

P O S U D E K

o vlivech záměru

Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)

na životní prostředí

**podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů
(zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů**

(leden 2022)

P O S U D E K

o vlivech záměru

Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)

**na životní prostředí
podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů
(zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů**

zpracovatel posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

*držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona
č.100/2001 Sb., č. osvědčení 2719/4343/OEP/92/93, autorizace prodloužena rozhodnutím č. j.
MZP/2021/710/3906*

spolupráce:

Ing. Jana Bajerová

Prohlášení

Posudek o vlivech záměru „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)“ na životní prostředí jsem zpracoval podle požadavků vyplývajících z § 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, (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), jako držitel osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 2719/4343/92/93, vydaného dne 28. 1. 1993 Ministerstvem životního prostředí České republiky v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví České republiky. Autorizace prodloužena rozhodnutím č. j. MZP/2021/710/3906.

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
**„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)
– Hradec Králové (mimo) “**

OBSAH:

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	7
I. 1. Název záměru	7
I. 2. Kapacita (rozsah) záměru	7
I. 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....	7
I. 4. Obchodní firma oznamovatele	8
I. 5. IČ oznamovatele	8
I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele	8
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	9
II. 1. Úplnost dokumentace	9
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	11
A. Údaje o oznamovateli	11
B. Údaje o záměru	11
B.I. Základní údaje	11
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1	11
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru	11
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	13
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry.....	14
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí	14
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	15
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení.....	16
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků.....	16
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat.....	16
B.II. Údaje o vstupech.....	17
B.II.1 Půda.....	17
B.II.2 Voda	17
B.II.3 Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)	17
B.II.4 Energetické zdroje	18
B.II.5 Biologická rozmanitost	18
B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	18
B.III. Údaje o výstupech	20
B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí.....	20
B.III.2 Odpadní vody	20
B.III.3 Odpady	21
B.III.4 Ostatní emise a rezidua.....	22
B.III.5 Doplnující údaje.....	24
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	25
C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	25
C.I.1 Struktura a ráz krajiny	25
C.I.2 Geomorfologie a geologie	25
C.I.3 Hydrologie a hydrogeologie	25
C.I.4 Fauna a flora.....	26
C.I.5 Zvláště chráněná území, přírodní parky, VKP, Natura 2000.....	26
C.I.6 Územní systémy ekologické stability krajiny (ÚSES)	26
C.I.7 Ložiska nerostů.....	26

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

C.I.8 Území historického, kulturního nebo archeologického významu	27
C.I.9 Území hustě zalidněná	27
C.I.10 Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení	27
C.I.11 Staré ekologické zátěže	27
C.I.12 Extrémní poměry v dotčeném území	28
C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny	29
C.II.1 Ovzduší	29
C.II.2 Voda	29
C.II.3 Půda	29
C.II.4 Přírodní zdroje	30
C.II.5 Biologická rozmanitost	30
C.II.6 Klima	30
C.II.7 Obyvatelstvo a veřejné zdraví	31
C.II.8 Hmotný majetek, kulturní dědictví	31
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	32
D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví	34
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	34
D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	34
D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima	36
D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. Další a fyzikální a biologické charakteristiky	37
D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody	42
D.I.5 Vlivy na půdu	45
D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje	47
D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost	48
D.I.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce	53
D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	53
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	54
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	55
D.IV Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví	58
D.V Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí	61
D.VI Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích	62
E. Porovnání variant řešení záměru	62
F. Závěr	63
G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	63
H. Přílohy	63
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	64
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	64

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

III.	POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	65
IV.	POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACÍ NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ.....	65
V.	VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI.....	72
VI.	CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	86
VII.	NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	89

Přílohy:

Příloha 1 – Vyjádření k dokumentaci

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I. 1. Název záměru

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)“

I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Začátek modernizace trati: **žkm 26,960** trati 020 (kde navazuje na DÚR „Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové“)

Konec modernizace trati: **žkm 0,940** trati 020 (kde navazuje na DÚR „Modernizace traťového úseku odbočka Kanín – Chlumec nad Cidlinou“)

Stavba zahrnuje celkovou modernizaci stávající jednokolejné železniční tratě převážně ve stávající stopě, směrové úpravy jsou navrženy v odbočce Plačice a před Chlumcem nad Cidlinou. Součástí modernizace je rozšíření tratě na dvoukolejnou mezi ŽST Hradec Králové hlavní nádraží (mimo) a ŽST Chlumec nad Cidlinou (mimo) a zvýšení rychlosti na 160 km/hod vyjma obou konců úseku. Stanice Káranice, Dobřenice a Praskačka budou rekonstruovány včetně peronizace (vyjma Praskačky) a prodloužení stanic pro dlouhé vlaky 740 m. ŽST Praskačka bude nadále sloužit pro nákladní dopravu, název bude změněn na ŽST Praskačka – staré nádraží. U přejezdu mezi obcemi Praskačka a Urbanice bude v traťovém úseku zřízena nová samostatná zastávka Praskačka. ŽST Nové Město nad Cidlinou bude změněna na zastávku. Budou přestavěny zastávky Hradec Králové-Kukleny, Lhota pod Libčany a Kratonohy, bude zřízena nová zastávka Obědovice. Odbočka Plačice bude rekonstruována.

Železniční stanice nebudou pravidelně obsazeny provozními zaměstnanci a železniční provoz bude řízen dálkově z Hradce Králové resp. v budoucnu z Centrálního dispečerského pracoviště v Praze. Výpravní budovy ve stanicích Praskačka, Dobřenice, Nové Město nad Cidlinou budou odstraněny. Na Odbočce Plačice, v ŽST Praskačka, Dobřenice a Káranice budou vybudovány nové technologické objekty pro zabezpečovací, sdělovací a energetická zařízení. Součástí stavby jsou opatření k omezení dopadů účinku hluku z železniční dopravy, vyvolané úpravy pozemních komunikací a sítí technické infrastruktury, vyvolané úpravy oplocení pozemků, vyvolané demolice.

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

Kraj: Královéhradecký, Pardubický

Obec: Hradec Králové, Praskačka, Urbanice, Lhota pod Libčany, Osice, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek, Nové Město, Chlumec nad Cidlinou, Opatovice nad Labem

Katastrální území: Plácky, Pražské Předměstí, Kukleny, Plačice, Vlčkovice u Praskačky, Urbanice u Praskačky, Praskačka, Lhota pod Libčany, Trávník u Osic, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek u Chlumce nad Cidlinou, Nové Město nad Cidlinou, Chlumec nad Cidlinou, Pohřebačka, Březhrad

I. 4. Obchodní firma oznamovatele

Správa železnic, státní organizace

I. 5. IČ oznamovatele

70994234

I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

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

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená kapitola obsahuje všechny potřebné informace; ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II. 1. Úplnost dokumentace

Dokumentace záměru je zpracována v členění podle přílohy č.4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům citovaného zákona.

Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí předmětné stavby v rozsahu Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., která je držitelkou osvědčení odborné způsobilosti autorizace č.j. 10606/ENV/06, autorizace prodloužena č.j. MZP /2020 / 710/3888.

Pokud jde o vlastní obsah a rozsah dokumentace, je podle názoru zpracovatele posudku vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci tato akceptovatelná k možnosti posoudit vlivy předloženého záměru na životní prostředí a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Vlastní dokumentace v části A – Údaje o oznamovateli - charakterizuje základní údaje o oznamovateli předkládaného záměru. Údaje jsou předloženy odpovídajícím a dostatečným způsobem.

Část B – Údaje o záměru – popisuje základní charakteristiky stavby a splňuje po formální stránce požadavky přílohy číslo 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Z hlediska části C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území lze označit ve vztahu k uvažovanému záměru za postačující.

Část D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí – obsahuje všechny kapitoly této části dokumentace:

- ❖ 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, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí
- ❖ Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích
- ❖ 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
- ❖ 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, které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- ❖ Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí
- ❖ Charakteristika všech obtíží, které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Část E - Porovnání variant řešení záměru

Záměr je předpokládán pouze v jedné (aktivní) variantě, jak z hlediska technického řešení, tak z hlediska umístění.

Předložená dokumentace dále obsahuje požadované kapitoly F. Závěr, G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a H. Přílohy.

Součástí posuzované Dokumentace EIA jsou dále následující přílohy:

H.1. Vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace:

Vyjádření Magistrátu města Hradec Králové ze dne 12.10.2018

Vyjádření Magistrátu města Pardubice ze dne 11.2.2019

H.2. Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny:

Stanovisko Krajského úřadu Královéhradeckého kraje ze dne 18.9.2018

Stanovisko Krajského úřadu Pardubického kraje ze dne 5.11.2018

Vypořádání vyjádření k dokumentaci dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb. zveřejněné 1.4.2019

Přílohy:

1. Hluková studie
2. Rozptylová studie
3. Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody podle §67 zákona č.114/1992 Sb.
4. Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst. 7
5. Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu
6. Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

Mapové přílohy

1. Situace – sekce 1, M 10:10 000

2. Situace – sekce 2, M 10:10 000

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po formální stránce pokládá dokumentaci za úplnou. Komentáře k jednotlivým kapitolám posuzované dokumentace jsou uvedeny v další části předkládaného posudku.

Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci jsou doložena v Příloze 1 předkládaného posudku.

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

Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)“ na životní prostředí považuje zpracovatel posudku za akceptovatelnou k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva jakož i formulovat návrh závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí – a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění vydáním závazného stanoviska o hodnocení vlivů. Rozsah a podrobnost přiložených odborných studií odpovídá stupni projektové přípravy.

A. Údaje o oznamovateli

V této kapitole jsou uvedeny základní údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČ, jméno a příjmení oznamovatele.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Kapitola naplňuje informace požadované zákonem.

B. Údaje o záměru

B.I. Základní údaje

Kapitola je rozdělena na dílčí kapitoly, jejichž názvy odpovídají požadavkům uvedeným v zákoně.

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

Předmětem předkládané dokumentace je posouzení záměru „Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)“. Dle dokumentace záměr odpovídá bodu bod 44 „Celostátní železniční dráhy“ kategorie I (záměry podléhající posouzení vždy). Příslušným úřadem je Ministerstvo životního prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska zařazení záměru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Stavba začíná v žkm 26,960 trati 020, kde navazuje na DÚR „Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové“ a končí v žkm 0,940 trati 020, kde navazuje na DÚR „Modernizace traťového úseku odbočka Kanín – Chlumeck nad Cidlinou“.

Stavba zahrnuje celkovou modernizaci stávající jednokolejné železniční tratě převážně ve stávající stopě, směrové úpravy jsou navrženy v odbočce Plačice a před Chlumcem nad Cidlinou. Součástí modernizace je rozšíření tratě na dvoukolejnou mezi ŽST Hradec Králové hlavní nádraží (mimo) a ŽST Chlumeck nad Cidlinou (mimo) a zvýšení rychlosti na 160 km/hod vyjma obou konců úseku. Stanice Káranice, Dobřenice a Praskačka budou rekonstruovány včetně peronizace (vyjma Praskačky) a prodloužení stanic pro dlouhé vlaky. ŽST Praskačka bude nadále sloužit pro nákladní dopravu, název bude změněn na ŽST Praskačka – staré nádraží. U přejezdu mezi obcemi Praskačka a Urbanice bude v traťovém úseku zřízena nová

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

samostatná zastávka Praskačka. ŽST Nové Město nad Cidlinou bude změněna na zastávku. Budou přestavěny zastávky Hradec Králové-Kukleny, Lhota pod Libčany a Kratonohy, bude zřízena nová zastávka Obědovice. Odbočka Plačice bude rekonstruována.

Železniční stanice nebudou pravidelně obsazeny provozními zaměstnanci a železniční provoz bude řízen dálkově z Hradce Králové resp. v budoucnu z Centrálního dispečerského pracoviště v Praze. Výpravní budovy ve stanicích Praskačka, Dobřenice, Nové Město nad Cidlinou budou odstraněny. Na Odbočce Plačice, v ŽST Praskačka, Dobřenice a Káranice budou vybudovány nové technologické objekty pro zabezpečovací, sdělovací a energetická zařízení. Součástí stavby jsou opatření k omezení dopadů účinku hluku z železniční dopravy, vyvolané úpravy pozemních komunikací a sítí technické infrastruktury, vyvolané úpravy oplocení pozemků, vyvolané demolice.

Dále lze záměr popsat následujícími rozhodujícími charakteristikami:

Železniční svršek zřízení nového svršku UIC 60 E2 zřízení užitého svršku R 65 zřízení užitého svršku S 49 E1 počet nových výhybek UIC 60 počet nových výhybek S 49 počet výhybek s EOV	56 502 m 263 m 1 160 m 52 ks 0 ks 51 ks	
Železniční spodek úprava pláně se zhuštěním svahování násypu svahování zářezu	659 150 m ² 74 650 m ² 51 900 m ²	
Nástupiště nová ostrovní nástupiště (dl. hrany 110 m) nová vnější nástupiště (dl. hrany 110 m) celkem délka nástupištní hrany	2 ks, 4 hrany 13 ks 1870 m	
Železniční přejezdy rekonstrukce úrovnových přejezdů zrušení úrovnových přejezdů	8 ks 14 ks	
Mosty, propustky, zdi nové železniční mosty rekonstrukce železničních mostů rekonstrukce železničních propustků odstranění železničních propustků nové silniční mosty přestavba stávajícího silničního mostu zábrany proti dotyku silniční propustky nové opěrné zdi návěstní krakorec	11 ks, z toho 8 podchodů a 3 silniční podjezdy 7 ks 29 ks 3 ks 6 ks + 1 lávka 2 ks 2 ks 14 ks 2 ks 3 ks	
Pozemní komunikace silnice II. třídy silnice III. třídy ostatní komunikace překládkové plochy manipulační plocha RID odstavné plochy plochy pro stojany na jízdní kola zpevněné plochy ostatní	2x 7x 54x 3x 1x 7x 13x 6x	včetně úprav přejezdů včetně úprav přejezdů
Protihlukové stěny	27 úseků, celkem 10 537 m (dle staničení)	
Protihluková úprava objektů	3 objekty	

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Pozemní objekty budov	
nová technologická budova	5 ks
demolice výpravní budovy	3 ks
demolice technologické budovy	1 ks
zastavěná plocha nových objektů	869 m ² (180+200+217+92+180)
obestavěný prostor nových objektů	4 547 m ³ (945+1047+1130+480+945)
úpravy v budovách	2 ks
obnova oplocení celkem délka	4 217 m
Zastřešení nástupišť	
nové zastřešení	1 ks
celková plocha	460 m ²
Přístřešky na nástupištích	
nové přístřešky počet	15 ks
celková plocha	98 m ²
Zastřešení výstupů z podchodu	2 953 m ²
Orientační systém	8x
Demolice	
objekty drážní	13x
objekty fyzických osob	4x
objekty právnických osob	1x

Stanovisko zpracovatele posudku:

K popisu kapacity a rozsahu záměru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj: Královéhradecký, Pardubický

Obec: Hradec Králové, Praskačka, Urbanice, Lhota pod Libčany, Osice, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek, Nové Město, Chlumeck nad Cidlinou, Opatovice nad Labem

Katastrální území: Plácky, Pražské Předměstí, Kukleny, Plačice, Vlčkovice u Praskačky, Urbanice u Praskačky, Praskačka, Lhota pod Libčany, Trávník u Osic, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek u Chlumce nad Cidlinou, Nové Město nad Cidlinou, Chlumeck nad Cidlinou; Pohřebačka, Březhrad

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska lokalizace záměru prezentované v příslušné kapitole posuzované dokumentace ze strany zpracovatele posudku bez připomínek, pouze s upozorněním, že uvedení dotčené obce Opatovice nad Labem souvisí pouze s přesahem technologických a stavebních částí nutných pro zprovoznění modernizované dvoukolejné trati, v tomto případě konkrétně s výpravní budovou ŽST Opatovice nad Labem – Pohřebačka, a to konkrétně z hlediska využití sdělovacího a zabezpečovacího zařízení do odbočky Plačice, a tedy bez jakéhokoliv vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

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

Dokumentace specifikuje záměry, které by se mohly projevit kumulativním působením. Celkem je uvedeno 15 záměrů v oblasti železnic, silnic a soukromých subjektů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Z hlediska vyjmenovaných záměrů, majících souvislost s realizací předkládaného záměru nelze dle názoru zpracovatele posudku očekávat výraznější synergické, respektive kumulativní vlivy v oblasti vlivů na životní prostředí a na veřejné zdraví.

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

Stavba „Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo) je jednou ze souboru čtyř staveb, kterými připravuje Správa železnic s.o. modernizaci trati Choceň - Velký Osek v rozsahu podle „Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň“ schválené Ministerstvem dopravy.

Dokumentace uvádí, že modernizace předmětného úseku, a to včetně úseků navazujících, je předpokladem k zavedení výhledového rozsahu dopravy. V rámci segmentu osobní dopravy se jedná o zavedení vlaků expresního segmentu mezi Prahou a Hradcem Králové s intervalem 60/120 min a s jízdní dobou na hranici jedné hodiny, což umožní dosáhnout konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě. Ve stejném intervalu budou v rámci předmětného úseku provozovány i vlaky kategorie R pro obsluhu nácestných měst a Os pro regionální obsluhu, jak je tomu již v současném stavu. V rámci segmentu nákladní dopravy je modernizace trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň předpokladem k převedení významného počtu tranzitních vlaků nákladní dopravy z již v současné době kapacitně nevyhovujícího úseku I. TŽK mezi Chocní, Pardubicemi a Kolínem a částečně také ze silniční dopravy, čímž přispívá k podpoře ekologicky příznivějšího způsobu dopravy. V úseku Chlumeck nad Cidlinou – Odbočka Plačice je uvažováno denně 51 nákladních vlaků, v úseku Odbočka Plačice – Hradec Králové 45 vlaků.

Celkově z pohledu dopravní technologie dochází dle dokumentace v rámci předmětného úseku ke zkrácení cestovních dob vlaků a zvýšení hodnot propustnosti. V úseku Hradec Králové – Chlumeck nad Cidlinou se zkracuje u rychlíkových vlaků jízdní doba z 19,5 min. na 14,0 min. U osobních vlaků se jízdní doba krátí z 27,0 min na 22,0 min. V širším měřítku je cílem po dokončení všech staveb zkrácení jízdní doby mezi Hradcem Králové a Prahou ze současných 101 min na cca 63 min pro expresní vlaky.

Základními cíli navrhovaných stavebně technických opatření jsou zejména:

- Zvýšení konkurenceschopnosti meziregionální železniční dopravy (zavedení přímé expresní linky Hradec Králové – Praha s cestovní dobou cca 1 hodina)
- Zvýšení kapacity a parametrů trati pro nákladní železniční dopravu (alternativní trasa pro I. tranzitní železniční koridor v úseku Choceň – Pardubice – Kolín pro nákladní vlaky délky 740 m)
- Zlepšení technického stavu a parametrů řešených úseků tratí (uvedení tratě, stanic a návazných železničních zařízení do normového stavu)

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- Stabilizace GVD dálkové dopravy v praktickém provozu a zlepšení možností sestavy GVD regionální dopravy v okolí Hradce Králové v rámci stávající koncepce (zajištění dostatečné kapacity a plného zdvoukolejnění)
- Zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících
- Zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
- Ochrana obyvatel před hlukem ze železniční dopravy
- Minimalizace dopadů výlukové činnosti na dotčené systémy dálkové a regionální dopravy

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany 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

V rámci popisu technického a technologického řešení dokumentace popisuje směrové a výškové vedení trasy, je popisována konstrukce železničního svršku a spodku. Dále je popisováno stavební řešení nástupišť, přejezdů, mostů, propustků a zdí, jakož i hydrotechnické objekty, pozemní komunikace a zpevněné plochy, protihlukové objekty včetně individuálních protihlukových opatření, demolice apod. Dále je uveden popis všech stavebních objektů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace v příslušné kapitole B.I.2 definuje v tabulkové podobě provozní objekty a stavební soubory. Z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí jsou potom rozhodující stavební objekty v kapitole B.I.6 popsány. Zpracovatel posudku pouze postrádá podrobnější popis technického řešení mostů přes vodní toky v tom smyslu, aby nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů v zájmovém území. V tomto smyslu jsou následně formulována i doporučení do závazného stanoviska. Kromě toho lze upozornit, že v konečném popisu provozních souborů a stavebních objektů je jejich rozdělení u stavebních objektů definováno pouze jako kategorie „Železniční svršek a spodek“, což poněkud znehledňuje orientaci jednotlivých stavebních objektů, které se evidentně týkají jiných stavebních objektů, než železničního svršku a spodku.

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

Dokumentace uvádí následující termíny stavby:

Zahájení stavby: 2025

Dokončení stavby: 2028

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Královéhradecký, Pardubický

Obec: Hradec Králové, Praskačka, Urbanice, Lhota pod Libčany, Osice, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek, Nové Město, Chlumeck nad Cidlinou, Opatovice nad Labem

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

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

Dokumentace uvádí pouze vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvažované kapitole lze vznést připomínku v tom smyslu, že absentují další navazující rozhodnutí, související například se zábořem ZPF, PUPFL, výjimkou ze zákona 114/1992 Sb. v platném znění, zásahy do VKP apod. Jedná se tedy o metodické pochybení s tím, že navazující rozhodnutí nesouvisí přímo se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, protože bezprostředně souvisí s příslušnými složkovými zákony, a proto jejich výčet nijak nemůže ovlivnit závěr procesu posuzování vlivů na životní prostředí v rámci posuzovaného záměru.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Půda

Dokumentace uvádí, že realizací záměru dojde jak k záboru zemědělského půdního fondu, tak i pozemků určených k plnění funkce lesa.

Z hlediska trvalého záboru ZPF se bude jednat o celkový zábor 39,51 ha a dočasný zábor nad 1 rok 30, 04 ha.

Z hlediska trvalého záboru PUPFL se bude jednat o celkový zábor 230 m² a dočasný zábor nad 1 rok 71 m².

Ostatní nároky na plochy budou realizovány převážně na ostatních plochách.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku z hlediska nároků na plochy bez připomínek. Nejsou definovány pozemky, kde bude stavba realizována v ochranném pásmu lesa – tato skutečnost bude upřesněna v rámci souhlasu k vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo využití území do 50 m od okraje lesa.

B.II.2 Voda

Výstavba

Dokumentace konstatuje, že v této fázi nejsou známy počty pracovníků ani orientační plochy zařízení stavenišť. Proto nelze v této fázi projektové přípravy objektivně stanovit nároky na vodu v etapě výstavby.

Provoz

V etapě provozu se významnější nároky na vodu nepředpokládají.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Nároky na vodu nemohou nijak významně ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů.

B.II.3 Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)

Dokumentace konstatuje, že pro období výstavby je charakteristické větší množství zemních prací a s tím spojené přepravy výkopových zemin (objem výkopů 1 231 448 m³, objem násypů – 695 059 m³) a dovozu konstrukčních materiálů. Pro realizaci záměru vznikne především jednorázového odběru stavebních materiálů. Jedná se zejména o: kamenivo a štěrkopísky, zeminy vhodné pro násypy, cement a další přísady do betonů, štěrk a štěrkový recyklát, ocelové konstrukce, plastové trubky a kabely, prefabrikáty.

Dále bude zapotřebí zajistit pohonné hmoty a maziva pro provoz stavebních mechanismů a agregátů. Ty budou odebírány dodavatelem stavby z běžné distribuční sítě. Celková spotřeba stavebních materiálů a bilance zemin bude specifikována v dalším stupni projektové přípravy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedeným údajům není ze strany zpracovatele posudku podstatných připomínek. Kvantifikace minimálně výkopových zemin, kameniva a štěrku lze označit za významnou zejména ve vztahu vlivům na ovzduší a hlukovou situaci v zájmovém území v etapě výstavby.

B.II.4 Energetické zdroje

Dokumentace uvádí, že v průběhu výstavby bude potřeba odběru elektrické energie při provozu staveníšť zajištěna napojením na stávající rozvody, případně bude využito mobilních agregátů. V etapě provozu bude spotřebovávána elektrická energie na provoz drážních vozidel a na provoz drážních zařízení jako jsou sdělovací a zabezpečovací zařízení, dispečerské ovládání, osvětlení, ohřev výhybek apod. Elektrická energie pro provoz záměru bude odebírána ze stávajících zdrojů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle názoru zpracovatele posudku nároky na energii v rámci hodnoceného záměru nejsou podstatné pro hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

B.II.5 Biologická rozmanitost

Dokumentace uvádí, že převážná část železniční trati se nachází na území Cidlinského bioregionu, na východě, mezi Plačicemi a centrem Hradce Králové zasahuje také do Pardubického bioregionu.

Dále dokumentace uvádí, že posuzovaný záměr je situován v rovinatém území mezi Chlumcem nad Cidlinou a Hradcem Králové. Začíná v blízkosti vodního toku Cidlina východně od Chlumce nad Cidlinou, překonává vodní tok Bystřice, několik drobných, stálých či občasných vodních toků, Malý Labský náhon a končí v Hradci Králové. Pro krajinu jsou typická rozsáhlá intenzivně obhospodařovaná pole. Cesty, vodní toky a železnice jsou roztroušeně doprovázeny porosty dřevin. Železnice je doprovázena úzkým pásem ruderální vegetace, místy s přítomností křovin, ojediněle vzrostlých dřevin. Rozsáhlejší lesní celek se nachází jižně od Káranic a Obědovic. Významné zastoupení ve zdejší krajině mají písničky a rybníky. Paralelně s železnicí vedou také další významné dopravní stavby, severně se jedná o silnici II/611 a jižně o dálnici D11 spojující Hradec Králové s Prahou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Metodický výklad MŽP z října 2017 nicméně k tomuto uvádí, že relevantní části kapitol B.II a B.III „musí obsahovat zejména údaje o tom, jak je v rámci předkládaného záměru řešeno udržitelné využívání přírodních zdrojů a ovlivnění druhů a ekosystémů, jejich zábor (resp. zábor jejich stanovišť v případě druhů) nebo znečišťování záměrem, opatření k rozvíjení tzv. zelené a modré infrastruktury (např. propojující prvky a plochy zeleně s vodními plochami včetně využití ploch objektů, zadržování a zasakování nebo využívání srážkové vody, aj.), příp. další opatření k podpoře biodiverzity. Ve smyslu využívání zdrojů vázaných na zajišťování biologické rozmanitosti v zájmovém území pak, jak jsou tyto prvky a infrastruktury záměrem využívány, zabírány, spotřebovávány apod.“

Ze strany zpracovatele posudku tedy svýše uvedenou připomínkou s tím, že opatření pro eliminaci vlivů na přírodní složky ekosystémů jsou komentovány v další části předkládaného posudku.

B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Dokumentace uvádí, že během výstavby vzniknou zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu v okolí plánovaného záměru. Doprava materiálu na staveníště a přeprava odpadů, včetně materiálů určených k recyklaci, vyvolá nárůst dopravy na přilehlých komunikacích, tento nárůst však bude časově omezený, po dobu výstavby.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Stavba se nachází v regionu, jehož silniční síť je poměrně hustá. v bezprostředním okolí stavby probíhají silnice II/611 a II/324, ze kterých odbočují ulice a cesty k jednotlivým částem stavby.

Dále dokumentace vyjmenovává pozemní komunikace, které stavba zasáhne.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Není však patrné, proč nejsou náplní této kapitoly nároky na dopravu po zdvojkolejnění. Tuto informaci však lze dohledat v jiných částech posuzované dokumentace (Hluková studie, kapitola 6.1.).

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí

Z hlediska znečištění ovzduší dokumentace uvádí, že staveniště bude zdrojem znečištění díky provozu nákladní techniky během provádění zemních prací a při dovozu stavebního materiálu. Jedná se jednak o prach z přemísťování sypkých materiálů a z pojíždění mechanismů po nezpevněných plochách staveniště, jednak o emise z výfukových plynů stavebních strojů a nákladních vozidel. Působení zdroje bude nahodilé. Množství emisí v tomto případě nelze stanovit, neboť tyto závisí na době výstavby, ročním období, konkrétních klimatických podmínkách apod. Prašnost bude vznikat zejména v období nepříznivých klimatických podmínek (suché větrné počasí).

V případě emisí ze stavby bude rozhodující dodržování obvyklých opatření, kterými lze emise omezit na nevýznamnou úroveň, např. zařazením vhodných organizačních opatření v rámci plánu organizace výstavby, používání stavebních mechanismů v odpovídajícím technickém stavu, realizace stavebních prací v co nejkratším možném termínu.

Dalším zdrojem emisí bude i plánovaná recyklační základna, kde bude deponováno a tříděno šterkové lože. Emise z provozu recyklační linky budou tvořeny zejména emisemi tuhých znečišťujících látek (TZL) vznikajících během procesu třídění a drcení materiálu a během všech přesypů při manipulaci s materiálem, dále pak výfukové emise vznikající při pojezdu mechanismů po recyklační ploše a výfukové emise nákladních vozidel.

Dokumentace dále specifikuje zvolené emisní faktory použité v rozptylové studii, jakož i bilance materiálů, se kterými bude manipulováno v etapě výstavby a od kterých se i odvíjí generovaná doprava v etapě výstavby.

Znečištění vody, půdy a půdního podloží lze očekávat pouze v důsledku mimořádných (havarijních) událostí. Dokumentace uvádí, že dodavatel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. povinen učinit odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. Z tohoto důvodu bude zpracován plán opatření pro případ havárie pro období výstavby, který obsahuje náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění.

Pokud budou dodržena všechna standartní bezpečnostní opatření, bude možné riziko znečištění vod během výstavby a provozu vlivem havárie zcela minimalizováno.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k závěrům dokumentace pro etapu výstavby ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Omezování emisí v etapě výstavby bude podrobněji řešeno opatřeními v rámci zpracovaných zásad organizace výstavby, obdobně jako minimalizace rizik ve vztahu ke znečištění vody a půdy. V tomto smyslu jsou formulována odpovídající doporučení do závazného stanoviska.

B.III.2 Odpadní vody

Výstavba

Dokumentace uvádí, že v období vlastní stavby budou hlavním zdrojem odpadní vody především sociální části zařízení staveniště, režim jejího vzniku a zneškodnění je standardní.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Ve vztahu k dešťovým vodám dokumentace uvádí, že bude využit stávající systém odvodnění trati. V případě zemních prací na úpravě železničního spodku a svršku bude v místech, kde má půda sklon k erozi použito podélného odvodnění pláně, např. příkop na okraji pláně spodku s odvodem vody odolným proti erozi.

Technologické odpadní vody budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů apod. V průběhu stavby budou realizována opatření zabraňující kontaminaci povrchových a podzemních vod a horninového prostředí.

Provoz

V nových technologických objektech a ve výpravní budově v Káranicích budou vznikat splaškové vody, množství bude nahodilé, v objektech nebude stálá obsluha. Splaškové vody budou odváděny do kanalizace obcí a VaK HK. Kde možnost připojení není, budou splaškové vody odváděny do odpadní jímky (žumpy). Vyvážení žumpy bude zajišťovat správce dle provozního řádu.

Dešťové vody z tělesa železniční tratě budou odvedeny systémem drážních příkopů do trvalých a občasných vodotečí shodně se stávajícím stavem. V místech, kde není v dosahu vodoteč, bude odvodnění řešeno vsakováním. Technologické odpadní vody budou vznikat v minimálním množství.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nakládání se splaškovými vodami musí být v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů a s nařízením vlády č. 401/2015, o ukazatelích a hodnotách příslušného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech. Při dodržení standardních postupů produkce splaškových vod nemůže nijak ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Vzhledem ke skutečnosti, že dle dokumentace zůstane systém odvodnění železniční tratě stávající, ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek s tím, že by měla být maximálně využívána možnost zasakování všude tam, kde to na základě hydrogeologického průzkumu bude možné.

B.III.3 Odpady

Výstavba

Dokumentace uvádí předpokládanou strukturu vznikajících odpadů. Z dokumentace vyplývá, že při realizaci posuzované stavby vzniknou odpady různých skupin a druhů a to jak v kategorii „ostatní“ tak odpady kategorie „nebezpečný“. Z dokumentace vyplývá, že zadavatel stavby bude postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady (tzn. jejich soustřeďování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování atd.) dle příslušných platných legislativních opatření v oblasti nakládání s odpady.

