

Hradec Králové 16.12.2019
Č. j.: MZP/2019/550/1495 – Ko
Sp. zn.: ZN/MZP/2018/550/159

Dle rozdělovníku

Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, – vrácení dokumentace vlivů záměru na životní prostředí

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VI Hradec Králové (dále jen „ministerstvo“), jako příslušný úřad, podle § 8 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), vrací oznamovateli (Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc) k přepracování dokumentaci vlivů záměru na ŽP:

„Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň“

Jde z větší části o změnu dokončené stavby – stávající železniční trať.

Změna spočívá především ve zdvojkolejnění trati, což si vyžádá i novostavby řady opěrných a zárubních zdí. Za novostavbu lze považovat i objekty na úsecích s přeložkou trati.

Novostavbami jsou i přemístěné a nové zastávky – Újezd u Chocně–Chloumek, Plchůvky a Čermná nad Orlicí zastávka.

Rušení vybraných železničních přejezdů si vyžádá novostavby objektů náhradních komunikací či mostních objektů mimoúrovňových křížení – nadjezdy Čermné nad Orlicí a Žďáru nad Orlicí – Tůmovce. U ŽST Újezd u Chocně jde naopak o podjezd.

Jelikož dnes není trať vybavena protihlukovými objekty, tak i tyto jsou novostavbou. Podobně i kabelovod v ŽST Borohrádek a u ulice Sportovní v Týništi nad Orlicí.

V ŽST Újezd u Chocně je stávající výpravní budova nahrazena novým technologickým objektem – novostavbou. V ŽST Borohrádek je silnoproudá technologie umístěna do nového technologického objektu severně od dnešní výpravní budovy.

Dotčené územní samosprávné celky (Královéhradecký kraj, město Týniště nad Orlicí, město Borohrádek, obec Čermná nad Orlicí, obec Albrechtice nad Orlicí, obec Žďár nad Orlicí, Pardubický kraj, město Choceň, obec Běstovice, obec Újezd u Chocně, a město Horní jelení) ministerstvo žádá ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o **neprodlené** zveřejnění informace o vrácení dokumentace na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle ust. § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů.

Ministerstvo zároveň žádá v souladu s § 16 odst. 2 zákona o vyznění o dni vyvěšení informace o vrácení dokumentace na úřední desce v nejkratším možném termínu.

V průběhu zveřejnění výše uvedené dokumentace byl ze strany dotčených samosprávních úřadů, dotčených orgánů a ze strany veřejnosti vznesen požadavek na doplnění dokumentace.

Obec Žďár nad Orlicí

Na základě prostudování doručené dokumentace tímto za Obec Žďár nad Orlicí považujeme i přes navržená řešení za problematické následující:

- umístění recyklační základny na recyklaci štěrkové drtě, zvýšení provozu v obci, zvýšení hluku u nejbližší zástavby,
- zvýšení hluku u nadjezdu u čp. 145 a čp. 63 - nejsou zde protihluková opatření (splnění hygienických limitů je diskutabilní),
- zvýšení hluku u posuzovaných objektů viz tab. 83 - (splnění hygienických limitů je diskutabilní),
- zásah přeložky železniční trati a nadjezdu do Přírodní památky.

Přijatá opatření a řešení nepovažujeme za dostatečná a žádáme případné veřejné projednání s účastí veřejnosti.

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje

Souhlasí a požaduje:

1. K PD pro stavební řízení bude doplněna aktualizovaná hluková studie, která bude porovnávat stávající stav, tj. bude vycházet z RPDI dopravy předcházejícího ukončeného roku, s rokem 2000 a výhledovým stavem.
2. K projektové dokumentaci stavby pro stavební řízení bude předložena podrobná akustická studie - výpočet hlučnosti ze stavební činnosti s upřesněním překladišť a dopravních cest a návrhem opatření pro eliminaci hlučnosti u nejbližší obytné zástavby. Akustická studie bude obsahovat pro etapu výstavby výpočet hlučnosti pro konkrétní stavební mechanismy a návrh protihlukových opatření.
3. V PD pro stavební řízení budou konkrétně rozpracována protihluková opatření – protihlukové stěny („PHS“) a individuální protihluková opatření („IPO“) u všech objektů, u kterých je dle hlukové studie předpokládáno překročení hygienických limitů hluku a u kterých se nachází chráněné venkovní prostory staveb.
4. Ve zkušebním provozu bude provedeno měření hluku z dopravy po uvedené železniční trati v chráněném venkovním prostoru staveb – nejvíce hlukově exponovaných obytných objektů. Měřicí místa budou konzultována s KHS.

