

Hradec Králové 25.02.2019

Dle rozdělovníku

Č. j.: MZP/2019/550/226 – Ko

Sp. zn.: ZN/MZP/2018/550/39

ZÁVAZNÉ STANOVISKO

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VI (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, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), podle § 9a zákona

vydává

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru

„Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)“

Kapacita (rozsah) záměru

Stavba začíná cca v km 29,500, kde navazuje na stavbu „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvojkolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové“, a končí cca v km 48,000, kde se napojuje na stavbu „Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. – Častolovice – Solnice, 3. část“. Místem stavby je rovněž železniční trať Týniště nad Orlicí – Meziměstí (rekonstrukce mostu v km 26,515 včetně navazujících kolejových úprav).

Záměr lze popsat následujícími charakteristikami:

Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)	
Délka řešeného úseku (zdvojkolejnění)	18,6 km
Počet rekonstruovaných dopravních úseků (ŽST):	2 Hradec Králové Slezské předměstí Třebechovice pod Orebem
Počet rekonstruovaných zastávek:	3 Hradec Králové zastávka Blešno zastávka Petrovice zastávka
Počet nových podchodů (z toho silničních):	5 (1)
Počet nových mostů (z toho železničních):	23 (16)
Počet nových železničních propustků:	20
Počet nových opěrných zdí:	6
Ochrana proti dotyku na stávajících mostních objektech:	1
Rekonstrukce železničních přejezdů:	9
Počet zrušených železničních přejezdů:	8x

Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)	
ŽST Hradec Králové Slezské předměstí	
Počet dopravních kolejí:	4
Počet manipulačních kolejí:	1
Počet nástupištních hran:	3
Délka nástupištních hran:	170 m
Přístup na nástupiště:	Bezbariérový, podchodem
ŽST Třebechovice pod Orebem	
Počet dopravních kolejí:	4
Počet manipulačních kolejí:	1
Počet nástupištních hran:	2
Délka nástupištních hran:	170 m
Přístup na nástupiště:	Bezbariérový, podchodem

Zařazení záměru dle přílohy č.1

Záměr naplňuje dikci bodu 44 „Celostátní železniční dráhy“ kategorie I (záměry podléhající posouzení vždy).

Umístění záměru

Kraj: Královéhradecký

Obec: Hradec Králové, Blešno, Třebechovice pod Orebem,
Týniště nad Orlicí

Katastrální území: Pražské Předměstí, Věkoše, Pouchov, Slezské Předměstí,
Svinary, Plácky, Blešno, Nepasice, Třebechovice pod Orebem,
Štěnkov, Petrovice nad Orlicí, Týniště nad Orlicí

Obchodní firma oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

IČ oznamovatele

70994234

Sídlo oznamovatele

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

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

- 1) Součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR; aktualizovaná akustická studie bude zahrnovat:

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

- upřesnění rozsahu protihlukových opatření z hlediska délky a výšky následovně:

č.	Popis bariéry	Od km	Do km	Délka [m]	Pozice
1	PHS výška 2 m, HK ul. Východní	30,425	30,935	510	vlevo trati
2	PHS výška 3 m, HK ul. Severní - Gagarinova	31,010	32,215	1205	vpravo trati
3	PHS výška 3 m, HK ul. Lipová	32,265	32,550	285	vpravo trati
4	PHS výška 2 m, HK ul. Vavákova (Kladská)	32,785	33,140	355	vlevo trati
5	PHS výška 2 m, Blešno nové RD	36,205	36,775	570	vpravo trati
6	PHS výška 2 m, Blešno obec (přeruš. pro přejezdy)	37,165	38,575	1410	vpravo trati
7	PHS výška 2 m, Nepasice před zastávkou	39,140	39,340	200	vpravo trati
8	PHS výška 2 m, Nepasice před zastávkou	39,190	39,340	150	vlevo trati
9	PHS výška 2 m, Nepasice obec	39,345	39,825	480	vpravo trati
10	PHS výška 2 m, Třebechovice, ul. Za tratí	40,920	41,115	195	vpravo trati
11	PHS výška 3 m, Třebechovice, ul. Havlíčkova	41,330	41,445	115	vlevo trati
12	PHS výška 3 m, Třebechovice, ŽST nakládka dřeva	41,485	41,590	105	vlevo trati
13	PHS výška 2 m, Třebechovice, ul. Pardubická k přejezdu	41,995	42,070	75	vlevo trati
14	PHS výška 2 m, Třebechovice, ul. Pardubická - Na stavě	42,080	42,480	400	vlevo trati
15	PHS výška 2 m, Třebechovice, ul. Na stavě k přejezdu	42,390	42,485	95	vpravo trati
16	PHS výška 2 m, Třebechovice, ul. Na stavě za přejezdem	42,490	42,625	135	vlevo trati
17	PHS výška 2 m, Třebechovice, ul. Na stavě za přejezdem	42,495	42,625	130	vpravo trati
18	PHS výška 2 m, Třebechovice, ul. Týništská	43,065	43,435	370	vlevo trati
19	PHS výška 2 m, Petrovice před zast.	46,565	46,875	310	vpravo trati

- prověření nutnosti realizace protihlukové stěny v místě rušené vlečky u vlakového nádraží v Třebechovicích,
 - detailnější prověření akustické situace z provozu po železnici v místech přemostění železnice silnicemi z důvodů šíření hluku do větších vzdáleností,
 - při technickém návrhu protihlukových clon budou respektovány Technické podmínky Ministerstva dopravy ve vztahu k ochraně ptáků (ve volné krajině navrhovat PHC zásadně z neprůhledných materiálů),
 - v případě nezbytnosti použití průhledných stěn musí být tyto stěny opatřeny vhodnými prvky - svislými pruhy,
 - na základě aktuálních výpočtů aktualizované hlukové studie dle konkrétních technických parametrů řešeného záměru dále zpřesnit rozsah individuálních protihlukových opatření (v popsaném rozsahu opatření) dosud identifikovaných objektů, u kterých je předpoklad nesplnění hygienických limitů i při realizaci navrhovaných protihlukových clon.
- 2) V rámci dokumentace pro územní řízení se bude vycházet ze zásady, že nezbytně nutné a odůvodněné zásahy do koryt toků budou minimalizovány na nejnižší technicky a hydraulicky odůvodněnou míru a pokud možno jen do oblasti podmostí s tím, že nezbytná úprava profilu koryta bude navržena a dále realizována tak, aby co nejvíce odpovídala stávajícímu přirozenému stavu toků a jejich průtočnému profilu v místě křížení.
- 3) V rámci dokumentace pro stavební povolení bude:
- minimalizován rozsah dočasných záborů lesních pozemků zúžením manipulačních pásů, potřebných pro výstavbu železnice,
 - respektován požadavek na vyloučení pozemků určených pro plnění funkcí lesa pro zařízení stavenišť, mezideponie skrývaných zemin a stavebních materiálů,
 - bude navržena důsledná lesnická rekultivace ve výstavbou dotčených lesních porostech.

- 4) V rámci dokumentace pro stavební povolení bude dokladováno u všech mostů přes vodoteče takové stavební řešení, které bude splňovat bezproblémový průchod povodňových průtoků dle požadavků správců vodních toků.
- 5) Součástí dokumentace pro stavební povolení bude aktualizovaný dendrologický průzkum s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí) a evidence prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby).
- 6) Součástí dokumentace pro stavební povolení bude projekt vegetačních úprav vycházející z dokumentace EIA a to včetně stanovení ploch pro náhradní výsadbu, který bude preferovat použití původních a stanovištně vhodných dřevin odpovídajících danému prostředí, bude obsahovat návrh protierozních opatření, jakož i plán následné péče o vysázené dřeviny.
- 7) Nejpozději v dokumentaci pro stavební povolení budou minimalizovány vlivy na prvky ÚSES především vázané na vodní toky a nivy - uplatnit a promítnout následující zásady: profily křížení železnice se skladebnými prvky ÚSES realizovat s ohledem na zachování jejich ekostabilizačních funkcí.
- 8) Součástí dokumentace pro stavební povolení formou samostatného stavebního objektu bude stanovena odpovídající kompenzace za pokácené dřeviny v podobě náhradních výsadeb, budou projednány plochy pro uplatnění náhradní výsadby s preferencí prvků ÚSES a VKP.
- 9) V rámci dokumentace pro stavební povolení bude respektováno, že koryta toků, které kříží uvedená trať, nebudou mimo podmostí technicky upravována, nebude zasahováno do písčitých náplavů, stavební mechanismy nebudou stavbu provádět z koryt toků.
- 10) Ve vztahu k EVL Orlice a Labe bude v rámci další projektové přípravy záměru zajištěna prostupnost pod mosty v úseku souběhu trati s EVL Orlice a Labe, t.j. v km 32,20-41,44 u následujících stavebních objektů:
SO 03-34-01 Most v ev. km 41,887
SO 03-34-03 Most v ev. km 40,696
SO 04-34-07 Most v ev. km 38,364
SO 04-34-11 Most v ev. km 36,862
SO 04-34-14 Most v ev. km 35,285
SO 04-34-15 Most v ev. km 34,714
SO 06-34-01 Most v ev. km 30,986
Pro zajištění prostupnosti pro vydrů říční (a jí podobné živočichy) bude podmostí výše uvedených mostů splňovat požadavky na plně funkční migrační objekt, tj. podél vodoteče budou pásy suchých břehů průchozí i za vyšších průtoků; stavební práce na uvedených mostních objektech budou probíhat pouze ve světlé části dne a staveniště nebudou v noci osvětlena.
- 11) Součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a upřesnění navržených přepravních tras a zařízení stavenišť (včetně recyklační linky) bude akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyloučením souběhu nejhlučnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními (použitím méně hlučné stavební techniky) dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, respektive budou navržena další technická nebo organizační opatření, která budou z hlediska hluku

z etapy výstavby akceptovatelná orgánem ochrany veřejného zdraví ve vztahu k hygienickému limitu pro etapu výstavby.