V rámci průzkumu kontaminace zemin pražcového podloží bylo odebráno 30 bodových vzorků, z nichž z 20 vzorků bylo smícháno 7 vzorků směsných, ze štěrkového lože v žst. Nové Město nad Cidlinou, Káranice, Dobřenice a Praskačka a přilehlých traťových úsecích.

Z vyhodnocení chemických analýz vzorků vyplývá, že materiál zemin pražcového podloží, reprezentovaný analyzovanými vzorky, nebude bez úpravy (např. pomocí mobilní třídící linky) možné používat na povrchu terénu ve smyslu vyhlášky č.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

294/2005. Z hlediska nakládání s odpady ve smyslu vyhlášky č. 294/2005 Sb. bude pravděpodobně možné ukládat materiál reprezentovaný vzorkem K1-2,500 na skládku inertního odpadu (S-IO). Ostatní vzorky podle vyhodnocení limitních chemických ukazatelů vyhověly požadavkům na ukládání na skládku ostatního odpadu (S-OO).

S ohledem na vysoké hodnoty uhlovodíků C10 - C40 ve vzorcích K6S, K1-9,500, K7S, K5S a K1-3,300, nelze vyloučit v těchto kolejích lokální kontaminaci. Hodnota u vzorků přesahuje limit pro uhlovodíky C10 - C40 stanovený v metodickém pokynu MŽP z roku 2013 „Indikátory znečištění“. V tomto případě je dokumentací doporučeno v dalším stupni projektové přípravy provést doprůzkum, který by vymezil kontaminaci ropnými uhlovodíky.

Provoz

Dokumentace také obsahuje přehled odpadů vznikajících v etapě provozu.

Dále jsou v dokumentaci uvedeny některé povinnosti vyplývající ze zákona o odpadech a souvisejících předpisů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k nakládání s odpady v etapě výstavby ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Před zahájením stavby se doporučuje provést kontrolní vzorkování odtěženého materiálu a po té provést jejich finální zatřídění. Uvedený požadavek vyplývá z příslušné legislativy v odpadovém hospodářství, a proto není nezbytné k této problematice formulovat podmínky do stanoviska o hodnocení vlivů.

Nakládání s odpady v etapě provozu se bude řídit platnou legislativou v odpadovém hospodářství, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

B.III.4 Ostatní emise a rezidua

Hluk

Výstavba

Dokumentace uvádí, že zdroji hluku ze stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby záměru a recyklační základna, která je umístěna v km cca 23,0 na pozemku p.č. 150/47 v k.ú. Vlčkovice u Praskačky.

Recyklační základna se skládá z drtiče, nakladače a třídící linky s následujícími akustickými parametry:

Drtič	L _{WA} = 112 dB
Nakladač	L _{WA} = 105 dB
Třídící linka	L _{WA} = 110 dB

Dále dokumentace uvádí, že opatření pro minimalizaci vlivu hluku ze stavební činnosti jsou součástí hlukové studie příloha č.1 Dokumentace a kapitoly D.IV. Dále je uvedeno, že hluk pro fázi výstavby se bude detailněji řešen v další fázi projektové dokumentace na základě ZOV/POV.

Provoz

Ve vztahu k etapě provozu dokumentace uvádí, že zdrojem hluku po dobu provozu bude vlastní kolejová doprava. V tabulce č.27 Dokumentace jsou uvedeny vypočtené hodnoty hluku ve vzdálenostech 25 metrů od osy kolejí pro stávající stav a pro

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

výhled. Dále jsou komentována opatření s protihlukovými účinky, spočívající ve snížení hlučnosti u zdroje vlivem navrženého kolejového svršku a spodku a vlivem obnovy vozového parku ČD, realizací protihlukových opatření, respektive individuální protihluková opatření.

Vibrace

Součástí hlukové studie je měření vibrací ve třech bodech.

Na bodě V1 (Káranice 32) byly zaznamenány jen nepatrně podlimitní hodnoty, objekt leží bezprostředně při trati. Tento stav je způsoben zhoršeným stavem trati a sesednutím staniční pláně a tedy zvýšenou vodivostí, avšak v případě podstatného navýšení rychlosti provozu zde nelze vyloučit nepříznivý stav i po modernizaci trati, je proto doporučeno provedení antivibračních opatření na trati v rozsahu obrysu obytné zástavby RD č.p. 32 až 46, s přesahem 15 m

Na objektu Vlčkovice 44, bod V2, byly naměřeny hodnoty podlimitní, avšak s nárůstem rychlosti těžkých vlaků je zřetelný nárůst intenzity šíření vibrací. Je doporučeno i provedení antivibračních opatření na trati v rozsahu obrysu obytné zástavby RD č.p. 45 až 44, s přesahem 10 m a bude-li to technicky možné, pak včetně přejezdu místní komunikace.

Na bodě V3 (Hr. Králové, Krunertova 373/17) byly naměřeny převážně podlimitní hodnoty. S ohledem na stav trati bez zjevných závad a charakter dopravy zde není předpokládáno razantní změnu vlivem modernizace a v případě podstatného navýšení rychlosti jízdy lze doporučit provedení antivibračních úprav na trati v rozsahu obytné zástavby v ul. Krunertova, zejména s ohledem na možné dočasné zvodnění terénu (např. při dlouhodobých vydatných deštích), kdy zde lze očekávat nárůst přenosu vibrací.

Záření radioaktivní, elektromagnetické

Posuzovaná stavba není zdrojem radioaktivního nebo elektromagnetického záření.

Zápach

Ve fázi výstavby hodnoceného záměru nebude docházet k emisím pachových látek. Vlastní stavba nebude zdrojem zápachu.

Světelný smog

Dokumentace uvádí, že stávající osvětlení železničních zastávek a stanic bude v celém rozsahu demontováno a bude nahrazeno novým osvětlením odpovídajícím současným požadavkům na osvětlení nástupišť a podchodů. Nová nástupiště budou osvětlena LED svítidly osazenými na sklopných stožárcích. Osvětlení bude ovládáno pomocí systému dálkové diagnostiky technologických systémů SŽ s.o. z určeného dispečerského pracoviště.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hluk

Vzhledem ke skutečnosti, že dosud není znám dodavatel stavby ani zásady organizace výstavby, lze považovat za logické to, že součástí posuzované dokumentace není hluková studie pro etapu výstavby. Požadavek na vypracování hlukové studie pro fázi výstavby je zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska příslušného úřadu.

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Podmínky pro etapu provozu z hlediska hlukové zátěže jsou formulovány v další části předkládaného posudku.

Vibrace

V řešeném úseku budou položeny nové kolejnice typu UIC 60, jejich pružné upevnění s přímým uložením kolejnice, bude provedena výměna pražců, obnova železničního spodku, zkvalitnění štěrkového lože, čímž dojde ke zlepšení schopnosti pohlcovat vibrace.

Závěrem zpracovatel měření konstatuje, že lze doporučit provedení antivibračních úprav na trati.

Z těchto uvedených důvodů jsou v projektu navrženy antivibrační rohože v následujícím rozsahu:

- Hradec Králové km 26,600 – 26,895
- Vlčkovice km 22,400 – 22,480
- Urbanice/Praskačka km 20,900 – 21,060

Záření radioaktivní, elektromagnetické

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Zápach

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Světelný smog

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.III.5 Doplňující údaje

Dokumentace uvádí, že významné terénní úpravy a zásahy do krajiny nejsou očekávány.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.I.1 Struktura a ráz krajiny

Dokumentace uvádí, že zájmové území se nachází v oblasti krajinného rázu Královéhradecko a Cidliňsko. U oblasti krajinného rázu Královéhradecko se jedná o rovinu široké nivy s přiléhající zemědělskou krajinou. U oblasti krajinného rázu Královéhradecko se jedná o rozlehlou mírně zvlňenou krajinou, která je díky příznivému teplému klimatu a úrodné půdě intenzivně zemědělsky využívána. Z východu je oblast omezená širokou rovinatou nivou Labe, na severu pak členitější krajinou Libáňska a Hořickým hřbetem Královédvorská.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.I.2 Geomorfologie a geologie

Z dokumentace vyplývá, že většina zájmového území spadá do geomorfologického celku Východolabská tabule. Z regionálně geologického hlediska leží zájmové území v centrální části české křídové pánve, vyplněné svrchnokřídovými sedimenty labské litofaciální oblasti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedenému konstatování ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.I.3 Hydrologie a hydrogeologie

Dle hydrologického členění se nachází zájmové území stavby v dílčím povodí Horní a Střední Labe, v povodích (3. řádu) dle ČHP 1-04-02 Cidliňka po Bystřici, 1-04-03 Bystřice a 1-03-01 Labe od Orlice po Loučnou.

Křídové horniny v okolí Hradce Králové jsou řazeny do hydrogeologického rajónu základní vrstvy 4360 Labská křída. Tento rajón je obecně charakterizován jediným kolektorem (A) s napjatou hladinou, vyvinutým v bazálních pískovcích až slepencích perucko-korycanského souvrství cenomanu.

V rámci hydrogeologického posouzení bylo provedeno přehodnocení archivních průzkumných vrtů, sond a zpráv v zájmovém území a dále byla provedena pasportizace stávajících jímacích objektů (vodních zdrojů). V rámci pasportizace studní byly zmapovány veškeré jímací objekty podzemní vody v okolí projektovaných staveb podchodů a podjezdů do vzdálenosti cca 100 - 150 m od křížení příslušných stavebních objektů s modernizovanou železniční tratí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek; s ohledem na prezentované skutečnosti uvedené v dokumentaci jsou ve vztahu k ochraně vod formulována odpovídající doporučení do závazného stanoviska.

C.I.4 Fauna a flora

Dokumentace uvádí, že zoologický průzkum byl v území proveden v období března až června 2018 a doplněn byl o průzkumy provedené v únoru, květnu a červenci 2019 a dubnu 2021. V tabulce č.34 dokumentace je potom uveden seznam zvláště chráněných druhů zjištěných v zájmovém území během průzkumů.

Dokumentace uvádí, že pro účely posouzení záměru byl proveden v období jara a léta 2018 botanický průzkum. V roce 2019 byla provedena aktualizace botanických průzkumů. Lokalita byla navštívena v únoru, květnu a červenci 2019. Další aktualizace proběhla v dubnu 2021. Zjišťována byla vegetace přímo v území záměru, ale také v širším okolí. V dotčeném území nebyl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Během průzkumu byla zjištěna přítomnost několika druhů Červeného seznamu ČR (Grulich, 2012). Jedná se o druhy vázané na vodní toky, které jsou řazeny v kategorii C4a (vzácnější taxony vyžadující pozornost).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. S odkazem na zjištěné výsledky jsou formulována odpovídající doporučení do závazného stanoviska.

C.I.5 Zvláště chráněná území, přírodní parky, VKP, Natura 2000

V blízkosti stavby se nenachází žádná velkoplošná ani maloplošná chráněná území. V zájmovém území se nenachází žádný přírodní park.

Stavba nezasahuje do žádného registrovaného VKP dle §6 zákona č. 114/1992 Sb. Stavba je v kontaktu s VKP ze zákona (dle §3 zákona č.114/1992 Sb.), a to při překonávání v dokumentaci uvedených vodotečí a PUPFL.

Záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality nebo vyhlášené ptačí oblasti, jak je patrné z vyjádření Krajského úřadu Královéhradeckého kraje a Krajského úřadu Pardubického kraje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.I.6 Územní systémy ekologické stability krajiny (ÚSES)

Dle územních plánů dotčených obcí kříží předmětný záměr několik prvků ÚSES regionální a lokální úrovně. Jejich výčet a popis je uveden v kapitole C.I.5 dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.I.7 Ložiska nerostů

Navrhovaný záměr nezasahuje do dobývacích prostorů, chráněných ložiskových území, ložisek výhradních surovin, ani do prostorů ložisek nevyhrazených surovin.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.I.8 Území historického, kulturního nebo archeologického významu

V zájmovém území se nenacházejí žádné kulturní památky, národní kulturní památky ani chráněná památková území.

Dle Státního archeologického seznamu většina území spadá do oblasti klasifikované jako území s archeologickými nálezy (ÚAN) III, 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.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Je tedy patrné, že území, na kterém se uskuteční stavba, je nutné pokládat za území s možnými archeologickými nálezy ve smyslu zák. č. 20/1987 Sb. v platném znění. Postup, který je nutné dodržet v kontextu výše uváděných skutečností, jasně vyplývá z příslušného složkového zákona a musí být respektován bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

C.I.9 Území hustě zalidněná

Dokumentace uvádí, že hodnocené území patří do základních sídelních jednotek, uvedených v tabulce č.35 dokumentace. Nejvyšší hustota obyvatel je na území Hradce Králové 878,93 ob./km² a nejnižší ve Staré Vodě 38,3 ob./km².

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.I.10 Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

Dokumentace uvádí, že zájmová lokalita je situována na území, které neznamená zátěž nad únosnou míru, s výjimkou hlukové zátěže ze stávající dopravy na železnici v dokumentaci popsaném území a s upozorněním na místní překračování imisního limitu pro benzo(a)pyren.

Stanovisko zpracovatele posudku:

S uvedeným konstatováním dokumentace lze souhlasit za předpokladu odpovídajícího řešení problematiky hlukové zátěže a eliminace vlivů výstavby na kvalitu ovzduší s ohledem na aktuální imisní pozadí zájmového území.

C.I.11 Staré ekologické zátěže

Dokumentace podává informace o lokalitách staré ekologické zátěže, které jsou situovány nejbližší hodnocenému záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. V zájmovém území nejbližší hodnocenému záměru se nachází

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

evidovaná stará ekologická zátěž Skládky Písník – Praskačka. Přes tuto lokalitu staré skládky je navržena silniční komunikace.

C.I.12 Extrémní poměry v dotčeném území

Posuzovaný záměr se nachází v oblasti s nízkým radonovým rizikem. U předmětné stavby není zapotřebí činit zvláštní opatření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

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

C.II.1 Ověduší

Dokumentace v této kapitole popisuje imisní pozadí zájmového území z hlediska 5 – letých aritmetických průměrů sledovaných škodlivin publikovaných ČHMÚ.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Vzhledem k elektrifikované trati není vývoj imisního pozadí zcela podstatný, pro dočasnou etapu výstavby jsou pro omezení emisí formulována v závazném stanovisku odpovídající doporučení.

C.II.2 Voda

Hydrologické a hydrogeologické charakteristiky uvádí dokumentace v kapitole C.I.

Zájmové území stavby se nachází v útvarech povrchových tekoucích vod Cidlina od toku Porák (Velký Porák) po tok Bystřice (ID - HSL_1400), Bystřice od toku Bašnický potok po ústí do toku Cidlina (ID - HSL_1430), Labe od Orlice po tok Chrudimka (HSL_0930).

Zájmové území stavby zasahuje do záplavového území vodních toků Cidlina, Bystřice, Plačický potok a Labský náhon. Záplavová území byla stanovena pro průtoky Q_5 , Q_{20} a Q_{100} . Pro záplavová území je vymezena také jejich aktivní zóna.

Stavba nezasahuje do ochranného pásma povrchového vodního zdroje.

Zájmové území stavby se nachází v útvaru podzemních vod základní vrstvy Labská křída (ID 43600). Na této základní vrstvě jsou uloženy útvary svrchních vrstev - Kvartér Urbanické brány (ID 11600), Kvartér Labe po Pardubice (ID 11220).

Stavba nezasahuje do CHOPAV. Stavba nezasahuje do ochranného pásma podzemního vodního zdroje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Ve vztahu k minimalizaci rizik ovlivnění jakosti povrchových a podzemních vod, jakož i odtokových poměrů v lokalitě, jsou v závazném stanovisku formulována odpovídající doporučení.

C.II.3 Půda

Dokumentace uvádí, že z terénního průzkumu a pedologických sond provedených na zemědělské půdě v rámci pedologického průzkumu vyplývá, že řešené území je charakteristické zastoupením hnědozemí modálních a luvických, kambizemí modálních. V menší míře jsou zastoupeny regozemě modální a arenické, černozemě modální a pelické a černice modální. V počáteční části trasy (mezi Chlumcem nad Cidlinou a Novým Městem nad Cidlinou) byly hojně dokumentovány fluvizemě glejové nebo oglejené. Ve větší míře byly zastoupeny i antropozemě humózní a urbické. Lokálně jsou zastoupeny gleje modální a pseudogleje modální. Dále v tabulce č. 43 dokumentace uvádí zjištěné třídy ochrany dle BPEJ.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Dokumentace na úrovni procesu EIA poskytuje základní informaci o charakteru BPEJ z hlediska nároků na půdy v kategorii ZPF. Detailní záborový elaborát bude součástí dokumentace pro stavební povolení a jeho vypracování musí být provedeno v souladu s příslušným složkovým zákonem i bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí. Obdobné závěry lze konstatovat i ve vztahu k záborům PUPFL, který v této kapitole uveden není, je však dokladován v jiných částech posuzované dokumentace. Lze pouze upozornit na to, že správná terminologie ve vztahu k názvu tabulky č.43 zní třídy ochrany (nikoliv stupně ochrany) tak, jak je uvedeno správně v tabulce u popisu tříd ochrany.

C.II.4 Přírodní zdroje

Z dokumentace vyplývá, že posuzovaný záměr nezasahuje do chráněných ložiskových území a výhradních ložisek. V km cca 15,600 - 16,600 se v těsné blízkosti vlevo od železniční trati, přičemž železniční trať tvoří jižní okraj této plochy, nachází registrované ložisko nevyhrazených nerostů pod číslem ID 5273500, název - Lhota pod Libčany, surovina - štěrkopísky, číslo SurlS - 527350000.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.II.5 Biologická rozmanitost

Dokumentace uvádí, že vlastní plochy kolejiště jsou silně ovlivňovány pravidelnou aplikací herbicidních prostředků. Ve volné krajině jsou většinou vegetace prosté. V místech železničních stanic pak v jarním období dominují jarní efemery a efemery, rostliny s krátkým životním cyklem, které často vytváří rozsáhlé populace.

Ze zvláště chráněných druhů nebyl v užším zájmovém území stavby vymezeném záborů nalezen žádný taxon. Celkově bylo nalezeno 311 druhů rostlin. Během zoologického průzkumu byla v území zjištěna celá řada živočichů, a to jak zvláště chráněných, tak druhů ohrožených či zcela běžných. Převažují druhy vázané na zemědělskou krajinu.

Biota území je ovlivněna zejména intenzivním zemědělským hospodařením, zčásti také trasou dálnice D11 propojující Hradec Králové s Prahou, která vede paralelně s železnicí na jihu a silnicí II/611 vedoucí paralelně s železnicí na severu území.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Další podrobnější informace jsou potom uvedeny v kapitole C.I.3. a B.II.5.

C.II.6 Klima

Dokumentace uvádí, že dle Quittovy klasifikace se území stavby nachází převážně v klimatické oblasti T2 (teplá). Pro kvantifikaci odhadu změn relevantních meteorologických prvků a jevů pro blízkou budoucnost (období 2021–2050) byly vypočteny změny v daném meteorologickém prvku simulované pro dané období oproti referenčnímu období 1986–2015. Výhled vychází z dostupných výstupů

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

regionálních klimatických modelů Euro-CORDEX v rozlišení 0,11° řízených několika různými globálními modely. Změna dané charakteristiky byla odvozena tzv. delta metodou, tedy jako rozdíl mezi hodnotou simulovanou pro budoucí období 2021–2050 a hodnotou pro referenční období 1986–2015.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.II.7 Obyvatelstvo a veřejné zdraví

V uvedené kapitole dokumentace popisuje počty obyvatel záměrem dotčených obcí, jakož i popis zdravotního stavu obyvatelstva ve vztahu ke střední délce života.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.II.8 Hmotný majetek, kulturní dědictví

Dle dokumentace stavba nezasahuje do žádného památkově chráněného objektu. Na správním území obce s rozšířenou působností Hradec Králové (ORP Hradec Králové) je pro ochranu památkových hodnot vyhlášeno ochranné pásmo zámku Karlova koruna a souboru dalších nemovitých kulturních památek v historickém jádru města Chlumce nad Cidlinou. Posuzovaný záměr hraničí s ochranným pásmem kulturních památek ve staničení od začátku stavby po cca km 1,357.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

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

Dokumentace uvádí, že:

- Výsledné hodnoty hlukové zátěže vypočtené na intenzitu dopravy poskytnutou objednatel, vztahované k nejexponovanějšímu venkovnímu chráněnému prostoru měřených staveb pro bydlení, nepřekračují za daného provozu na trati hygienický limit pro den nebo noc na žádném z měřených bodů.
- Zatížení území z hlediska výchozí úrovně znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem je v území umístění záměru na hranici únosného zatížení území, resp. těsně pod hranicí únosného zatížení území.
- Znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem patří k hlavním problémům kvality ovzduší v ČR. V roce 2019 překročily roční průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu imisní limit ($1 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$) na 41 % stanic (tj. na 19 z celkového počtu 46 stanic s dostatečným počtem naměřených dat pro hodnocení).
- Z hlediska hodnocení stávajícího klimatu uvedeného v kapitole C.II je možné konstatovat, že dotčené území je schopno se přizpůsobit změně klimatu.
- Posuzovaný záměr kříží 18 významných krajinných prvků dle §3 zákona č.114/1992 Sb.
- Z hlediska územního systému ekologické stability dochází již v současné době ke křížení 3 regionálních biokoridorů a dalších prvků lokálního systému ekologické stability.
- Posuzovaný záměr nezasahuje do zvláště chráněných území vymezených v zákoně č. 114/1992 Sb., v platném znění.
- Ve vazbě na posuzovanou trať, ani na okolí ovlivněné jejím zdvoukolejněním nebyla zaznamenána přítomnost zvláště chráněných druhů rostlin. Celkově bylo nalezeno 311 druhů rostlin.
- Biota území je ovlivněna zejména intenzivním zemědělským hospodařením, zčásti také trasou dálnice D11 propojující Hradec Králové s Prahou, která vede paralelně s železnicí na jihu a silnicí II/611 vedoucí paralelně s železnicí na severu území.
- V zájmovém území se nachází evidovaná stará ekologická zátěž Skládky Písník – Praskačka.
- Stávající trať neprochází přes chráněné ložiskové území, poddolované území, dobývací prostor a výhradní ložisko.
- Stavba nezasahuje do žádného památkově chráněného objektu. Posuzovaný záměr hraničí s ochranným pásmem kulturních památek ve staničení od začátku stavby po cca km 1,357.
- Posuzovaný záměr nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Na základě výše provedeného zhodnocení dokumentace konstatuje, že realizace záměru představuje únosné zatížení životního prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

S ohledem na zákonem stanovené požadavky přílohy č.4 zákona k tomuto bodu dokumentace není ze strany zpracovatele posudku připomínek pouze s tou výhradou, že v této kapitole obdobně jako závěry botanického průzkumu mohly být uvedeny i závěry zoologického průzkumu, které jsou však uvedeny v jiné části dokumentace.

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

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

D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Narušení faktoru pohody

Dokumentace uvádí, že narušení faktoru pohody ve fázi výstavby je možné očekávat především v souvislosti s dopravou stavebního materiálu a hlukem ze stavební činnosti. Dotčené obyvatelstvo bude včas informováno o plánovaných činnostech a tak jim umožněna odpovídající úprava režimu dne.

Vlivy na veřejné zdraví

Etapa výstavby – ovzduší

Dokumentace uvádí, že byl hodnocen vliv imisních koncentrací látek během výstavby plánovaného záměru „Modernizace traťového úseku Chlumec n. Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ na základě odhadu stávající situace a koncentrací uvedených v rozptylové studii. Zdrojem znečištění ovzduší bude plocha recyklační základny, která bude využita k recyklaci štěrkového lože (po dobu cca 6 dnů v roce 2025 a 124 dnů v roce 2026) a související manipulace se štěrkovým ložem na této ploše.

Z provedeného odhadu zdravotních rizik lze konstatovat, že pokud budou dodržována výše uvedená opatření na snížení prašnosti, jsou změny imisní zátěže v období výstavby akceptovatelné a výstavba i vzhledem k omezené době nebude představovat významně zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo.

Etapa výstavby – hluk

Dokumentace uvádí, že hluk z výstavby není z hlediska zdravotních rizik hodnocen, protože se jedná o krátkodobou expozici hluku, pro jejíž zhodnocení nejsou zatím k dispozici dostatečné odborné podklady. Přesto je třeba, aby při výstavbě, při provádění náročných prací v blízkosti chráněné zástavby, byla dodržována opatření ke snížení hluku uvedená v hlukové studii.

Etapa výstavby – provoz

Dokumentace uvádí, že hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustické studie a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby obcí situované nejbližší podél posuzované trati v úseku Chlumec n. Cidlinou – Hradec Králové.

Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je možné konstatovat, že realizací záměru „Modernizace traťového úseku Chlumec n. Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ lze očekávat, že v hodnocených částech obcí Chlumec nad Cidlinou, Nové Město, Písek, Stará Voda, Chudeřice, Káranice, Obědovice, Dobřenice, Syrovátka, Lhota pod Libčany, Urbanice, Praskačka, Vlčkovice, Plačice, Kukleny a Pražské předměstí Hradce Králové dojde proti roku 2000 k mírnému snížení rizika hluku. Toto snížení není na většině hodnoceného území významné, a nepovede tedy k výraznému snížení počtu obyvatel rušených hlukem ve spánku.

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Přesto lze předpokládat, že ve skutečnosti bude počet obyvatel rušených hlukem z posuzované železnice menší, protože hodnocení zdravotních rizik bylo provedeno z nejvyšších vypočítaných hladin hluku v jednotlivých lokalitách a vztaženo na všechny obyvatele těchto částí území.

Dle dokumentace je třeba zdůraznit, že vztahy expozice a účinku, které byly odvozeny pro obtěžování vyvolané dlouhodobou hlukovou expozicí a zprůměrnovány na celou populaci, nemusí platit pro jednotlivce nebo malé soubory exponovaných osob, jako je tomu v daném případě u obyvatel hodnocených nejbližších domů, kde může být obtěžující a rušivý účinek hluku významně modifikován jak individuální vnímavostí konkrétních osob vůči hluku, tak jejich osobním vztahem ke zdrojům hluku, konkrétní orientací oken hlavních pobytových místností a dalšími faktory a významně se může lišit od vypočtených údajů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Narušení faktorů pohody

Z hlediska ovlivnění faktorů pohody v rámci stávající projektové přípravy záměru zatím nebyly jednoznačně identifikovány příjezdové trasy pro stavbu. Nelze proto vyloučit případné negativní dopady etapy výstavby ve vztahu k faktorům pohody a majetku (jak obcí, tak soukromého majetku). Ve vztahu k vlivům na faktory pohody jsou v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínky pro další přípravu záměru, které reflektují i doporučení dokumentace:

- investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy
- investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku v kontaktu se stavbou, a to zejména rodinných domů na parcelách č. 453/2, 453/3, 453/4, 437/2, 437/3, 437/4, 457/2, 166/5, žst. Lhota pod Libčany, budovy firmy Bydlík servis s.r.o a hasičskou stanicí v k.ú. Lhota pod Libčany, které se nacházejí nejbliže podchodu a rodinných domů na parcelách č. 91/1, 93, 303/3, 303/4 1191/1, 481/6 k.ú. Urbanice a Praskačka
- 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, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření

Z hlediska celkové koncepce navrhovaného řešení zpracovatel posudku konstatuje, že vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů vychází z navrženého řešení záměru; je proto nezbytné, dle názoru zpracovatele posudku, pro další přípravu záměru formulovat do návrhu závazného stanoviska v souladu s dokumentací následující doporučení:

- v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž MŽP doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Tato podmínka zabezpečuje realizaci záměru v podobě předložené do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Dále uvedená podmínka 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):

- *po roce provozu provést postprojektovou analýzu, 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)*

Vlivy na veřejné zdraví

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví k této studii v podstatě bez zásadnějších připomínek.

Ze strany zpracovatele posudku je doporučeno k územnímu řízení předložit aktualizovanou hlukovou studii pro etapu provozu, která bude vycházet z podrobnějšího projekčního řešení stavby, na jejichž základě bude případně aktualizována délka a výška protihlukových clon, respektive realizace individuálních protihlukových opatření. Toto doporučení je formulováno i v podmínkách závazného stanoviska.

Protože není znám zhotovitel stavby, jeho nasazení stavební techniky atd., je doporučeno po výběru zhotovitele stavby vypracovat aktuální hlukovou studii pro etapu výstavby.

Z hlediska vlivů na ovzduší lze vlivy na veřejné zdraví vzhledem k dočasnosti etapy výstavby považovat za akceptovatelné za respektování všech podmínek stanovených v zásadách organizace výstavby pro minimalizaci emisí ze stavebních prací, neboť definované příspěvky k imisní zátěži v etapě výstavby se jeví jako poměrně vysoké.

D.1.2 Vlivy na ovzduší a klima

Součástí posuzované dokumentace je rozptylová studie, vyhodnocující imisní příspěvky záměru v etapě výstavby.

Cílem této studie bylo zhodnotit vliv vyjmenovaného zdroje emisí – recyklační linky na imisní situaci v zájmové oblasti. Tato linka je určena ke zpracování štěrkového lože ze železničního svršku v souvislosti s realizací stavby „Modernizace traťového úseku Chlumeč n. Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“.

Zdrojem znečištění ovzduší bude recyklační základna (RZ) v žel. km cca 23,0 na pozemku p. č. 150/47 v k. ú. Vlčkovice u Praskačky, která bude využita k recyklaci štěrkového lože a to po dobu max. 124dní v roce 2026 a 6 dní v roce 2025. Z tohoto důvodu výrazně většího množství recyklovaného štěrku, byl jako výpočtový stanoven rok 2026, kdy bude imisní příspěvek vyšší.

Z provedených výpočtů imisních příspěvků je patrné, že s výjimkou ročních koncentrací B(a)P nebude mít plánovaná recyklace za následek ovlivnění imisní situace lokality. Velikost imisního příspěvku B(a)P není zásadní, činí max. 0,5% platného imisního limitu. Příspěvek k maximálním denním koncentracím PM₁₀ může v jednotlivých výpočtových bodech krátkodobě a za nepříznivých rozptylových

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

podmínek činit až 20 - 40% platného imisního limitu. Denní imisní limit však překročen nebude.

Dokumentace uvádí, že při dodržení opatření doporučených v závěru této studie lze konstatovat, že vlivem realizace záměru nedojde k významným dopadům na zdraví populace, resp. citlivých skupin obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska vlivů na ovzduší je zřejmé, že vlivy lze očekávat pouze v rámci etapy výstavby, kterou lze považovat za dočasný zdroj znečišťování ovzduší, a proto je nezbytné požadovat, aby byla realizována veškerá opatření omezující imisní zátěž (zejména emisí PM_{10} a $PM_{2,5}$), a to i s ohledem na poměrně vysoké příspěvky denních koncentrací PM_{10} .

Dokumentace EIA z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší navrhuje doporučení, která zpracovatel posudku reflektuje a částečně modifikuje.

Zpracovatel posudku konstatuje, že etapa výstavby nepochybně může být zdrojem emisí ovlivňujících imisní situaci, avšak omezování emisí lze úspěšně řešit v rámci zásad organizace výstavby z hlediska omezování sekundární prašnosti čištěním komunikací a zařízením stavenišť, zkrápěním apod.