Město Borohrádek

Má k dokumentaci tyto připomínky:

- ke stavebnímu objektu So 16-20-03 Železniční most v ev. Km 15,782 přes komunikaci 1/36 (v Borohrádku) bylo požádáno o výjimku z technického návrhu řešení. Bylo vydáno nové stanovisko (čj. 5034/18200/2019 ze dne 27.2.2019) Ředitelství silnic a dálnic ČR, na základě něhož bude volná výška mezi povrchem vozovky a dolním okrajem nosné konstrukce 3,65m. V posuzované dokumentaci je uvedena původní podjezdná výška 4,2m,
- investor při realizaci stavby bude chránit vodní zdroj na pozemku p.č.st. 567, v k.ú. Borohrádek, kde se nachází i čerpací stanice. Tento pozemek se nachází v bezprostřední blízkosti modernizované trati,
- rovněž je třeba chránit vodovodní potrubí, které směřuje z čerpací stanice na pozemku p.č. st. 567 v k.ú. Borohrádek, podchází stávající trať a směřuje na vodojem na Šachově, který zásobuje pitnou vodou několik okolních obcí,
- prověřit dostatečnou dimenzi mostku přes odbočku Velinského potoku, který byl v minulosti (1956) zasažen povodní způsobenou protržením hráze Pilského rybníku. Toto potenciální nebezpečí nadále trvá,
- požadujeme minimální zásahy do parku na pozemku p.č. 564/1 v k.ú. Borohrádek, u městského úřadu z důvodu jeho předchozí revitalizace za pomoci evropské dotace,

- v dalších stupních projektové dokumentace žádáme o řešení dopadu hluku z realizace stavby Modernizace traťového úseku Týniště n. O.- Choceň na okolí,
- požadujeme maximálně chránit obytnou zástavbu proti hluku z budoucího provozu modernizované trati.

Společnost NIKA Logistic a.s.

Společnost NIKA Logistics vznáší k dokumentaci tyto námitky:

1. Podklad, který řeší komunikaci násypu zasahujícího do objektu čp. 32, příslušné k části obce Žďár nad Orlicí, který je součástí pozemku evidovaného jako stavební parcela č. St. 82/1v k.ú. Žďár nad Orlicí (dále jen „Tůmovka“) není zcela jasný a srozumitelný. Vzhledem k tomu, že předložená grafická příloha sice řeší pravděpodobné hranice násypů nově navrhované vozidlové komunikace, ale neobsahuje kóty výškového řešení, z kterých by bylo patrné, že uvažovaný sjezd na naše pozemky bude v jiné niveletě, než je stávající teré, a tímto omezí funkční využití pozemků a přístup na ně, není podklad pro vyjádření dostatečný.

2. Dle platného územního plánu jsou pozemky společnosti NIKA Logistics evidované jako pozemkové parcely č. 259/2, 259/6, 260/5 a pozemky evidované jako stavební parcely č. St. 82/1 a St. 82/2, vše v k.ú. Žďár nad Orlicí určeny k zastavění, jsou zařazeny do ploch bydlení - rodinné domy venkovské. Z hlukové studie však vyplývá, že navrhované stavebně technické řešení modernizace trati uvedené pozemky omezuje. Společnost NIKA Logistics trvá na zachování jejich určení pro výstavbu rodinných domů a tomu odpovídající technické řešení nových dopravních staveb, včetně řešení hlukových bariér, nebo jiné technické řešení, zajišťujících požadované normové hladiny hluku v tomto území.

3. Navrženým dopravním řešením je území zasaženo nadměrným hlukem, viz přílohy hlukové studie doložené v oznamovacím řízení.

Podklady pro zjišťovací řízení jsou dle našeho názoru vadné, vzhledem k tomu, že hluková studie počítá s ochranou části území stávajícím objektem Tůmovka a zároveň z dokumentace technického řešení nově navrhovaných parametrů komunikace je zřejmé, že je nutná a plánována demolice tohoto objektu, což je v rozporu s podmínkami platného územního rozhodnutí.

4. Vzhledem k faktu, že rekonstrukce trasy železničního násypu zasahuje do zátopového území Tiché a Divoké Orlice, ve kterém jsou umístěny pozemky ve vlastnictví společnosti NIKA Logistics, požaduje společnost NIKA Logistics, aby byly navrženy a hydrotechnicky posouzeny takové inundační mosty, které zajistí, že na pozemcích společnosti NIKA Logistics nedojde ke změně odtokových poměrů.

5. Výškové poměry sjezdu do území povolené platným územním rozhodnutím z 11.08.2003., stejně jako násypy přeložky komunikace omezují schválené funkce území.