- 12) Součástí další projektové přípravy záměru bude studie „Vyhodnocení vlivů záměru na lokalitu Dehetník (km 35,3-36,3) s ohledem na chráněné a ochrannářsky významné druhy bezobratlých“ (Wolf O. a kol. 2018); budou respektovány následující závěry této studie pro lokality Deh-A až Deh g:
- Deh-A: je nutné zajistit co největší plochu těchto biotopů na dalších dílčích plochách; proto je na ploše Deh-A nutné vyřezat většinu křovin; na svazích by mělo být odstraněno cca 70-80% křovin s tím ponechávat solitéry *Rosa sp.*, *Crataegus sp.* a mladých doubků; na západním a severním okraji ponechat cca 2m široký pás *Prunus spinosa*; na spodní ploše provést v místech, kde je třtina křovištní, odstranění drnu a svrchní vrstvy hlíny nejlépe až na bazický podklad; po dobu minimálně dalších 5 let od zahájení stavby je nutné jednou ročně provést mozaikovou seč, přičemž musí zůstat cca 1/3-1/2 neposečena; neposekané části se mezi lety musí měnit,
 - Deh-B, C, D, E, F: realizovat vyřezání náletových křovin na severní hraně plochy, tak aby byly kmeny ponechaných stromů dostatečně osluněné; cca 20% kmenů a hroubí z pokácených dubů je nutné ponechat na rovných místech (v bezpečné vzdálenosti od trati) na hraně lesa; do plochy Deh-E je možné umístit část kmenů a hroubí vytěžených na plochách Deh-C a Deh-D,
 - Deh-G: V ploše bude ponecháno cca 30% z kmenů a hroubí pokácených zde a na ploše Deh-F.
- 13) Na smluvním základě bude stanoven odborný biologický dozor zájmového území z hlediska ověření výskytu ochrannářsky významných druhů živočichů a rostlin ve stavbou dotčených stanovištně hodnotnějších segmentech ve všech navazujících stupních projektové přípravy (dokumentace pro územní řízení, dokumentace pro stavební povolení) a pro účely prováděcí dokumentace stavby s cílem postupně precizovat pro fázi přípravy území, vlastní výstavby i provozu účinná opatření k ochraně místních populací či ke zmírnění nebo kompenzaci vlivů na tyto druhy. Pokud bude v rámci biologického dozoru zjištěn výskyt zvláště chráněného druhu živočichů a rostlin, potom odborně způsobilá osoba bezodkladně navrhne příslušná opatření, která budou pro investora závazná. Odborně způsobilá osoba provede odchyt a záchranný přenos mimo prostor zemních prací.

II. Podmínky pro fázi výstavby

- 14) Při výběrovém řízení na dodavatele stavby bude stanoveno jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
- 15) Před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.
- 16) Před zahájením stavební činnosti bude nutno dřeviny mimo zábor zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit

pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny.

- 17) V jarním období roku předpokládané přípravy území pro rekultivaci bude provedena aktualizace zoologického průzkumu včetně vyhodnocení zásahu do biotopu případně zjištěných ohrožených druhů; výsledky průzkumů je třeba následně předat příslušnému orgánu ochrany přírody.
- 18) Obyvatelé nejbližších domů budou v předstihu seznámeni s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby.
- 19) Pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší, hlukovou zátěž v etapě výstavby a vlivů na povrchové a podzemní vody budou obsahovat následující požadavky:
 - čištění staveništních ploch a komunikací se bude provádět zásadně za mokra,
 - staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo používány aktivní látky k potlačení prašnosti,
 - budou používány stroje s nižšími emisemi PM (splňující alespoň emisní normu Stage I dle Směrnice 97/68/ES), jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky,
 - po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo,
 - po dobu stavby je nutné redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum,
 - provozní doba recyklačního zařízení nepřekročí 10 hod/den a 120 t zpracovávaného materiálu za hodinu,
 - v případě sucha bude zajištěno skrápění ploch všech zařízení stavenišť v rámci stavby, a to včetně mezideponií určených k recyklaci,
 - skrápění materiálu určeného k recyklaci bude realizováno s dostatečným předstihem před recyklací,
 - při smogových situacích zastavit provoz recyklační linky a ponechat možnost provozu zdroje na jeho maximální denní kapacitu v ostatních částech roku pro zajištění rychlého zpracování materiálu, potažmo omezení doby výluk na související železniční trati,
 - v areálu recyklační linky bude omezena pojezdová rychlost na 20 km/hod.,
 - bude realizováno pravidelné čištění komunikace určené k návozu a odvozu materiálu na recyklační linku,
 - veškerá vozidla odvázející podsítné po recyklaci budou zaplachtována,
 - v případě dlouhodobého sucha a při vyšším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště,
 - v době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu práce stavebních mechanismů s vysokým výkonem,
 - celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu
 - veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v obytné zástavbě pouze v denní době,
 - všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 08.00 až 16.00 hodin; další práce je možné provádět v době od

- 07.00 do 19.00 hod.; při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována protihluková opatření,
- v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích,
 - staveništní doprava bude organizována dle možností mimo obydlené zóny,
 - při dopravě objemných stavebních materiálů primárně využívat železniční dopravu,
 - pro stavbu bude zpracován havarijní plán ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby,
 - v zátopových územích, respektive ochranných pásmech vodních zdrojů nebudou zřizována trvalá zařízení stavenišť jakož i mezideponie stavebního materiálu,
 - pro stavbu bude zpracován a předložen k odsouhlasení povodňový plán stavby,
 - bude specifikován způsob odvodnění zařízení stavenišť ve vztahu k eliminaci úniků nepolárních extrahovatelných látek (NEL) a mechanických usazenin,
 - na plochách zařízení stavenišť v zátopovém území bude vyloučeno skladování látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod, včetně zásob PHM pro stavební mechanizmy; nebudou zde odstavovány žádné stavební mechanizmy,
 - objekty, ve kterých se v rámci stavby bude nakládat se závadnými látkami, budou zabezpečeny proti jejich úniku do okolí,
 - při případném stavebním zásahu do vodních toků bude vytvořen derivační obtok (nebo průtok) tak, aby bylo zabráněno dlouhodobému zakalení vody toku,
 - všechny mechanizmy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.
- 20) Projednaný minimalizovaný rozsah odlesnění bude řešen v rámci etapy výstavby postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření nezbytného rozsahu odlesnění v terénu.
- 21) V profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa komunikace s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, je nutno urychleně provést obnovu porostního pláště tak, aby nedocházelo k druhotnému poškozování a devastaci lesa, a to zejména na návětrné straně, kde vyvstává vysoké riziko polomů a vývrátů.
- 22) V předstihu před zemními pracemi bude v mimovegetačním období provedeno skácení dřevin a odstranění keřů a vyklizení ploch od vegetace; před každým kácením dřevin spojeným s realizací záměru bude proveden průzkum přítomnosti hmyzu (průzkum přítomnosti využitelných dutin s přítomností červeného trouchu; vizuální prohlídka dutin, hledání imag brouků, hledání larev prohrabáváním trouchu, hledání zbytků a pobytových stop a hledání požerků a závrťů a doupata drobných savců; v případě prokázání výskytu zvláště chráněných druhů bude navrženo opatření, kterým je ponechání dřeviny, popřípadě souše, torza a zlomu na místě, pokud to umožní realizace záměru.
- 23) Terénní úpravy spojené se skrývkou vegetačního povrchu omezit pouze na plochy vlastních stavebních objektů s tím, že skrývky budou prováděny v závěru vegetačního období, mimo reprodukční období živočichů, případně v období vegetačního klidu.
- 24) Ve vztahu k EVL Týništské Poorličí budou respektována v etapě výstavby následující doporučení:
- při kácení dřevin ponechat co nejvíce starších dubů, především v úsecích km 44,7-45,8, 47,0-47,7, 47,7-47,9 a 48,1-48,4; pokud to bude možné, místo kácení provést ořezání

větví; část vykácených dubových kmenů a širších větví nařezat na 1-2 m dlouhé klády a ty naskládat na nových okrajích do hrání; budou sloužit pro vývoj xylofágního hmyzu a podpoří populace alespoň části zde žijících druhů,

- shrnutý substrát v okolí trati nepřekrývat navážkou, neosévat a neosazovat – ponechat samovolné sukcesí,
- snažit se o minimální zásah do náletu – tedy vyřezat jen nezbytně nutné dřeviny
- v úseku (ix) 47,7-47,9 nezavážet tůně.

