumentaci
- Příloha č. 2      Posouzení dokumentace EIA podle § 45i zákona ČNR č. 114/1992 Sb. na lokality a druhy soustavy NATURA 2000 (RNDr. Adam Věle, Ph.D.)
- Příloha č. 3      Podklady využité pro zpracování posudku