6. Navržené technické řešení komunikace s násypy v místě sjezdu je na vyšší nivelitě, což nejen odporuje podmínkám platného územního rozhodnutí, ale technicky zhoršuje využití pozemků ve vlastnictví společnosti NIKA Logistics.

Městský úřad Kostelec nad Orlicí

Organizačně-správní odbor

Požaduje splnění následujících podmínek:

1. Oznámit přípravu akce subjektu, který má oprávnění provádět archeologické práce dle zákona č. 20/1987 Sb., odst. 2. § 22 (to znamená archeologickému pracovišti, viz příložený seznam oprávněných organizací, např.: Muzeum a galerie Orlických hor, Jiráskova 2, 516 01 Rychnov nad Kněžnou, telefon: 494 534 450).

2. Zde sdělit termín zahájení stavby, a ohlásit započetí zemních, či výkopových prací cca 3 týdny před termínem.

3. Umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu, či dozoru při provádění zemních a výkopových prací. Na tyto archeologické práce dle zákona č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších zákonných úprav a doplňků, bude uzavřena smlouva o provedení archeologických zásahů. Všechna práva a povinnosti v souvislosti s archeologickými pracemi přebírá organizace,

se kterou bude uzavřena smlouva o jeho provedení.

4. Hlásit náhodné archeologické nálezy v průběhu stavby příslušnému archeologickému pracovišti, popřípadě orgánům státní památkové péče – odboru organizačně-správnímu Městského úřadu Kostelec nad Orlicí, či Národnímu památkovému ústavu, územnímu odbornému pracovišti v Josefově. Nález i naleziště musí poté zůstat podle § 23, odst. 3 zákona č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších zákonných úprav a doplňků, beze změny až do jeho ohledání a zdokumentování pracovníkem odborného archeologického pracoviště.

Stavební úřad – životní prostředí, ochrana přírody a krajiny

1. V úsecích zemědělské krajiny mezi kolejistěm a intenzivně obhospodařovanou zemědělskou půdou dojde k úplnému odstranění pásů keřovité vegetace, a tím ke snížení druhové biodiverzity; a proto požadujeme částečně obnovit pásovou keřovou výsadbu podél trati,

2. Jako náhradu za pokácené vzrostlé a doupné stromy s možnostmi hnízdění ptactva zahrnout do projektové dokumentace jako kompenzační opatření instalaci vhodných ptačích budek pro druhy vyskytující se v zasaženém území.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové

Oddělení ochrany lesa, s ohledem na skutečnosti zjištěné v předložené dokumentaci se tak nemůže objektivně vyjádřit k předložené dokumentaci a požaduje její doplnění o následující:

1. Vyhodnocení vlivu záměru na lesní porosty nacházející se v místě záborů a v jeho těsné blízkosti a to zejména s ohledem na nově vytvořené porostní stěny, zejména vliv abio a biočinitelů (kalamitních škůdců).

2. Doplnit do dokumentace návrh provedení rekultivace u PUPFL po uplynutí jejich dočasného odnětí či omezení.

3. Doplnit do textu přílohy dokumentace č. 8 následující odstavec: „V rámci předpokládaného záměru nebudou na pozemky v kategorii PUPFL umístovány skládky a deponie stavebního materiálu nebo vytěžených materiálů, ani stavební dvory nebo parkoviště techniky“ o tento text: „okolní lesní porosty ani součásti lesní dopravní sítě nesmí být poškozovány činností ve fázi výstavby používáním stavebních mechanismů“, přičemž ČIŽP, oddělení ochrany lesa, považuje za žádoucí výše uvedené znění přenést i do vlastního textu dokumentace (viz např. citované postupy při rekultivaci ZPF).

Městský úřad Vysoké Mýto, odbor životního prostředí, ochrana přírody a krajiny

Je nutno zpracovat projekt dostatečně rozsáhlých vegetačních úprav a to tak, aby došlo k maximálnímu začlenění tělesa dráhy do krajiny, dosadbu dřevin do krajiny pomocí větší plochy zeleně, návrh náhradní výsadby v rozsahu celospolečenské hodnoty kácených stromů. Optimálním kompenzačním opatřením, které zajistí udržení biodiverzity a zároveň sníží na minimum dopad stavby na krajinný ráz (§ 12 zákona), je výsadba dřevin (keřové patro doplněné vtroušenými stromy) v zemědělské krajině po stranách rozšířeného železničního tělesa do pásů cca 15 m širokých. V těchto dimenzích doporučujeme zpracovat projekt vegetačních úprav.