25) Bude zajištěno, že v průběhu prací nedojde k úniku toxických látek (např. úniky pohonných hmot, motorových olejů, cementových výluhů apod.) do vodního prostředí a k nadměrnému kalení vody, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění vodního prostředí (populací ryb a na vodu vázaných typů přírodních stanovišť vyskytujících se níže po toku Orlice).

III. Podmínky pro fázi provozu

26) V průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu na navrhovaném úseku železnice; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví; k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu ve venkovním chráněném prostoru, jakož i protokol o plnění hygienických limitů ve vnitřním chráněném prostoru staveb u identifikovaných objektů s realizovanou individuální protihlukovou ochranou.

27) Po roce provozu bude provedena postprojektová analýza, tj. vyhodnocení plnění požadavků na ochranu životního prostředí určených v základních dokumentech investiční přípravy (proces EIA, územní rozhodnutí, stavební povolení, závazná stanoviska podle složkových zákonů).

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

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí odpovídají podmínkám 26) a 27) závazného stanoviska.

ODŮVODNĚNÍ

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Ministerstvo obdrželo dne 21. 2. 2018 oznámení zpracované dle přílohy č. 3 zákona.

Na základě oznámení bylo zahájeno zjišťovací řízení záměru podle § 7 a přílohy č. 2 zákona. Oznámení bylo rozesláno dopisem č.j.: MZP/2018/550/257.

Závěr zjišťovacího řízení, v němž bylo konstatováno, že záměr bude posuzován v celém rozsahu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, byl vydán ministerstvem pod č.j.: MZP/2018/550/23985 dne 10. 4. 2018.

Dokumentace k záměru (Ing. Luboš Štancl, Ostrava) byla ministerstvu předložena v říjnu 2018.

Následně byla dokumentace rozeslána dopisem č. j. MZP/2018/550/1388 ze dne 26.10.2018.

Veřejné projednání v souladu s §17odst. (1) zákona příslušný úřad nenařídil, protože neobdržel žádné odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti.

Zpracovatelem posudku byl stanoven RNDr. Tomáš Bajer, CSc. Pověření k záměru bylo se všemi náležitostmi předáno dopisem pod č.j. MZP/2018/550/1388 dne 6. 12. 2018.

Na žádost zpracovatele posudku byl MŽP dopisem pod č.j. MZP/2019/550/152-Ko ze dne 31. 1. 2019 prodloužen termín pro odevzdání posudku do 20.2.2019.

Posudek byl předložen dne 12.2. 2019.

Vydání souhlasného závazného stanoviska vychází ze závěrů hodnocení současného stavu příslušných složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území a závěrů hodnocení vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)“ na životní prostředí a veřejné zdraví.

Rozsah vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je z hlediska únosnosti prostředí v dotčeném území hodnocen jako přijatelný. Záměr nezpůsobí významné nepřijatelné snížení kvality životního prostředí v řešeném území.

Vnější projevy záměru lze hodnotit jako lokální, nepřesahující bezprostřední okolí místa plánované realizace záměru. Podkladem pro dokumentaci EIA byly také odborné studie, které neprokázaly významný vliv záměru na životní prostředí. V těchto průzkumech bylo vyhodnoceno, že vlivy jsou přijatelné, zdravotní rizika spojená s realizací a provozováním záměru jsou akceptovatelná. Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že záměr lze realizovat v předloženém řešení a rozsahu.

Nedílnou součástí záměru jsou podmínky pro navazující řízení uvedené ve výrokové části závazného stanoviska. Tyto podmínky slouží k minimalizaci, eliminaci či kompenzaci potenciálních negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Podmínka č.1 vyplývá z návrhu protihlukových opatření a jejich ověření v rámci další projektové přípravy záměru. Podmínka byla formulována zpracovatelem posudku a respektuje požadavky Města Třebechovice pod Orebem a ČIŽP.

Podmínka č.2 byla formulována zpracovatelem posudku pro omezení vlivů na přírodní složky ekosystémů.

Podmínka č.3 byla formulována zpracovatelem posudku pro omezení vlivů na lesní pozemky a lesní porosty.

Podmínka č.4 byla formulována zpracovatelem posudku pro minimalizaci vlivů na odtokové poměry v zájmovém území.

Podmínka č.5 byla formulována zpracovatelem posudku pro minimalizaci vlivů na prvky dřevin rostoucích mimo les.

Podmínka č.6 byla formulována zpracovatelem posudku v souladu s návrhem dokumentace EIA.

Podmínka č.7 byla formulována zpracovatelem posudku v souladu s návrhem dokumentace EIA.

Podmínka č.8 byla formulována zpracovatelem posudku jako kompenzační opatření za kácené prvky dřevin rostoucí mimo les a k posílení stabilizující funkce ÚSES.

Podmínka č.9 byla formulována zpracovatelem posudku pro omezení vlivů na přírodní složky ekosystémů.

Podmínka č.10 vyplývá z hodnocení vlivů na NATURA 2000.

Podmínka č.11 vyplývá z požadavku KHS.

Podmínka č.12 vyplývá z doporučení dokumentace EIA s ohledem na minimalizaci vlivů na faunu.

Podmínka č.13 byla formulována zpracovatelem posudku ve vztahu k minimalizaci vlivů na přírodní složky ekosystémů.

Podmínky č.14 a č.15 byly formulovány zpracovatelem posudku s ohledem na minimalizaci vlivů na veřejné zdraví a hmotný majetek

Podmínka č.16 vyplývá z doporučení dokumentace EIA s ohledem na minimalizaci vlivů na prvky dřevin rostoucích mimo les.

Podmínka č.17 byla formulována zpracovatelem posudku ve vztahu k minimalizaci vlivů na faunu s odkazem na výstupy zoologického průzkumu.

Podmínka č.18 byla formulována zpracovatelem posudku ve vztahu k faktorům pohody pro nejbližší obytnou zástavbu podél stavby.

Podmínka č.19 byla formulována v souladu s doporučeními dokumentace k minimalizaci vlivů na ovzduší, hlukovou zátěž a vlivů na povrchové a podzemní vody v etapě výstavby

Podmínky č.20 a č.21 byly formulovány zpracovatelem posudku ve vztahu k minimalizaci vlivů na lesní porosty

Podmínky č.22 a č.23 byly formulovány zpracovatelem posudku ve vztahu k minimalizaci vlivů na faunu v souladu se závěry biologických průzkumů

Podmínky č.24 a č.25 vyplývají z hodnocení vlivů na NATURA 2000.

Podmínka č.26 vyplývá z požadavku KHS.

Podmínka č.27 vyplývá z doporučení zpracovatele posudku a směřuje k provedení postprojektové analýzy po roce provozu, to je vyhodnotit plnění požadavků na ochranu životního prostředí určených v základních dokumentech investiční přípravy (proces EIA, územní rozhodnutí, stavební povolení, závazná stanoviska podle složkových zákonů).

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

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo významné, popř. nevýznamné.

Na základě dokumentace, posudku a obdržených vyjádření uplatněných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou platnými právními předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat - lze vydat souhlasné závazné stanovisko. Konkrétní informace o záměru popsané v podkladech předložených v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí zpracovaných autorizovanými osobami v této oblasti vyhodnocují vlivy záměru jako

málo významné. Záměr je umístěn v souladu s platnou územně plánovací dokumentací; v rámci hodnocení nebyl vyloučen vliv na Evropsky významné lokality v rámci NATURA 2000.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Součástí dokumentace je samostatná studie Hodnocení zdravotních rizik. Tato studie byla zpracována RNDr. Alexandrem Skácelem, držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.

Studie uzavírá, že na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je možné konstatovat, že realizací záměru nelze očekávat v hodnocených částech obcí zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem. Dále studie uvádí, že lze předpokládat, že ve skutečnosti bude počet obtěžovaných a rušených obyvatel hlukem z posuzované železnice menší, vzhledem k tomu, že hodnocení zdravotních rizik bylo provedeno z nejvyšších vypočítaných hladin hluku v jednotlivých územích a vztaženo na všechny obyvatele těchto území. Studie uzavírá, že hlukovou situaci je proto doporučeno ověřit v období zkušebního provozu záměru pomocí terénního měření. Významný příznivý efekt v podobě zlepšení technických parametrů na železniční trase a zvýšení plynulosti a kapacity železniční dopravy je přitom zjevný. Realizace protihlukových opatření se projeví očekávaným snížením hlukové zátěže a zvýšením zdravotní bezpečnosti železničního provozu s pozitivním důsledkem pro většinu trvale bydlících osob.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na veřejné zdraví.

Vlivy na ovzduší a klima

Součástí posuzované dokumentace je rozptylová studie, zpracovaná Ing. Hanou Konečnou, autorizovanou osobou pro zpracování rozptylových studií.