V rámci stávající přípravné dokumentace není znám zhotovitel stavby a tedy nejsou ani známy podrobnější zásady organizace výstavby. Proto je pro etapu výstavby formulováno následující doporučení, které by mělo být zapracováno do smlouvy se zhotovitelem stavby a které by mělo směřovat k minimalizaci vlivů na ovzduší:

- pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby (ZOV), které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky:
 - pokud se na staveništi vyskytují jednotlivé emisně významné, avšak prostorově omezené zdroje prašnosti (např. drtiče apod.), umisťovat je co nejdále od chráněné zástavby a osadit kolem nich clony z tkaniny
 - staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo používány aktivní látky k potlačení prašnosti
 - 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
 - skrápět materiál určený k recyklaci s dostatečným předstihem před recyklací
 - v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch včetně plochy pro recyklaci
 - v případě dlouhodobého sucha a vyšším větrem omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu stavenišť
 - k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly
 - minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí
 - umisťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umisťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál
 - při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukání prachu větrem:
 - preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %)
 - podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru
 - lze využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů
 - při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby dodržovat zásadu minimalizace délky přepravních tras, tj. rozmístit materiál tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší
 - zaplachtovat korby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění při výjezdu ze staveniště v prostoru napojení na veřejné komunikace tak, aby se zamezilo znečištění komunikace staveništní technikou; vhodná jsou např. štěrková lože, případně roštové pásy, které pomocí otřesů odstraňují nečistoty z podvozků nákladních automobilů
- provádět pravidelně kontrolu technického stavu strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací
- používat stavební stroje splňující emisní parametry Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NO_x více než 8x nižší než stanoví norma STAGE IIIB používat nákladní vozidla splňujících alespoň emisní normu EURO IV; pokud nelze prokázat úroveň plnění mezních hodnot emisí, musí být prokázáno, že vozidlo bylo vyrobeno po 1. 10. 2005
- omezit rychlost dopravy na staveništních komunikacích tak, aby bylo zamezeno nadměrné prašnosti z pojezdu stavebních strojů; maximální rychlost by neměla překročit 20 km/hod.; značení omezující rychlost umístit u vjezdu na staveniště

Vlivy na klima

V samostatné příloze č. 5 dokumentace je vyhodnocen záměr z hlediska globálních změn klimatu. Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že riziko ovlivnění klimatu realizací posuzovaného záměru není významné.

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

Problematika hluku

Etapa výstavby

Dokumentace uvádí, že v současné době není možné blíže specifikovat hluk z provádění stavby, není známa mechanizace, která bude použita k realizaci stavby, proto je doporučeno, aby hluk z výstavby byl podrobně řešen v dalších stupních projektové dokumentace.

Dále dokumentace konstatuje, že pro realizaci stavebních prací budou používány běžně využívané stavební stroje – jedná se o běžnou stavební činnost prováděnou běžnými technologiemi, které významně neovlivní životní prostředí v blízkém okolí a je možné předpokládat, že zvuková kulisa pracujících zemních, dopravních a stavebních strojů nepřekročí přijatelnou hlukovou hranici. Nepředpokládá se užívání všech uvedených mechanismů současně a umístění zdrojů hluku se bude průběžně měnit dle okamžité potřeby. Negativní vliv hluku bude pouze dočasný, časově omezený na období výstavby. Plán organizace výstavby bude zpracován tak, aby byly minimalizovány negativní dopady z hlediska hluku na okolí. Stavební práce a doprovodná činnost související s výstavbou budou prováděny v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. tak, aby byly dodrženy hladiny hluku předepsané tímto nařízením. V případě překročení povolené hladiny hluku zajistí zhotovitel ochranná opatření.

Etapa provozu

Pro posouzení hluku z provozu navrženého záměru byla vypracována samostatná hluková studie, která je doložena jako příloha č. 1 hodnocené dokumentace.

Při zpracování byl použit výpočetní program CadnaA® verze 2020 MR 1 firmy DataKustik GmbH. Pro výpočet hluku od železniční dopravy byla použita norma Shall 03. Výpočtové body jsou umístěny v různých výškách (podle počtu podlaží, výška podlaží je uvažována 2,5 - 3 m) a 2 metry před fasádou budov, ve výpočtových bodech není počítáno s odrazem akustické energie od fasády budovy. Ostatní odrazy jsou součástí výpočtového modelu.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

V případě chráněného venkovního prostoru jsou výpočtové body umístěny na okraji pozemku směrem ke zdroji hluku.

Podklad pro vytvoření 3D modelu tvořily rastrové digitální mapy v měřítku 1 : 10 000 Zabaged, 3D model stávajícího zaměření a 3D model nově navrženého železničního tělesa v měřítku 1 : 1000. Výpočetní síť referenčních bodů je počítána s krokem 10 m v ose x a y.

Dokumentace dále uvádí informace o počtech vlaků ve stávajícím stavu a ve výhledovém stavu v roce 2035.

Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v jednotlivých bodech výpočtu jsou uvedeny v kapitole 9.2. hlukové studie, s navrženými protihlukovými stěnami potom v kapitole 11.1.

Výsledkem akustické studie jsou hlukové mapy řešeného území s průběhem izofon vypočtených ve výšce 4 m nad terénem. Jejich poloha s identifikací je vyznačena v hlukových mapách. Mapy jsou vyhotovené pro noční a denní dobu, s protihlukovým a bez protihlukového opatření.

Z akustického posouzení dále vyplývají objekty, kde bude nezbytné realizovat individuální protihluková opatření.

Problematika vibrací

Dokumentace uvádí, že součástí hlukové studie je měření vibrací ve třech bodech.

Na bodě V1 (Káranice 32) byly zaznamenány jen nepatrně podlimitní hodnoty, objekt leží bezprostředně při trati. Tento stav je způsoben zhoršeným stavem trati a sesednutím staniční pláňe a tedy zvýšenou vodivostí, avšak v případě podstatného navýšení rychlosti provozu zde nelze vyloučit nepříznivý stav i po modernizaci trati; je proto doporučeno provedení antivibračních opatření na trati v rozsahu obrysu obytné zástavby

RD č.p. 32 až 46, s přesahem 15 m - na objektu Vlčkovice 44, bod V2, byly naměřeny hodnoty podlimitní, avšak s nárůstem rychlosti těžkých vlaků je zřetelný nárůst intenzity šíření vibrací. Je proto doporučeno provedení antivibračních opatření na trati v rozsahu obrysu obytné zástavby RD č.p. 45 až 44, s přesahem 10 m a bude-li to technicky možné, pak včetně přejezdu místní komunikace.

Na bodě V3 (Hr. Králové, Krunertova 373/17) byly naměřeny převážně podlimitní hodnoty. S ohledem na stav trati bez zjevných závad a charakter dopravy zde není předpoklad razantní změny vlivem modernizace; v případě podstatného navýšení rychlosti jízdy lze doporučit provedení antivibračních úprav na trati v rozsahu obytné zástavby v ul. Krunertova.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Problematika hluku

Etapa výstavby

Lze konstatovat, že na úrovni stávající projektové přípravy, kdy není dosud známý dodavatel stavby ani postup stavebních prací, lze pouze odhadnout přepravní bilance pro etapu zemních prací. Podstatné je však jednoznačně požadovat, aby v rámci další projektové přípravy byly detailně diskutovány navrhované přepravní trasy pro etapu výstavby tak, aby byla významně eliminována rizika narušení faktorů pohody bydlicího obyvatelstva a současně aby byla zajištěna nezbytná oprava

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

komunikací po ukončení stavby. Tento požadavek je nezbytné respektovat u všech navrhovaných stavebních komunikací, s tím, že je nutno volit takové obslužné komunikace, které budou co nejméně narušovat faktory pohody po dobu stavebních prací. Lze požadovat respektování následující podmínky pro minimalizaci negativních vlivů v etapě výstavby:

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

Vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu hluku v etapě výstavby bude součástí další projektové přípravy, protože je nutné se touto problematikou seriózně zabývat až po vypracování zásad organizace výstavby. V této souvislosti je formulováno pro další projektovou přípravu doporučení, aby součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a konečném upřesnění navržených přepravních tras byla akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyločením souběhu nejhluchnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, případně bude navrhovat další opatření technického respektive organizačního charakteru. Jsou proto formulovány následující podmínky:

- 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 (vyločením souběhu nejhluchnějších 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
- 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

Etapa provozu

Vzhledem ke skutečnosti, že proces EIA je prvním ucelenějším materiálem, vyhodnocující dopady záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, lze i akustickou studii chápat jako primární podklad, který bude v rámci další projektové přípravy zpřesňován jak z hlediska technického řešení, tak i z hlediska případné aktualizace dopravy na železnici.

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,

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

neumožňují u některých výpočtových bodů zajistit plnění hygienických limitů pro venkovní chráněný prostor staveb (kde pohyb osob tvoří menší procento doby, kdy je občan vystaven ve venkovním chráněném prostoru staveb nadlimitnímu hluku), a proto je i z hlediska vlivů na veřejné zdraví nezbytné realizovat individuální protihluková opatření pro zajištění plnění limitů v chráněném vnitřním prostoru staveb.

V návrhu závazného stanoviska jsou ze strany zpracovatele posudku formulována do návrhu závazného stanoviska následující podmínky:

- součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie zpracovaná na konkrétní upřesněné 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:

PHS	staničení [km]	výška [m]	pohltivost	strana ve směru staničení
1	0,940 – 1,153	2	pohltivá	P
	1,153 – 1,295	4		
	1,295 – 1,481	3		
V souběhu se silniční komunikací č. I/11 oboustranně pohltivá				
2	1,629 – 1,957	2,5	pohltivá	P
	1,957 – 2,200	3,5		
3	2,350 – 2,560	1,5	pohltivá	P
4	2,950 – 3,440	1,5	pohltivá	P
	3,440 – 3,580	2		
	3,580 – 3,630	1,5		
5	5,500 – 5,890	1,5	pohltivá	P
	5,919 – 6,100	1,5		
PHS je přerušena železničním přejezdem, délka přerušení bude upřesněna na základě rozhledových poměrů.				
6	7,200 – 7,440	1,5	pohltivá	P
7	7,579 – 8,044	1,5	pohltivá	P
8	8,200 – 8,313	3	pohltivá	L
	8,313 – 8,418	2		
9	8,091 – 8,510	1,5	pohltivá	P
	8,510 – 8,610	2		
10	9,300 – 9,550	1,5	pohltivá	L
11	14,416 – 14,630	2,5	pohltivá	P
12	14,640 – 14,855	3	pohltivá	P
PHS je vedena místo plánovaného oplocení				
13	14,925 – 15,190	1,5	pohltivá	P
	15,213 – 15,485			
	PHS je přerušena železničním přejezdem, délka přerušení bude upřesněna na základě rozhledových poměrů.			
14	17,610 – 17,870	1,5	pohltivá	P
15	17,842 – 17,883	2,5	odrazivá	L
16	17,883 – 19,000	1,5	pohltivá	L
	20,500 – 20,845	1,5		
17	20,845 – 20,935	2	pohltivá	L
	20,917 - 20,973	2		
Překrývá předchozí PHS (překryv cca trojnásobek mezery)				
19	20,600 – 20,743	1,5	pohltivá	P
	20,743 – 20,942	2		
Navržena až za manipulační plochou				
21	20,931 – 20,985	2,5	pohltivá	P
	20,985 – 21,550	1,5		
22	22,397 – 22,495	2	pohltivá	L
23	22,397 – 22,495	2	pohltivá	P
24	24,200 – 24,550	2,5	pohltivá	L
	24,550 – 24,700	1,5		
25	25,400 – 25,900	1,5	pohltivá	L
26	26,160 – 26,630	1,5	pohltivá	P
27	26,564 – 26,895	2	pohltivá	L
28	26,760 – 27,100	1,5	pohltivá	P

- 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

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

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
- v rámci dokumentace pro stavební povolení bude jako kompenzační opatření pro objekty podél komunikace III/32326 v Praskačce navržen nízkohlučný povrch vozovky v délce cca 430 m v úseku od křižovatky komunikací III/32326 a III/32324, až 40 m za poslední obytný objekt směrem k podjezdu
- 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

Problematika vibrací

V rámci modernizace řešeného úseku dojde k výměně za nové kolejnice typu 60E2 na betonových pražcích B91 S/1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Současně dojde ke zkvalitnění šterkového lože. Toto vše povede i ke zlepšení schopnosti pohlcovat vibrace. V projektu jsou navržena antivibrační opatření, tedy ze strany zpracovatele posudku bez dalších připomínek, protože navrhovaná antivibrační opatření v celkové délce 535 metrů jsou součástí projektu.

D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

Etapa výstavby

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.

Pro eliminování možnosti havarijního úniku závadných látek do okolního prostředí je zapotřebí dbát na dodržování pracovní kázně, udržování stavebních mechanismů v řádném technickém stavu a dodržovat zásady pro práci s látkami závadnými pro vodní prostředí. Pokud by i přes tato opatření došlo k úniku nebezpečných látek do vodního či horninového prostředí, je zapotřebí postupovat podle předem schváleného havarijního plánu.

Vlivy na povrchové vody

Z dokumentace vyplývá, že v rámci dopravní stavby “Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) a Hradec Králové (mimo)” je překračováno 23 vodních toků železničními mosty a železničními propustky. Na 6 vodních tocích jsou navrženy úpravy vedení koryta z důvodu situování nových stavebních objektů.

Nově navržené mostní profily jsou hydrotechnicky posouzeny. U nově navržených mostů bude provedena úprava koryt toku v mostním profilu.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Dle dokumentace stavba zasahuje do úředně stanovených záplavových území (zú) Cidliny, Bystřice, Plačického potoka a Labského náhonu. Jedná se o úseky staničení - km 0,94 - 2,068 (zú Cidlina a Bystřice), km 1,95 - 3,055 (zú Bystřice), km 23,66 - 23,96 (zú Plačický potok) a km 25,7 - 27,35 (zú Labský náhon).

V dalším stupni projektové přípravy bude vypracován povodňový plán stavby pro období výstavby, který bude splňovat náležitosti TNV 752931 Povodňové plány. Zhotovitel stavby je povinen při povodňové situaci postupovat dle tohoto plánu, schváleného povodňovým orgánem dotčené obce. Do aktivní zóny záplavových území nelze umísťovat plochy zařízení stavenišť.

Při návrhu odvodnění uvedených stavebních objektů – železničního tělesa, nástupišť, pozemních komunikací a objektů budov bude respektován požadavek §5, odst.3 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách resp. zákona č. 183/2006 Sb. o územní plánování a stavebním řádu a jeho prováděcí vyhlášky č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území (§20 odst.5) - návrh odvodnění u jednotlivých úseků trati respektuje výše uvedené legislativní požadavky i vzhledem ke specifickému stavebnímu pozemku, na kterém je umístěno železniční těleso, jehož zemní pláň je bezpodmínečně nutné odvodnit. Těleso trati a související stavební objekty jsou odvodněny na terén, do vsakovacích průlehů, bloků a jímek, do kanalizace stávající a nové a přímo do vodních toků.

Navrhovaná vsakovací zařízení srážkových vod budou řešena v souladu s ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod.

Ve 2 případech samostatných objektů kanalizací (dešťové stoky) odvádějících srážkovou vodu z pozemních komunikací pod železničními mosty je navrženo osazení odlučovačů ropných látek.

Při odvádění srážkových vod do dotčených vodních toků musí být hydrotechnickými výpočty doloženo zachování stávajících odtokových poměrů, včetně návrhů regulačních technických opatření (viz TNV 75 9011).

U pozemních komunikací a pozemních objektů je při návrhu odvádění dešťových vod upřednostňováno vsakování či volné vypouštění na terén. Vypouštění na terén bude zajištěno proti škodám na přilehlých pozemcích.

Stavební záměr nezasahuje do žádného vodohospodářsky chráněného území ve vztahu k povrchovým vodám.

Dokumentace uzavírá, že vzhledem k umístění stavby, charakteru a rozsahu stavebních objektů s možnými vlivy na útvary povrchových vod lze uvést, že nebude změněna hydromorfologie útvary a nebude zhoršován stav jednotlivých ukazatelů a biologických složek útvary.

Vlivy na podzemní vody

Z přílohy č. 4 „Vyhodnocení z hlediska Směrnice o vodách“ vyplývá, že dle hydrogeologického posouzení z r. 2021 je navrženo režimní měření a monitoring kvality podzemních vod.

Cílem režimního měření bude získání údajů o přirozeném sezónním kolísání hladiny podzemních vod v zájmovém území, na jejichž podkladě bude možné posoudit případné ovlivnění vodních zdrojů v průběhu výstavby a rozhodovat v případě stížností nebo vodoprávního sporu.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Pro ověření kolísání hladiny podzemní vody je doporučeno v dalším stupni projektové přípravy po dobu minimálně 1 roku provádět režimní měření hladiny podzemní vody vybraných studnách. Dále je doporučeno v lokalitách projektovaných podjezdů a podchodů realizovat průzkumné HG monitorovací vrtky.

Vzhledem k tomu, že se jedná o relativně homogenní kolektor podzemní vody s průlinovou propustností, volnou hladinou podzemní vody a nízkým hydraulickým spádem, je navrženo zařadit do monitoringu studní před stavbou, v průběhu stavby a po jejím dokončení pouze vybrané objekty, které budou tvořit reprezentativní síť ve sledovaném území.

Do monitoringu jsou zařazeny všechny potenciálně ohrožené jímací objekty a dále vybrané studny, u nichž se ohrožení snížením vydatnosti vlivem budoucí stavby nepředpokládá, ale nacházejí se v její relativní blízkosti.

Monitoring je doporučeno provádět po dobu min. 12 měsíců před otevřením stavební jámy, v průběhu výstavby a po dobu 6 měsíců po ukončení stavby. Četnost měření navrhuje 1x za měsíc.

Dle hydrogeologického posouzení v souvislosti se stavbou může hrozit ovlivnění kvality podzemních vod pouze v případě havárií spojených s únikem škodlivých látek.

Pro vstupní ověření kvality mělkých podzemních vod a jejich možného ovlivnění při realizaci stavby je doporučeno monitorovat kvalitu podzemní vody na vybraných studnách s tím, že bude proveden pouze vstupní chemický rozbor před započítím stavby a následný monitoring v průběhu stavby bude realizován pouze v případě havárie nebo reklamací ze strany některého z účastníků řízení. Sledování kvality po ukončení stavby je doporučeno při realizaci vsakovacích objektů na jednotlivých lokalitách provést výstupním rozbohem po 6 měsících od uvedení stavby do provozu.

Dokumentace uzavírá, že z hlediska kvantitativního stavu útvarů podzemních vod lze předpokládat pouze lokální ovlivnění. Útvary podzemních vod mohou být negativně ovlivněny především kvalitativně a to při havarijním úniku závadných látek. Tomuto ovlivnění lze při výstavbě předejít nastavením vhodných opatření a jejich dodržováním. Realizace a provoz stavby nebude překážkou ve snaze dosažení dobrého chemického stavu útvarů podzemních vod.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska etapy výstavby je patrné, že vzhledem k situování stavby nelze vyloučit riziko kontaminace povrchových a podzemních vod. Proto je v návrhu závazného stanoviska pro eliminaci tohoto rizika formulováno následující podmínka:

- **pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody budou obsahovat následující požadavky:**
 - v zátopových územích, respektive ochranných pásmech vodních zdrojů nebudou zřizována trvalá zařízení staveníšť jakož i mezideponie stavebního materiálu
 - bude specifikován způsob odvodnění zařízení staveníšť ve vztahu k eliminaci úniků nepolárních extrahovatelných látek (NEL) a mechanických usazenin
 - na plochách zařízení staveníšť 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 staveníšti, musí být v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody z dokumentace EIA a související příloh vyplývá vzhledem k charakteru záměru možné riziko kvantitativního respektive kvalitativního ovlivnění podzemních vod. V souladu s údaji v dokumentaci a s doporučením dokumentace uvedeným v kapitole D.IV je v návrhu závazného stanoviska formulována následující modifikovaná podmínka:

- v rámci další projektové přípravy, výstavby a provozu ve vztahu k podzemním vodám budou respektována následující doporučení:
 - součástí všech stupňů přípravy záměru bude souhrnný přehled vybraných jímacích objektů pro monitoring hladiny a kvality podzemních vod dle Hydrogeologického posouzení vlivu na podzemní vody a na stávající vodní zdroje (Paděra, Dragoun, SUDOP Praha a.s., 2021)
 - bude realizován monitoring hladiny a kvality podzemních vod ve vybraných jímacích objektech a v navrhovaných průzkumných hydrogeologických monitorovacích vrtech v lokalitě projektovaného podjezdu Pardubická a podchodu v Kuklenách, v blízkosti projektovaných podjezdů a podchodů ve Lhotě pod Libčany a v Praskačce
 - ověření kolísání hladiny podzemní vody bude realizováno po dobu minimálně 12 měsíců před otevřením stavební jámy, v průběhu výstavby a po dobu 6 měsíců po skončení stavby
 - pro vstupní ověření kvality mělkých podzemních vod a jejich možného ovlivnění při realizaci stavby monitorovat kvalitu podzemní vody na vybraných studních dle Hydrogeologického posouzení; rozsah chemického rozboru konzultovat s příslušným vodoprávním úřadem; chemický rozbor bude proveden před zahájením stavby; následný monitoring v průběhu stavby provádět pouze v případě havárie nebo reklamaci ze strany některého z účastníků řízení
 - na základě výsledků navrženého monitoringu realizovat v případě potřeby nezbytná řešení nebo úpravy individuálních studní dle přehledu vybraných jímacích objektů; v případě negativního vlivu stavby bude na náklady investora provedena úplná náhrada, tzn. nové studny nebo vodovodní přípojka (pozornost především věnovat zdrojům podzemní vody ST101 – č.p. 158, ST102 – č.p.176 ve Lhotě pod Libčany a ST108 – č.p. 115 v Praskačce
 - sledování kvality vody u monitorovaných studní po ukončení stavby provést při realizaci vsakovacích objektů na jednotlivých lokalitách výstupním rozbořem po 6 měsících od uvedení stavby do provozu

Dokumentace se podrobněji nevěnuje případným rizikům z hlediska odvodnění území spočívající v případném narušení různých odvodňovacích zařízení. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- v rámci dokumentace pro územní řízení budou navržena taková opatření, která budou zachovávat funkčnost stávajících drenážních systémů, trativodů, odvodňovacích příkopů jakož i hlavního odvodňovacího zařízení v příslušnosti Státního pozemkového úřadu

Na základě vyjádření obce Syrovátka je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- prověřit v rámci dokumentace pro stavební povolení na základě statického výpočtu možnost náhrady plánovaného silničního a železničního trubního propustu DN 800 v km 15,214 za propustu rámcové o světlých rozměrech 800 x 1000 mm

D.I.5 Vlivy na půdu

Dokumentace uvádí, že celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí cca 39,51 ha, požadovaný zábor ZPF nad 1 rok činí 30,04 ha s tím, že výměra odnímaných ploch ZPF bude upřesněna v navazujících stupních projektové přípravy. Z podkladů vyplývá, že 58,45% z celkového záboru připadá na II. třídu ochrany, 25,65% na III. třídu ochrany, 15,47% na IV. třídu ochrany a 0,43% na V. třídu ochrany. Dokumentace konstatuje, že ve vztahu k třídám ochrany lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za významný.

Stavba déle zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa. Výměra předpokládaného trvalého záboru PUPFL (na p.p.č. 388 a 390 - k.ú. Kratonohy) je

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

dle zpracovaného záborového elaborátu 230 m², dočasný zábor nad 1 rok 71 m². Výměra bude upřesněna v navazujících stupních projektové přípravy.

Dle dokumentace lze záměr z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označit za malý, z hlediska významnosti vlivu za nevýznamný.

S ohledem na ochranu lesa je nezbytné zajistit ochranu lesních porostů před poškozením. Zejména výkopové práce a další práce narušující stávající terén v lesních porostech nebo v jeho těsném sousedství, musí být provedeny s ohledem na zachování stability lesního porostu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku ve vztahu k této kapitole bez připomínek. Třídy ochrany jsou stanoveny na základě Vyhlášky MŽP č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany ze dne 22.2.2011. Třídy ochrany se stanovují pomocí BPEJ dle vyhlášky č. 546/2002 Sb. ze dne 12. prosince 2002, kterou se mění vyhláška č. 327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristika bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci.

Upřesnění odnámání půdy ze zemědělského půdního fondu bylo provedeno v Metodickém pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1.10.1996 č.j. 00LP/1067/96, který nabyl účinnosti k 1.1.1997. Tento Metodický pokyn v článku III Odnámání půdy ze zemědělského půdního fondu (§ 9 zákona) stanovuje:

- 1) *Při posuzování žádosti o odnětí zemědělské půdy ze ZPF přihlíží orgán ochrany ZPF k zásadám jeho ochrany podle § 4 zákona a k tomu, zda požadované odnětí je na ploše určené schválenou dokumentací.*
- 2) *Pokud se zemědělská půda požadovaná k odnětí nalézá mimo plochu uvedenou v odstavci 1, orgán ochrany ZPF postupuje podle článku II a souhlas § 9 odstavce 6 zákona vydá zejména:*

- a) *pro stavbu veřejně prospěšnou (kromě staveb liniových),*
- b) *v zájmu ochrany základních složek životního prostředí,*
- c) *pro stavbu rodinného domu pro fyzickou osobu, na pozemku bezprostředně navazujícím na plochy určené k nezemědělskému využití schválenou dokumentací nebo navazující na stávající zástavbu a to do velikosti maximálně 1 200 m²,*
- d) *na plochách bezprostředně navazujících na stávající zástavbu v těch sídlech, kde není uvažováno s pořízením dokumentace,*
- e) *tam, kde byl již udělen souhlas orgánu ochrany ZPF podle § 7 odst. 3 zákona.*

V článku IV tohoto Metodického pokynu jsou stanoveny třídy ochrany zemědělského půdního fondu, které jsou pro účely ochrany ZPF uvedeny v příloze, nazvané třídy ochrany zemědělské půdy. Tato příloha stanovuje:

1. *Do I. třídy zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejcenější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.*
2. *Do II. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.*
3. *Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro eventuální výstavbu.*

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

4. Do IV. třídy ochrany jsou sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.
5. Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty zbývající bonitované půdně ekologické jednotky (dále jen „BPEJ“), které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

Po odsouhlasení dokumentace pro stavební povolení a zpracovaných geometrických plánech bude zpracován detailní záborový elaborát, vyhodnocující trvalé a dočasné zábory ZPF a PUPFL, výpočet náhrad škod na PUPFL a bude určena výše poplatku za trvalé a dočasné odnětí PUPFL; současně budou upřesněny pozemky, kde bude stavba realizována v ochranném pásmu lesa. Tato skutečnost musí být respektována bez ohledu na proces posuzování vlivů, protože vyplývá z příslušného složkového zákona.

Dle názoru zpracovatele posudku by v rámci další projektové přípravy ve vztahu k nárokům na PUPFL měly být respektovány následující podmínky, které jsou zapracovány do návrhu závazného stanoviska:

- v rámci dokumentace pro stavební povolení bude:
 - minimalizován rozsah dočasných záborů lesních pozemků zúžením manipulačních pásů, potřebných pro výstavbu železnice
 - bude respektován požadavek na vyloučení lesních porostů a pozemků pro zařízení stavenišť, mezideponie skrývaných zemin a stavebních materiálů
 - bude navržena důsledná lesnická rekultivace ve výstavbou dotčených lesních porostech
- projednaný minimalizovaný rozsah odlesnění řešit v rámci etapy výstavby postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření nezbytného rozsahu odlesnění v terénu

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.

D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje

Z dokumentace vyplývá, že Posuzovaný záměr nezasahuje do chráněných ložiskových území a výhradních ložisek. V km cca 15,600 - 16,600 se v těsné blízkosti vlevo od železniční trati, přičemž železniční trať tvoří jižní okraj této plochy, nachází registrované ložisko nevyhrazených nerostů pod číslem ID 5273500, název - Lhota pod Libčany.

V km 21,6 se nachází Skládky Písník – Praskačka km 21,6. V minulosti se na lokalitě nacházel písník, který byl zavážen odpadem z domácností a stavebním odpadem. Skládky byla zavezena zeminou. Další nelegální skládkování neprobíhá.

Přes tuto lokalitu staré skládky je navržena silniční komunikace. V úseku s výše uvedenou starou ekologickou zátěží lze předpokládat v průběhu výstavby vznik nebezpečných odpadů. V dalších stupních projektové přípravy je nutné, aby v dotčeném úseku byl proveden podrobný geotechnický průzkum.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Z dokumentace vyplývá, že záměr neovlivní horninové prostředí a přírodní zdroje. Znečištění horninového prostředí vlivem záměru může být způsobeno pouze technologickou nekázní a v případě havarijních situací, které mohou nastat jen při nedodržování obecných zásad bezpečnosti provozu. Tyto situace budou řešeny v souladu s havarijním plánem staveniště a provozního zařízení. Navrhovaný záměr nezasahuje do chráněných ložiskových území ani do prostorů ložisek nerostných surovin. Ve vztahu k navržené silniční komunikaci v místě staré ekologické zátěže v km 21,6 je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **součástí dokumentace pro stavební povolení bude podrobný geotechnický průzkum v místě stavby přeložky silnice III/32324 v prostoru Skládky Písník – Praskačka se zaměřením na zjištění možné přítomnosti nebezpečných odpadů**

D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost

Vlivy na prvky dřevin rostoucí mimo les

Dokumentace uvádí, že rozsah kácení byl stanoven na základě záborového elaborátu a místního šetření. Je uvedeno, že kácena bude pouze mimolesní zeleň v rozsahu záboru stavby. Ve výjimečných případech budou káceny dřeviny v těsné blízkosti záměru mimo zábor stavby, které by ohrožovaly bezpečnost drážního provozu.

Dle dokumentace bude před zahájením stavby nutné odstranit: 4 847 kusů stromů, přičemž za strom je považována každá dřevina o průměru přesahující 10 cm měřená u kořene stromu, (po skácení na pařezu). Dále bude smýceno 46 281 m² keřů, kde za keře jsou považovány dřeviny s průměrem nižším než 10 cm měřeny u kořene stromu, (po skácení na pařezu). Dle vyhlášky 189/2013 Sb. bude nutné požádat o povolení ke kácení pro 565 kusů stromů, které mají obvod větší nebo roven 80 cm a dále bude nezbytné požádat o povolení ke kácení pro 35 411 m² zapojených porostů o jednotlivých souvislých plochách, které jsou rovny nebo větší než 40 m².

Ostatní zeleň na plochách zařízení staveniště bude zachována a v případě možného poškození ošetřena dle ČSN 83 9061.

Ve vztahu k náhradní výsadbě je v dokumentaci uvedeno, že bude stanovena na základě požadavku vycházejícího z místně příslušného odboru životního prostředí. Požadavek kompenzace za smýcené dřeviny od příslušného odboru životního prostředí za kácenou zeleň bude vykazován v samostatné dokumentaci stavebního objektu (SO 90-83-02 Náhradní výsadba a rekultivace). Tyto výsadby budou realizovány mimo zábor stavby a mimo pozemky Správy železnic s.o. přiléhající k dráze. Již v současné době byly dle dokumentace jednotlivé obce dotčené stavbou osloveny dopisem s informací, že v rámci závazného stanoviska, které slouží jako podklad pro vydání územního rozhodnutí, mohou požadovat náhradní výsadbu jako kompenzaci za kácené dřeviny. Současně byly vyzvány k prověření vhodných pozemků k umístění náhradní výsadby na území jednotlivých obcí a promyšlení rozsahu, charakteru a druhové skladby (např. doplnění nefunkčních prvků ÚSES, doprovodná zeleň polních cest nebo vodních toků apod.).

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Vlivy na floru

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

Jako nejproblematictější druh lze označit křídlatku japonskou (*Reynoutria japonica*), která vytváří porosty u železničního mostu přes Cidlinu v Chlumci nad Cidlinou, u mostního objektu mezi Novým Městem n. C. a Pískem, v okolí drážního domku v Novém Městě n. C., v železniční stanici v Dobřenicích a u Hradce Králové.

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.

Vlivy na faunu a migraci živočichů

Dokumentace uvádí, že během zoologického průzkumu byla v území zjištěna celá řada živočichů, a to jak zvláště chráněných, které jsou komentovány níže, tak druhů ohrožených či zcela běžných. Převažují druhy vázané na zemědělskou krajinu. Pro realizaci záměru bude nutné požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Během průzkumů byla zaznamenána řada zvláště chráněných a ohrožených druhů živočichů. Někteří pouze na přeletu, jiní jsou přímo vázáni na ruderní bylinnou vegetaci a porosty dřevin doprovázejících železnici či na vodní toky, které železnice kříží, a na vodní biotopy v její těsné blízkosti. Tyto druhy, resp. jejich populace mohou být záměrem dle dokumentace více či méně dotčeny.

Stavba neprochází žádným dálkovým migračním koridorem z hlediska průchodnosti krajiny pro velké savce.