Navrhnout funkční migrační objekty, které neomezují průchodnost železnice pro živočichy. Rozměry migračních objektů (délka, šířka, výška objektu) – zde se nároky živočichů výrazně liší, přičemž skupina velkých savců má na rozměry objektů nároky nejvyšší. Začlenění objektů do okolí, terénní a vegetační úpravy, naváděcí prvky aj. V maximální míře zohlednit přirozený povrch (nejvhodnější je zatravněný nebo přírodní půda bez podrostu). Zcela nevhodné jsou zpevněné betonové a asfaltové plochy a dále štěrk a oblázky. Štěrkové nebo oblázkové lože způsobuje při pohybu hluk a jedinci jsou plašeni vlastním pohybem.

Při realizaci záměru dojde k zásahu do vodního toku (významný krajinný prvek) - kde je to technicky možné, se v maximální možné míře doporučuje ponechat tok v přirozeném stavu – minimalizovat technické úpravy, ponechávat přirozené břehy a přirozené břehové porosty kolem toku. Snažit se o plynulý přechod mezi upraveným tokem pod mostem a navazujícími úseky toku. Pod mosty ponechat suchou cestu pokud možno na obou březích toku, a to v podobě, kterou živočichové mohou využít k průchodu objektem. Most velký, s více poli: pole s vodotečí

upravit tak, aby byla zajištěna průchodnost pro živočichy přímo vázané na tok (např. ryby, obojživelníci, vydra apod.), další pole (s nižším rušením) může být upravené pro průchod velkých savců. Pokud je to technicky možné, ponechat u mostních objektů na každé straně toku pás min 10 m pro zachování břehové vegetace.

Propustky převádějící vodní tok: je třeba ponechat jeden nebo dva suché břehy s přirozeným povrchem (zemina, rovnané kamenivo, ne beton).

Pan Martin, Mgr. Daniela

1. Záměr zdvojení inkriminované trati považuji za nesmyslný a megalomanský zejména pro nejen hrozící, ale již počínací recesi automobilového průmyslu a též proto, že současná frekvence na stávající trati je minimální, průjezd vlaků, ať již osobních, či zejména nákladních, je řídký a jen občasný.

2. Uvažované náklady na nadjezdy a podjezdy by byly zřejmě velmi značné a práce na stavbách zdlouhavé, ale v materiálu chybí informace o způsobu překračení tratí na jiných místech, cestách spojujících části obcí, či umožňující obdělávací polí či pastvin – viz. např. Cesta do Horního Žďáru, cesta okolo zastávky Žďár k lesu a usedlosti u lesa atd.

3. Jako vlastník domu a pozemků přiléhajících ke stávající trati zároveň upozorňuji, že nehodlám akceptovat žádná opatření, týkající se mých vlastnických práv a rozhodně dobrovolně nepřistoupím na jejich omezování.

4. Pro případ, kdyby se přes evidentní nesmyslnost záměr měl realizovat, trvám na realizaci účinných protihlukových opatření nejméně 100 metrů od železničního přejezdu přes zmíněnou cestu až po konec obce.

5. Nechtě je toto vyjádření považováno za projev zásadního nesouhlasu s inkriminovaným záměrem.

Mgr. Michaela

1. Ve staničení cca 18,500 km – cca 19,400 km nelze jednoznačně posoudit kvalitu navrhnutých protihlukových stěn. S ohledem na skutečnost, že trať přímo sousedí s nemovitostmi v mém vlastnictví, tak požaduji použití protihlukových stěn nejvyšší třídy.

2. Ve staničení cca 18,500 km – cca 19,400 km nelze jednoznačně posoudit kvalitu navrhnutého podloží, a to včetně antivibračních rohoží, jenž pro statickou funkci mých nemovitostí požaduji provést.

3. Zamýšlená stavba modernizace tratě bude mít po dobu výstavby negativní vliv na kvalitu žití stavebním hlukem a vibracemi z používané stavební mechanizace a to v důsledku příjezdové cesty k zastávce Žďár nad Orlicí, jenž přímo sousedí s nemovitostmi v mém vlastnictví. Z tohoto důvodu žádám o zajištění protihlukového opatření např. výměnou oken a maximálním účinkem proti hluku a dalek pak autorizovaného pasportu těsně před zahájením stavby, aby byl znám jasný rozsah případných škod po dokončení stavby. Případné škody na mých nemovitostech způsobené vibracemi za stavební činnosti budou uvedeny do původního stavu investorem.