Na základě provedení vyhodnocení dokumentace konstatuje, že realizace záměru vyvolá málo významné navýšení celkových imisních koncentrací. Podmínky pro plnění imisních limitů se realizací záměru významně nezmění. Případná realizace záměru nevytvoří novou příčinu překračování imisních limitů látek s ročním průměrováním. Z hodnocených bodů dojde k nejvyššímu nárůstu, v řádu desetin %, v oblasti obytných domů podél silnice III. třídy vedoucí obcí Bolehošť.

Odstup imisních koncentrací od imisních limitů se v obytné zástavbě významně nezmění. Vlivem realizace záměru nedojde v modelové oblasti k překročení imisních limitů látek s ročním průměrováním. Dlouhodobý vliv záměru na imisní situaci nebude významný a nebude působit zdravotní riziko.

Případný vliv záměru na populaci v dotčené obytné zástavbě spojený se znečišťováním ovzduší lze hodnotit jako málo významný.

Z hlediska vlivů na klima dokumentace tento vliv nepředpokládá.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na ovzduší a klima.

Vlivy na hlukovou situaci a případné další fyzikální a biologické charakteristiky

Součástí posuzované dokumentace je hluková studie, zpracovaná v říjnu 2018 Liborem Brožem z firmy REVITA Engineering. Součástí studie je i měření hluku.

Na základě provedených výpočtů hluková studie pro etapu provozu navrhuje protihluková opatření ve formě protihlukových stěn.

S ohledem na místní poměry není možné pomocí protihlukových opatření na trati zajistit na všech obytných objektech podlimitní hodnoty pro stávající ani výhledový rozsah dopravy. Na

těchto objektech bude nutné provedení individuálních protihlukových opatření, jejichž rozsah je uveden výše.

Jedná se o rodinné domy č.p. 87, 285 a 284 a bytový dům č.p. 184 v Pouchovské ulici v Hradci Králové, rodinné domy č.p. 79 U trati, č.p. 75 Kociánovice, č.p. 382 Kociánovice, č.p. 82 V poli v Hradci Králové, rodinný dům č.p. 126 v Blesně, rodinné domy č.p. 108, 795, 796, 856, 76, 1210 v ulici Hradecká v Třebechovicích pod Orebem a objekt občanského vybavení užívaný k bydlení č.p. 1131 v ulici Hradecká v Třebechovicích pod Orebem, rodinné domy č.p. 900, 866, 854, 431 v ulici Za tratí v Třebechovicích pod Orebem, rodinné domy č.p. 683, 370, 837 v ulici Pardubická v Třebechovicích pod Orebem, rodinný dům č.p. 941 v ulici Týništská v Třebechovicích pod Orebem a rodinný dům č.p. 60 v Petrovicích.

Pro objekty ležící v pásmu nadlimitních hodnot budou tato opatření navržena v dalším stupni přípravy projektu. U objektů v pásmu nejistoty dojde po modernizaci trati k prověření potřeby individuálních opatření a případně k jejich doplnění. Rozsah individuálních protihlukových opatření je stanoven pro výhled po modernizaci trati a výhledovou intenzitu dopravy, objekty jsou určeny podle hlukových map pro den a noc.

Součástí dokumentace je i měření vibrací realizované firmou REVITA Engineering v srpnu 2018. Na předmětné trati byly stanoveny čtyři měřící body, účelem měření bylo pořízení náběrů vibrací při jednotlivých průjezdech vlakových souprav v referenčních bodech umístěných přednostně na podlahové nebo základové desce měřeného domu.

Dokumentace dále uvádí, že doporučená antivibrační opatření v rámci optimalizace trati nejsou stanovena ortodoxně podle aktuálních výsledků měření, ale reflektují celkové chování trati na daných geologických podmínkách a nesou v sobě jistou rezervu pro budoucnost. Co se týká výsledných hodnot vibrací v jednotlivých referenčních bodech, nedochází zde k překračování platných limitů. Doporučená antivibrační opatření na trati formou položení rohoží pod štěrkové lože:

- Hradec Králové, zač. na konci pojezdu ulice Kladská, konec 20 m za RD Vavákova 85/38;
- Blešno, začátek cca 30 m před přejezdem u zastávky, konec cca 20 m za přejezdem;
- Třebechovice p/O, zač. před Hradecká 1131, konec před Hradecká 856;
- Třebechovice p/O, 20 m do obou směrů od přejezdu ul. Pardubická;
- Třebechovice p/O, od RD Národní Gardy 1239, konec cca km 42,540;
- Petrovice, 25 m do obou směrů od obrysu RD č.p. 60.

Vznik jiných rušivých vlivů, které by mohly ovlivnit obyvatelstvo nebo životní prostředí, se realizací záměru nepředpokládá.

Se závěry uvedených studií na úrovni stávajícího dostupného technického řešení záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ze zpracovatel posudku ztotožňuje při respektování podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dokumentace ve vztahu k odtokovým poměrům uvádí, že výstavba posuzovaného záměru zasáhne do záplavového území Labe, Piletického potoka a Dědiny, záplavové území Q100 Orlice prochází mezi obcemi Blešno a Nepasice podél železniční trati. V těchto oblastech není přípustné zřizovat plochy zařízení stavenišť, aby v případě povodňových situací nedošlo k ohrožení průtokových poměrů a bezpečnosti pracovníků stavby.

Pro případ povodňových situací je nezbytné vypracovat před zahájením stavebních prací povodňový plán a v případě nutnosti podle něj postupovat.

Co se týká odvodnění železniční trati a železničních stanic, je zajištěno pomocí zhutněné pláně tělesa železničního spodku, resp. zemní pláně ve sklonu 5%. Voda z pláně bude odtékat gravitačně do okolního terénu, zpevněných příkopů nebo v případě železničních stanic do sítě podélných trativodů.

V rámci modernizace traťového úseku dojde k nahrazení stávajících mostů a propustků novými konstrukcemi. Mostní objekty budou dimenzovány tak, aby splnily požadavky na stanovené povodňové průtoky. Nepředpokládá se významná změna odtokových poměrů v zájmovém území.

Z hlediska srážkových vod v etapě provozu dokumentace uvádí, že systém odvodnění železniční tratě po stavbě zůstane stávající. Srážkové vody se budou částečně vsakovat a částečně budou odvedeny do stávajících stálých a občasných vodotečí.

Ve vztahu k jakosti vod dokumentace uvádí, že negativní ovlivnění jakosti vod během výstavby záměru může být způsobeno únikem závadných látek do horninového prostředí (ropné látky ze stavebních mechanismů) a únikem závadných látek do vodních toků nebo kanalizace (ropné látky, zemina, stavební materiály, vypouštění odpadních vod). Výše uvedené možnosti znečištění vodního prostředí mohou nastat především v důsledku nestandardních a havarijních stavů, tedy zejména v případě technické závady či selhání lidského faktoru.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na povrchové a podzemní vody; pro minimalizaci vlivu jsou v závazném stanovisku formulována odpovídající doporučení.

Vlivy na půdu a les

Z důvodu výstavby záměru bude zapotřebí přistoupit k trvalým i dočasným záborům zemědělské půdy, a to především orné půdy a trvalých travních porostů. Jedná se o zemědělskou půdu zařazenou zejména do IV. třídy ochrany, jde tedy o půdy s podprůměrnou produkční schopností. Okrajově dojde i k zásahům do půdy I., II., III. a V. třídy ochrany. Půdy s I. třídou ochrany, tedy půdy bonitně nejcennější, se nachází zejména v Hradci Králové v km trati 29,8 – 30,5, dále pak v Třebechovicích pod Orebem v km trati 40,9 – 41,7. Ve vztahu k půdě jde o ireverzibilní proces. Ztrátu zemědělské půdy lze považovat za částečně přijatelnou, neboť v širším okolí je dostatek půd podobných vlastností a nebude ovlivněno zemědělské obhospodařování navazujícího území. Před zahájením stavby bude provedena skrývka kulturních vrstev půdy, následně budou deponovány v místě stavby a rozprostřeny na zemědělské pozemky v okolí.

Dále dokumentace konstatuje, že výstavbou záměru dojde rovněž k záboru lesních pozemků. Část stávající trasy je vedena v sousedství pozemků určených k plnění funkcí lesa, je tedy dotčeno pásmo 50 m od hranice lesa.

Celkově je z dokumentace patrné, že z hlediska trvalého záboru ZPF se bude jednat o celkový zábor 115 280 m², z hlediska trvalého záboru PUPFL se bude jednat o 18 746 m². Ostatní nároky na plochy budou realizovány převážně na ostatních plochách (62.528 m²) ve vlastnictví SŽDC s.o.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na půdu.

Vlivy na přírodní zdroje

Dokumentace uvádí, že v trase posuzovaného úseku se nenacházejí výhradní ložiska ani chráněná ložisková území. Dle dokumentace vliv nenastává.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením na horninové prostředí a přírodní zdroje.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy, EVL)

V zájmovém území dle dokumentace nebyl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů rostlin, jedná se o plochy převážně silně pozměněné a ovlivňované činností člověka.