Vlivy na VKP

Dokumentace popisuje z hlediska vlivů na vodní toky jako VKP technická řešení jejich překonávání. Dokumentace uzavírá, že odtokové poměry v území zůstanou zachovány, mostní objekty budou v souvislosti se zdvoukolejněním rozšířeny. V některých případech dojde k výměně trubních propustků za propustky rámové, což s sebou přinese mírné zlepšení. I přes uvedené úpravy budou ekologicko-stabilizační funkce vodních toků v území zachovány.

Trvalý zábor PUPFL o výměře 230 m² a dočasný zábor nad 1 rok 71 m² je požadován v k.ú. Kratonohy na pozemcích parcelní číslo 388 a 390.

Vlivy na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Dle stanoviska KÚ Královéhradeckého kraje ze dne 18.9.2018, č.j. KUKHK-27770/ZP/2018 a KÚ Pardubického kraje ze dne 5.11.2018, č.j. 72670/2018/OŽPZ/Le nemůže mít posuzovaný záměr vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Vlivy na zvláště chráněná území

Dle dokumentace záměrem nedojde k zásahu do žádného zvláště chráněného území.

Vlivy na ÚSES

V příslušné kapitole D.I.7 je v tabulce doložena přítomnost prvků ÚSES v trase železniční trati. Dokumentace dále uvádí, že stávající trať kříží 3 funkční regionální

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

biokoridory. RK 1269 prochází ve směru staničení v souběhu s tratí v km 1,195 až 1,538 a kříží ji železničním mostem v km 1,538 přes Bystřici. V rámci projednání orgán ochrany přírody Krajského úřadu Královéhradeckého kraje doplnil, že stávající podmínky podmostí mohou zůstat zachovány. Může tak zůstat stávající opevnění koryta. V případě, že zdvoukolejněním železnice dojde k zásahu do RK 1269, bude břehová linie koryta osázena jednostranně keřovou výsadbou vrb.

V místě křížení RK 1274 v km 12,862 (Třesický potok) dojde k odstranění stávajícího trubního propustku o světlosti 1,0 m a šířce 8,2 m. Nahrazen bude propustkem z rámových prefabrikátů o světlé výšce 1,5 m a světlé šířce 2,0 m.

V km 21,816 železnice kříží regionální biokoridor RK 1278, který je veden podél občasného vodního toku Pašát. Stávající propustek je rámový. Světlost propustku je 2,0 m a světlá výška cca 1,8 m. Šířka propustku je 6,00 m. Nahrazen bude železobetonovým rámovým propustkem o rozměrech 2,0 x 1,3 m. Šířka propustku bude 13,5 m. V rámci projednání s orgány ochrany přírody bylo navrženo odstranění trubního propustku na zemědělské cestě v těsné blízkosti železničního propustku. Trouba bude nahrazena brodem. Nově zde bude vodní tok Pašát křížit silnice, která bude propojovat Vlčkovice a Praskačku. Silniční propustek musí být minimálně obdobných rozměrů jako propustek železniční.

Vzhledem k navrženým parametrům mostních objektů v místech křížení s regionálními biokoridory a vzhledem k průtokům v jednotlivých tocích lze konstatovat, že ekologicko-stabilizační funkce regionálních biokoridorů zůstanou zachovány.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy na prvky dřevin rostoucí mimo les

Záměr představuje poměrně významný rozsah kácení prvků dřevin rostoucích mimo les. Lze souhlasit s tím, že v rámci další projektové přípravy dojde k upřesnění celkového rozsahu kácení.

Náhradní výsadby za zeleň odstraněnou z důvodu stavby budou řešeny v rámci procesu o povolení ke kácení zeleně (§ 9 zák. č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny). Pro náhradní výsadbu jsou vhodné např. plochy využitě v průběhu stavby jako zařízení staveniště respektive jiné plochy dle případných požadavků dotčených obcí.

V návrhu závazného stanoviska jsou formulována následující doporučení:

- 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)
- součástí dokumentace pro stavební povolení bude projekt vegetačních úprav formou samostatného stavebního objektu včetně stanovení ploch pro náhradní výsadbu s preferencí prvků ÚSES a VKP, 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
- 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

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny

Vlivy na floru

Z hlediska vlivů na floru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. V rámci botanického průzkumu nebyl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů rostlin. V souladu s dokumentací je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- před začátkem stavebních prací je nutné odborně odstranit porosty křídlatky japonské v okolí mostního objektu u silnice Nové Město n. C. – Písek o rozloze cca 150 m², v okolí strážního domku v km cca 4,1 o celkové rozloze cca 450 m² a mezi železniční stanicí Dobřenice a silem v km 14,8 – 14,85 o rozloze cca 150 m²; zemina s přítomností křídlatek nesmí být používána na jiných místech stavby, aby nedošlo k dalšímu šíření; 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

Vlivy na faunu a migraci živočichů

Kapitola vlivů na faunu je dle názoru zpracovatele posudku vypracována na odpovídající úrovni, i když částečně poněkud nepřehledně. Doporučení zpracovatele zoologického průzkumu, která nevyplývají z jiných složkových zákonů, byla modifikována do podmínek závazného stanoviska. Lze pouze upozornit, že nelze objektivně stanovit termín zahájení stavby, tudíž vývoj identifikovaných chráněných druhů se může s časem měnit, a proto jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- v rámci dokumentace pro územní řízení budou pro minimalizaci vlivů na faunu respektována následující technická řešení:
 - při rekonstrukci propustků upřednostňovány rámové propustky před trubnicemi
 - ukončení propustků musí plynule navazovat na okolní terén, bez překážek vyšších než 10 cm; před a za propustky nesmí být umístovány hluboké jímací objekty, ve kterých mohou drobní živočichové uvíznout, případně je zajistit proti vniknutí (zamřížování)
 - při realizaci mostů přes vodní toky (zejména Bystřiči, Plačický potok a Malý Labský náhon) bude za běžných průtoků zachován průchod po souši (postranní bermy pro suchý přechod o minimální šířce 30 cm na obou stranách)
- v jarním období roku předpokládané přípravy území pro rekultivaci provést aktualizaci zoologického průzkumu včetně vyhodnocení zásahu do biotopu případně zjištěných ohrožených druhů; výsledky průzkumů je třeba následně předat příslušnému orgánu ochrany přírody
- pro minimalizaci vlivů na faunu v etapě výstavby budou respektována následující opatření:
 - skryvku zeminy v okolí stavby s ohledem na možnost hnízdění ptáků provést v období od ½ srpna do 31. 10.; v případě nutnosti realizace skryvky v jiném termínu je nutná kontrola území odborně způsobilou osobou
 - přeložky vodních toků nebudou realizovány v období rozmnožování obojživelníků (duben až červen); před začátkem realizace přeložky vodních toků prověřit výskyt obojživelníků či jejich snůšek, v případě jejich výskytu provést záchranný transfer
 - minimalizace vlivů na populace plazů bude zajištěna načasováním začátku stavebních prací, zejména terénních úprav mimo začátek kladení vajec (květen až červen)
- kácení dřevin provádět v období od 1. 11. do 31. 3.; v případě nutnosti kácení v jiném termínu je nutná kontrola dřevin odborně způsobilou osobou; 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

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- zajistit na smluvním základě odborný biologický dozor zájmového území z hlediska ověření výskytů ochránářsky významných druhů živočichů ve stavbu dotčených stanoviště 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 živočicha, 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

Vlivy na VKP

Z dokumentace je patrné, že se záměrem budou spojeny zásahy do VKP. Tato problematika většinou souvisí s příslušným složkovým zákonem.

Ve vztahu k zásahu do lesních pozemků jsou v návrhu závazného stanoviska formulována následující doporučení:

- 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
- v rámci dokumentace pro územní řízení důsledně vycházet ze zásady, že nezbytně nutné a odůvodněné zásahy do koryt toků budou minimalizovány na nejnížší 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

Vlivy na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Tento vliv nenastává.

Vlivy na zvláště chráněná území

Tento vliv nenastává.

Vlivy na ÚSES

Popisované řešení navrhovaného záměru ve vztahu k regionálním biokoridorům nezmění, nebo částečně i zlepší jejich ekologicko – stabilizační funkci. V souladu se závěry dokumentace je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- v rámci dokumentace pro stavební povolení budou ve vztahu k ÚSES respektována následující opatření:
 - pokud dojde rozšířením stavby o druhou kolej k zásahu do RK 1269, bude břehová linie koryta osázena jednostranně keřovou výsadbou vrb; do přeložky koryta budou doplněna opatření ke zpomalení odtoku
 - při křížení regionálního biokoridoru RK 1274 tvořeného Třesickým potokem bude dno propustku realizováno jako přírodě blízké, tedy nezpevněné
 - při křížení regionálního biokoridoru RK 1278 tvořeného tokem Pešát bude dno propustku realizováno jako přírodě blízké, tedy nezpevněné; v souběhu s tratí z levé strany RK 1278 kříží zemědělská cesta, kde tok prochází troubou, která bude nahrazena brodem
 - ve vztahu k lokálnímu biocentru LC 03 Novoměstské u Chlumce, kde dojde v souvislosti s přeložkou vodního toku k zásahu do jeho plochy, bude tato přeložka navržena tak, aby nedošlo k odvodnění stávajícího mokřadu přirozeně vysychajícího v letním období

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

Dle dokumentace zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině. Dle hodnocení uvedeného v dokumentaci lze vlivy na rysy a hodnoty krajinného rázu označit většinou za slabé, pouze u vlivů na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky a vlivů na VKP za středně silné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska vlivu na krajinný ráz jsou z obecného pohledu nejkonfliktnější a nejproblémovější takové zásahy, které ovlivní identifikované jedinečné a neopakovatelné hodnoty jednotlivých charakteristik krajinného rázu (přírodních, kulturně historických a estetických hodnot krajinného rázu). Ve vztahu k uvedenému lze konstatovat, že posuzovaný záměr neovlivní negativně ráz krajiny. Záměr nebude představovat vznik nové bariéry v krajině, jedná se modernizaci a zdvojkolejnění již existující trati. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

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

Dokumentace uvádí, že pro stavbu je nutný výkup nedrážních objektů v kolizi se stavbou: objektů 5 garáží v Hradci Králové Kuklenách v žkm 26,270 severně, objektu pro dopravu v Praskačce s byty v žkm 20,922 severně.

Stavba nezasahuje do žádného památkově chráněného objektu. Stavba je v ochranném pásmu zámku Karlova koruna a souboru dalších nemovitých kulturních památek v historickém jádru města Chlumce nad Cidlinou v rozsahu žkm 1,4 – 0,7 jižně od železniční tratě. Dohled nad dodržováním vydaných podmínek ochrany v pásmu zabezpečuje Městský úřad Chlumec nad Cidlinou, jeho odbor výstavby a ŽP, orgán státní památkové péče Magistrát města Hradec Králové ve spolupráci s Památkovým ústavem Pardubice. Stavba prochází místy s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů. Povinností investora je splnit požadavky, které ukládá § 22 a § 23 zákona č. 20/1987 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k předloženému záměru lze dle zpracovatele posudku konstatovat, že v rámci předkládaného záměru musí být postupováno ve smyslu zákona č.20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

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

Z dokumentace vyplývá, že pro řešené území a posuzovaný záměr jsou relevantní následující rizika plynoucí z možných havárií a nestandardních stavů vznikajících vlivem klimatických změn. Jedná se o tato potenciální rizika:

- Kontaminace povrchových a podzemních vod (zdrojů pitné vody)
- Kontaminace půdy a půdního podloží
- Kontaminace cenných biotopů v území
- Požáry, exploze

Z pohledu možných nehod existuje především riziko úniku ropných látek a olejů, které mohou mít negativní vliv na jakost vody a půdu v území a s tím související biotopy navázané na dotčené vodní toky.

Za hlavní rizika vzniku havarijních stavů při výstavbě a realizaci záměru lze tak označit požár a havarijní únik látek škodlivých vodám.

Vzhledem k uváděnému rozsahu a zejména pak charakteru stavby lze pokládat riziko vzniku požáru za minimální a zároveň lze předpokládat, že by případný požár neovlivnil významně objekty nejbližší obytné zástavby. Likvidace následků požáru souvisí zejména s odstraněním a zneškodněním zbytků hořlavých látek, produktů hoření, znečištění půdy, hasebních vod nebo jiných hasebních látek - tj. odstraněním jednorázových a mimořádných druhů odpadů. Tento aspekt bude řešen v havarijním, resp. požárním řádu stavby.

V rámci realizace výstavby bude docházet k provozu a pohybům stavebních strojů, stavebních mechanismů a motorových vozidel v místě stavby a po veřejných komunikacích. Nelze proto zcela vyloučit možnost havarijních úniků látek škodlivých vodám (zejména pak únikům pohonných hmot, mazadel a olejů ze stavební techniky).

Riziko úniku závadných látek do okolního prostředí bude minimalizováno obvyklými postupy, které budou obsaženy v POV. Na zařízení staveniště bude k dispozici telefon nebo vysílačka pro případ havárie.

Z výše uvedených skutečností dokumentace uzavírá, že při dodržení pracovní kázně a veškerých závazných předpisů je riziko vzniku havárií minimální.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Část dokumentace „D – Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví“ části D. II. je zpracována v rozsahu stanoveném přílohou č.4 zákona EIA. Citovaná příloha zákona požaduje v dokumentaci EIA uvést charakteristiku rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích. Dokumentace popisuje možné havárie a nestandardní stavy a postupy k jejich předcházení. Kapitola D. II. je zpracována ve vztahu k charakteru řešeného záměru v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí, a zpracovatel posudku nemá ke kapitole zásadních výhrad.

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

Z předložené dokumentace je patrné, že podrobný popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je popsán v příslušných kapitolách části D. I. dokumentace. Ze shrnutí vyplývají následující rozhodující skutečnosti:

- z celkového posouzení odhadu rizik hluku v porovnání se stávající situací vyplývá, že realizací záměru dojde ve většině lokalit k nevýznamnému zvýšení zdravotních rizik oproti současnému stavu; pouze v několika hodnocených částech obcí Písek, Obědovice, Dobřenice, Urbanice, Praskačka, Vlčkovice, Plačice, Kukleny a Pražské Předměstí dojde k významnějšímu zhoršení akustické situace vlivem hluku ze železnice; u některých obyvatel těchto lokalit se mohou nepříznivé účinky hluku prohloubit
- realizace přeložek III/32319 Lhota pod Libčany a III/32326 a III/32324 v Praskačce s PHO nezvýší zdravotní rizika hluku obyvatel v okolí; ve Lhotě pod Libčany dojde sice ke zvýšení akustické situace, ale toto zvýšení nebude překračovat prahové hodnoty hluku pro obtěžování ani pro rušení spánku
- hodnocení chemických škodlivin bylo zaměřeno na zdravotní rizika spojená s krátkodobými a dlouhodobými expozicemi pro obyvatele okolí stávajících úrovnových přejezdů; byla hodnocena rizika imisí z dopravy: rizika suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$, oxidu dusičitého, benzenu a benzo(a)pyrenu; realizace přeložky III/32319 Lhota pod Libčany a přeložky III/32326 a III/32324 v Praskačce s PHO ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná
- využití plochy pozemku p. č. 150/47 v k. ú. Vlčkovice u Praskačky k recyklaci šterkového lože může krátkodobě zvýšit hodnoty maximálních koncentrací PM_{10} ; minimální měrou přispěje i ke zvýšení již překročené hodnoty ročního limitu B(a)P
- použití vyjmenovaného zdroje emisí během realizace stavby nebude pro své okolí příčinou překročení ročních imisních limitů sledovaných znečišťujících látek a nepovede k výraznějšímu zhoršení stávající situace v dané lokalitě
- z výsledků hlukové studie vyplývá, že je možné na dané trati uvažovat s korekcemi pro starou hlukovou zátěž kromě úseku s přeložkou trati, která je posuzována na základní limity; vzhledem k navýšení dopravy ve výhledovém stavu je možné SHZ zachovat pouze za předpokladu vybudování protihlukových stěn doplněných o protihlukové úpravy jednotlivých objektů; celkem je navrženo 27 úseků protihlukových stěn o délce 10 537 m a výšce od 1,5 až 4 m; navrženy byly 2 objekty s eliminací chráněného venkovního prostoru staveb
- jako kompenzační opatření pro objekty podél komunikace III/32326 v Praskačce je navržen nízkohlučný povrch vozovky v délce cca 430 m v úseku od křižovatky komunikací III/32326 a III/32324, až 40 m za poslední obytný objekt směrem k podjezdu
- na základě výpočtů je možno konstatovat, že pomocí navrhovaných protihlukových opatření budou po realizaci stavby dodrženy hygienické limity hluku

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- ve výhledovém stavu lze předpokládat dodržení hygienických limitů pro vibrace; na stavbě bude využit nový železniční svršek a pružné upevnění kolejnic; taktéž je na základně měření vibrací navrhováno zabudování antivibračních rohoží do tělesa tratě v lokalitách, kde se obytné objekty nachází v těsné blízkosti železniční tratě na podloží, které je náchylné na přenos vibrací - antivibrační rohože jsou navrženy v celkové délce 535 m
- realizace stavby nebude důvodem k nesplnění environmentálních cílů nebo ke zhoršení stavu útvarů povrchových resp. podzemních vod; stavební záměr nezasahuje do žádného ochranného pásma podzemního vodního zdroje ani do žádného jiného vodohospodářsky chráněného území
- v rámci výstavby některých mostních objektů bude nutná úprava stávajících individuálních studní na pozemcích v zóně ovlivnění depresním kuželem; dle hydrogeologického posouzení je navrženo režimní měření a monitoring kvality podzemních vod
- celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí cca 39,51 ha, požadovaný zábor ZPF nad 1 rok činí 30,04 ha; výměra odnímaných ploch ZPF bude upřesněna v navazujících stupních projektové přípravy; dle zjištěných BPEJ se jedná o zábor zemědělské půdy v třídách ochrany ZPF – II., III., IV. a V. přičemž nejvíce odnímaných částí pozemků se nachází ve II. třídě ochrany
- stavba zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa. Výměra předpokládaného trvalého záboru PUPFL (na p.p.č. 388 a 390 - k.ú. Kratonohy) je dle zpracovaného záborového elaborátu 230 m², dočasný zábor nad 1 rok 71 m²; výměra bude upřesněna v navazujících stupních projektové přípravy
- posuzovaný záměr nezasahuje do chráněných ložiskových území a výhradních ložisek
- vzhledem k navrženým parametrům mostních objektů v místech křížení s regionálními biokoridory a vzhledem k průtokům v jednotlivých tocích lze konstatovat, že ekologicko-stabilizační funkce regionálních biokoridorů zůstanou zachovány
- propustky, které převádějí vodní toky, jsou navrženy o stejné světlosti, případně o světlosti vyšší; prvky ÚSES budou i nadále plnit svou ekologicko-stabilizační funkci
- ovlivnění významných krajinných prvků je obdobné jako ovlivnění prvků ÚSES, neboť se velmi často jedná o totožná místa střetů
- zvláště chráněné druhy rostlin zjištěny nebyly
- během průzkumů byla zaznamenána řada zvláště chráněných a ohrožených druhů živočichů; tyto druhy, resp. jejich populace mohou být záměrem více či méně dotčeny; jejich populace budou ovlivněny spíše okrajově, nedojde k zániku jejich populací v území
- Je zřejmé, že modernizace trati přinese do krajiny jisté změny; analýza prokázala, že tyto změny nejsou pro ráz a identitu krajiny zcela pozměňující
- budou demolovány drážní objekty v kolizi se stavbou; stavba nezasahuje do žádného památkově chráněného objektu; stavba je v ochranném pásmu zámku Karlova koruna a souboru dalších nemovitých kulturních památek v historickém

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

jádra města Chlumce nad Cidlinou v rozsahu žkm 1,4 – 0,7 jižně od železniční tratě

- stavba prochází místy s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů.

Dokumentace uzavírá, že posuzovaný záměr vzhledem k svému charakteru a umístění nebude představovat výrazné negativní ovlivnění životního prostředí a zdraví obyvatel v zájmovém území, a to jak během jeho výstavby, tak po uvedení záměru do provozu. Nepříznivé vlivy, které lze ve spojení s realizací záměru očekávat, budou mít spíše lokální charakter, převážná část z nich bude vázána především na období výstavby záměru a po uvedení do provozu lze očekávat jejich pozvolné odeznívání. Pro minimalizaci negativních vlivů je zapotřebí dodržet opatření navržená v této dokumentaci.

Pozitivní vlivy posuzovaného záměru spočívají především ve zlepšení technického stavu a parametrů řešené trati, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na minimalizaci nákladů na provozování železniční dopravní cesty.

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

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Odpovídající podmínky pro etapy přípravy, výstavby a provozu jsou zapracovány do návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu.

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

Dokumentace uvádí, že základní technická a organizační opatření na ochranu životního prostředí jsou součástí záměru, jsou podrobně popsána v předchozích kapitolách a s jejich naplněním se automaticky počítá v souladu s požadavky příslušných právních předpisů.

Nad rámec zákonných požadavků jsou pro prevenci, vyloučení a zmírnění vlivů na životní prostředí dokumentace uvádí opatření pro období přípravy záměru a pro období provozu:

Opatření pro fázi přípravy

- Při rekonstrukci propustků upřednostňovat rámové propustky před trubními.
- Při realizaci mostů přes Bystřici, Plačický potok a Malý Labský náhon bude za běžných průtoků zachován průchod po souši (postranní bermy pro suchý přechod o minimální šířce 30 cm na obou stranách).
- Pokud dojde rozšířením stavby o druhou kolej k zásahu do RK 1269, bude břehová linie koryta osázena jednostranně keřovou výsadbou vrb. Do přeložky koryta budou doplněna opatření ke zpomalení odtoku.
- Pro ověření kolísání hladiny podzemní vody je doporučeno v dalším stupni projektové přípravy po dobu minimálně 1 roku provádět režimní měření hladiny podzemní vody v průzkumných vrtech a stávajících studnách:
 - ST24, ST41, HG-1 (P051854) a v lokalitě projektovaného podjezdu Pardubická a podchodu v Kuklenách doporučujeme v blízkosti projektovaných staveb za tímto účelem realizovat průzkumný HG monitorovací vrt (hloubky cca 7 - 10 m).
 - ST101, ST102, ST103, ST104, ST105, ST108. Dále za tímto účelem doporučujeme v lokalitách projektovaných podjezdů a podchodů ve Lhotě pod Libčany a Praskačce, v blízkosti projektovaných staveb realizovat průzkumné HG monitorovací vrty (hloubky cca 10 m).
- Z důvodu předcházení případných pozdějších sporů doporučujeme před zahájením stavby provést technický pasport objektů (rodinných domů) na parcele č. 453/2, 453/3, 453/4, 437/2, 437/3, 437/4, 457/2, 166/5, žst. Lhota pod Libčany, budovy firmy Bydlík servis s.r.o a hasičskou stanicí v k.ú. Lhota pod Libčany, které se nacházejí nejbližší podchodu.
- Z důvodu předcházení případných pozdějších sporů doporučujeme před zahájením stavby provést technický pasport objektů (rodinných domů) na parcelách č. 91/1, 93, 303/3, 303/4 1191/1, 481/6 k.ú. Urbanice a Praskačka.

Opatření pro fázi výstavby

- Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (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, resp. dohlédne na realizaci zmírňujících opatření.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- Skrývku zeminy v okolí stavby s ohledem na možnost hnízdění ptáků provést v období od 1. srpna do 31. 10. V případě nutnosti realizace skrývky v jiném termínu je nutná kontrola území odborně způsobilou osobou.
- Kácení dřevin provádět v období od 1. 11. do 31. 3. V případě nutnosti kácení v jiném termínu je nutná kontrola dřevin odborně způsobilou osobou. Kácení může být uskutečněno pouze v případě vyloučení hnízdění ptáků.
- Při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků. Stavební mechanismy musí být v perfektním technickém stavu. Ukončení propustků musí plynule navazovat na okolní terén, bez překážek vyšších než 10 cm. Před a za propustky nesmí být umístovány hluboké jímací objekty, ve kterých mohou drobní živočichové uvíznout, případně je zajistit proti vniknutí (zamřížování).
- Před začátkem realizace přeložky vodních toků prověřit výskyt obojživelníků či jejich snůšek, v případě jejich výskytu provést záchranný transfer.
- V případě realizace protihlukových stěn (PHS) je nutné zvolit neprůhledný materiál, v případě transparentních PHS je nutné tyto stěny doplnit o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 12 cm.
- Před začátkem stavebních prací je nutné odborně odstranit porosty křídlatky japonské v okolí mostního objektu u silnice Nové Město n. C. – Písek o rozloze cca 150 m², v okolí strážního domku v km cca 4,1 o celkové rozloze cca 450 m² a mezi železniční stanicí Dobruška a silem v km 14,8 – 14,85 o rozloze cca 150 m². Zemina s přítomností křídlatek nesmí být používána na jiných místech stavby, aby nedošlo k dalšímu šíření.
- 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.
- Minimalizování použití TNV pro přepravu vytěženého štěrkového lože (navážení vytěženého štěrku na recyklační základnu doporučujeme dodavateli stavby v případě možnosti provádět v maximální míře po železnici).
- V případě sucha skrápět plochy určené k recyklaci.
- Skrápět materiál určený k recyklaci s dostatečným předstihem před recyklací.
- Skrápět mezideponií materiálu určeného k recyklaci.
- Pravidelně čistit komunikaci III/32326 určenou k návozu a odvozu materiálu na recyklační linku.
- Zaplachtovat korby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci.
- V případě dlouhotrvajícího sucha a vyšším větrem 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 – neprovádět demolice
- Na staveništi nebudou používány spalovací motory produkující viditelný kouř libovolné barvy, vyjma krátké doby (několik sekund, maximálně desítek sekund) při startování studeného motoru. To platí i pro vozidla přivážející či odvázející osoby nebo náklad.

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- Na celém staveništi budou důsledně vypínány spalovací motory vozidel a strojů vždy, když nejsou aktivně využívány.
- Používat stavební stroje splňující emisní parametry Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NO_x více než 8x nižší než stanoví norma STAGE IIIB.
- Pro vstupní ověření kvality mělkých podzemních vod a jejich možného ovlivnění při realizaci stavby je doporučeno monitorovat kvalitu podzemní vody na vybraných studních: ST01, ST02, ST07, ST18, ST24, ST35, ST37, ST42, ST101, ST102, ST103, ST104, ST105, ST108.
- Ve vybraných studních: ST01, ST02, ST04, ST07, ST08, ST11, ST17, ST18, ST23, ST24, ST27, ST35, ST37, ST44, ST47, ST101, ST102, ST103, ST104, ST105, ST108 a případné jímací objekty na parcele č. 957/149, 950/8, 950/7, 950/6 a 949/4 resp. st. 831, k.ú. Kukleny provést monitoring po dobu min. 12 měsíců před otevřením stavební jámy, v průběhu výstavby a po dobu 6 měsíců po ukončení stavby. Četnost měření se navrhuje 1x za měsíc.
- Pro ověření kolísání hladiny podzemní vody doporučujeme v dalším stupni projektové přípravy po dobu minimálně 1 roku provádět režimní měření hladiny podzemní vody ve stávajících studních ST101, ST102, ST103, ST104, ST105, ST108. Dále za tímto účelem doporučujeme v lokalitách projektovaných podjezdů a podchodů ve Lhotě pod Libčany a Praskačce, v blízkosti projektovaných staveb realizovat průzkumné HG monitorovací vrty (hloubky cca 10 m). Monitoring doporučujeme provádět po dobu min. 12 měsíců před otevřením stavební jámy, v průběhu výstavby a po dobu 6 měsíců po ukončení stavby. Četnost měření navrhuje 1x za měsíc.
- V případě podstatného dočasného ovlivnění hladiny podzemní vody ve studni ST 101 a 102 je třeba uvažovat s dočasnou náhradou tohoto zdroje (např. s realizací náhradní studny obdobných parametrů ve větší vzdálenosti od projektovaného podjezdu, realizací přípojky vodovodního řadu nebo cisternou s pitnou vodou).
- V případě podstatného ovlivnění hladiny podzemní vody ve studni ST108 je třeba uvažovat s dočasnou náhradou tohoto zdroje (např. s realizací náhradní studny obdobných parametrů ve větší vzdálenosti od projektovaného podchodu, realizací přípojky vodovodního řadu nebo cisternou s pitnou vodou).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pro posouzení vlivu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona číslo 100/2001Sb. v platném znění. Odpovídající opatření formulovaná v dokumentaci byla upravena, respektive doplněna na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a doporučení zpracovatele posudku a jsou přehledně uvedena v kapitole IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a k jejich monitorování.

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

Dokumentace konstatuje, že při zpracování dokumentace byly použity následující podklady:

- literární údaje
- terénní průzkumy
- osobní jednání

Hluková studie byla zpracována v souladu s postupy uvedenými v platných "Metodických pokynech pro výpočet hladin hluku z dopravy" (VÚVA Praha, RNDr. Miloš Liberko). Při zpracování byl použit výpočetní program CadnaA® verze 2020 firmy DataKustik GmbH. Pro výpočet hluku od železniční dopravy byla použita norma Shall 03.

Rozptylová studie byla zpracována dle metodiky MŽP „SYMOS '97“, která je určena jako závazná referenční metoda sledování kvality ovzduší určená pro výpočet rozptylu znečišťujících látek v ovzduší (dle vyhlášky č. 330/2012 Sb., příloha č. 6 část B). Aktualizace metodiky SYMOS byla zveřejněna ve Věstníku MŽP ze srpna 2013 jako Metodický pokyn MŽP, odboru ochrany ovzduší, příloha č.1. Metodická příručka modelu SYMOS'97- aktualizace 2013.

Pro výpočet emisí benzenu a benzo(a)pyrenu z provozu nakladačů byl použit PC program MEFA v.13 (verze 13 – ATEM).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí“ je zpracována v rozsahu odpovídajícím požadavkům přílohy č. 4 k zákonu EIA a dostačujícím k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Dle názoru zpracovatele posudku mohlo být v této kapitole dále uvedeno, že:

- ✓ *autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví bylo provedeno pomocí metodiky US EPA, hodnocení zdravotních rizik hlučnosti provozu bylo provedeno pomocí národní legislativy (NV č. 272/2011 Sb.), autorizačního návodu AN 15, verze 5 (SZÚ Praha, 2020) a pomocí doporučených hodnot WHO*
- ✓ *že v rámci biologického průzkumu byly použity běžné nedestruktivní metody kvalitativního biologického průzkumu s cílem ověřit případný výskyt zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin, případně druhů regionálně či celostátně ochranně významných*
- ✓ *že při měření vibrací bylo postupováno podle normových metod, kterými se rozumí metody obsažené v mezinárodně platné technické normě, jejichž dodržením se výsledek co do záchytnosti, přesnosti a reprodukovatelnosti výsledků považuje za prokázaný.*

Ze strany zpracovatele posudku jinak 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

Z hlediska výpočtu hlukové zátěže nejistota výpočtu je závislá na přesnosti vstupních údajů – intenzita dopravy, přesnost mapových podkladů. Na základě provedeného ověření výsledků výpočtů programu CadnaA v jiných programech (např. SOUNDPLAN) lze konstatovat, že celková nejistota výpočtu se bude pohybovat s tolerancí $\pm 2\text{dB}$.

Vyhodnocení imisní zátěže zájmového území bylo provedeno s využitím metodiky SYMOS 97 v. 2013, která je doporučena MŽP pro zpracování rozptylových studií. Přestože metodika byla sestavena se snahou o maximální věrohodnost všech v ní použitých postupů, jejím základem je matematický model, který již svou podstatou znamená zjednodušení a nemůže popsat všechny děje v atmosféře, které ovlivňují rozptyl látek.

Každé hodnocení zdravotního rizika je nevyhnutelně spojeno s určitými nejistotami, danými použitými daty, expozičními faktory, odhady chování populace apod.

Hodnocení hlukové expozice, použití expozičního scénáře, výstupů a vztahů epidemiologických studií bylo vždy provedeno na straně bezpečnosti.