Z hlediska vlivů na faunu dokumentace konstatuje, že v nejbližším okolí trati mezi Hradcem Králové a Týništěm nad Orlicí byl v roce 2017 zjištěn výskyt šesti druhů obojživelníků (čolek obecný, ropucha obecná, ropucha zelená, rosnička zelená, skokan štíhlý, skokan skřehotavý). Všechny zjištěné druhy patří mezi zvláště chráněné.

Na základě provedeného zoologického průzkumu zpracovatel navrhuje administrativní, obecná a specifická opatření.

Součástí posudku je oponentní naturové hodnocení zpracované Mgr. Janem Losíkem, PhD., držitelem autorizace MŽP ČR č.j. 630/279/05 k posuzování vlivů na lokality soustavy Natura 2000. Oponentní naturové hodnocení konstatuje, že bylo zjištěno, že hodnocení záměru bylo zpracováno v souladu s příslušnými metodickými pokyny MŽP a s požadavky zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Svou strukturou i obsahovou náplní odpovídá posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. Drobným odchýlením od doporučené struktury naturového hodnocení je skutečnost, že návrh zmírňujících opatření je součástí kapitoly věnované popisu záměru. Tento formální nedostatek nemá žádný vliv na věcné výsledky hodnocení.

Zpracovatel oponentního posudku se plně ztotožňuje se závěrem hodnocení, že záměr „Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)“ nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany žádné evropsky významné lokality či ptačí oblasti.

Důvodem pro vyloučení významného negativního vlivu je skutečnost, že záměr představuje modernizaci stávající trati, které oproti stávajícímu stavu významným způsobem nezhorší kvalitu přírodních stanovišť a biotopů předmětů ochrany v dotčených lokalitách soustavy Natura 2000.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Vzhledem ke skutečnosti, že k plánovaným stavebním úpravám dojde přímo na stávající trati a v rámci zdvojkolejnění nebudou budovány žádné stavební objekty, které by svým charakterem nebo měřítkem negativně působily v okolní krajině, nepředpokládá se ovlivnění krajinného rázu.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na krajinu.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměr nebude mít vliv na hmotný majetek a zájmy památkové péče, rovněž neznamená žádný dopad na kulturní tradice v místě nebo v regionu včetně architektonických a archeologických aspektů, ani neovlivňuje jiné kulturní hodnoty nemateriální povahy.

S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice

Záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích.

S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí

Vzhledem k charakteru záměru je jeho řešení pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno, detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná správní řízení k povolení předmětného záměru.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku lze z pohledu příslušného úřadu učinit závěr, že negativní vlivy nepřesáhnou míru stanovenou zákony a dalšími předpisy. U záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Příslušný úřad na základě výše uvedeného konstatuje, že technické řešení záměru je s ohledem na dosažený stupeň poznání, ve věci znečišťování životního prostředí, popsáno dostatečně a odpovídá standardům Evropské unie.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Záměr byl předložen jednovariantně. Předložený záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací dotčených obcí.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci

Ministerstvo životního prostředí obdrželo k předložené dokumentaci následující vyjádření dotčených správních orgánů, dotčených územně samosprávných celků a veřejnosti:

1) Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

Podstata vyjádření:

K dokumentaci záměru Krajský úřad uvádí následující:

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.

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.

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.

Krajský úřad podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předložené dokumentaci záměru připomínek. Součástí dokumentace je přílohou část obsahující autorizovanou osobou ve smyslu zákona zpracovaný biologický průzkum záměrem dotčeného území, hodnocení vlivů záměru na evropsky významnou lokalitu Týništské Poorličí včetně návrhu konkrétních kompenzačních či zmírňujících opatření, která by měla být zhodnocena v posudku o hodnocení vlivů na životní prostředí a následně obsažena i v návrhu podmínek příslušného orgánu stanoviska o hodnocení vlivů na životní prostředí.

Krajský úřad jako příslušný orgán ochrany zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon ZPF“), sděluje, že k předložené dokumentaci záměru „Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo)“ je dle ust. § 17 odst. m) zákona ZPF dotčeným správním orgánem Ministerstvo životního prostředí vzhledem ke skutečnosti, že předmětným záměrem budou dotčeny pozemky náležící do zemědělského půdního fondu o výměře nad 10 ha (dle předložené dokumentace si stavba vyžádá zábory v rozsahu 11,5280 ha).

Krajský úřad jako příslušný orgán státní správy lesů podle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předložené dokumentaci záměru „Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo)“ připomínky. Pozemky určené k plnění funkcí lesa (lesní pozemky) budou předloženým záměrem dotčeny v nutném rozsahu podél trati.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu podstatné části uvedeného vyjádření ze strany zpracovatelského týmu posudku bez komentáře. Součástí posudku je oponentní naturové hodnocení, jehož částečně modifikovaná doporučení jsou převzata do návrhu závazného stanoviska. Z hlediska vlivů na ZPF nejsou v závazném stanovisku formulovány žádné podmínky, protože odnětí ze ZPF bude podléhat příslušnému složkovému zákonu. Za podstatné lze konstatovat, že většina nároků na zábor ZPF bude realizován ve IV. třídě ochrany.

2) Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové

Podstata vyjádření:

K dokumentaci záměru ČIŽP uvádí následující:

V souvislosti se zamýšleným budováním protihlukových stěn, které mají být v části úseku transparentní (konkrétně na km 32,870 a na mostě SO 34-34-07), ČIŽP upozorňuje na rizikovost takových stěn. Průhledné stěny nejsou dostatečně registrovány volně žijícími ptáky, přičemž nárazy do těchto stěn jsou pro ptáky často fatální. Tato rizikovost přitom v předložené dokumentaci není dostatečně zohledněna.

ČIŽP, oddělení ochrany přírody, proto doporučuje, aby v případě použití průhledných stěn byly tyto stěny opatřeny vhodnými prvky (např. svislými pruhy). Za nevhodné lze považovat dříve užívané siluety dravců.

ČIŽP, oddělení ochrany přírody, nemá k předložené dokumentaci další připomínky.

ČIŽP, oddělení ochrany lesa, nemá k předložené dokumentaci připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Připomínka týkající se případně použitých průhledných protihlukových clon je zapracována do podmínek závazného stanoviska.

3) Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové

Podstata vyjádření:

Po zhodnocení dokumentace vlivů záměru na životní prostředí s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví se vydává toto vyjádření:

S dokumentací vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo)“ zařazeného v kategorii II bod 44 přílohy č. 1 zákona, na životní prostředí lze z hlediska zájmů chráněných orgány ochrany veřejného zdraví souhlasit.

Odůvodnění:

Součástí předložené dokumentace je Odborná studie č. 5070-S71-18 vypracovaná Liborem Brožem, Revita Engineering - laboratoř fyzikálních faktorů, IČ 46720880, Havlíčkova 1549/26, 412 01 Litoměřice v září 2018, která posuzuje vliv hluku záměru na nejbližší chráněné venkovní prostory staveb a chráněné venkovní prostory. Rozhodujícím zdrojem hluku v celém řešeném území je železniční doprava na sledované trati, ve dne pak je v některých místech rovnocenným zdrojem hluk z dopravy automobilové.

V rámci této studie byla realizována měřicí kampaň, především za účelem zjištění nulového stavu a současně pořízení srovnávacích hodnot pro validaci výpočtu. Výpočtovými body byly zvoleny rodinné domy: RB1 ve městě Hradec Králové - K zastávce 170/44, RB2 Kladská 85/38, RB3 U trati 79/1, RB4 v obci Blešno č.p. 79, RB5 č.p. 50, RB6 v obci Nepasice č.p. 53, RB7 v obci Třebechovice pod Orebem - Hradecká č.p. 796, RB8 Na stavě č.p. 546, RB9 v obci Petrovice č.p. 29 a RB10 č.p. 60. Zvolené body vždy reprezentují celé skupiny obytných staveb v obdobné pozici k trati v daném úseku. Výpočet byl proveden na základě intenzity dopravy poskytnuté správcem železniční trati (RPDI2016).

Vlivem modernizace trati je očekáván nárůst hlučnosti v denní i noční době, a to především vlivem podstatného nárůstu intenzity dopravy a rychlosti. Využití korekce pro starou hlukovou zátěž na tomto úseku není možné, neboť vlivem modernizace trati dochází k podstatným změnám v jejím vedení (přidává se druhá kolej), zvyšuje se maximální traťová rychlost na 160 km/h a současně dojde ve výhledu k zásadnímu nárůstu intenzity dopravy. Suma těchto faktorů má za následek nárůst hluku přesahující 2 dB, a to i přes zohlednění zlepšení kvality trati a vozového parku.

Vzhledem k těmto skutečnostem jsou navrženy protihlukové úpravy spočívající především v instalaci protihlukových bariér v celkové délce přesahující 7 km, současně je předpokládáno udržování nové trati v dobrém technickém stavu a pravidelné provádění akustického broušení kolejnic.

U objektů, které není možno proti hluku z technických důvodů ochránit protihlukovými stěnami, jsou navržena technická opatření, která umožňují větrání bez nutnosti otevírání oken v obytných místnostech. Větrání obytných místností bude zajištěno nucené. Díky tomuto řešení nebude na posuzovaných objektech prostor významný z hlediska pronikání hluku do chráněného vnitřního prostoru stavby. Stavby jsou navrženy s eliminací chráněného venkovního prostoru stavby a přímé větrání vnitřního chráněného prostoru stavby je zajištěno jinak než okny. Jedná se o rodinné domy č.p. 87, 285 a 284 a bytový dům č.p. 184 v Pouchovské ulici v Hradci Králové, rodinné domy č.p. 79 U trati, č.p. 75 Kociánovice, č.p. 382 Kociánovice, č.p. 82 V poli v Hradci Králové, rodinný dům č.p. 126 v Blesně, rodinné domy č.p. 108, 795, 796, 856, 76, 1210 v ulici Hradecká v Třebechovicích pod Orebem a objekt občanského vybavení užívaný k bydlení č.p. 1131 v ulici Hradecká v Třebechovicích pod Orebem, rodinné domy č.p. 900, 866, 854, 431 v ulici Za tratí v Třebechovicích pod Orebem, rodinné domy č.p. 683, 370, 837 v ulici Pardubická v Třebechovicích pod Orebem, rodinný dům č.p. 941 v ulici Týništská v Třebechovicích pod Orebem a rodinný dům č.p. 60 v Petrovicích.

Etapa výstavby bude zdrojem hluku, který může ovlivnit akustické poměry v území. Hluk šířící se ze staveniště je závislý na množství, umístění, druhu a stavu používaných stavebních strojů, počtu pracovníků v jedné pracovní směně, druhu prací, organizaci práce i snaze vedení

stavby hluk co nejvíce omezit. Všechny tyto parametry nejsou konstantní, mění se v závislosti na okamžitém stadiu výstavby. Hluk z výstavby a provozu recyklačních základen je nutno podrobně řešit v dalším stupni projektové dokumentace.

Celkově lze na základě výpočtů konstatovat, že pomocí navrhovaných protihlukových opatření by měly být po realizaci stavby dodrženy hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb posuzovaných chráněných objektů.

K ověření výsledků hlukové studie, která představuje pouze teoretický výpočet, je nutno ve zkušebním provozu záměru provést kontrolní měření hluku ze železniční dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb nejbližší obytné zástavby dle Odborné studie č. 5070-S71-18 v denní i v noční době.

Autorizované posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví zpracoval RNDr. Alexander Skácel, CSc., autorizační oprávnění č.j. 03/2014, Průkopnická 24, 700 30 Ostrava, v září 2018, za účelem posouzení zdravotního rizika hluku vlivem zprovoznění modernizovaného železničního úseku. Zdrojem hluku je provoz železniční dopravy po technicky přebudované zdvojkolejné trase v jejím stávajícím směrovém vedení v kumulaci se současnou hlučností a s vlivy protihlukových opatření v potenciálně dotčeném okolí záměru (železniční trať č. 505 v úseku 020 Hradec Králové - Týniště nad Orlicí). Podkladem pro posouzení je výše uvedená studie. Po realizaci záměru zůstanou v denní i v noční době dominantními zdroji hluku v lokalitě modelované hlukové příspěvky hlučností ze železniční dopravy. Hlučnost v okolí záměru představuje v současné době pro většinu zájmového území objektivní riziko silného obtěžování hlukem, zhoršenou komunikaci řeči, zvýšené riziko ischemické choroby srdeční a zhoršeného osvojení řeči a čtení u dětí. Realizace záměru představuje v denní i v noční době přesun zdravotního rizika hlučností do nižších hlukových pásem. Příznivá změna celkové hlučností vlivem realizace záměru se na většině modelovaného území projeví významně a za očekávané situace je nutno konstatovat i významnou příznivou změnu faktoru pohody v denní i v noční době. Naproti tomu v chráněném venkovním prostoru staveb RB3, RB7, RB10 a jejich okolí se v denní době očekává zvýšení celkové hlučností o hodnoty, které budou prokazatelné přístrojovým měřením i pocíitelné smyslovým vnímáním. V noční době se takové prokazatelné a pocíitelné zvýšení hlučností očekává pouze u RB3. U objektů, které není možno proti hluku z technických důvodů ochránit protihlukovými stěnami, jsou navržena technická opatření, která umožňují větrání bez nutnosti otevírání oken v obytných místnostech. Větrání obytných místností bude zajištěno nucené. Z hlediska hlukové zátěže prostředí budou v okolí rekonstruované a zdvojkolejné železniční trati liniového záměru při realizaci protihlukových opatření ve srovnání se situací pro nulovou variantu zlepšeny podmínky ochrany veřejného zdraví v denní i v noční době a na většině řešeného území se očekává prokazatelná příznivá změna současného hlukového klimatu.

Dokumentace byla posouzena z hlediska možných zdravotních rizik pro obyvatelstvo dle § 77 zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu výše uvedeného vyjádření ze strany zpracovatelského týmu posudku bez komentáře. Požadavky vyplývající z uvedeného vyjádření jsou v závazném stanovisku formulovány v následující podobě:

- při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na

celkovou délkou stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií)

- před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby
- součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a upřesnění navržených přepravních tras a zařízení stavenišť (včetně recyklační linky) bude akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyloučením souběhu nejhlučnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními (použitím méně hlučné stavební techniky) dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, respektive budou navržena další technická nebo organizační opatření, která budou z hlediska hluku z etapy výstavby akceptovatelná orgánem ochrany veřejného zdraví ve vztahu k hygienickému limitu pro etapu výstavby
- obyvatelé nejbližších domů budou v předstihu seznámeni s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby
- pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:
 - celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu
 - veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v obytné zástavbě pouze v denní době
 - všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 08.00 až 16.00 hodin; další práce je možné provádět v době od 07.00 do 19.00 hod.; při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována protihluková opatření
 - v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích
 - staveništní doprava bude organizována dle možností mimo obydlené zóny
 - při dopravě objemných stavebních materiálů primárně využívat železniční dopravu
- součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR; aktualizovaná akustická studie bude zahrnovat:
 - upřesnění rozsahu protihlukových opatření z hlediska délky a výšky následovně:

č.	Popis bariéry	Od km	Do km	Délka [m]	Pozice
1	PHS výška 2 m, HK ul. Východní	30,425	30,935	510	vlevo trati
2	PHS výška 3 m, HK ul. Severní - Gagarinova	31,010	32,215	1205	vpravo trati
3	PHS výška 3 m, HK ul. Lipová	32,265	32,550	285	vpravo trati
4	PHS výška 2 m, HK ul. Vavákova (Kladská)	32,785	33,140	355	vlevo trati
5	PHS výška 2 m, Blešno nové RD	36,205	36,775	570	vpravo trati
6	PHS výška 2 m, Blešno obec (přeuš. pro přejezdy)	37,165	38,575	1410	vpravo trati
7	PHS výška 2 m, Nepasice před zastávkou	39,140	39,340	200	vpravo trati
8	PHS výška 2 m, Nepasice před zastávkou	39,190	39,340	150	vlevo trati

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

č.	Popis bariéry	Od km	Do km	Délka [m]	Pozice
9	PHS výška 2 m, Nepasice obec	39,345	39,825	480	vpravo trati
10	PHS výška 2 m, Třebechovice, ul. Za tratí	40,920	41,115	195	vpravo trati
11	PHS výška 3 m, Třebechovice, ul. Havlíčkova	41,330	41,445	115	vlevo trati
12	PHS výška 3 m, Třebechovice, ŽST nakládky dřeva	41,485	41,590	105	vlevo trati
13	PHS výška 2 m, Třebechovice, ul. Pardubická k přejezdu	41,995	42,070	75	vlevo trati
14	PHS výška 2 m, Třebechovice, ul. Pardubická - Na stavě	42,080	42,480	400	vlevo trati
15	PHS výška 2 m, Třebechovice, ul. Na stavě k přejezdu	42,390	42,485	95	vpravo trati
16	PHS výška 2 m, Třebechovice, ul. Na stavě za přejezdem	42,490	42,625	135	vlevo trati
17	PHS výška 2 m, Třebechovice, ul. Na stavě za přejezdem	42,495	42,625	130	vpravo trati
18	PHS výška 2 m, Třebechovice, ul. Týništská	43,065	43,435	370	vlevo trati
19	PHS výška 2 m, Petrovice před zast.	46,565	46,875	310	vpravo trati