Jedna z vážných nejistot hodnocení expozice hodnocených znečišťujících látek je neznalost údajů o exponované populaci. Významnou nejistotu představuje i současná úroveň poznání účinků hodnocených vlivů na zdraví. Podle posledních zpráv WHO jsou rizika škodlivin v ovzduší větší, než se dříve předpokládalo a to zvláště pro srdeční onemocnění. Zdá se, že některá rizika mají větší dopad na celkové zdraví, než se dosud předpokládalo. Je kladen velký důraz na čistotu ovzduší ve vnitřním prostředí.

V hodnocení byl použit princip předběžné opatrnosti, který je velmi konzervativní a u látek s prahovým mechanismem účinku v oblasti nízkých dávek může vést k vysokému nadhodnocení skutečného rizika.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Bez připomínek s tím, že ve stanovisku je doporučeno aktualizovat zoologický průzkum v předpokládaném roce zahájení stavby.

E. Porovnání variant řešení záměru

Dokumentace uvádí, že záměr je předpokládán pouze v jedné (aktivní) variantě, jak z hlediska technického řešení, tak z hlediska umístění.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Předložení jednovariantního řešení záměru není v rozporu s dikcí Zákona EIA. Ze strany zpracovatele posudku tedy bez připomínek.

F. Závěr

Dokumentace uvádí, že 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. Z celkového hodnocení vlivů záměru na životní prostředí vyplývá, že předmětný záměr je přijatelný za podmínky realizace opatření uvedených jako opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Část F „Závěr“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem posuzované Dokumentace EIA a rovněž doporučuje záměr k realizaci za předpokladu respektování podmínek, které vzešly z procesu posuzování vlivů na životní prostředí tak, jak jsou formulovány v návrhu závazného stanoviska.

G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Kapitola shrnuje požadovaným způsobem obsah Dokumentace EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „Část G Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

H. Přílohy

Příloha č. 4 Zákona EIA požaduje jako povinné přílohy dokumentace:

- Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.
- Referenční seznam použitých zdrojů
- Datum zpracování dokumentace
- Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace
- Podpis zpracovatele dokumentace

Posuzovaná dokumentace EIA uvedené přílohy obsahuje. Další přílohy jsou nepovinné a jejich výčet je uveden v části posudku II.1 Úplnost dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „H – Přílohy splňuje požadavky na dokumentaci EIA stanovené přílohou č. 4 zákona EIA.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

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

Záměr je předpokládán pouze v jedné (aktivní) variantě, jak z hlediska technického řešení, tak z hlediska umístění.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

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

Dle dokumentace záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, a to ani při nestandardních stavech a haváriích.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

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

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno dostatečně, odpovídá nárokům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatelstva. Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z tohoto posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

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

Pro posouzení vlivu výstavby a provozu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona číslo 100/2001Sb. v platném znění.

Zpracovatelský tým dokumentace předložil v kapitole D.IV ucelený systém opatření, odpovídající předprojektové fázi záměru s tím, že většina prezentovaných opatření směřuje do fáze přípravy záměru s důrazem na požadavky, které je možno konkretizovat (rozpracovat) až v navazujících fázích projektové přípravy. Pokud některá prezentovaná opatření vyplývají přímo ze složkových zákonů jako konkrétní povinnosti, zpracovatel posudku je do návrhu závazného stanoviska nepromítá.

Dále jsou zpracovatelem posudku sumarizovány veškeré návrhy na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, které:

- byly již prezentovány v dokumentaci (pokud nevyplývají z příslušných složkových zákonů)
- byly požadovány v rámci vyjádření k dokumentaci a byly akceptovány zpracovatelem posudku
- byly navrženy zpracovatelem posudku

Pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů výstavby a provozu hodnoceného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví doporučuje zpracovatel posudku akceptovat následující opatření (jako podmínky do návrhu závazného stanoviska):

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

I. Podmínky pro fázi přípravy

- 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
- součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie zpracovaná na konkrétní upřesněné 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:

PHS	staničení [km]	výška [m]	pohltivost	strana ve směru staničení
1	0,940 – 1,153	2	pohltivá	P
	1,153 – 1,295	4		
	1,295 – 1,481	3		
V souběhu se silniční komunikací č. I/11 oboustranně pohltivá				
2	1,629 – 1,957	2,5	pohltivá	P
	1,957 – 2,200	3,5		
3	2,350 – 2,560	1,5	pohltivá	P
4	2,950 – 3,440	1,5	pohltivá	P
	3,440 – 3,580	2		
	3,580 – 3,630	1,5		
5	5,500 – 5,890	1,5	pohltivá	P
	5,919 – 6,100	1,5		
	PHS je přerušena železničním přejezdem, délka přerušení bude upřesněna na základě rozhledových poměrů.			
6	7,200 – 7,440	1,5	pohltivá	P
7	7,579 – 8,044	1,5	pohltivá	P
8	8,200 – 8,313	3	pohltivá	L
	8,313 – 8,418	2		
9	8,091 – 8,510	1,5	pohltivá	P
	8,510 – 8,610	2		
10	9,300 – 9,550	1,5	pohltivá	L
11	14,416 – 14,630	2,5	pohltivá	P
12	14,640 – 14,855	3	pohltivá	P
PHS je vedena místo plánovaného oplocení				
13	14,925 – 15,190	1,5	pohltivá	P
	15,213 – 15,485			
	PHS je přerušena železničním přejezdem, délka přerušení bude upřesněna na základě rozhledových poměrů.			
14	17,610 – 17,870	1,5	pohltivá	P
15	17,842 – 17,883	2,5	odrazivá	L
16	17,883 – 19,000	1,5	pohltivá	L
17	20,500 – 20,845	1,5	pohltivá	L
	20,845 – 20,935	2		
18	20,917 – 20,973	2	pohltivá	L
Překrývá předchozí PHS (překryv cca trojnásobek mezery)				
19	20,600 – 20,743	1,5	pohltivá	P
20	20,743 – 20,942	2	pohltivá	P
	Navržena až za manipulační plochou			
21	20,931 – 20,985	2,5	pohltivá	P
	20,985 – 21,550	1,5		
22	22,397 – 22,495	2	pohltivá	L
23	22,397 – 22,495	2	pohltivá	P
24	24,200 – 24,550	2,5	pohltivá	L
	24,550 – 24,700	1,5		
25	25,400 – 25,900	1,5	pohltivá	L
26	26,160 – 26,630	1,5	pohltivá	P
27	26,564 – 26,895	2	pohltivá	L
28	26,760 – 27,100	1,5	pohltivá	P

- 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

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

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
- v rámci dokumentace pro stavební povolení bude jako kompenzační opatření pro objekty podél komunikace III/32326 v Praskačce navržen nízkohlučný povrch vozovky v délce cca 430 m v úseku od křižovatky komunikací III/32326 a III/32324, až 40 m za poslední obytný objekt směrem k podjezdu
- v rámci další projektové přípravy, výstavby a provozu ve vztahu k podzemním vodám budou respektována následující doporučení:
 - součástí všech stupňů přípravy záměru bude souhrnný přehled vybraných jímacích objektů pro monitoring hladiny a kvality podzemních vod dle Hydrogeologického posouzení vlivu na podzemní vody a na stávající vodní zdroje (Paděra, Dragoun, SUDOP Praha a.s., 2021)
 - bude realizován monitoring hladiny a kvality podzemních vod ve vybraných jímacích objektech a v navrhovaných průzkumných hydrogeologických monitorovacích vrtech v lokalitě projektovaného podjezdu Pardubická a podchodu v Kuklenách, v blízkosti projektovaných podjezdů a podchodů ve Lhotě pod Libčany a v Praskačce
 - ověření kolísání hladiny podzemní vody bude realizováno po dobu minimálně 12 měsíců před otevřením stavební jámy, v průběhu výstavby a po dobu 6 měsíců po skončení stavby
 - pro vstupní ověření kvality mělkých podzemních vod a jejich možného ovlivnění při realizaci stavby monitorovat kvalitu podzemní vody na vybraných studních dle Hydrogeologického posouzení; rozsah chemického rozboru konzultovat s příslušným vodoprávním úřadem; chemický rozbor bude proveden před zahájením stavby; následný monitoring v průběhu stavby provádět pouze v případě havárie nebo reklamaci ze strany některého z účastníků řízení
 - na základě výsledků navrženého monitoringu realizovat v případě potřeby nezbytná řešení nebo úpravy individuálních studní dle přehledu vybraných jímacích objektů; v případě negativního vlivu stavby bude na náklady investora provedena úplná náhrada, tzn. nové studny nebo vodovodní přípojka (pozornost především věnovat zdrojům podzemní vody ST101 – č.p. 158, ST102 – č.p.176 ve Lhotě pod Libčany a ST108 – č.p. 115 v Praskačce
 - sledování kvality vody u monitorovaných studní po ukončení stavby provést při realizaci vsakovacích objektů na jednotlivých lokalitách výstupním rozbořem po 6 měsících od uvedení stavby do provozu
- prověřit v rámci dokumentace pro stavební povolení na základě statického výpočtu možnost náhrady plánovaného silničního a železničního trubního propustu DN 800 v km 15,214 za propustu rámcové o světélých rozměrech 800 x 1000 mm
- v rámci dokumentace pro územní řízení budou navržena taková opatření, která budou zachovávat funkčnost stávajících drenážních systémů, trativodů, odvodňovacích příkopů jakož i hlavního odvodňovacího zařízení v příslušnosti Státního pozemkového úřadu
- v rámci dokumentace pro stavební povolení bude:
 - minimalizován rozsah dočasných záborů lesních pozemků zúžením manipulačních pásů, potřebných pro výstavbu železnice
 - bude respektován požadavek na vyloučení lesních porostů a pozemků pro zařízení stavenišť, mezideponie skryvaných zemin a stavebních materiálů
 - bude navržena důsledná lesnická rekultivace ve výstavbou dotčených lesních porostech
- součástí dokumentace pro stavební povolení bude podrobný geotechnický průzkum v místě stavby přeložky silnice III/32324 v prostoru Skládky Písník – Praskačka se zaměřením na zjištění možné přítomnosti nebezpečných odpadů
- 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 stavenišť, příjezdové cesty, opatření během stavby)
- součástí dokumentace pro stavební povolení bude projekt vegetačních úprav formou samostatného stavebního objektu včetně stanovení ploch pro náhradní výsadbu s preferencí prvků ÚSES a VKP, 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

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- v rámci dokumentace pro územní řízení budou pro minimalizaci vlivů na faunu respektována následující technická řešení:
 - při rekonstrukci propustků upřednostňovány rámové propustky před trubními
 - ukončení propustků musí plynule navazovat na okolní terén, bez překážek vyšších než 10 cm; před a za propustky nesmí být umístovány hluboké jímací objekty, ve kterých mohou drobní živočichové uvíznout, případně je zajistit proti vniknutí (zamřížování)
 - při realizaci mostů přes vodní toky (zejména Bystřici, Plačický potok a Malý Labský náhon) bude za běžných průtoků zachován průchod po souši (postranní bermy pro suchý přechod o minimální šířce 30 cm na obou stranách)
- v rámci dokumentace pro územní řízení důsledně 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
- v rámci dokumentace pro stavební povolení budou ve vztahu k ÚSES respektována následující opatření:
 - pokud dojde rozšířením stavby o druhou kolej k zásahu do RK 1269, bude břehová linie koryta osázena jednostranně keřovou výsadbou vrb; do přeložky koryta budou doplněna opatření ke zpomalení odtoku
 - při křížení regionálního biokoridoru RK 1274 tvořeného Třesickým potokem bude dno propustku realizováno jako přírodě blízké, tedy nezpevněné
 - při křížení regionálního biokoridoru RK 1278 tvořeného tokem Pešát bude dno propustku realizováno jako přírodě blízké, tedy nezpevněné; v souběhu s tratí z levé strany RK 1278 kříží zemědělská cesta, kde tok prochází troubou, která bude nahrazena brodem
 - ve vztahu k lokálnímu biocentru LC 03 Novoměstské u Chlumce, kde dojde v souvislosti s přeložkou vodního toku k zásahu do jeho plochy, bude tato přeložka navržena tak, aby nedošlo k odvodnění stávajícího mokřadu přirozeně vysychajícího v letním období
- v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž MŽP doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska

II. Podmínky pro fázi výstavby

- 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 délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií)
- investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy
- investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku v kontaktu se stavbou, a to zejména rodinných domů na parcelách č. 453/2, 453/3, 453/4, 437/2, 437/3, 437/4, 457/2, 166/5, žst. Lhota pod Libčany, budovy firmy Bydlík servis s.r.o a hasičskou stanicí v k.ú. Lhota pod Libčany, které se nacházejí nejbližší podchodu a rodinných domů na parcelách č. 91/1, 93, 303/3, 303/4 1191/1, 481/6 k.ú. Urbanice a Praskačka
- 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, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření

- 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
- pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby (ZOV), které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky:
 - pokud se na staveništi vyskytují jednotlivé emisně významné, avšak prostorově omezené zdroje prašnosti (např. drtiče apod.), umisťovat je co nejdále od chráněné zástavby a osadit kolem nich clony z tkaniny
 - staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo používány aktivní látky k potlačení prašnosti
 - 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
 - skrápět materiál určený k recyklaci s dostatečným předstihem před recyklací
 - v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch včetně plochy pro recyklaci
 - v případě dlouhodobého sucha a vyšším větrem omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště
 - k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly
 - minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí
 - umisťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umisťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál
 - při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukání prachu větrem:
 - preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %)
 - podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru
 - lze využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů
 - při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby dodržovat zásadu minimalizace délky přepravních tras, tj. rozmístit materiál tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší
 - zaplachtovat korby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci
 - instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění při výjezdu ze staveniště v prostoru napojení na veřejné komunikace tak, aby se zamezilo znečištění komunikace staveništní technikou; vhodná jsou např. štěrková lože, případně roštové pásy, které pomocí otřesů odstraňují nečistoty z podvozků nákladních automobilů
 - provádět pravidelně kontrolu technického stavu strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací
 - používat stavební stroje splňující emisní parametry Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NO_x více než 8x nižší než stanoví norma STAGE IIIB používat nákladní vozidla splňujících alespoň emisní normu EURO IV; pokud nelze prokázat úroveň plnění mezních hodnot emisí, musí být prokázáno, že vozidlo bylo vyrobeno po 1. 10. 2005
 - omezit rychlost dopravy na staveništních komunikacích tak, aby bylo zamezeno nadměrné prašnosti z pojezdu stavebních strojů; maximální rychlost by neměla překročit 20 km/hod.; značení omezující rychlost umístit u vjezdu na staveniště

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody budou obsahovat následující požadavky:
 - v zátopových územích, respektive ochranných pásmech vodních zdrojů nebudou zřizována trvalá zařízení staveníšť jakož i mezideponie stavebního materiálu
 - bude specifikován způsob odvodnění zařízení staveníšť ve vztahu k eliminaci úniků nepolárních extrahovatelných látek (NEL) a mechanických usazenin
 - na plochách zařízení staveníšť 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 staveníšti, musí být v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek
- v jarním období roku předpokládané přípravy území pro rekultivaci provést aktualizaci zoologického průzkumu včetně vyhodnocení zásahu do biotopu případně zjištěných ohrožených druhů; výsledky průzkumů je třeba následně předat příslušnému orgánu ochrany přírody
- zajistit na smluvním základě odborný biologický dozor zájmového území z hlediska ověření výskytů ochranně významných druhů živočichů ve stavbu dotčených stanoviště 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 živočicha, 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
- před začátkem stavebních prací je nutné odborně odstranit porosty křídlatky japonské v okolí mostního objektu u silnice Nové Město n. C. – Písek o rozloze cca 150 m², v okolí strážního domku v km cca 4,1 o celkové rozloze cca 450 m² a mezi železniční stanicí Dobřenice a silem v km 14,8 – 14,85 o rozloze cca 150 m²; zemina s přítomností křídlatek nesmí být používána na jiných místech stavby, aby nedošlo k dalšímu šíření; 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
- 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
- kácení dřevin provádět v období od 1. 11. do 31. 3.; v případě nutnosti kácení v jiném termínu je nutná kontrola dřevin odborně způsobilou osobou; 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 pobytočných stop a hledání požerků a závrtů 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
- pro minimalizaci vlivů na faunu v etapě výstavby budou respektována následující opatření:
 - skryvku zeminy v okolí stavby s ohledem na možnost hnízdění ptáků provést v období od ½ srpna do 31. 10.; v případě nutnosti realizace skryvky v jiném termínu je nutná kontrola území odborně způsobilou osobou
 - přeložky vodních toků nebudou realizovány v období rozmnožování obojživelníků (duben až červen); před začátkem realizace přeložky vodních toků prověřit výskyt obojživelníků či jejich snůšek, v případě jejich výskytu provést záchranný transfer

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- minimalizace vlivů na populace plazů bude zajištěna načasováním začátku stavebních prací, zejména terénních úprav mimo začátek kladení vajec (květen až červen)
- projednaný minimalizovaný rozsah odlesnění řešit v rámci etapy výstavby postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření nezbytného rozsahu odlesnění v terénu
- 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

III. Podmínky pro fázi provozu

- 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
- po roce provozu provést postprojektovou analýzu, 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)

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Zpracovatel posudku obdržel od příslušného úřadu, Ministerstva životního prostředí, k předložené dokumentaci následující vyjádření dotčených územních samosprávných celků, správních úřadů a veřejnosti:

- 1) Krajský úřad Královéhradeckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
vyjádření ze dne 18.10. 2021 č.j.: KUKHK-33139/ZP/2021**
- 2) Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje
se sídlem v Hradci Králové
vyjádření ze dne 18.10. 2021 č.j.: KHSKH 32891/2021/HOK.HK/Hr**
- 3) Česká inspekce životního prostředí
oblastní inspektorát Hradec Králové
vyjádření ze dne 4.10. 2021 č.j.: ČIŽP/45/2021/6036**
- 4) Magistrát města Hradec Králové
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 17.10. 2021 č.j.: SZ MMHK/166113/2021;
MMHK/169588/2021ŽP2/MarO**
- 5) Statutární město Hradec Králové
Odbor rozvoje města
vyjádření ze dne 27.10. 2021 č.j.: SZ MMHK/213624/2018;
MMHK/188125/2021/RM/UI**
- 6) Obec Syrovátka
vyjádření ze dne 25.10. 2021 č.j.: 547/2021**

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

1) Krajský úřad Královéhradeckého kraje

Odbor životního prostředí a zemědělství

vyjádření ze dne 18.10. 2021 č.j.: KUKHK-33139/ZP/2021

Podstata vyjádření:

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen krajský úřad), jako příslušný orgán ve smyslu § 22 zákona, vykonávající státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, obdržel dne 04.10.2021 od Ministerstva životního prostředí informaci o dopracované dokumentaci vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)“ (dále jen dokumentace).

Záměr je liniovou dopravní stavbou. Začátek modernizace trati: žkm 26,960 trati 020 (kde navazuje na DÚR „Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové“) Konec modernizace trati: žkm 0,940 trati 020 (kde navazuje na DÚR „Modernizace traťového úseku odbočka Kanín - Chlumeck nad Cidlinou“).

Záměr je umístěn v Královéhradeckém kraji a Pardubickém kraji.

K dokumentaci záměru krajský úřad uvádí následující:

a) Z hlediska odpadového hospodářství, z hlediska ochrany vod, ochrany ovzduší, ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa a ochrany zemědělského půdního fondu bez připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

b) Z hlediska ochrany přírody a krajiny

Podkladem pro zpracování oznámení je Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZOPK) „Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)“, zpracované Martinou Fialovou, v červnu 2021. Z jeho závěru vyplývá, že před začátkem stavebních činností je nutné požádat orgán ochrany přírody (krajský úřad) o výjimku pro v hodnocení uvedené zvláště chráněné druhy živočichů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dále ze závěru hodnocení vyplývá, že mostní objekty byly navrženy tak, aby byla zachována migrační prostupnost území a aby byly zachovány ekologicko - stabilizační funkce jednotlivých prvků.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Žádost o výjimku pro uvedené zvláště chráněné druhy živočichů musí být podána v souladu se zákonem č. 111/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, tudíž tento požadavek vyplývající z příslušného složkového zákona není zahrnut do podmínek závazného stanoviska.

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

vyjádření ze dne 18.10. 2021 č.j.: KHSKH 32891/2021/HOK.HK/Hr

Podstata vyjádření:

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

S dopracovanou dokumentací vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)“ na životní prostředí lze z hlediska zájmů chráněných orgány ochrany veřejného zdraví souhlasit.

Z předložené hlukové studie vyplývá předpoklad nepřekračování hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí posuzovaného záměru upravených nařízením vlády č. 272/2011 Sb.

V současné době není možné přesně specifikovat hluk z provádění stavby vzhledem k tomu, že není známá konkrétní používaná mechanizace.

Rozptylová studie se zabývá posouzením emisních zátěží v přilehlém okolí stavby a recyklační základny Vlčkovice a určuje velikost imisního příspěvku v jejich okolí. Pro výpočet byly vybrány polutanty charakteristické pro provoz dieslových motorů a nakládání se sypkým prašným materiálem - oxid dusičitý, benzen, benzo(a)pyren a tuhé znečišťující látky frakce PM₁₀ a PM_{2,5}. Elektrifikovaná trať nebude při svém provozu zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Během výstavby jsou ve studii uvažovány zdroje: Recyklační linka, výfuky pohonných jednotek recyklační linky, výfuk kolového nakladače, mechanické procesy nakládání s kamenivem, těžká nákladní doprava. Z provedených výpočtů imisních příspěvků je patrné, že s výjimkou maximálních denních koncentrací PM₁₀ a ročních příspěvků benzo(a)pyrenu nebude mít plánovaná recyklace za následek ovlivnění imisní situace lokality. Velikost imisního příspěvku benzo(a)pyrenu není zásadní a bude snižována organizačními opatřeními při použití stavebních strojů. Maximální hodnoty PM₁₀ lze významně eliminovat opatřeními ke snížení prašnosti v souladu se závěry Rozptylové studie.

Protokol posouzení vlivů na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik vypracovala v červenci - srpnu 2021 Ing. Jitka Růžičková, držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Ze závěru studie vyplývá, že za předpokladu dodržování opatření při výstavbě záměru, která jsou uvedena v Rozptylové studii, jsou změny imisní zátěže v období výstavby zcela nepatrné a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelné a kvantitativně prakticky nehodnotitelné.

Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel autorka konstatuje, že v lokalitách podél plánovaného záměru jsou již v současné době obyvatelé exponováni hlukem ze železniční dopravy a nelze zde vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování a rušení hlukem ve spánku. Z celkového posouzení odhadu rizik hluku v porovnání se stávající situací vyplývá, že realizací záměru dojde ve většině lokalit k nevýznamnému zvýšení zdravotních rizik oproti současnému stavu. Pouze v několika hodnocených částech obcí Písek, Obědovice, Dobřenice, Urbanice, Praskačka, Vlčkovice, Plačice, Kukleny a Pražské Předměstí dojde k významnějšímu zhoršení akustické situace vlivem hluku ze železnice. U některých obyvatel těchto lokalit se mohou nepříznivé účinky hluku prohloubit.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Vzhledem k těmto skutečnostem a závěru Protokolu posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví je nutno v dalším stupni projektového zpracování aktualizovat Hlukovou studii na základě konkretizace zdrojů hluku generovaných záměrem, popř. zvážit možnost doplňujících protihlukových opatření. 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 v denní i v noční době.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedenému vyjádření lze konstatovat, že požadavky vyplývající z uvedeného vyjádření jsou závazným stanoviskem respektovány formulováním následujících podmínek:

➤ *pro etapu výstavby:*

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

➤ *pro etapu provozu:*

- součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie zpracovaná na konkrétní upřesněné 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:

PHS	staničení [km]	výška [m]	pohltivost	strana ve směru staničení
1	0,940 – 1,153	2	pohltivá	P
	1,153 – 1,295	4		
	1,295 – 1,481	3		
	V souběhu se silniční komunikací č. I/11 oboustranně pohltivá			
2	1,629 – 1,957	2,5	pohltivá	P

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

PHS	staničení [km]	výška [m]	pohltivost	strana ve směru staničení
	1,957 – 2,200	3,5		
3	2,350 – 2,560	1,5	pohltivá	P
4	2,950 – 3,440	1,5	pohltivá	P
	3,440 – 3,580	2		
	3,580 – 3,630	1,5		
5	5,500 – 5,890	1,5	pohltivá	P
	5,919 – 6,100	1,5		
PHS je přerušena železničním přejezdem, délka přerušení bude upřesněna na základě rozhledových poměrů.				
6	7,200 – 7,440	1,5	pohltivá	P
7	7,579 – 8,044	1,5	pohltivá	P
8	8,200 – 8,313	3	pohltivá	L
	8,313 – 8,418	2		
9	8,091 – 8,510	1,5	pohltivá	P
	8,510 – 8,610	2		
10	9,300 – 9,550	1,5	pohltivá	L
11	14,416 – 14,630	2,5	pohltivá	P
12	14,640 – 14,855	3	pohltivá	P
PHS je vedena místo plánovaného oplocení				
13	14,925 – 15,190	1,5	pohltivá	P
	15,213 – 15,485			
	PHS je přerušena železničním přejezdem, délka přerušení bude upřesněna na základě rozhledových poměrů.			
14	17,610 – 17,870	1,5	pohltivá	P
15	17,842 – 17,883	2,5	odrazivá	L
16	17,883 – 19,000	1,5	pohltivá	L
17	20,500 – 20,845	1,5	pohltivá	L
	20,845 – 20,935	2		
18	20,917 - 20,973	2	pohltivá	L
	Překrývá předchozí PHS (překryv cca trojnásobek mezery)			
19	20,600 – 20,743	1,5	pohltivá	P
20	20,743 – 20,942	2	pohltivá	P
	Navržena až za manipulační plochou			
21	20,931 – 20,985	2,5	pohltivá	P
	20,985 – 21,550	1,5		
22	22,397 – 22,495	2	pohltivá	L
23	22,397 – 22,495	2	pohltivá	P
24	24,200 – 24,550	2,5	pohltivá	L
	24,550 – 24,700	1,5		
25	25,400 – 25,900	1,5	pohltivá	L
26	26,160 – 26,630	1,5	pohltivá	P
27	26,564 – 26,895	2	pohltivá	L
28	26,760 – 27,100	1,5	pohltivá	P

- 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
- v rámci dokumentace pro stavební povolení bude jako kompenzační opatření pro objekty podél komunikace III/32326 v Praskačce navržen nízkohlučný povrch vozovky v délce cca 430 m v úseku od křižovatky komunikací III/32326 a III/32324, až 40 m za poslední obytný objekt směrem k podjezdu
- 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

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

**3) Česká inspekce životního prostředí
oblastní inspektorát Hradec Králové
vyjádření ze dne 4.10. 2021 č.j.: ČIŽP/45/2021/6036**

Podstata vyjádření:

ČIŽP se k posuzovanému záměru vyjádřila v rámci zjišťovacího řízení ve svém dopise č.j. ČIŽP/45/2018/10823 ze dne 3.12.2018 a následně k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí ve svém dopise č.j. ČIŽP/45/2019/3379 ze dne 9.12.2019. ČIŽP nemá k doplněné dokumentaci vlivů na životní prostředí připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

**4) Magistrát města Hradec Králové
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 17.10. 2021 č.j.: SZ MMHK/166113/2021;
MMHK/169588/2021ŽP2/MarO**

Podstata vyjádření:

Magistrát města Hradec Králové, zastoupený odborem životního prostředí, obdržel žádost o vyjádření odboru životního prostředí ze dne 23.9.2021 od žadatele, kterým je:

Ministerstvo životního prostředí, OVSS VI, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10, pracoviště: Resslova 1229/2a, 500 02 Hradec Králové

ve věci:

Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) - zveřejnění dopracované dokumentace vlivů záměru na životní prostředí:

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo).

a) Z hlediska ochrany přírody a krajiny

K předložené dokumentaci a vypořádání připomínek máme z hlediska ochrany přírody a krajiny toto stanovisko:

Autoři se pokusili vypořádat s připomínkami způsobem, který byl projednáván na OŽP MM HK. Náhradu za kácenou zeleň bude nutno dále řešit v dokumentaci pro územní řízení, kdy bude třeba znát přesnější počty kácených dřevin v jednotlivých katastrálních územích. Náhrady mohou být umístěny v plochách prvků ÚSES, které jsou na mnoha místech v ORP dosud nefunkční. K tomuto řešení nabízí OŽP MM HK dotčeným obcím součinnost.

Upozorňujeme na to, že žádné odvozy za kácené stromy nepřípadají v úvahu, neboť k tomuto řešení není od doby platnosti zákona (1992), přijata žádná prováděcí vyhláška.

K dokumentaci nemáme další připomínky.

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku lze vyslovit názor, že obsah výše uvedeného vyjádření z hlediska ochrany přírody týkající se problematiky kácení prvků dřevin rostoucích mimo les, je v návrhu závazného stanoviska ošetřeno následujícími podmínkami:

- 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 stavenišť, příjezdové cesty, opatření během stavby)
- součástí dokumentace pro stavební povolení bude projekt vegetačních úprav formou samostatného stavebního objektu včetně stanovení ploch pro náhradní výsadbu s preferencí prvků ÚSES a VKP, 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
- 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

b) Z hlediska ochrany vod

Při posuzování stavby „Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)“ 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.
- Stavba bude projednána se správcí vodních toků a odvodňovacích příkopů 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 havarijní 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.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- Prováděním stavby nesmí dojít k ovlivnění okolních vodních zdrojů podzemních vod (stávajících okolních studní a jímacích objektů). Před započítím 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.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle názoru zpracovatele posudku většina výše uvedených požadavků vyplývá jednoznačně z dikce zákona č.254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a tudíž nejsou zapracovány do podmínek závazného stanoviska.

V příslušné kapitole D.1.4 jsou popsány vodní toky v kontaktu se zájmovým územím stavby, z něhož je patrné, že v porovnání se stávajícím stavem nedojde k narušení a zhoršení odtokových poměrů.

Ve vztahu k ostatním ve vyjádření uvedeným požadavkům lze odkázat na následující podmínky navržené do závazného stanoviska:

- **pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody budou obsahovat následující požadavky:**
 - v zátopových územích, respektive ochranných pásmech vodních zdrojů nebudou zřizována trvalá zařízení stavenišť jakož i mezideponie stavebního materiálu
 - 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
- **v rámci další projektové přípravy, výstavby a provozu ve vztahu k podzemním vodám budou respektována následující doporučení:**
 - součástí všech stupňů přípravy záměru bude souhrnný přehled vybraných jímacích objektů pro monitoring hladiny a kvality podzemních vod dle Hydrogeologického posouzení vlivu na podzemní vody a na stávající vodní zdroje (Paděra, Dragoun, SUDOP Praha a.s., 2021)
 - bude realizován monitoring hladiny a kvality podzemních vod ve vybraných jímacích objektech a v navrhovaných průzkumných hydrogeologických monitorovacích vrtech v lokalitě projektovaného podjezdu Pardubická a podchodu v Kuklenách, v blízkosti projektovaných podjezdů a podchodů ve Lhotě pod Libčany a v Praskačce
 - ověření kolísání hladiny podzemní vody bude realizováno po dobu minimálně 12 měsíců před otevřením stavební jámy, v průběhu výstavby a po dobu 6 měsíců po skončení stavby
 - pro vstupní ověření kvality mělkých podzemních vod a jejich možného ovlivnění při realizaci stavby monitorovat kvalitu podzemní vody na vybraných studních dle Hydrogeologického posouzení; rozsah chemického rozboru konzultovat s příslušným vodoprávním úřadem; chemický rozbor bude proveden před zahájením stavby; následný monitoring v průběhu stavby provádět pouze v případě havárie nebo reklamaci ze strany některého z účastníků řízení
 - na základě výsledků navrženého monitoringu realizovat v případě potřeby nezbytná řešení nebo úpravy individuálních studní dle přehledu vybraných jímacích objektů; v případě negativního vlivu stavby bude na náklady investora provedena úplná náhrada, tzn. nové studny nebo vodovodní přípojka (pozornost především věnovat zdrojům podzemní vody ST101 – č.p. 158, ST102 – č.p.176 ve Lhotě pod Libčany a ST108 – č.p. 115 v Praskačce
 - sledování kvality vody u monitorovaných studní po ukončení stavby provést při realizaci vsakovacích objektů na jednotlivých lokalitách výstupním rozbořem po 6 měsících od uvedení stavby do provozu

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- v rámci dokumentace pro územní řízení budou navržena taková opatření, která budou zachovávat funkčnost stávajících drenážních systémů, trativodů, odvodňovacích příkopů jakož i hlavního odvodňovacího zařízení v příslušnosti Státního pozemkového úřadu

c) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

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.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se o konstatování vyplývající jednoznačně z příslušného složkového zákona; tedy ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

d) Z hlediska odpadového hospodářství

Z hlediska odpadového hospodářství dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o odpadech), jako orgán veřejné správy dle § 146 zákona o odpadech máme k předložené dokumentaci následující připomínky:

Z dokumentace EIA zpracované v souladu se zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění vyplývá, že jsou plánovány rozsáhlé terénní úpravy, obměny železničního svršku, ale i obměny technické infrastruktury - demoliční práce budov a nástupišť včetně obměny elektrického a elektronického zařízení, včetně transformátorů a kondenzátorů.