- prověření nutnosti realizace protihlukové stěny v místě rušené vlečky u vlakového nádraží v Třebechovicích
 - detailnější prověření akustické situace z provozu po železnici v místech přemostění železnice silnicemi z důvodů šíření hluku do větších vzdáleností
 - při technickém návrhu protihlukových clon budou respektovány Technické podmínky Ministerstva dopravy ve vztahu k ochraně ptáků (ve volné krajině navrhovat PHC zásadně z neprůhledných materiálů)
 - v případě nezbytnosti použití průhledných stěn musí být tyto stěny opatřeny vhodnými prvky - svislými pruhy
 - na základě aktuálních výpočtů aktualizované hlukové studie dle konkrétních technických parametrů řešeného záměru dále zpřesnit rozsah individuálních protihlukových opatření (v popsáném rozsahu opatření) dosud identifikovaných objektů, u kterých je předpoklad nesplnění hygienických limitů i při realizaci navrhovaných protihlukových clon
- v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu na navrhovaném úseku železnice; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví; k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu ve venkovním chráněném prostoru, jakož i protokol o plnění hygienických limitů ve vnitřním chráněném prostoru staveb u identifikovaných objektů s realizovanou individuální protihlukovou ochranou

4) Statutární město Hradec Králové, odbor strategického plánování a projektového řízení

Podstata vyjádření:

Jako dotčený územně samosprávný celek ke zveřejněné dokumentaci sdělujeme následující vyjádření:

a) K problematice hlukové zátěže okolí stavby sdělujeme, že trváme na splnění platných hygienických limitů pro venkovní prostředí v denní a noční době. Na území Hradec Králové jsou navrženy 4 protihlukové stěny o výšce 2,0 m a 3,0 m nad temenem kolejnice o celkové délce 2,355 km. Přesto lze předpokládat ve výhledovém roce 2045 celkem u 12 obytných domů překročení platných limitů. K překračování dochází v blízkosti úroňových křížení železniční

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

trati, kde nemohou být protihlukové stěny instalovány (rozhledové poměry, bezpečnost provozu) a u osamocenému objektu, jehož ochrana je finančně velmi nákladná. Dokumentace EIA navrhuje realizovat individuální protihluková opatření, která však současná právní úprava neumožňuje, neboť hlukové limity je třeba řešit nejen ve vztahu k vnitřnímu chráněnému prostoru, ale i ve vztahu k venkovnímu chráněnému prostoru. Požadujeme dořešení této otázky. Podle našeho názoru ji lze řešit formou stanovení relevantních podmínek pro další přípravu stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak je patrné z předložené hlukové studie, i po realizaci protihlukových opatření zůstanou objekty, u kterých plnění limitů pro venkovní chráněný prostor nelze splnit.

Ve vztahu k navrhovaným objektům, kde je navržena individuální protihluková ochrana, lze konstatovat, že technické možnosti v rámci bezpečnosti provozu na železnici (např. ve vztahu k silniční dopravě v místech křížení železnice a komunikace na přejezdech), jakož i organizační možnosti provozu na železnici, neumožňují u některých výpočtových bodů zajistit plnění hygienických limitů pro venkovní chráněný prostor staveb. Zde je třeba poukázat na fakt, že pohyb osob v takovémto prostoru, kdy je osoba vystavena ve venkovním chráněném prostoru staveb nadlimitnímu hluku, tvoří minimální procento z celkové doby hlukového celodenního zatížení osob. Proto je z hlediska možných vlivů na veřejné zdraví nezbytné realizovat individuální protihluková opatření pro zajištění plnění limitů v chráněném vnitřním prostoru staveb, kde se člověk nachází převážnou část denní i noční doby. Tento názor lze podpořit i nálezem Ústavního soudu Pl. ÚS 4/18, kde je v závěru v podstatě uvedeno, že sice negativní vliv hluku na lidské zdraví nelze rozporovat, ale stejně tak je očividné, že moderní lidská společnost není schopna zabezpečit svou existenci bez vytváření hluku... Úkolem veřejné moci je proto nalézt mezi těmito dvěma oprávněnými zájmy rovnováhu, což nařízení vlády č. 272/2011 Sb. učinilo. Z hlediska mezinárodního ani evropského práva nejsou stanoveny žádné závazné hlukové limity a jejich určení je ponecháno v působnosti jednotlivých států. Česká koncepce umožňující vymáhat překročení limitů hluku i ve venkovním prostoru, je z komparativního hlediska v Evropě spíše ojedinělá a zajišťuje vyšší míru ochrany před hlukem, než v jiných státech. Řada států tuto úpravu vůbec nemá a reguluje pouze hluk ve vnitřním prostředí (Spojené Království, Belgie). Ústavní soud má tedy za to, že napadená ustanovení nařízení sledují legitimní cíl a prostředky zvolené k jeho dosažení lze považovat za rozumné. Limity jsou v souladu s § 108 odst. 4 zákona o ochraně veřejného zdraví stanoveny s ohledem na hodnocení zdravotních rizik plynoucích z životních podmínek a způsobu života, soudobých vědeckých poznatků či doporučení WHO. Ústavní soud připomíná, že český právní řád obsahuje několik prostředků právní ochrany, které umožňují bránit se hluku i mimo rámec hlukových limitů. Ve veřejnoprávní rovině jde zejména o institut tzv. pohody bydlení, v soukromoprávní rovině pak zákaz imisí v úpravě sousedských práv podle občanského zákoníku.

b) V případě nového mostu přes Labe v žkm 29,774 je nutno zachovat stávající podjezdy cyklostezek pod mostem na obou březích Labe. Spodní stavbu mostu požadujeme řešit tak, aby umožnila její využití pro osazení samostatné lávky pro chodce a cyklisty v souběhu s železničním mostem a navedení cyklostezky na násypové těleso železniční trati (rozšíření zemního tělesa pro vedení cyklostezky). Požadujeme, aby výsledek procesu EIA nelimitoval splnění uvedených požadavků.

Dělicí efekt dvoukolejné trati v území je snížen návrhem podchodů pro chodce a cyklisty v žkm 30,920 (zastávka u Pouchovské ulice), žkm 31,588 (náhrada stávajícího úrovnového přechodu mezi Slezským Předměstím a Pouchovém), žkm 32,189 v žst Hradec králové Slezské Předměstí. Chybí však údaje o šířkovém uspořádání těchto podchodů a o řešení

bezbariérového průchodu. Požadujeme, aby výsledkem procesu EIA nebylo stanovení potřebných parametrů v uvedených ohledech limitováno.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené požadavky jsou charakteru technického bez přímé návaznosti na hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Musí být proto uplatněny nikoliv v procesu posuzování vlivů na životní prostředí, ale v navazujícím správním řízení.

c) Upozorňujeme, že v údajích o záměru není uvedeno na základě jakých (kterých) technických podkladů byla dokumentace zpracována. Dle výkresových příloh předpokládáme, že byla využita dokumentace DUR zak. číslo z 16XP29004 z 04/2018. Na str. 26 Textové části je uveden údaj, že stavba začíná cca v žkm 29,500. Na výkresu C.3.1.2 Koordinační situační výkres km 29,100 -31,300 je uveden údaj žkm 29,430. Nejasné je proto zařazení stavebního objektu SO 38-34-01 Most v ev. km 26,515.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle sdělení zpracovatelského týmu dokumentace byla tato zpracována na základě všech podkladů, které si zpracovatelský tým dokumentace vyžádal pro objektivní vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

Není věcí ani zpracovatele dokumentace, ani zpracovatele posudku zkoumat, zda-li oznamovatel zveřejnil nějakou dokumentaci k územnímu řízení ani to, zda-li se tato dokumentace nějakým způsobem odlišuje od údajů uvedených v posuzované dokumentaci – každopádně objekt SO 38-34-01 není součástí hodnoceného záměru.

Pokud bude příslušným úřadem v procesu EIA – tedy v tomto případě MŽP – vydáno závazné stanovisko, potom bude vycházet z údajů uvedených v předložené dokumentaci EIA; následně musí být postupováno podle § 9a zákona. Proto je v této souvislosti je za účelné upozornit na § 9a zákona, který v odstavci (6) konstatuje:

„Nejdříve 90 dnů před podáním žádosti o zahájení navazujícího řízení, nejpozději však v den podání žádosti o zahájení navazujícího řízení, předloží oznamovatel příslušnému úřadu, který vydal stanovisko, dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn záměru oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, a to v rozsahu části nebo etapy záměru, která je předmětem navazujícího řízení. Příslušný úřad ověří na základě oznámení o zahájení řízení zaslánoho tomuto úřadu správním orgánem příslušným k vedení navazujícího řízení každý záměr a vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména ke zvýšení jeho kapacity a rozsahu nebo ke změně jeho technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání. Tyto změny jsou předmětem posuzování podle § 4 odst. 1 písm. g) tohoto zákona. Jestliže nedošlo ke změnám záměru podle věty druhé, příslušný úřad vydá souhlasné závazné stanovisko. V tomto závazném stanovisku příslušný úřad s přihlédnutím k podkladům podle odstavce 1 určí, které z podmínek stanoviska jsou v důsledku jiných změn záměru neproveditelné, a to případně v součinnosti s příslušnými dotčenými orgány. Pokud nebyly dokumenty podle věty první předány ve stanovené lhůtě, má se za to, že nebyly předány“.

5) Město Třebechovice pod Orebem

Podstata vyjádření:

Město Třebechovice pod Orebem jako dotčený územní samosprávný celek vydává k výše uvedenému záměru následující stanovisko. Po prostudování dokumentace EIA a již zmíněných

zásadních příloh má město k dokumentaci EIA a k vlastnímu záměru následující podněty a připomínky:

a) Modernizaci železniční trati lze pokládat za záměr, odpovídající současnému stavu technického pokroku, technologiím podle principů BAT a také zásadám trvale udržitelného rozvoje, ve smyslu platných zákonů a předpisů

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatelského týmu posudku bez komentáře.

b) Požadujeme dořešit možnost umístění protihlukové stěny (PHS) v místě rušené vlečky (odbočuje ve výhybce č. 4 - označení dle současného stavu) u vlakového nádraží v Třebechovicích.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Prověření uvedeného požadavku je zapracováno do podmínek závazného stanoviska.

c) Antivibrační rohože umístit pod konstrukční vrstvu ze štěrkodrti a nikoli pod štěrkové lože (jak je doporučeno např. Protokolem o zkoušce č. 4696-S105-17 (Vibrace).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatelskému posudku nepřísluší hodnotit technické řešení realizace antivibračních opatření. Dle znalostí zpracovatelského týmu posudku se řešení antivibračních opatření řídí Drážním předpisem S4 - příloha 28 pro použití antivibračních rohoží v železničním spodku, ze dne 1. 10. 2018; proto by uvedená připomínka měla být řešena v rámci další projektové přípravy záměru.

d) V místech přemostění železnice silnicemi II. třídy řešit ochranu proti hluku a vibracím, protože dopravní hluk z mostů nebo náspů se šíří do značné vzdálenosti, vzhledem k výšce komunikace nad okolním terénem i nad úrovní chráněných venkovních prostorů. V závislosti na výsledcích akustické studie, instalovat na straně mostu či náspu ve směru ke chráněným venkovním prostorům, protihlukovou stěnu o minimální výšce 2 - 3 m nad mostovkou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Prověření uvedeného požadavku je zapracováno do podmínek závazného stanoviska.

e) Akustická studie by měla být v souladu s aktuální verzí Dokumentace pro územní rozhodnutí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci uvedené připomínky lze odkázat na vypořádání pod bodem 4c), protože se jedná o shodnou podstatu problému.

6) pan Josef

Podstata vyjádření:

Obracím se na Vás jako vlastník pozemků, jež by měly být dotčeny stavbou „Modernizace traťového úseku Hradec Králové - Týniště nad Orlicí“, zejména se jedná o pozemek par. č. st.

747, zastavěná plocha a nádvoří nacházející se v obci a katastrálním území Třebechovice pod Orebem, na kterém se nachází rodinný dům č. p. 683, v němž žijí se svoji rodinou.

Dům se nachází v bezprostřední blízkosti současné stavby dráhy. Byl vystavěn v 1. pol. 20. století s povolením tehdejšího vedení Československých drah, nyní je přes 30 let po celkové rekonstrukci, která probíhala v 80. letech minulého století. Na současném stavu domu se podepisují vlivy, způsobené zejména častým provozem vlaků, fasáda domu a zdivo praská a v interiéru domu je nepřiměřený hluk.

V posledních dvou letech probíhá na domě výměna oken za okna speciální, opatřená trojsklem se speciálními protihlukovými a izolačními vlastnostmi. Zároveň se negativně podepisují na kvalitě života v interiéru domu bílé světelné signalizátory u přilehlého železničního přejezdu, které způsobují světelné znečištění zejména v noci i přes zatažené žaluzie.

Rádi bychom se dozvěděli, jakým způsobem je naplánováno řešení výše popsaných negativních dopadů na komfort bydlení v našem domě v souvislosti se stavbou druhé koleje.

Tímto Vás proto žádám o poskytnutí bližších informací k projektu. Zajímá mě zejména, zda má Vaše společnost zpracováno vyhodnocení dopadů drážní dopravy realizované ještě blíže mému domu z hlediska plnění hygienických norem, zda jsou v projektu zahrnuta nějaká opatření na omezení negativního vlivu stavby dráhy a staveb souvisejících a konkrétně jaká opatření jsou v plánu provést na mé nemovitosti.

Dovoluji si vyslovit obavu, že posunutím samotného vlakového provozu znatelně blíže k domu dojde k zvýšení intenzity popsaných negativních dopadů na statický, estetický a obytný stav budovy.

Žádáme proto o zvážení možnosti začlenění úprav domu, které by eliminovaly negativní účinek častého provozu na obou kolejích, např. protihluková izolace stěn domu, případně výměna oken (ex post i do budoucna - výměna oken na domě již probíhá, 2 okna ještě nejsou vyměněna) či způsob, jak vyřešit problémy s větráním domu na straně k trati a další možná opatření, která by bylo možno aplikovat ke snížení negativních dopadů provozu obou kolejí na stav domu a bydlení v něm.

Zatím jsem byl osloven pouze firmou SUDOP, jako zástupcem investora (SŽDC, s.o.) přípisem ze dne 13.9. 2018 s tím, že moje pozemky mají být dotčeny stavbou „Zvýšení kapacity tratí Týniště nad Orlicí - Častolovice - Solnice, 3. část“ tj. jiná, i když související stavba, kde má být na mých pozemcích u domu aplikován dočasný zábor pozemku, na kterou zpracoval SUDOP projektovou dokumentaci. Na základě jejich výzvy jsem jim zaslal „Vyjádření vlastníka/spoluvlastníka pozemku k připravované stavbě“, v němž jsem uvedl a zdůvodnil svůj nesouhlas s připravovanou stavbou. Zároveň jsem však uvedl, že tento nesouhlas je dán tím, že o projektu nemám v tuto chvíli dostatek informací a nemám tedy ani dostatek informací o tom, jaké dopady může realizace zamýšleného projektu vůči mnou vlastněným nemovitostem mít.

Tímto Vás proto žádám o poskytnutí bližších informací také k této záležitosti, můžete-li mě nějaké poskytnout. Zatím se nám podařilo pouze zjistit, že se má jednat o výměnu telefonního kabelu, žádné konkrétnější informace nám poskytnuty nebyly.

Zvažuji také možnost nechat přezkoumat dopady realizace stavby a provozu dvoukolejné trati na mé nemovitosti nezávislými odborníky a uplatnit veškeré právní prostředky a námítky, které v rámci relevantních řízení uplatnit mohu, abych maximálně eliminoval dopady do mých vlastnických práv k nemovitostem, popř. vymáhal náhradu za zásah do těchto mých práv. Věřím však, že toho nebude zapotřebí a že je možné věc řešit konsensuálně.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Majetkoprávní vztahy nejsou náplní procesu posuzování vlivů na životní prostředí, a proto se k nim zpracovatelský tým posudku nemůže vyjadřovat.

Ve vztahu k problematice hlukové zátěže lze uvést, že dům pana Josefa je navržen k realizaci IPO v rámci optimalizace, je výslovně uveden i ve stanovisku KHS. Současně jsou zde doporučena antivibrační opatření na trati v rámci optimalizace.

Okruh dotčených územních samosprávných celků

Kraj: Královéhradecký

Obec: Hradec Králové, Blešno, Třebechovice pod Orebem, Týniště nad Orlicí

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.

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.

Ing. Libor Hejduk

ředitel odboru výkonu státní správy VI
podepsáno elektronicky

**Rozdělovník k č.j. MZP/2019/550/226
ZN/MZP/2018/550/39**

Dotčené územní samosprávné celky:

- 1/ Královéhradecký kraj
Pivovarské náměstí 1245
500 03 HRADEC KRÁLOVÉ
- 2/ Obec Blešno
Blešno 73
503 46 TŘEBECHOVICE POD OREBEM
- 3/ Město Třebechovice pod Orebem
Masarykovo náměstí 14
503 46 TŘEBECHOVICE POD OREBEM
- 4/ Město Týniště nad Orlicí
Mírové nám. 90
517 21 TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ
- 5/ Statutární město Hradec Králové
Československé armády 408
502 00 HRADEC KRÁLOVÉ

Dotčené orgány:

- 1/ Krajský úřad Královéhradeckého kraje
Pivovarské náměstí 1245
500 03 HRADEC KRÁLOVÉ
- 2/ ČIŽP OI
Resslova 1229/2a
500 02 HRADEC KRÁLOVÉ
- 3/ KHS Královéhradeckého kraje
Habrmanova 19
501 01 HRADEC KRÁLOVÉ
- 4/ Magistrát města Hradec Králové
Československé armády 408
502 00 HRADEC KRÁLOVÉ
- 5/ Obecní úřad
Blešno 73
503 46 TŘEBECHOVICE POD OREBEM
- 6/ Městský úřad
Masarykovo náměstí 14
503 46 TŘEBECHOVICE POD OREBEM
- 7/ Městský úřad
Mírové nám. 90
517 21 TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ

Oznamovatel:

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

Zpracovatel dokumentace:

Ing. Luboš Štancl
Antošovická 256/24
711 00 OSTRAVA – Koblov

Zpracovatel posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
Šafaříkova 436
533 51 PARDUBICE

Oprávněný zástupce oznamovatele:

Jitka Hubatková
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ, Úsek technický
Nerudova 1
772 58 OLOMOUC