Při odstraňování staveb je třeba dle zákona o odpadech a navazující legislativy počítat s následujícím:

- Musí být zpracována dokumentace bouracích prací s určením vymezených částí stavby, které se stanou po odnětí ze stavby nebezpečnými odpady, nebo mohou být zdrojem nebezpečných odpadů.
- Vymezené části stavby - nebezpečné odpady (pokud je to z důvodů statické bezpečnosti stavby možné) mají být ze stavby odstraněny odděleně, aby se zabránilo míšení odpadů kategorie ostatní a kategorie nebezpečný odpad.
- Při prohlídce stavby a dokumentaci bouracích prací je nutné identifikovat zvlášť části stavby obsahující azbest, v případě, že je stavba obsahuje, je nutné postupovat v souladu s ustanovením § 128 stavebního zákona.
- Při terénních úpravách a při přemísťování zeminy a jiného přírodního materiálu je třeba zajistit potřebné chemické rozborů dle jejich výsledků s tímto odpadem dále nakládat v souladu se zákonem o odpadech.
- Dle chemických rozborů vzorků železničního svršku z jiných rekonstruovaných tratí vychází tento odpad jako kontaminovaný (a tudíž spadající do kategorie nebezpečný).
- Část modernizovaná trati prochází územím kvarterních štěrkopískových teras (tj. území se snadnou zranitelností podzemních vod), je nutné přizpůsobit veškeré nakládání s odpady a to zejména s nebezpečnými tak, aby nebylo ohroženo a poškozeno životní prostředí viz. ustanovení § 13 zák. č. 541/2020 Sb.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak vyplývá již z úvodu uvedeného vyjádření, požadavky, které je třeba respektovat při odstraňování staveb, budou řešeny dle zákona o odpadech a navazující legislativy. Z tohoto důvodu nejsou uvedené požadavky zapracovány do návrhu závazného stanoviska.

e) Z hlediska ochrany ovzduší

Správní orgán ochrany ovzduší posoudil předloženou projektovou dokumentaci stavebního záměru z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění a k uvedenému záměru nemá námitek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

f) Z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa

Pokud se stavba Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo) bude nacházet do 50 m od pozemků určených k plnění funkcí lesa, bude nutno předložit dle § 14 odst. 2, zák. č.289/1995 o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (v platném znění), samostatnou žádost o vydání závazného stanoviska k umístění stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se o konstatování vyplývající jednoznačně z příslušného složkového zákona; tedy ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

g) S ohledem na velikost navrženého záměru požadujeme dopracování dokumentace dle výše uvedených připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem ke skutečnosti, že většina požadavků formulovaných ve vyjádření vyplývá z příslušné složkové legislativy, a proto v souladu s Metodickým sdělením MŽP č.j. 18130/ENV/15 nejsou zapracovány do závazného stanoviska, protože deklaraci závazku dodržet zákonné povinnosti totiž nelze považovat za návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení popř. kompenzaci nepříznivých vlivů. Na základě tohoto Metodického sdělení nepovažuje zpracovatel posudku za relevantní z tohoto důvodu dopracovat dokumentaci.

5) Statutární město Hradec Králové

Odbor rozvoje města

vyjádření ze dne 27.10. 2021 č.j.: SZ MMHK/213624/2018;

MMHK/188125/2021/RM/UI

Podstata vyjádření:

K obsahu dopracované dokumentace EIA podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění zpracované SUDOP Praha, a.s. v srpnu 2021, město (na podkladě stanoviska koordinátora města pro předmětnou stavbu) uplatňuje následující vyjádření:

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Navržený záměr (stavba) zahrnuje celkovou modernizaci stávající jednokolejné železniční tratě převážně ve stávající stopě, směrové úpravy jsou navrženy před Chlumcem nad Cidlinou a v Odbočce Plačice. Součástí modernizace je rozšíření tratě na dvoukolejnou mezi ŽST Chlumeck nad Cidlinou (mimo) a ŽST Hradec Králové hlavní nádraží (mimo) a zvýšení rychlosti na 160 km/hod. Součástí stavby jsou mj. opatření k omezení dopadů účinku hluku z železniční dopravy, vyvolané úpravy pozemních komunikací a sítí technického vybavení.

V návrhu stavby jsou zahrnuty požadavky Statutárního města Hradec Králové na snížení dělicího efektu dvoukolejné trati v zastavěném území a zajištění maximální bezpečnosti.

Vyvolanou investicí, zahrnutou do stavby, je přestavba (výstavba nového) nadjezdu silnice II/324 v Plačicích v žkm 23,972. Prostorové uspořádání pod novým mostem (nadjezdem) je v souladu se záměrem výstavby cyklostezky podél železniční tratě ve směru Hradec Králové - Urbanice a umožní v krajních polích nadjezdu souběžné vedení cyklostezky a polní cesty.

V předložené dokumentaci však chybí základní technické údaje, zejména o šířkovém uspořádání podjezdu a podchodů a o řešení bezbariérových průchodů. Uvedený návrh dopravního řešení po dobu výstavby jednotlivých mimoúrovňových křížení akceptujeme s tím, že konkrétní dopravně inženýrská opatření budou projednána a odsouhlasena s příslušným dopravním úřadem před zahájením výstavby.

Z hlediska vlivů na ovzduší je zásadní, že posuzovaný úsek trati je v celé délce elektrifikován a nebude při provozu zdrojem emisí.

Rozptylová studie je zpracována na recyklační základnu umístěnou na k.ú. Vlčkovice u Praskačky, okres Hradec Králové.

Z hlediska provozu dvoukolejné trati bude mimo vlastní stavbu a její definovaná křížení, nejvíce vnímán vliv železničního provozu na hlukovou situaci v jejím okolí. V příloze dokumentace „Hluková studie“ jsou doloženy podrobné výpočty celkové hlukové situace i v jednotlivých referenčních bodech.

Na území Hradce Králové je navrženo celkem 5 protihlukových stěn (PHS) výšky 1,50 m - 2,50 m, z toho 3 PHS vlevo podél trati (ve směru staničení od Chlumce nad Cidlinou - do Hradce Králové) o souhrnné délce 2 331 m a 2 PHS vpravo podél trati o souhrnné délce 910 m. Hluková studie za této situace nepředpokládá ve výhledu v okolí stavby existenci chráněných venkovních prostorů staveb, kde by byly překračovány hygienické limity platné pro venkovní prostředí.

S předloženou Hlukovou studií a návrhem protihlukových a protivibračních opatření souhlasíme, přesto požadujeme aktualizace hlukové studie v dokumentaci pro územní rozhodnutí i v dokumentaci pro stavební povolení. V době zkušebního provozu stavby (dráhy) požadujeme provést kontrolní měření akustické situace v okolí stavby (ve vybraných referenčních bodech dohodnutých s KHS Královéhradeckého kraje) a tím ověřit platnost výstupů a návrhu protihlukových opatření uvedených v hlukové studii. V případě překročení platných hygienických limitů požadujeme zajistit realizaci doplňkových (dodatečných) protihlukových opatření.

V rámci předběžných hydrogeologických průzkumů bylo provedeno přehodnocení archivních průzkumných vrtů, sond a zpráv v zájmovém území a dále byla provedena pasportizace stávajících jímacích objektů (vodních zdrojů). Ve vazbě na kap. „D.I.4

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Vlivy na povrchové a podzemní vody" požadujeme provedení opakované pasportizace stávajících jímacích objektů v době před zahájením výstavby a režimní měření a monitoring kvality podzemních vod tak, aby bylo možné posoudit případné ovlivnění vodních zdrojů v průběhu výstavby. Do monitoringu zařadit všechny potencionálně ohrožené jímací objekty a dále vybrané studny situované v blízkosti stavby. Monitoring provádět po dobu min. 12 měsíců před otevřením konkrétních stavebních jam, v průběhu výstavby a po dobu min. 6 měsíců po ukončení stavby (resp. po dobu zkušebního provozu stavby). V případě poškození vodních zdrojů zajistit nápravná opatření k zajištění užitkové vody.

Kácení zeleně je podrobně vyhodnoceno v kapitole „D.1.7 Vlivy na biologickou rozmanitost“, předpokládá se kácení mimolesní zeleně v rozsahu záboru stavby, výjimečně budou káceny i dřeviny, které by ohrožovaly bezpečnost drážního provozu. S ohledem na rozsah kácení žádáme jeho rozdělení podle katastrálních území a v předstihu projednat vhodné plochy pro náhradní výsadbu na území jednotlivých obcí, kterou bude nutné provést mimo pozemky Správy železnic s.o. přiléhající k dráze.

Návrh a požadavky na vegetační úpravy nejsou popsány. V dokumentaci je pouze zmínka, že součástí stavby je samostatný stavební objekt „So 90-83-02 Náhradní výsadba a rekultivace" a informace, že náhradní výsadby budou řešeny v rámci řízení o povolení kácení. Koncepti řešení vegetačních úprav stavby v zastavěném území města požadujeme projednat s Odborem hlavního architekta a Odborem životního prostředí Magistrátu města Hradec Králové.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k absenci základních technických údajů uspořádání podjezdů a podchodů není předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí a měla by být řešena mimo proces EIA.

Ve vztahu k části vyjádření týkající se problematiky hlukové zátěže lze odkázat na podmínky formulované do návrhu závazného stanoviska uvedené pod bodem 2) této kapitoly.

Ve vztahu k vyjádření týkající se vlivů na podzemní vody lze odkázat na podmínky formulované do návrhu závazného stanoviska pod bodem 4b) této kapitoly.

Ve vztahu k vyjádření týkající kácení zeleně a vegetačních úprav lze odkázat na podmínky formulované do návrhu závazného stanoviska pod bodem 4a) této kapitoly.

6) Obec Syrovátka

vyjádření ze dne 25.10. 2021 č.j.: 547/2021

Podstata vyjádření:

Obec Syrovátka, na základě nově zjištěných skutečností návazných na mimořádnou událost dne 11.7.2021 v obci Syrovátka a obci Dobřenice, kdy v důsledku enormních přívalových dešťů došlo k zátopě celého zastavěného území u železniční trati, uplatňuje:

- a) požadavek navržené úpravy Třesického potoka v souběhu s železniční tratí, tj. před železniční tratí (k.ú. Dobřenice), posoudit a vyhodnotit rovněž z hlediska jejich dopadu i na část této vodoteče výše po toku, neboť jakékoliv zásahy mají podstatný vliv na návazné území v zastavěné části

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedenému požadavku projektant záměru doplnil dle §9 zák. č.100/2001 Sb. v platném znění, že úprava koryta vodoteče Třesický potok v žkm 13,750 – 13,290 jižně od železniční tratě nezhorší stávající stav vodoteče. Směrovou úpravou koryta vodoteče a pročištěním koryta vodoteče dojde ke zlepšení odtokových poměrů. Návrh úpravy koryta vodoteče bude též konzultován se správcem vodoteče Povodím Labe s.p., který musí návrh odsouhlasit.

- b) požadavek navrhnout řešení sil. propustku km. 15,214, resp. žel. propustku ev. km 15,214 a to vč. souvisejících staveb tak, aby tento plnil svůj účel odvedení dešťových vod z území před železnicí dále do krajiny (severním směrem za železnici), a nevytvářel v daném místě místo soustředění, resp. záchytu dešťových vod (funkce jímky) a následně bariéru odtoku dešťových vod ze zastavěného území jižně od trati
- stávající situace, kdy současný propustek plní zcela nedostatečně svou funkci v případě vydatnějších dešťů a neodvádí dešťové vody z území při železnici (pouze je soustřeďuje v daném místě, kde vytváří „lagunu“), je zcela nevyhovující, neboť voda se následně rozlévá na přilehlých pozemcích, kde vytváří zátoku
 - železnice v daném místě vytváří ve své podstatě bariéru v území a vzhledem k terénnímu profilu, kdy se zastavěné území obce Syrovátka svažuje k této železnici, požadujeme návrhem řešení zajistit její prostupnost v dané věci

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedenému požadavku projektant záměru doplnil dle §9 zák. č.100/2001 Sb. v platném znění, že ve stávajícím stavu leží pod železniční tratí trubní propustek DN 800 přes občasnou vodoteč. Na severní straně tratě leží pod sjezdem na pole navazující trubní propustek DN 300 přes občasnou vodoteč, který způsobuje vzduť odtékajících srážkových vod.

V novém stavu je pod železniční tratí navržen trubní propustek DN 800. Dle hydrotechnického výpočtu bude při návrhovém průtoku Q_{100} docházet k zahlcení vtoku. Nebude zhoršen stávající stav.

V novém stavu je navazující propustek pod sjezdem na pole navržen též trubní DN 800. Dojde k významnému zvětšení kapacity odtoku srážkových vod z území.

Zvětšování profilu propustku pod železniční tratí ani pod sjezdem na pole není možné vzhledem k niveletě koleje v blízkosti železniční stanice, k niveletě komunikace a k niveletě občasné vodoteče / příkopu. Možností je změna trubních propustků DN 800 pod železniční tratí a pod sjezdem na pole na rámový o světlých rozměrech 800 x 1000 mm (rozměr bude upřesněn statickým výpočtem).

Na základě vyjádření obce Syrovátka je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- prověřit na základě statického výpočtu možnost náhrady plánovaného silničního a železničního trubního propustu DN 800 v km 15,214 za propustky rámcové o světlých rozměrech 800 x 1000 mm
- c) v souvislosti s bodem b) požadavek obnovy propustku pod železniční tratí v území východně od železničního přejezdu (směr Hradec Králové), který se historicky v daném území v minulých letech nacházel, a to z důvodu vyřešení žádoucího odtoku dešťových vod z pozemků přiléhajících k železnici z jižní části v případě mimořádných událostí

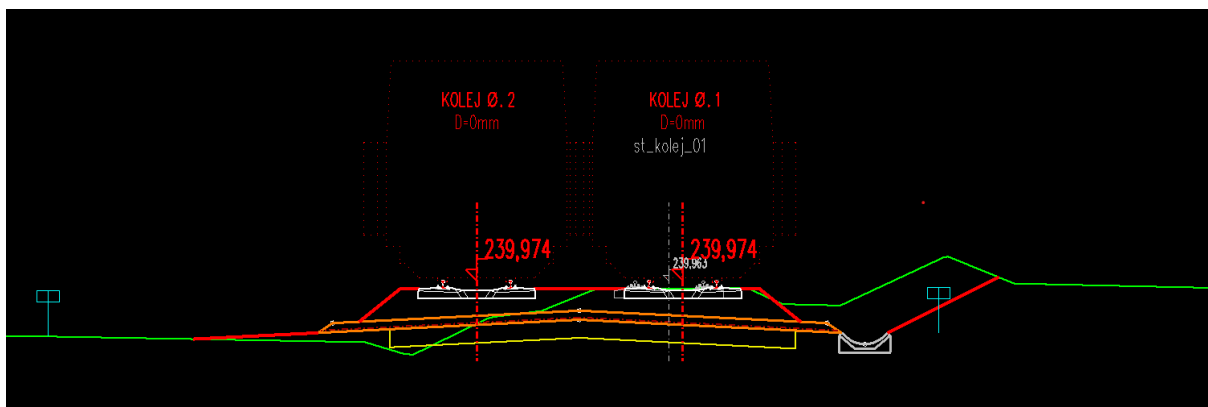
„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- stávající situace neumožňuje v případě vydatnějších dešťů odvedení dešťových vod z území při železnici, které zde vytváří zátopy
- železnice v daném místě tvoří ve své podstatě bariéru v území a vzhledem k terénnímu profilu, kdy se zastavěné území obce Syrovátka svažuje k této železnici, požadujeme návrhem řešení zajistit její prostupnost v dané věci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k uvedenému požadavku projektant záměru doplnil dle §9 zák. č.100/2001 Sb. v platném znění a potřebnými podklady (výkres a foto) doplnil, že území je v předpokládaném místě zrušeného propustku v žkm cca 15,3 ploché, mírně se svažující směrem k severu. Železniční trať je vedena po terénu. V místě nejsou žádné pozůstatky např. koryta občasné vodoteče. Propustek by musel být pod úrovní terénu, což by na jižní straně vyvolalo nutnost úpravy terénu, obdělávaného pole, aby srážková voda z propustku odtékala. Odtékající srážková voda z propustku by podmáčela a znehodnocovala půdu na severní straně tratě. Srážková voda z jižní strany železniční tratě bude odvedena novým drážním příkopem k propustku ev. km 15,214 a dále propustkem na severní stranu tratě.



Veškerá obdržená vyjádření jsou doložena v **Příloze 1** předkládaného posudku.

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

Záměr je realizován na území Královéhradeckého a Pardubického kraje a obcí Hradec Králové, Praskačka, Urbanice, Lhota pod Libčany, Osice, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek, Nové Město, Chlumeck nad Cidlinou, Opatovice nad Labem.

Dokumentace záměru „Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ posuzuje vlivy záměru na obyvatelstvo, na ovzduší a klima, na akustickou situaci, na povrchové a podzemní vody, na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa, na horninové prostředí, na faunu, flóru, evropsky významné lokality, ekosystémy a ÚSES, na krajinu a krajinný ráz, a na hmotný majetek a kulturní památky.

Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace záměru byla zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení jednotlivých aspektů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Z probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí a z hlediska velikosti a významnosti vlivů vyplývají následující skutečnosti:

- zdravotní riziko chemických imisí způsobené realizací záměru není ve srovnání se současnou zátěží prostředí významné
- realizace záměru vyvolá, co se kvality ovzduší týká, málo významné změny imisních koncentrací, které budou omezené pouze po dobu výstavby
- vlivy na klima se nepředpokládají, ovlivnění mikroklimatu bude zanedbatelné
- v období výstavby bude posuzovaný záměr působit jako zdroj hluku; hluková zátěž bude vznikat jako důsledek provozu stavebních a dopravních strojů; jedná se však o zátěž časově omezenou na dobu výstavby
- v období provozu dojde zintenzivněním železniční dopravy k významným změnám hlukové expozice oproti stávajícímu stavu; s ohledem na očekávané překročení limitů jsou navržena účinná protihluková opatření v podobě protihlukových barier a individuálních opatření, která zajistí na obytných objektech patřičné podlimitní hodnoty
- co se týká výsledných hodnot vibrací v jednotlivých referenčních bodech, nedochází k překračování platných limitů; v projektu jsou navržena odpovídající antivibrační opatření
- záměr nepředstavuje významnější riziko kontaminace podzemních a povrchových vod za předpokladu, že budou striktně dodržovány stanovené zásady a pracovní postupy při nakládání s látkami nebezpečnými vodám
- záměr může ovlivnit individuální zdroje podzemních vod; proto je navržen odpovídající monitoring sledování hladiny a jakosti podzemních vod
- realizace projektu bude v lokalitě vyžadovat trvalý zábor zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa; dotčené zemědělské pozemky jsou zařazeny převážně do II. třídy ochrany, jde tedy o půdy s nadprůměrnými vlastnostmi
- s ohledem na rovinatost zájmového území nebude realizace záměru znamenat žádné výraznější změny v topografii území; záměr nebude znamenat iniciaci erozních jevů vodní eroze; záměr nebude ovlivňovat stabilitu půdy a nepůsobí prokazatelné projevy znečištění v blízkém i širším okolí
- záměr neovlivní horninové prostředí a přírodní zdroje
- s ohledem na geologickou stavbu území nelze předpokládat poškození nebo ztrátu geologických či paleontologických památek
- záměr nebude mít významný 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

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- v koridoru navrženém pro výstavbu železnice dojde k trvalému odstranění rostlinného krytu; v zájmovém území nebyl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů rostlin
- výstavba záměru vyvolá potřebu kácení dřevin rostoucích mimo les; ke kácení bude přistoupeno pouze v nezbytně nutné míře, v bezprostředním okolí trati
- naprostá většina úseků, do kterých výstavba zasáhne, je tvořena mezofilní, ruderalizovanou či ruderální vegetací; jedná se o biotopy hojně zastoupené i v okolní krajině a z biologického hlediska se nejedná o místa zasluhující zvláštní ochranu
- biologickým průzkumem byl zjištěn výskyt řady silně ohrožených a ohrožených živočichů
- dělicí účinek bude eliminován vhodně umístěnými mostními objekty a propustky; celkově lze konstatovat, že ze zoologického hlediska nelze mít zásadní námítky pro realizaci záměru a vlivy na faunu budou mírně negativní při respektování podmínek závazného stanoviska
- trasa posuzované železniční trati kříží tři regionální biokoridory a řadu biokoridorů lokálních; negativní vliv v podobě možné vyšší mortality zvěře a mírného zvětšení bariérového efektu trati zde může mít zdvojkolejnění trati a s ním spojená intenzifikace vlakové dopravy
- z významných krajinných prvků se v zájmovém území nacházejí vodoteče s přilehlými údolními nivami a dále pak lesy; v zájmovém území se nevyskytují významné krajinné prvky registrované
- realizace záměru nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost dotčených lokalit soustavy Natura 2000
- nepředpokládá se narušení krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami
- záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Při respektování navržených doporučení ve stanovisku o hodnocení vlivů na životní prostředí lze vyslovit souhlas s realizací předloženého záměru. Na základě všech uvedených skutečností lze z hlediska posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí formulovat následující:

ZÁVĚR:

k posouzení byla předložena dokumentace v rozsahu přílohy č.4 na záměr

**„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) -
Hradec Králové (mimo)“**

zpracovaná oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., která je držitelkou osvědčení odborné způsobilosti autorizace č.j. 10606/ENV/06, autorizace prodloužena č.j. MZP /2020 / 710/3888.

Dokumentace byla posouzena dle požadavku paragrafu 9 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů v rozsahu dle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dokumentace je zpracována dle požadavku tohoto zákona z hlediska odpovídající vypovídací schopnosti pro posouzení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví. Požadavky doporučené zpracovatelem posudku jsou pro přípravu záměru splnitelné před zahájením stavby, v etapě provozu, ostatní doporučení jsou ze strany zpracovatele posudku podmiňující pro etapu provozu záměru. S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a při respektování doporučení uvedených v návrhu závazného stanoviska orgánu státní správy

doporučuji

realizovat záměr

**„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) -
Hradec Králové (mimo)“**

při respektování podmínek navržených předkládaným posudkem

VII. NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Označení příslušného úřadu:

Číslo jednací:

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

Výroková část

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 (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), podle § 9a odst. 1 až 3 zákona vydává podle § 9a odst. 1 – 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a podle § 149 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“),

toto souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „závazné stanovisko“) k záměru:

I. POVINNÉ ÚDAJE

1. Název záměru

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“

2. Kapacita (rozsah) záměru

Začátek modernizace trati: **žkm 26,960** trati 020 (kde navazuje na DÚR „Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové“)

Konec modernizace trati: **žkm 0,940** trati 020 (kde navazuje na DÚR „Modernizace traťového úseku odbočka Kanín – Chlumeck nad Cidlinou“)

Stavba zahrnuje celkovou modernizaci stávající jednokolejné železniční tratě převážně ve stávající stopě, směrové úpravy jsou navrženy v odbočce Plačice a před Chlumcem nad Cidlinou. Součástí modernizace je rozšíření tratě na dvoukolejnou mezi ŽST Hradec Králové hlavní nádraží (mimo) a ŽST Chlumeck nad Cidlinou (mimo) a zvýšení rychlosti na 160 km/hod vyjma obou konců úseku. Stanice Káranice, Dobřenice a Praskačka budou rekonstruovány včetně peronizace (vyjma Praskačky) a prodloužení stanic pro dlouhé vlaky 740 m. ŽST Praskačka bude nadále sloužit pro nákladní dopravu, název bude změněn na ŽST Praskačka – staré nádraží. U přejezdu mezi obcemi Praskačka a Urbanice bude v traťovém úseku zřízena nová samostatná zastávka Praskačka. ŽST Nové Město nad Cidlinou bude změněna na zastávku. Budou přestavěny zastávky Hradec Králové-Kukleny, Lhota pod Libčany a Kratonohy, bude zřízena nová zastávka Obědovice. Odbočka Plačice bude rekonstruována.

Železniční stanice nebudou pravidelně obsazeny provozními zaměstnanci a železniční provoz bude řízen dálkově z Hradce Králové resp. v budoucnu z Centrálního dispečerského pracoviště v Praze. Výpravní budovy ve stanicích Praskačka, Dobřenice, Nové Město nad Cidlinou budou odstraněny. Na Odbočce

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Plačice, v ŽST Praskačka, Dobřenice a Káranice budou vybudovány nové technologické objekty pro zabezpečovací, sdělovací a energetická zařízení. Součástí stavby jsou opatření k omezení dopadů účinku hluku z železniční dopravy, vyvolané úpravy pozemních komunikací a sítí technické infrastruktury, vyvolané úpravy oplocení pozemků, vyvolané demolice.

3. Zařazení záměru dle přílohy č.1

Záměr naplňuje dikci bodu bod 44 „Celostátní železniční dráhy“ zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, kategorie I (záměry podléhající posouzení vždy)

4. Umístění záměru

Kraj: Královéhradecký, Pardubický
Obec: Hradec Králové, Praskačka, Urbanice, Lhota pod Libčany, Osice, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek, Nové Město, Chlumeck nad Cidlinou, Opatovice nad Labem
Katastrální území: Plácky, Pražské Předměstí, Kukleny, Plačice, Vlčkovice u Praskačky, Urbanice u Praskačky, Praskačka, Lhota pod Libčany, Trávník u Osic, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek u Chlumce nad Cidlinou, Nové Město nad Cidlinou, Chlumeck nad Cidlinou, Pohřebačka, Březhrad

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 – Nové Město

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

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

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

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

PHS	staničení [km]	výška [m]	pohltivost	strana ve směru staničení
1	0,940 – 1,153	2	pohltivá	P
	1,153 – 1,295	4		
	1,295 – 1,481	3		
	V souběhu se silniční komunikací č. I/11 oboustranně pohltivá			
2	1,629 – 1,957	2,5	pohltivá	P
	1,957 – 2,200	3,5		
3	2,350 – 2,560	1,5	pohltivá	P
4	2,950 – 3,440	1,5	pohltivá	P
	3,440 – 3,580	2		
	3,580 – 3,630	1,5		
5	5,500 – 5,890	1,5	pohltivá	P
	5,919 – 6,100	1,5		
PHS je přerušena železničním přejezdem, délka přerušeni bude upřesněna na základě rozhledových poměrů.				
6	7,200 – 7,440	1,5	pohltivá	P
7	7,579 – 8,044	1,5	pohltivá	P
8	8,200 – 8,313	3	pohltivá	L
	8,313 – 8,418	2		
9	8,091 – 8,510	1,5	pohltivá	P
	8,510 – 8,610	2		
10	9,300 – 9,550	1,5	pohltivá	L
11	14,416 – 14,630	2,5	pohltivá	P
12	14,640 – 14,855	3	pohltivá	P
PHS je vedena místo plánovaného oplocení				
13	14,925 – 15,190	1,5	pohltivá	P
	15,213 – 15,485			
	PHS je přerušena železničním přejezdem, délka přerušeni bude upřesněna na základě rozhledových poměrů.			
14	17,610 – 17,870	1,5	pohltivá	P
15	17,842 – 17,883	2,5	odrazivá	L
16	17,883 – 19,000	1,5	pohltivá	L
17	20,500 – 20,845	1,5	pohltivá	L
	20,845 – 20,935	2		
18	20,917 - 20,973	2	pohltivá	L
	Překrývá předchozí PHS (překryv cca trojnásobek mezery)			
19	20,600 – 20,743	1,5	pohltivá	P
20	20,743 – 20,942	2	pohltivá	P
	Navržena až za manipulační plochou			
21	20,931 – 20,985	2,5	pohltivá	P
	20,985 – 21,550	1,5		
22	22,397 – 22,495	2	pohltivá	L
23	22,397 – 22,495	2	pohltivá	P
24	24,200 – 24,550	2,5	pohltivá	L
	24,550 – 24,700	1,5		
25	25,400 – 25,900	1,5	pohltivá	L
26	26,160 – 26,630	1,5	pohltivá	P
27	26,564 – 26,895	2	pohltivá	L
28	26,760 – 27,100	1,5	pohltivá	P

- při technickém návrhu protihlukových clon budou respektovány Technické podmínky Ministerstva dopravy ve vztahu k ochraně ptáků (ve volné krajině navrhopvat 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
- 3) v rámci dokumentace pro stavební povolení bude jako kompenzační opatření pro objekty podél komunikace III/32326 v Praskačce navržen nízkohlučný povrch vozovky v délce cca 430 m v úseku od křižovatky komunikací III/32326 a III/32324, až 40 m za poslední obytný objekt směrem k podjezdu
- 4) v rámci další projektové přípravy, výstavby a provozu ve vztahu k podzemním vodám budou respektována následující doporučení:
- součástí všech stupňů přípravy záměru bude souhrnný přehled vybraných jímacích objektů pro monitoring hladiny a kvality podzemních vod dle Hydrogeologického posouzení vlivu na podzemní vody a na stávající vodní zdroje (Paděra, Dragoun, SUDOP Praha a.s., 2021)

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- bude realizován monitoring hladiny a kvality podzemních vod ve vybraných jímacích objektech a v navrhovaných průzkumných hydrogeologických monitorovacích vrtech v lokalitě projektovaného podjezdu Pardubická a podchodu v Kuklenách, v blízkosti projektovaných podjezdů a podchodů ve Lhotě pod Libčany a v Praskače
 - ověření kolísání hladiny podzemní vody bude realizováno po dobu minimálně 12 měsíců před otevřením stavební jámy, v průběhu výstavby a po dobu 6 měsíců po skončení stavby
 - pro vstupní ověření kvality mělkých podzemních vod a jejich možného ovlivnění při realizaci stavby monitorovat kvalitu podzemní vody na vybraných studních dle Hydrogeologického posouzení; rozsah chemického rozboru konzultovat s příslušným vodoprávním úřadem; chemický rozbor bude proveden před zahájením stavby; následný monitoring v průběhu stavby provádět pouze v případě havárie nebo reklamací ze strany některého z účastníků řízení
 - na základě výsledků navrženého monitoringu realizovat v případě potřeby nezbytná řešení nebo úpravy individuálních studní dle přehledu vybraných jímacích objektů; v případě negativního vlivu stavby bude na náklady investora provedena úplná náhrada, tzn. nové studny nebo vodovodní přípojka (pozornost především věnovat zdrojům podzemní vody ST101 – č.p. 158, ST102 – č.p.176 ve Lhotě pod Libčany a ST108 – č.p. 115 v Praskače
 - sledování kvality vody u monitorovaných studní po ukončení stavby provést při realizaci vsakovacích objektů na jednotlivých lokalitách výstupním rozbořem po 6 měsících od uvedení stavby do provozu
- 5) prověřit v rámci dokumentace pro stavební povolení na základě statického výpočtu možnost náhrady plánovaného silničního a železničního trubního propustu DN 800 v km 15,214 za propustky rámcové o světých rozměrech 800 x 1000 mm
- 6) v rámci dokumentace pro územní řízení budou navržena taková opatření, která budou zachovávat funkčnost stávajících drenážních systémů, trativodů, odvodňovacích příkopů jakož i hlavního odvodňovacího zařízení v příslušnosti Státního pozemkového úřadu
- 7) v rámci dokumentace pro stavební povolení bude:
- minimalizován rozsah dočasných záborů lesních pozemků zúžením manipulačních pásů, potřebných pro výstavbu železnice
 - bude respektován požadavek na vyloučení lesních porostů a pozemků pro zařízení stavenišť, mezideponie skryvaných zemin a stavebních materiálů
 - bude navržena důsledná lesnická rekultivace ve výstavbou dotčených lesních porostech
- 8) součástí dokumentace pro stavební povolení bude podrobný geotechnický průzkum v místě stavby přeložky silnice III/32324 v prostoru Skládky Písník – Praskačka se zaměřením na zjištění možné přítomnosti nebezpečných odpadů
- 9) 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 stavenišť, příjezdové cesty, opatření během stavby)
- 10) součástí dokumentace pro stavební povolení bude projekt vegetačních úprav formou samostatného stavebního objektu včetně stanovení ploch pro náhradní výsadbu s preferencí prvků ÚSES a VKP, 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
- 11) v rámci dokumentace pro územní řízení budou pro minimalizaci vlivů na faunu respektována následující technická řešení:
- při rekonstrukci propustků upřednostňovány rámcové propustky před trubními
 - ukončení propustků musí plynule navazovat na okolní terén, bez překážek vyšších než 10 cm; před a za propustky nesmí být umísťovány hluboké jímací objekty, ve kterých mohou drobní živočichové uvíznout, případně je zajistit proti vniknutí (zamřížování)
 - při realizaci mostů přes vodní toky (zejména Bystřici, Plačický potok a Malý Labský náhon) bude za běžných průtoků zachován průchod po souši (postranní bermy pro suchý přechod o minimální šířce 30 cm na obou stranách
- 12) v rámci dokumentace pro územní řízení důsledně 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 oblastí 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

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- 13) v rámci dokumentace pro stavební povolení budou ve vztahu k ÚSES respektována následující opatření:
- pokud dojde rozšířením stavby o druhou kolej k zásahu do RK 1269, bude břehová linie koryta osázena jednostranně keřovou výsadbou vrb; do přeložky koryta budou doplněna opatření ke zpomalení odtoku
 - při křížení regionálního biokoridoru RK 1274 tvořeného Třesickým potokem bude dno propustku realizováno jako přírodě blízké, tedy nezpevněné
 - při křížení regionálního biokoridoru RK 1278 tvořeného tokem Pešát bude dno propustku realizováno jako přírodě blízké, tedy nezpevněné; v souběhu s tratí z levé strany RK 1278 kříží zemědělská cesta, kde tok prochází troubou, která bude nahrazena brodem
 - ve vztahu k lokálnímu biocentru LC 03 Novoměstské u Chlumce, kde dojde v souvislosti s přeložkou vodního toku k zásahu do jeho plochy, bude tato přeložka navržena tak, aby nedošlo k odvodnění stávajícího mokřadu přirozeně vysychajícího v letním období
- 14) v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž MŽP doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska

II. Podmínky pro fázi výstavby

- 15) 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 délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií)
- 16) investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy
- 17) investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku v kontaktu se stavbou, a to zejména rodinných domů na parcelách č. 453/2, 453/3, 453/4, 437/2, 437/3, 437/4, 457/2, 166/5, žst. Lhota pod Libčany, budovy firmy Bydlík servis s.r.o a hasičskou stanicí v k.ú. Lhota pod Libčany, které se nacházejí nejbližší podchodu a rodinných domů na parcelách č. 91/1, 93, 303/3, 303/4 1191/1, 481/6 k.ú. Urbanice a Praskačka
- 18) 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, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření
- 19) 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 návazem 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 obytné zóny
 - při dopravě objemných stavebních materiálů primárně využívat železniční dopravu

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- 20) pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby (ZOV), které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky:
- pokud se na staveništi vyskytují jednotlivé emisně významné, avšak prostorově omezené zdroje prašnosti (např. drtiče apod.), umisťovat je co nejdále od chráněné zástavby a osadit kolem nich clony z tkaniny
 - staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo používány aktivní látky k potlačení prašnosti
 - 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
 - skrápět materiál určený k recyklaci s dostatečným předstihem před recyklací
 - v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch včetně plochy pro recyklaci
 - v případě dlouhodobého sucha a vyšším větrem omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště
 - k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly
 - minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí
 - umisťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umisťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál
 - při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukání prachu větrem:
 - preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %)
 - podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru
 - lze využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů
 - při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby dodržovat zásadu minimalizace délky přepravních tras, tj. rozmístit materiál tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší
 - zaplachtovat korby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci
 - instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění při výjezdu ze staveniště v prostoru napojení na veřejné komunikace tak, aby se zamezilo znečištění komunikace staveništní technikou; vhodná jsou např. šterková lože, případně roštové pásy, které pomocí otřesů odstraňují nečistoty z podvozků nákladních automobilů
 - provádět pravidelně kontrolu technického stavu strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací
 - používat stavební stroje splňující emisní parametry Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NOx více než 8x nižší než stanoví norma STAGE IIIB používat nákladní vozidla splňující alespoň emisní normu EURO IV; pokud nelze prokázat úroveň plnění mezních hodnot emisí, musí být prokázáno, že vozidlo bylo vyrobeno po 1. 10. 2005
 - omezit rychlost dopravy na staveništních komunikacích tak, aby bylo zamezeno nadměrné prašnosti z pojezdu stavebních strojů; maximální rychlost by neměla překročit 20 km/hod.; značení omezující rychlost umístit u vjezdu na staveniště
- 21) pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody budou obsahovat následující požadavky:
- v zátopových územích, respektive ochranných pásmech vodních zdrojů nebudou zřizována trvalá zařízení stavenišť jakož i mezideponie stavebního materiálu
 - bude specifikován způsob odvodnění zařízení stavenišť ve vztahu k eliminaci úniků nepolárních extrahovatelných látek (NEL) a mechanických usazenin
 - na plochách zařízení staveniště 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
- 22) v jarním období roku předpokládané přípravy území pro rekultivaci provést aktualizaci zoologického průzkumu včetně vyhodnocení zásahu do biotopu případně zjištěných

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

ohrožených druhů; výsledky průzkumů je třeba následně předat příslušnému orgánu ochrany přírody

- 23) zajistit na smluvním základě odborný biologický dozor zájmového území z hlediska ověření výskytů ochranně významných druhů živočichů ve stavbu dotčených stanoviště hodnotnějších segmentech ve všech navazujících stupních projektové přípravy (dokumentace pro územní řízení, dokumentace pro stavební povolení) a pro účely prováděcí dokumentace stavby s cílem opatření 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 živočicha, 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
- 24) před začátkem stavebních prací je nutné odborně odstranit porosty křídlatky japonské v okolí mostního objektu u silnice Nové Město n. C. – Písek o rozloze cca 150 m², v okolí strážního domku v km cca 4,1 o celkové rozloze cca 450 m² a mezi železniční stanicí Dobřenice a silem v km 14,8 – 14,85 o rozloze cca 150 m²; zemina s přítomností křídlatek nesmí být používána na jiných místech stavby, aby nedošlo k dalšímu šíření; 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
- 25) 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
- 26) kácení dřevin provádět v období od 1. 11. do 31. 3.; v případě nutnosti kácení v jiném termínu je nutná kontrola dřevin odborně způsobilou osobou; 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 závrtů 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
- 27) pro minimalizaci vlivů na faunu v etapě výstavby budou respektována následující opatření:
 - skryvku zeminy v okolí stavby s ohledem na možnost hnízdění ptáků provést v období od ½ srpna do 31. 10.; v případě nutnosti realizace skryvky v jiném termínu je nutná kontrola území odborně způsobilou osobou
 - přeložky vodních toků nebudou realizovány v období rozmnožování obojživelníků (duben až červen); před začátkem realizace přeložky vodních toků prověřit výskyt obojživelníků či jejich snůšek, v případě jejich výskytu provést záchranný transfer
 - minimalizace vlivů na populace plazů bude zajištěna načasováním začátku stavebních prací, zejména terénních úprav mimo začátek kladení vajec (květen až červen)
- 28) projednaný minimalizovaný rozsah odlesnění řešit v rámci etapy výstavby postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření nezbytného rozsahu odlesnění v terénu
- 29) 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 poškození a devastaci lesa, a to zejména na návětrné straně, kde vystává vysoké riziko polomů a vývrátů

III. Podmínky pro fázi provozu

- 30) 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

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

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

31) po roce provozu provést postprojektovou analýzu, 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)

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

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí odpovídají podmínce č. 31 závazného stanoviska.

II. ODŮVODNĚNÍ

1. Odůvodnění vydání souhlasného / nesouhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Ministerstvo životního prostředí obdrželo dne 30. 10. 2018 oznámení zpracované dle přílohy č.3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí záměru „Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“, oznamovatele Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, IČ: 70994234.

Na základě uvedeného oznámení, které splňovalo náležitosti dle přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, bylo zahájeno zjišťovací řízení uvedeného záměru podle § 7 a přílohy č.2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Oznámení bylo rozesláno dopisem č. j. MZP/2018/550/195.

Závěr zjišťovacího řízení, v němž bylo konstatováno, že záměr bude posuzován v celém rozsahu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, byl vydán MŽP pod č. MZP/2019/550/51 dne 7.1. 2019.

Dokumentace k záměru byla MŽP předložena v březnu 2019.

Dne 13. 5. 2019 byla MŽP dopisem ze dne 13.5.2019 pod č.j. MZP/2019/550/615-Ko vrácena dokumentace EIA k dopracování.

Zveřejnění dopracované dokumentace bylo MŽP provedeno dne 22.9.2021 pod č.j. MZP/2021/550/1109-Ko.

Zpracovatelem posudku, který byl určen RNDr. Tomáš Bajer, CSc., kterému byla dne 6.11.2021 předána veškerá vyjádření, která příslušný úřad k dopracované dokumentaci obdržel.

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

Posudek byl předložen dne 6.1.2022

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 Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ na životní prostředí a veřejné zdraví.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

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 byla formulována zpracovatelem posudku na základě podkladů dokumentace a vyjádření KHS a směřuje k tomu, aby etapa výstavby neznamena významnou hlukovou zátěž v etapě výstavby z hlediska hlukové zátěže.

Podmínky č.2 a č.3 vyplývají z vyjádření KHS a směřují k případné aktualizaci návrhu protihlukových opatření pro reálnou etapu přípravných prací jak z hlediska časového horizontu záměru, tak i z hlediska upřesnění technického řešení záměru.

Podmínka č.4 vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje pro etapu přípravy, výstavby i provozu k minimalizaci kvantitativního a kvalitativního ovlivnění podzemních zdrojů vod.

Podmínka č.5 vyplývá z vyjádření obce Syrovátka a směřuje k minimalizaci vlivů na odtokové poměry v zájmovém území.

Podmínka č.6 vyplývá z vyjádření Odboru ŽP Magistrátu města Hradec Králové a směřuje k minimalizaci vlivů na odtokové poměry v rámci celé stavby.

Podmínka č.7 byla formulována zpracovatelem posudku pro omezení vlivů na lesní pozemky a lesní porosty.

Podmínka č.8 byla formulována zpracovatelem posudku na základě údajů uvedených v dokumentaci a směřuje ke zjištění možné přítomnosti nebezpečných odpadů v identifikované lokalitě staré ekologické zátěže.

Podmínky č.9 a č.10. byly formulovány zpracovatelem posudku a vycházejí z vyjádření Odboru ŽP Magistrátu města Hradec Králové; podmínky směřují k upřesnění rozsahu kácení prvků dřevin, jakož i k dokladování rozsahu vegetačních úprav jako náhradu za kácené prvky dřevin rostoucí mimo les.

Podmínka č.11 byla formulována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na faunu z hlediska migrace drobných živočichů.

Podmínka č.12 byla formulována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na faunu jakož i na odtokové poměry

Podmínka č.13 byla modifikována zpracovatelem posudku na základě údajů dokumentace; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na prvky ÚSES.

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Podmínka č.14 byla formulována zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem umožnění důsledné kontroly plnění podmínek tohoto stanoviska ve všech navazujících řízeních.

Podmínka č.15 byla formulována zpracovatelem posudku s ohledem na minimalizaci vlivů na imisní a akustickou situace nejbližší obytné zástavby v etapě výstavby.

Podmínky č.16 a č.17 vycházejí z dokumentace EIA, byly modifikovány zpracovatelem posudku; podmínky jsou stanoveny za účelem minimalizace vlivů záměru na faktor pohody obyvatel dotčených obcí v etapě výstavby a z důvodu zajištění informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu stavebních prací.

Podmínka č.18 byla stanovena zpracovatelem posudku; podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na hmotný majetek.

Podmínka č.19 vychází z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínka směřuje k minimalizaci vlivů hlukové zátěže v etapě výstavby.

Podmínka č.20 vychází z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínky směřuje k minimalizaci vlivů na ovzduší v etapě výstavby.

Podmínka č.21 byla stanovena zpracovatelem posudku; podmínka vyplývá z vyjádření Odboru ŽP Magistrátu města Hradec Králové a směřuje k minimalizaci vlivů na povrchové a podzemní vody v etapě výstavby.

Podmínka č.22 byla stanovena zpracovatelem posudku; podmínka reaguje na prolongaci období od stanovení požadavků v procesu EIA do reálného zahájení stavby, kdy je účelné včas ověřit aktuální výskyt ochranných významných druhů a upřesnit požadavky na vlastní realizaci podle aktuální situace v dotčeném území; pro tyto výstupy je účelné vycházet již z podrobných technických údajů, kterými obvykle disponuje až DSP.

Podmínka č.23 vychází z dokumentace EIA; podmínka směřuje k zajištění dodržování zákonných požadavků a opatření požadovaných orgány ochrany přírody.

Podmínka č.24 vychází z dokumentace EIA a směřuje k zamezení šíření invazivních druhů rostlin.

Podmínka č.25 vychází z dokumentace EIA; jedná se o podmínku specifikující konkrétní požadavky k ochraně dřevin během fáze výstavby.

Podmínky č. 26 a č.27 vycházejí z dokumentace EIA; podmínky směřují k minimalizaci vlivů na prvky dřevin rostoucí mimo les a faunu v souvislosti s nezbytným kácením zemními pracemi.

Podmínky č.28 a č.29 byly formulovány zpracovatelem posudku a směřují k minimalizaci vlivů na PUPFL v souvislosti s predikovaným odnětím z PUPFL.

Podmínka č.30 vyplývá z vyjádření KHS; podmínka vyplývá z vyjádření KHS a směřuje k ověření funkčnosti navrhovaných protihlukových opatření.

Podmínka č.31 byla stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k provedení postprojektové analýzy po roce provozu, což znamená vyhodnotit plnění požadavků na ochranu životního prostředí určených v základních dokumentech investiční přípravy (proces EIA, územní rozhodnutí, stavební povolení, závazná stanoviska podle složkových zákonů).

2. 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.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Součástí dokumentace je samostatná studie Hodnocení zdravotních rizik. Tato studie byla zpracována Ing. Jitkou Růžičkovou, držitelkou osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.

Studie konstatuje, že v lokalitách podél plánovaného záměru „Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ jsou již v současné době obyvatelé exponováni hlukem ze železniční dopravy a nelze zde vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování a rušení hlukem ve spánku.

Z celkového posouzení odhadu rizik hluku v porovnání se stávající situací vyplývá, že realizací záměru dojde ve většině lokalit k nevýznamnému zvýšení zdravotních rizik oproti současnému stavu. Pouze v několika hodnocených částech obcí Písek, Obědovice, Dobřenice, Urbanice, Praskačka, Vlčkovice, Plačice, Kukleny a Pražské Předměstí dojde k významnějšímu zhoršení akustické situace vlivem hluku ze železnice. U některých obyvatel těchto lokalit se mohou nepříznivé účinky hluku prohloubit.

Realizace přeložek III/32319 Lhota pod Libčany a III/32326 a III/32324 v Praskačce s PHO nezvýší zdravotní rizika hluku obyvatel v okolí. Ve Lhotě dojde sice ke zvýšení akustické situace, ale toto zvýšení nebude překračovat prahové hodnoty hluku pro obtěžování ani pro rušení spánku.

Hodnocení chemických škodlivin bylo zaměřeno na zdravotní rizika spojená s krátkodobými a dlouhodobými expozicemi pro obyvatele okolí stávajících úrovnových přejezdů. Byla hodnocena rizika imisí z dopravy: rizika suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu dusičitého, benzenu a benzo(a)pyrenu. Rizika byla hodnocena podle standardních metodik WHO a Evropské komise. Realizace přeložky III/32319 Lhota pod Libčany a přeložky III/32326 a III/32324 v Praskačce s PHO ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Za předpokladu dodržování opatření při výstavbě záměru, která jsou uvedena v rozptylové studii, jsou změny imisní zátěže v období výstavby akceptovatelné a

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

výstavba i vzhledem k omezené době nebude představovat významně zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatele.

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. Blankou Novotnou, autorizovanou osobou pro zpracování rozptylových studií.

Využití plochy pozemku p. č. 150/47 v k. ú. Vlčkovice u Praskačky k recyklaci štěrkového lože může krátkodobě zvýšit hodnoty maximálních koncentrací PM₁₀. Minimální měrou přispěje i ke zvýšení již překročené hodnoty ročního limitu benzo(a)pyrenu. Použití vyjmenovaného zdroje emisí během realizace stavby nebude pro své okolí příčinou překročení ročních imisních limitů sledovaných znečišťujících látek a nepovede k výraznějšímu zhoršení stávající situace v dané lokalitě.

Vliv změny dopravního uspořádání, tj. nahrazení železničních přejezdů P3993, P3996 a P3997 silničními podjezdy na komunikacích III/32319 a III/32324 nebude mít s výjimkou ročních imisních příspěvků benzo(a)pyrenu za následek překročení platných imisních limitů.

Velikost imisního příspěvku benzo(a)pyrenu, však není zásadní, činí max. 0,5 % platného imisního limitu.

Příspěvek k maximálním denním koncentracím PM₁₀ může v jednotlivých výpočtových bodech krátkodobě a za nepříznivých rozptylových podmínek činit až 12 % platného imisního limitu. Denní imisní limit však překročen nebude.

Záměru nehrozí z důvodu klimatických změn žádná významná rizika, jak vyplývá z provedené analýzy, která je součástí přílohy č.5 dokumentace.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na ovzduší a klima označit za malý, z hlediska významnosti vlivu za nevýznamný ve fázi provozu. Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na ovzduší a klima označit za střední, z hlediska významnosti vlivu za středně významný ve fázi výstavby.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na ovzduší a klima za předpokladu respektování podmínky závazného stanoviska k omezování emisí v etapě výstavby.

Vlivy na hlukovou situaci a případné další fyzikální a biologické charakteristiky

Součástí posuzované dokumentace je hluková studie, zpracovaná v srpnu 2021 Ing. Petrem Čichovským. Součástí studie je i měření hluku (L. Brož, REVITA ENGINEERING. Protokol o zkoušce č. 5878-209-20).

Z výsledků hlukové studie vyplývá, že je možné na dané trati uvažovat s korekcemi pro starou hlukovou zátěž kromě úseku s přeložkou trati, která je posuzována na základní limity. Vzhledem k navýšení dopravy ve výhledovém stavu je možné SHZ zachovat pouze za předpokladu vybudování protihlukových stěn doplněných o protihlukové úpravy jednotlivých objektů. Celkem je navrženo 27 úseků protihlukových stěn o délce 10 537 m a výšce od 1,5 až 4 m. Navrženy byly 2 objekty s eliminací chráněného venkovního prostoru staveb. Jako kompenzační opatření pro objekty podél komunikace III/32326 v Praskačce je navržen nízkohlučný povrch

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

vozovky v délce cca 430 m v úseku od křižovatky komunikací III/32326 a III/32324, až 40 m za poslední obytný objekt směrem k podjezdu. Na základě výpočtů je možno konstatovat, že pomocí navrhovaných protihlukových opatření budou po realizaci stavby dodrženy hygienické limity hluku.

Ve výhledovém stavu lze předpokládat dodržení hygienických limitů pro vibrace. Na stavbě bude využit nový železniční svršek a pružné upevnění kolejnic. Taktéž je na základně měření vibrací navrhováno zabudování antivibračních rohoží do tělesa tratě v lokalitách, kde se obytné objekty nachází v těsné blízkosti železniční tratě na podloží, které je náchylné na přenos vibrací. Antivibrační rohože jsou navrženy v celkové délce 535 m.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na hlukovou situaci a vibrace označit za střední a z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

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

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Realizace stavby v úseku trati „Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)“ nebude důvodem k nesplnění environmentálních cílů nebo ke zhoršení stavu útvarů povrchových resp. podzemních vod. Tato stavba nemění fyzikální poměry útvarů povrchových vod ani hladiny v útvarech podzemní vody. Nebude také příčinou zhoršení dobrého stavu útvaru povrchových vod v důsledku nových trvale udržitelných rozvojových činností člověka. Stavební záměr nezasahuje do žádného ochranného pásma podzemního vodního zdroje ani do žádného jiného vodohospodářsky chráněného území.

V rámci výstavby některých mostních objektů bude nutná úprava stávajících individuálních studní na pozemcích v zóně ovlivnění depresním kuzelem. Dle hydrogeologického posouzení je navrženo režimní měření a monitoring kvality podzemních vod.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na povrchové a podzemní vody označit za střední, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

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

Celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí cca 39,51 ha, požadovaný zábor ZPF nad 1 rok činí 30,04 ha. Výměra odnímaných ploch ZPF bude upřesněna v navazujících stupních projektové přípravy.

Dle zjištěných BPEJ se jedná o zábor zemědělské půdy v třídách ochrany ZPF – II., III., IV. a V. přičemž nejvíce odnímaných částí pozemků se nachází ve II. třídě ochrany.

Obecně ve vztahu k existující třídě ochrany lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za významný.

Stavba zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa. Výměra předpokládaného trvalého záboru PUPFL (na p.p.č. 388 a 390 - k.ú. Kratonohy) je dle zpracovaného

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

záborového elaborátu 230 m², dočasný zábor nad 1 rok 71 m². Výměra bude upřesněna v navazujících stupních projektové přípravy.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označit za malý, z hlediska významnosti vlivu za nevýznamný.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na půdu.

Vlivy na přírodní zdroje

Posuzovaný záměr nezasahuje do chráněných ložiskových území a výhradních ložisek. Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na přírodní zdroje označit za malý, z hlediska významnosti vlivu za nevýznamný.

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

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

Vzhledem k navrženým parametrům mostních objektů v místech křížení s regionálními biokoridory a vzhledem k průtokům v jednotlivých tocích lze konstatovat, že ekologicko-stabilizační funkce regionálních biokoridorů zůstanou zachovány.

Propustky, které převádějí vodní toky, jsou navrženy o stejné světlosti, případně o světlosti vyšší. Míru ovlivnění jednotlivých prvků ÚSES lze označit jako mírnou. Prvky ÚSES budou i nadále plnit svou ekologicko-stabilizační funkci.

Ovlivnění významných krajinných prvků je obdobné jako ovlivnění prvků ÚSES, neboť se velmi často jedná o totožná místa střetů.

Železniční trať prochází rovinatou, zemědělskou krajinou s minimálním zastoupením přírodních či přírodě blízkých biotopů. V území bylo zjištěno několik vzácnějších druhů Červeného seznamu ČR (Grulich, 2012). Zvláště chráněné druhy rostlin zde zjištěny nebyly.

Během průzkumů byla zaznamenána řada zvláště chráněných a ohrožených druhů živočichů. Někteří pouze na přeletu, jiní jsou přímo vázáni na ruderalní bylinnou vegetaci a porosty dřevin doprovázejících železnici či na vodní toky, které železnice kříží, a na vodní biotopy v její těsné blízkosti. Tyto druhy, resp. jejich populace mohou být záměrem více či méně dotčeny. Jejich populace budou ovlivněny spíše okrajově, nedojde k zániku jejich populací v území. Navržena jsou taková zmírňující opatření a opatření na podporu jejich výskytu, aby byla míra jejich ovlivnění co možná nejnižší.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením na biologickou rozmanitost při respektování podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Je zřejmé, že modernizace trati přinese do krajiny jisté změny. Analýza prokázala, že tyto změny nejsou pro ráz a identitu krajiny zcela pozměňující.

Na základě výše provedeného posouzení je možno konstatovat, že navrhovaná modernizace trati je řešena s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu neboť představuje slabý, maximálně však středně silný zásah do identifikovaných rysů a hodnot. Je proto hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

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

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Ve stavbě budou demolovány drážní objekty v kolizi se stavbou. Stavba nezasahuje do žádného památkově chráněného objektu. Stavba je v ochranném pásmu zámku Karlova koruna a souboru dalších nemovitých kulturních památek v historickém jádru města Chlumce nad Cidlinou v rozsahu žkm 1,4 – 0,7 jižně od železniční tratě. Stavba prochází místy s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na hmotný majetek a kulturní dědictví označit za malý, z hlediska významnosti vlivu za nevýznamný.

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.

3. 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.

4. 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.

5. 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
vyjádření ze dne 18.10. 2021 č.j.: KUKHK-33139/ZP/2021
- 2) Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje
se sídlem v Hradci Králové
vyjádření ze dne 18.10. 2021 č.j.: KHSKH 32891/2021/HOK.HK/Hr

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- 3) Česká inspekce životního prostředí
oblastní inspektorát Hradec Králové
vyjádření ze dne 4.10. 2021 č.j.: ČIŽP/45/2021/6036
- 4) Magistrát města Hradec Králové
Odbor životního prostředí
vyjádření ze dne 17.10. 2021 č.j.: SZ MMHK/166113/2021;
MMHK/169588/2021ŽP2/MarO
- 5) Statutární město Hradec Králové
Odbor rozvoje města
vyjádření ze dne 27.10. 2021 č.j.: SZ MMHK/213624/2018;
MMHK/188125/2021/RM/UI
- 6) Obec Syrovátka
vyjádření ze dne 25.10. 2021 č.j.: 547/2021

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána v posudku, který je zveřejněn v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru OV6257. Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto souhlasného závazného stanoviska.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Kraj: Královéhradecký, Pardubický

Obec: Hradec Králové, Praskačka, Urbanice, Lhota pod Libčany, Osice, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek, Nové Město, Chlumeck nad Cidlinou, Opatovice nad Labem

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Datum zpracování posudku: 6. 1. 2022

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

ECO-ENVI-CONSULT

Sídlo:

Sladkovského 111

506 01 Jičín

IČ: 42921082

DIČ: CZ6002271825

tel.: 603483099

e-mail: tom.bajer@centrum.cz

Provozovna:

Šafaříkova 436

533 51 Pardubice

Podpis zpracovatele posudku:

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Autorizace ke zpracování posudku:

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence


V Praze dne 26. července 2021

Č. j.: MZP/2021/710/3906

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 10. 8. 2021

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

dne 10. 8. 2021 podpis 

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí jako orgán státní správy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí příslušný k rozhodování ve věci podle ustanovení § 21 písm. I) 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, vyhovuje podle ustanovení § 19 odst. 7 tohoto zákona žádosti pana RNDr. Tomáše Bajera, CSc., datum narození: 27. 2. 1960, bydliště Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice (dále jen „žadatel“) ze dne 1. 7. 2021 a

prodlužuje autorizaci ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení

udělenou osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993 podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 244/1992 Sb.“) a vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 499/1992 Sb., o odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí a o způsobu a průběhu veřejného projednání posudku (dále jen „vyhláška č. 499/1992 Sb.“) a prodlouženou rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 52153/ENV/15 ze dne 24. 8. 2015, na dobu 5 let podle ustanovení § 19 zákona č. 100/2001 Sb.

Autorizace se v souladu s § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. prodlužuje na dobu dalších 5 let, tj. do 31. 12. 2026.

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

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



Odůvodnění

Ministerstvo životního prostředí obdrželo dne 8. 7. 2021 žádost ze dne 1. 7. 2021 o prodloužení autorizace pana RNDr. Tomáše Bajera, CSc. udělené osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993 podle zákona č. 244/1992 Sb. a vyhlášky č. 499/1992 Sb. Dne 1. 1. 2002 nabyl účinnosti zákon č. 100/2001 Sb., který zavedl 5letou lhůtu platnosti udělovaných autorizací. V § 24 (přechodné ustanovení) zákona č. 100/2001 Sb. se stanoví, že osoby s osvědčením odborné způsobilosti podle zákona č. 244/1992 Sb. a vyhlášky č. 499/1992 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2001, se považují (ex lege) za držitele autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. Pro žadatele tak tato lhůta začala plynout vstupem zákona č. 100/2001 Sb. v účinnost, to je dnem 1. 1. 2002. Následně byla platnost autorizace žadatele v souladu s ustanovením § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. opakovaně prodloužována - naposledy rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 52153/ENV/15 ze dne 24. 8. 2015, platným do 31. 12. 2021. Žadatel požádal o prodloužení autorizace a splnil podmínky pro prodloužení autorizace v souladu s § 19 odst. 3, odst. 4 a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb.

Bezúhonnost byla doložena výpisem z rejstříku trestů (datum vydání – 22. 7. 2021). Svěprávnost byla doložena čestným prohlášením žadatele. Odborná způsobilost byla prokázána doložením dokladu o vykonané zkoušce odborné způsobilosti (osvědčení č. j.: MZP/2021/710/1551 ze dne 26. 5. 2021). Zkouška odborné způsobilosti pro účely prodloužení autorizace byla vykonána dne 26. 5. 2021, a byl tedy splněn požadavek zákona č. 100/2001 Sb., aby byla zkouška vykonána nejdříve 2 roky před podáním žádosti o prodloužení autorizace a nejpozději v den podání žádosti o prodloužení autorizace. Ukončené vysokoškolské vzdělání alespoň magisterského studijního programu se zaměřením na přírodní a technické vědy (diplom a vysvědčení o státní závěrečné zkoušce) a praxe v oboru v délce nejméně 3 let byla doložena při udělování autorizace. Žádost o prodloužení autorizace byla podána dne 2. 7. 2021, a byl tedy splněn požadavek § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., podle kterého lze tuto žádost podat nejdříve 6 měsíců před uplynutím doby, na kterou byla autorizace udělena, a nejpozději v den uplynutí doby, na kterou byla autorizace udělena (žádost bylo možné podat nejdříve 1. 7. 2021 a nejpozději 31. 12. 2021).

Vzhledem k tomu, že předložená žádost obsahuje všechny zákonem požadované náležitosti a jsou splněny všechny zákonné podmínky pro prodloužení autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení, rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
**„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)
– Hradec Králové (mimo) “**

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

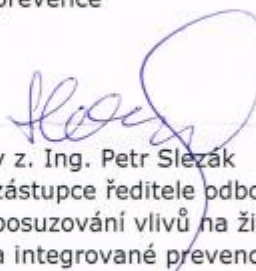
Řízení o vydání tohoto rozhodnutí podléhá ve smyslu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, správnímu poplatku ve výši 50 Kč (položka 22 písm. f) sazebníku). Poplatek byl uhrazen formou kolkové známky.

Poučení o opravném prostředku

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministrovi životního prostředí, podle § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí, prostřednictvím Ministerstva životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10.



Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru posuzování vlivů na
životní prostředí a integrované
prevence


v z. Ing. Petr Slezák
zástupce ředitele odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Rozdělovník

Obdrží do vlastních rukou:

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

Stejnopis obdrží na vědomí po nabytí právní moci:

Ministerstvo životního prostředí
odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

3/3

Příloha 1

Vyjádření k dokumentaci

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
**„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)
– Hradec Králové (mimo)“**

1)



105033/2021/KHK



KUKHK-33139/ZP/2021

Krajský úřad Královéhradeckého kraje

VÁŠ DOPIS ZN.:
ZE DNE:
NAŠE ZNAČKA (č. j.): KUKHK-33139/ZP/2021

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů
Vršovická 65
100 10 Praha 10

VYŘIZUJE: Mgr. Helena Hyšková
ODBOR | ODDĚLENÍ: odbor životního prostředí a
zemědělství | oddělení EIA, IPPC a technické ochrany životního prostředí
LINKA | MOBIL: 495 817 191
E-MAIL: hhyskova@kr-kralovehradecky.cz

DATUM: 18.10.2020

Počet listů: 1
Počet příloh: 0/listů: 0
Počet svazků: 0
Sp. znak, sk. režim: 208.1, A/10

Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon) – vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství k dopracované dokumentaci vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ na životní prostředí

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen krajský úřad), jako příslušný orgán ve smyslu § 22 zákona, vykonávající státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, obdržel dne 04.10.2021 od Ministerstva životního prostředí informaci o dopracované dokumentaci vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ (dále jen dokumentace).

Záměr je liniovou dopravní stavbou. Začátek modernizace trati: žkm 26,960 trati 020 (kde navazuje na DÚR „Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové“) Konec modernizace trati: žkm 0,940 trati 020 (kde navazuje na DÚR „Modernizace traťového úseku odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou“).

Záměr je umístěn v Královéhradeckém kraji a Pardubickém kraji.

Posuzovaný záměr spadá dle přílohy č. 1 zákona do kategorie I, bod 44. Celostátní železniční dráhy.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

K dokumentaci záměru krajský úřad uvádí následující:

Z hlediska nakládání s odpady: krajský úřad podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předloženému oznámení připomínek.
Vyřizuje: Dr. Ing. Veselý / 184

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 dopracované dokumentaci připomínek.
Vyřizuje: Dr. Ing. Veselý / 184

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 dopracované dokumentaci připomínek.
Vyřizuje: Dr. Ing. Veselý / 184

Z hlediska ochrany přírody a krajiny: Podkladem pro zpracování oznámení je Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZOPK) „Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“, zpracované Martinou Fialovou, v červnu 2021. Z jeho závěru vyplývá, že před začátkem stavebních činností je nutné požádat orgán ochrany přírody (krajský úřad) o výjimku pro v hodnocení uvedené zvláště chráněné druhy živočichů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dále ze závěru hodnocení vyplývá, že mostní objekty byly navrženy tak, aby byla zachována migrační propustnost území a aby byly zachovány ekologicko-stabilizační funkce jednotlivých prvků.
Vyřizuje: Mgr. Zapletalová / 209

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu: Krajský úřad jako dotčený orgán ochrany zemědělského půdního fondu podle § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k dopracované dokumentaci vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ na životní prostředí připomínky.
Vyřizuje: Ing. Beranová / 591

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 a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předložené doplněné dokumentaci záměru „Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ připomínky.
Vyřizuje: Ing. Marková / 457

Ing. Miloš Čejka
vedoucí odboru
životního prostředí a zemědělství

2)

Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové

Sp. zn.: S-KHSHK 30411/2021/2
Č. j.: KHSHK 32891/2021/HOK.HK/Hr
vyřizuje: Ing. Kateřina Hrušková
Ing. Eva Zelenková
Tel.: 495 058 422, 495 058 464
E-mail: katerina.hruskova@khshk.cz
eva.zelenkova@khshk.cz

**Ministerstvo životního prostředí
Odbor výkonu státní správy
Resslova 1229/2a
500 02 Hradec Králové**

V Hradci Králové dne 18. října 2021

Vyjádření k dopracované dokumentaci vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ na životní prostředí

Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové jako příslušný správní orgán podle § 23 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) posoudila na základě žádosti Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy, Resslova 1229/2a, 500 02 Hradec Králové, ze dne 22.9.2021 číslo jednací MZP/2021/550/1109-Ko předloženou dopracovanou dokumentaci vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ na životní prostředí.

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

S dopracovanou dokumentací vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ na životní prostředí l z e z hlediska zájmů chráněných orgány ochrany veřejného zdraví s o u h l a s i t.

Odůvodnění:

Oznamovatelem záměru „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ je společnost Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO 70994234, stavební správa západ, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, oprávněný zástupce oznamovatele Správa železnic, s.o., Stavební správa západ, Ing. Lucie Dalecká, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9. Dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí vypracovala společnost SUDOP Praha a.s., oprávněná osoba Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 v srpnu 2021.

Předmětem záměru je modernizace stávající železniční tratě s dotčenými samosprávnými celky Hradec Králové, Chlumec nad Cidlinou, Praskačka, Urbanice, Lhota pod Libčany, Osice, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek a Nové Město, se začátkem stavby Chlumec nad Cidlinou km 0,860 a koncem stavby km 27,100.

Hluková studie vypracovaná společností SUDOP Praha, Ing. Petr Čichovský, v srpnu 2021, výpočetní program CadnaA verze 2020, se zabývá přehledovým posouzením akustické situace v okolí železniční tratě po realizaci záměru a předkládá možnosti řešení snížení hlukového zatížení přilehlé obytné zástavby. Zdrojem uváděných dat pro rok 2000 je sešitový jízdní řád 2000/2001, GVD 2000/2001 se zohledněním omezení jízdy a statistická data za rok 2000 ze systému provozovatele dráhy. Výhledový stav v roce 2035 respektuje počty vlaků uvedené ve studii proveditelnosti,

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

1

technicko – ekonomické studii apod., a to s ohledem na aktuální požadavky v osobní i nákladní dopravě.

Výhledový rozsah dopravy vychází ze schválené „Studie proveditelnosti Velký Osek – Choceň, ze které byly údaje pro použití v této hlukové studii upraveny v důsledku aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“ a v důsledku zpracování síťového modelu nákladní dopravy na odboru přípravy staveb Správy železnic. Z porovnání celkových počtů vlaků v roce 2020 a ve výhledovém roce 2035 vyplývá, že dojde přibližně ke zdvojnásobení celkového počtu vlaků. Pro orientační zjištění stávající akustické situace bylo provedeno v listopadu 2020 společností REVITA Engineering – laboratoř fyzikálních faktorů, Libor Brož, Dana Thorovská, Havlíčkova 1549/26, 412 01 Litoměřice, měření hluku a vibrací ze železniční dopravy (protokol o zkoušce č. 5878-209-20). Předpokládané navýšení počtu nákladních vlaků se ve výhledovém stavu projeví zvýšením hlukové zátěže. Potenciální navýšení hlukové zátěže by mělo být kompenzováno zlepšením technických parametrů trati - realizací nového železničního svršku, kdy bude vyměněno stávající tuhé podkladnicové upevnění za pružné bezpodkladnicové a provozováním vlaků s vyšším podílem kotoučových brzd s lepšími a tiššími podvozky.

V rámci stavby dochází k několika přeložkám stávajících komunikací jako náhrada za stávající železniční přejezdy. Jedná se o komunikace III/32326, III/32324 a III/32319.

Pro vyhodnocení hlukového zatížení bylo vybráno 50 výpočtových bodů umístěných do nejbližších a nejvíce zatížených obytných objektů od posuzované železniční tratě, v ochranném a mimo ochranné pásmo dráhy, které nejlépe charakterizují hlukové zatížení dotčených lokalit. Posuzovaná stavba je rozdělena do 3 traťových úseků: 1. úsek Chlumeck nad Cidlinou km 0,860 – km 2,340, 2. úsek km 2,340 – odbočka Plačice km 24,00, 3. úsek odbočka Plačice km 24,00 – Hradec Králové km 27,100. V úseku č. 1 dochází vlivem stavby k přeložce stávající trati, proto je zde nutno uvažovat se základními hygienickými limity hluku v souladu s platnou právní úpravou, není zde možné přiznat korekci na starou hlukovou zátěž. V úsecích č. 2 a č. 3 lze na základě porovnání vypočtených hladin hluku v roce 2000 a 2020 uvažovat s touto korekcí.

U chráněných objektů, kde není možné zajistit dodržení hygienických limitů hluku stanovených pro železniční dopravu, jsou navržena protihluková opatření ve formě protihlukových stěn. V celém úseku stavby je navrženo 28 protihlukových stěn o výšce 1,5 až 4 m.

V případě nemožnosti či nevhodnosti realizace protihlukové stěny je za účelem ochrany zdraví obyvatel navrženo technické opatření na objektu, které umožňuje větrání bez nutnosti otevírání oken v obytných místnostech. Díky tomuto řešení nebude potom na této stavbě prostor významný z hlediska pronikání hluku do chráněného vnitřního prostoru stavby. U těchto objektů není definován chráněný venkovní prostor stavby a přímé větrání vnitřního chráněného prostoru stavby je zajištěno jinak než okny.

Z předložené hlukové studie vyplývá předpoklad nepřekračování hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí posuzovaného záměru upravených nařízením vlády č. 272/2011 Sb.

V současné době není možné přesně specifikovat hluk z provádění stavby vzhledem k tomu, že není známá konkrétní používaná mechanizace. Hluková studie zohledňuje běžné činnosti související s modernizací železničních tratí. Pro recyklaci štěrku je navržena recyklační základna na ploše zařízení staveniště v km cca 23,0 na pozemku p.č. 150/47 v k.ú. Vlčkovice u Praskačky. V průběhu cca dvou let realizace této stavby bude použita technologie recyklace štěrkového lože. Činnost recyklační základny se uvažuje 8 hodin denně v denní době po dobu max. 7 dní v roce 2025 a 124 dní v roce 2026, uvažované množství recyklatu činí v roce 2025 cca 5.194 t a v roce 2026 cca 98.686 t. Hluk z výstavby a provozu recyklační základny je nutno podrobně řešit v dalším stupni projektové dokumentace.

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
**„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)
– Hradec Králové (mimo)“**

Rozptylovou studii vypracovala společnost SUDOP Praha a.s., Ing. Blanka Novotná, Olšanská 1a, 130 80 Praha 3, v srpnu 2021. Studie se zabývá posouzením emisních zátěží v přílehlém okolí stavby a recyklační základny Vlčkovice a určuje velikost imisního příspěvku v jejich okolí. Pro výpočet byly vybrány polutanty charakteristické pro provoz dieslových motorů a nakládání se sypkým prašným materiálem – oxid dusičitý, benzen, benzo(a)pyren a tuhé znečišťující látky frakce PM₁₀ a PM_{2,5}. Elektrifikovaná trať nebude při svém provozu zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Během výstavby jsou ve studii uvažovány zdroje: Recyklační linka, výfuky pohonných jednotek recyklační linky, výfuk kolového nakladače, mechanické procesy nakládání s kamenivem, těžká nákladní doprava. Z provedených výpočtů imisních příspěvků je patrné, že s výjimkou maximálních denních koncentrací PM₁₀ a ročních příspěvků benzo(a)pyrenu nebude mít plánovaná recyklace za následek ovlivnění imisní situace lokality. Velikost imisního příspěvku benzo(a)pyrenu není zásadní a bude snižována organizačními opatřeními při použití stavebních strojů. Maximální hodnoty PM₁₀ lze významně eliminovat opatřeními ke snížení prašnosti v souladu se závěry Rozptylové studie.

Protokol posouzení vlivů na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik vypracovala v červenci - srpnu 2021 Ing. Jitka Růžičková, držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví (5/2019), Krokova 31, 360 20 Karlovy Vary pro riziko hluku a chemických látek v ovzduší. Podkladem hodnocení je Hluková a Rozptylová studie. Ve vztahu ke znečišťování ovzduší bylo hodnocení zaměřeno na zdravotní rizika spojená s krátkodobými a dlouhodobými expozicemi pro obyvatele okolí stávajících úrovnových přejezdů. Pro hodnocení zdravotních rizik exponované populace byly vypočtené nejvyšší příspěvky imisí vztaženy na obyvatele celého zájmového území. Ze závěru studie vyplývá, že za předpokladu dodržování opatření při výstavbě záměru, která jsou uvedena v Rozptylové studii, jsou změny imisní zátěže v období výstavby zcela nepatrné a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelné a kvantitativně prakticky nehodnotitelné.

Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel autorka konstatuje, že v lokalitách podél plánovaného záměru jsou již v současné době obyvatelé exponováni hlukem ze železniční dopravy a nelze zde vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování a rušení hlukem ve spánku. Z celkového posouzení odhadu rizik hluku v porovnání se stávající situací vyplývá, že realizací záměru dojde ve většině lokalit k nevýznamnému zvýšení zdravotních rizik oproti současnému stavu. Pouze v několika hodnocených částech obcí Písek, Obědovice, Dobřenice, Urbanice, Praskačka, Vlčkovice, Plačice, Kukleny a Pražské Předměstí dojde k významnějšímu zhoršení akustické situace vlivem hluku ze železnice. U některých obyvatel těchto lokalit se mohou nepříznivé účinky hluku prohloubit.

Vzhledem k těmto skutečnostem a závěru Protokolu posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví je nutno v dalším stupni projektového zpracování aktualizovat Hlukovou studii na základě konkretizace zdrojů hluku generovaných záměrem, popř. zvážit možnost doplňujících protihlukových opatření. 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 v denní i v noční době.

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.

Ing. Kateřina Hrušková
vedoucí oddělení hygieny obecné a komunální
pracoviště Hradec Králové

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění
**„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)
– Hradec Králové (mimo)“**

3)



Oblastní inspektorát Hradec Králové
Resslova 1229, 500 02 Hradec Králové
tel. 495 773 111, IČ: 41693205
e-mail: hk.podatelna@cizp.cz, www.cizp.cz
ID DS: skvdzan

Ministerstvo životního prostředí

Resslova 1229/2a
500 02 Hradec Králové

Č.j.: ČÍŽP/45/2021/6036
Spis: ZN/ČÍŽP/45/2870/2021

Vyřizuje / linka:
Ing. Nešpor/415

Datum: 4.10.2021

Věc: Vyjádření k doplněné dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí

Akce: Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)
Katastrální území: Plácky, Pražské Předměstí, Kukleny, Plačice, Vlčkovice u Praskačky, Urbanice u Praskačky, Praskačka, Lhota pod Libčany, Trávník u Osic, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek u Chlumce nad Cidlinou, Nové Město nad Cidlinou, Chlumec nad Cidlinou; Pohřebačka
Oznamovatel: Správa železniční dopravní cesty, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Zpracovatel: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3
Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., osvědčení č.j.10606/ENV/06

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové (dále jen „ČÍŽP“), obdržela dne 23.9.2021 žádost o vyjádření k doplněné dokumentaci vlivu výše uvedeného záměru na životní prostředí. Předmětem záměru je modernizace stávající železniční tratě.

ČÍŽP se k posuzovanému záměru vyjádřila v rámci zjišťovacího řízení ve svém dopise č.j. ČÍŽP/45/2018/10823 ze dne 3.12.2018 a následně k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí ve svém dopise č.j. ČÍŽP/45/2019/3379 ze dne 9.12.2019.

ČÍŽP nemá k doplněné dokumentaci vlivů na životní prostředí připomínky.

Ing. Lukáš Trávníček
ředitel oblastního inspektorátu
elektronicky podepsáno

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

4)



HRADEC KRÁLOVÉ

MAGISTRÁT MĚSTA HRADEC KRÁLOVÉ, ČESKOSLOVENSKÉ ARMÁDY 408, 502 00 HRADEC KRÁLOVÉ

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

VÁŠ DOPIS ZN.:

ZE DNE: 23.09.2021

NAŠE ZNAČKA: SZ MMHK/166113/2021
MMHK/169588/2021ŽP2/MarO

Ministerstvo životního prostředí OVSS VI.

Vršovická 65, 100 Praha 10
Pracoviště: Resslova 1229/2a
500 02 HRADEC KRÁLOVÉ

OPRAVNĚNÁ ÚŘEDNÍ OSOBA:

Ing. Olga Marková

TELEFON: 495707657

EMAIL: olga.markova@mmhk.cz

DATUM: 17.10.2021

VYJÁDŘENÍ

Magistrát města Hradec Králové, zastoupený odborem životního prostředí, obdržel žádost o vyjádření odboru životního prostředí ze dne 23.9.2021 od žadatele, kterým je: **Ministerstvo životního prostředí, OVSS VI, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10, pracoviště: Resslova 1229/2a, 500 02 Hradec Králové**

ve věci:

Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) – zveřejnění dopracované dokumentace vlivů záměru na životní prostředí:

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)

Popis:

Náplní stavby je modernizace stávající železniční tratě. Stavba se většinou své plochy nachází na plochách pro dopravní infrastrukturu – železnice – dle platných územních plánů dotčených obcí.

Oznamovatel záměru:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa západ, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO: 70994234

Zpracovatel oznámení:

SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

Oprávněná osoba: Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.

Umístění záměru:

Kraj: Královéhradecký, Pardubický

Obec: Hradec Králové, Praskačka, Urbanice, Lhota pod Libčany, Osice, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek, Nové Město, Chlumec nad Cidlinou, Opatovice nad Labem

Katastrální území: Plácky, Pražské Předměstí, Kukleny, Plačice, Vlčkovice u Praskačky, Urbanice u Praskačky, Praskačka, Lhota pod Libčany, Trávník u Osic, Syrovátka, Dobřenice, Kratonohy, Obědovice, Káranice, Chudeřice, Stará Voda, Písek u Chlumce nad Cidlinou, Nové Město nad Cidlinou, Chlumec nad Cidlinou, Pohřebačka, Březhrad

WWW.HRADECKRALOVE.ORG

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Ochrana přírody a krajiny (Mar)

K předložené dokumentaci a vypořádání připomínek máme z hlediska ochrany přírody a krajiny toto stanovisko:

Autoři se pokusili vypořádat s připomínkami způsobem, který byl projednáván na OŽP MM HK. Náhradu za kácenou zeleň bude nutno dále řešit v dokumentaci pro územní řízení, kdy bude třeba znát přesnější počty kácených dřevin v jednotlivých katastrálních územích.

Náhrady mohou být umístěny v plochách prvků ÚSES, které jsou na mnoha místech v ORP dosud nefunkční.

K tomuto řešení nabízí OŽP MM HK dotčeným obcím součinnost.

Upozorňujeme na to, že žádné odvozy za kácené stromy nepřipadají v úvahu, neboť k tomuto řešení není od doby platnosti zákona (1992), přijata žádná prováděcí vyhláška.

K dokumentaci nemáme další připomínky.

Vodní hospodářství (Ruc)

STANOVISKO 058914/19

Při posuzování stavby „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)“ 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.
- Stavba bude projednána se správcí vodního toku a odvodňovacích příkopů 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 havarijní 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 započítím 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.

Ochrana ZPF (Čer)

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.

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Odpadové hospodářství (Rak)

Z hlediska odpadového hospodářství dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o odpadech), jako orgán veřejné správy dle § 146 zákona o odpadech máme k předložené dokumentaci následující připomínky:

Z dokumentace EIA zpracované v souladu se zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění vyplývá, že jsou plánovány rozsáhlé terénní úpravy, obměny železničního svršku, ale i obměny technické infrastruktury – demoliční práce budov a nástupišť včetně obměny elektrického a elektronického zařízení, včetně transformátorů a kondenzátorů.

Při odstraňování staveb je třeba dle zákona o odpadech a navazující legislativy počítat s následujícím:

Musí být zpracována dokumentace bouracích prací s určením vymezených částí stavby, které se stanou po odnětí ze stavby nebezpečnými odpady, nebo mohou být zdrojem nebezpečných odpadů

Vymezené části stavby – nebezpečné odpady (pokud je to z důvodů statické bezpečnosti stavby možné) mají být ze stavby odstraněny odděleně, aby se zabránilo míšení odpadů kategorie ostatní a kategorie nebezpečný odpad

Při prohlídce stavby a dokumentaci bouracích prací je nutné identifikovat zvláště části stavby obsahující azbest, v případě, že je stavba obsahuje, je nutné postupovat v souladu s ustanovením § 128 stavebního zákona

Při terénních úpravách a při přemísťování zeminy a jiného přírodního materiálu je třeba zajistit potřebné chemické rozborů dle jejich výsledků s tímto odpadem dále nakládat v souladu se zákonem o odpadech

Dle chemických rozborů vzorků železničního svršku z jiných rekonstruovaných tratí vychází tento odpad jako kontaminovaný (a tudíž spadající do kategorie nebezpečný).

Část modernizovaná trati prochází územím kvarterních štěrkopískových teras (tj. území se snadnou zranitelností podzemních vod), je nutné přizpůsobit veškeré nakládání s odpady a to zejména s nebezpečnými tak, aby nebylo ohroženo a poškozeno životní prostředí viz. ustanovení § 13 zák. č. 541/2020 Sb.

Ochrana ovzduší (Par)

Správní orgán ochrany ovzduší posoudil předloženou projektovou dokumentaci stavebního záměru z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění a k uvedenému záměru nemá námitek.

Ochrana PUPFL (Kov)

Pokud se stavba Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo) bude nacházet do 50 m od pozemků určených k plnění funkcí lesa, bude nutno předložit dle § 14 odst. 2, zák. č. 289/1995 o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (v platném znění), samostatnou žádost o vydání závazného stanoviska k umístění stavby.

Závěr

S ohledem na velikost navrženého záměru požadujeme dopracování dokumentace dle výše uvedených připomínek.

Ing. Bc. Martina Červinková
Vedoucí odboru životního prostředí

Otisk úředního razítka

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

5)



HRADEC KRÁLOVÉ

STATUTÁRNÍ MĚSTO HRADEC KRÁLOVÉ, ČESKOSLOVENSKE ARMÁDY 408, 502 00 HRADEC KRÁLOVÉ

ODBOR ROZVOJE MĚSTA

VÁŠ DOPIS ZN.: MZP/2021/550/1109 - Ko
ZN/MZP/2018/550/195
ZE DNE: 22. 09. 2021
NAŠE ZNAČKA: SZ MMHK/213624/2018
MMHK/188125/2021/RM/UI

Ministerstvo životního prostředí
Resslova 1229/2a
500 02 HRADEC KRÁLOVÉ

VYŘIZUJE: Ulrichová Petra
TELEFON: 495707582
E-MAIL: Petra.Ulrichova@mmhk.cz

DATUM: 27. 10. 2021

Vyjádření města k dopracované dokumentaci vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ na životní prostředí.

Statutární město Hradec Králové, zastoupené odborem rozvoje města (dále jen „město“), obdrželo opatření Ministerstva životního prostředí - „Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů - zveřejnění dopracované dokumentace vlivů záměru

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“

na životní prostředí.

Náplní stavby je modernizace stávající železniční trati.

K obsahu dopracované dokumentace EIA podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění zpracované SUDOP Praha, a.s. v srpnu 2021, město (na podkladě stanoviska koordinátora města pro předmětnou stavbu) uplatňuje následující vyjádření:

Navržený záměr (stavba) zahrnuje celkovou modernizaci stávající jednokolejné železniční tratě převážně ve stávající stopě, směrové úpravy jsou navrženy před Chlumcem nad Cidlinou a v Odbočce Plačice. Součástí modernizace je rozšíření tratě na dvoukolejnou mezi ŽST Chlumec nad Cidlinou (mimo) a ŽST Hradec Králové hlavní nádraží (mimo) a zvýšení rychlosti na 160 km/hod. Součástí stavby jsou mj. opatření k omezení dopadů účinku hluku z železniční dopravy, vyvolané úpravy pozemních komunikací a sítě technického vybavení.

Ve správním území Statutárního města Hradec Králové je podle našeho názoru navržený záměr (stavba) v souladu s platným územním plánem města i s návrhem nového územního plánu, ve kterém je pro zdvoukolejnění trati, včetně všech souvisejících objektů staveb dráhy a staveb na dráze (mj. staveb mimoúrovňových křížení, staveb podchodů nebo lávek pro chodce a cyklisty, protihlukových opatření ...) vymezen koridor KDZ1.

WWW.HRADECKRALOVE.ORG

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

Realizace stavby se předpokládá v době platnosti nového územního plánu, a proto je při návrhu stavby a posuzování jejího vlivu na životní prostředí, nutné zohlednit rozvojové území „Temešvár“ kde jsou mj. navrženy plochy s rozdílným způsobem využití B – Plochy bydlení, SM – Plochy smíšené obytné městské, OV – Plochy občanského vybavení.

V návrhu stavby jsou zahrnuty požadavky Statutárního města Hradec Králové na snížení dělicího efektu dvoukolejné trati v zastavěném území a zajištění maximální bezpečnosti v tomto rozsahu:

- v žkm 25,119 je stávající úrovnový přejezd P3999 zachován a v žkm 25,140 doplněn podchodem pro pěší a cyklisty
- v žkm 25,912 je podél Malého Labského náhonu navržen podchod pro pěší a cyklisty
- v žkm 26,195 je stávající přejezd P4000 v Pardubické ulici nahrazen podjezdem pro automobilovou dopravu včetně odděleného podchodu pro pěší a cyklisty
- v žkm 26,736 je stávající přejezd P4001 mezi ulicemi Honkova a Kudrnova zrušen a v žkm 26,755 nahrazen podchodem pro pěší a cyklisty

Vyvolanou investicí, zahrnutou do stavby, je přestavba (výstavba nového) nadjezdu silnice II/324 v Plačicích v žkm 23,972. Prostorové uspořádání pod novým mostem (nadjezdem) je v souladu se záměrem výstavby cyklostezky podél železniční tratě ve směru Hradec Králové – Urbanice a umožní v krajních polích nadjezdu souběžné vedení cyklostezky a polní cesty.

V předložené dokumentaci však chybí základní technické údaje, zejména o šířkovém uspořádání podjezdu a podchodů a o řešení bezbariérových průchodů. Uvedený návrh dopravního řešení po dobu výstavby jednotlivých mimoúrovňových křížení akceptujeme s tím, že konkrétní dopravně inženýrská opatření budou projednána a odsouhlasena s příslušným dopravním úřadem před zahájením výstavby.

Z hlediska vlivů na ovzduší je zásadní, že posuzovaný úsek trati je v celé délce elektrifikován a nebude při provozu zdrojem emisí.

Rozptylová studie je zpracována na recyklační základnu umístěnou na k.ú. Vlčkovice u Praskačky, okres Hradec Králové.

Z hlediska provozu dvoukolejné trati bude mimo vlastní stavbu a její definovaná křížení, nejvíce vnímán vliv železničního provozu na hlukovou situaci v jejím okolí. V příloze dokumentace „Hluková studie“ jsou doloženy podrobné výpočty celkové hlukové situace i v jednotlivých referenčních bodech.

Na území Hradce Králové je navrženo celkem 5 protihlukových stěn (PHS) výšky 1,50 m – 2,50 m, z toho 3 PHS vlevo podél trati (ve směru staničení od Chlumce nad Cidlinou – do Hradce Králové) o souhrnné délce 2 331 m a 2 PHS vpravo podél trati o souhrnné délce 910 m. Hluková studie za této situace nepředpokládá ve výhledu v okolí stavby existenci chráněných venkovních prostorů staveb, kde by byly překračovány hygienické limity platné pro venkovní prostředí.

S předloženou Hlukovou studií a návrhem protihlukových a protivibračních opatření souhlasíme, přesto požadujeme aktualizace hlukové studie v dokumentaci pro územní rozhodnutí i v dokumentaci pro stavební povolení. V době zkušebního provozu stavby (dráhy) požadujeme provést kontrolní měření akustické situace v okolí stavby (ve vybraných referenčních bodech dohodnutých s KHS Královéhradeckého kraje) a tím ověřit platnost výstupů a návrhu protihlukových opatření uvedených v hlukové studii. V případě překročení platných hygienických limitů požadujeme zajistit realizaci doplňkových (dodatečných) protihlukových opatření.

„Modernizace traťového úseku Chlumeck nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

V rámci předběžných hydrogeologických průzkumů bylo provedeno přehodnocení archivních průzkumných vrtů, sond a zpráv v zájmovém území a dále byla provedena pasportizace stávajících jímacích objektů (vodních zdrojů). Ve vazbě na kap. „D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody“ požadujeme provedení opakované pasportizace stávajících jímacích objektů v době před zahájením výstavby a režimní měření a monitoring kvality podzemních vod tak, aby bylo možné posoudit případné ovlivnění vodních zdrojů v průběhu výstavby. Do monitoringu zařadit všechny potenciaálně ohrožené jímací objekty a dále vybrané studny situované v blízkosti stavby. Monitoring provádět po dobu min. 12 měsíců před otevřením konkrétních stavebních jam, v průběhu výstavby a po dobu min. 6 měsíců po ukončení stavby (resp. po dobu zkušebního provozu stavby). V případě poškození vodních zdrojů zajistit nápravná opatření k zajištění užitkové vody.

Kácení zeleně je podrobně vyhodnoceno v kapitole „D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost“, předpokládá se kácení mimolesní zeleně v rozsahu záboru stavby, výjimečně budou káceny i dřeviny, které by ohrožovaly bezpečnost drážního provozu. S ohledem na rozsah kácení žádáme jeho rozdělení podle katastrálních území a v předstihu projednat vhodné plochy pro náhradní výsadbu na území jednotlivých obcí, kterou bude nutné provést mimo pozemky Správy železnic s.o. přiléhající k dráze.

Návrh a požadavky na vegetační úpravy nejsou popsány. V dokumentaci je pouze zmínka, že součástí stavby je samostatný stavební objekt „SO 90-83-02 Náhradní výsadba a rekultivace“ a informace, že náhradní výsadby budou řešeny v rámci řízení o povolení kácení.

Koncepci řešení vegetačních úprav stavby v zastavěném území města požadujeme projednat s Odborem hlavního architekta a Odborem životního prostředí Magistrátu města Hradec Králové.

PhDr. Karel Vít Ph.D.
vedoucí odboru rozvoje města

v.z. Ing. Alena Macháňová

Příloha

- pověření k zastupování

„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

6)

Obec SYROVÁTKA



Ministerstvo životního prostředí
Odbor výkonu státní správy VI
Pracoviště: Resslova 1229/2a
Hradec Králové
500 02
DS: 9gsaax4

Čj.
542/2021

Váš dopis zn.:
č.j.:
MZP/2021/550/1109-Ko
Sp.zn.:
ZN/MZP/2018/550/195

Vyřizuje:
A. Saidl

Dne
25.10.2021

Věc: Vyjádření k dokumentaci „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo) / Dokumentace dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb.“

Obec Syrovátka, na základě nově zjištěných skutečností návazných na mimořádnou událost dne 11.7.2021 v obci Syrovátka a obci Dobřenice, kdy v důsledku enormních přívalových dešťů došlo k zátopě celého zastavěného území u železniční trati, uplatňuje:

1. požadavek navržené úpravy Třesického potoka v souběhu s železniční trati, tj. před železniční trati (k.ú. Dobřenice), posoudit a vyhodnotit rovněž z hlediska jejich dopadu i na část této vodoteče výše po toku, neboť jakékoliv zásahy mají podstatný vliv na návazné území v zastavěné části
 2. požadavek **navrhnout řešení sil. propustku km. 15,214, resp. žel. propustku ev. km 15,214 a to vč. souvisejících staveb** tak, aby tento plnil svůj účel odvedení dešťových vod z území před železnicí dále do krajiny (severním směrem za železnicí), a nevytvářel v daném místě místo soustředění, resp. záchytu dešťových vod (funkce jímky) a následně bariéru odtoku dešťových vod ze zastavěného území jižně od trati
- stávající situace, kdy současný propustek plní zcela nedostatečně svou funkci v případě vydatnějších dešťů a neodvádí dešťové vody z území při železnici (pouze je soustřeďuje v daném místě kde vytváří „lagunu“), je zcela nevyhovující, neboť voda se následně rozlévá na přilehlých pozemcích, kde vytváří zátopu

Syrovátka 69
Lhota pod Libčany
503 27

tel / fax 495 451 128
Datová schránka: uf5a7ee

www.syrovatka.cz
e-mail: ou.syrovatka@e-box.cz

„Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo)

– Hradec Králové (mimo) “

- železnice v daném místě vytváří ve své podstatě bariéru v území a vzhledem k terénnímu profilu, kdy se zastavěné území obce Syrovátka svažuje k této železnici, požadujeme návrhem řešení zajistit její prostupnost v dané věci
3. v souvislosti s bodem 2) **požadavek obnovy propustku pod železniční tratí v území východně od železničního přejezdu** (směr Hradec Králové), který se historicky v daném území v minulých letech nacházel, a to z důvodu vyřešení žádoucího odtoku dešťových vod z pozemků přiléhajících k železnici z jižní části v případě mimořádných událostí
- stávající situace neumožňuje v případě vydatnějších dešťů odvedení dešťových vod z území při železnici, které zde vytváří zátopu
 - železnice v daném místě tvoří ve své podstatě bariéru v území a vzhledem k terénnímu profilu, kdy se zastavěné území obce Syrovátka svažuje k této železnici, požadujeme návrhem řešení zajistit její prostupnost v dané věci.

S pozdravem

**OBEC
SYROVÁTKA**


Aleš SAIDL
místostarosta