4. S ohledem na rušení nočního klidu výstražným zvukovým zařízením přejezdu v místě zastávky Žďár nad Orlicí, požaduji vyřadit tento druh ochrany přejezdu z provozu, a to v době nočního klidu.

5. Po dokončení stavby jako celku, dojde k požadovanému zvýšení frekvence vlakových spojů, což bude mít za následek snížení ceny mých nemovitostí. Požaduji o finanční kompenzaci z popudu výše uvedeného.

Paní Jana

Jako majitelka budovy v katastrálním území Žďáru nad Orlicí nesouhlasím s dokumentací záměru.

RD je přímo vystaven vibracím a hluku pocházejícím z průjezdu vlaků přes přejezd. Už nyní dům praská, hluk a vibrace hlavně z nákladní dopravy je obtěžující. Navýšením dopravy se tato situace bude dále zhoršovat.

V dokumentaci není vůbec počítáno s odstraněním těchto vlivů v okolí přejezdu, který s

domem a pozemky sousedí.

Pan Josef

Nesouhlasím s celkovým způsobem vypořádání připomínek, kdy autoři dokumentu zcela pominuli jednotlivé zdůvodněné a přesně formulované připomínky a reagovali pouze na pět vět shrnutí. Zde pak pro skupinu nejzásadnější z hlediska ochrany života a zdraví cestujících uvedli místo skutečného vypořádání text, který se míjí s podstatou připomínky; možná proto, že nečetli vlastní připomínku a její zdůvodnění, ale pracovali pouze s jednou větou ze shrnutí.

Mgr. Jaroslava, pí. Eva a pí. Marie

My, občané obce Čermná nad Orlicí, bydlící v její okrajové části, s připravovanou změnou - zrušením zastávky ve stávající stanici a vybudováním nové (u posádky), zásadně nesouhlasíme.

Předpokládaná změna se velice dotýká nejen cca dvaceti stálých obyvatel z Korunky, jak je často mylně v materiálech uváděno, ale i mnoha dalších, o čemž svědčí dopis podepsaný 147 občany, který jsme již dříve zaslali na téměř všechny zainteresované subjekty.

Výše uvedený záměr by negativně ovlivnil mimo Korunku i místní část obce Čičová, část tzv. Sebranice, Rybárnu, Zbytka a osadu Nová Ves patřící k Chocni. Pro výhodnou polohu je nádraží využíváno i ostatní veřejností - turisty, cyklisty, vodáky, houbaři i návštěvníky nedalekého místního hřbitova.

Upozorňovali jsme i na nepřesnosti ve studii „Prověření možnosti ponechání stávajícího místa zastavení v ŽST Čermná nad Orlicí“. Její závěry přesto ovlivnily a stále ovlivňují rozhodování o dostupnosti dopravy v naší obci. Téměř po dva roky se snažíme přesvědčit instituce zainteresované na přípravě modernizace výše uvedené trati o tom, jak důležité je pro nás zachování současné železniční stanice. Na naše konkrétní připomínky dostáváme pouze obecná, účelová vyjádření.

Jsmo velice překvapeni z toho, jak se vcelku bez zvláštních problémů nechá zdůvodnit a zrušit využívaná zastávka, umístěná v téměř 150 let staré, tedy už historické, krásné a opravené budově čermenského nádraží. Tak se tedy ptáme: „Není zde přece jen něco špatné?“.

Ze sdělovacích prostředků se dozvídáme, že v České republice je cca 2800 železničních zastávek a že přibývají další. Nové železniční zastávky dle potřeby tedy vznikají - není to tedy nic až tak mimořádného. Jistě se tím zlepšují životní podmínky občanů - mají možnost využívat vlaky ke každodennímu dojíždění do škol, do zaměstnání, k lékaři, na nákupy atd., ale nelze to dělat tak, že se vylepší podmínky jedněch na úkor druhých, tak jak by k tomu došlo v našem případě. Pro nás by tato změna představovala dalekosáhlé důsledky, hlavně však téměř nedostupnou veřejnou hromadnou dopravu a samozřejmě tím i celkové zhoršení našeho životního prostředí.

Je třeba zohlednit i to, že občané obce, vedení obce i Královéhradecký kraj požadují vzhledem ke zdejším životním podmínkám a ke znalosti zdejšího životního prostředí dvojí zastavování v obci. Byla navrhována možnost střídavého zastavování, či zastavování na znamení, aby byla zachována plynulost návaznosti spojů v Týništi n. Orl. a Chocni. Byly by tak uspokojeny požadavky všech občanů na možnost využívání veřejné hromadné dopravy. Ta by dle našeho názoru měla „sloužit“ všem občanům obce a široké veřejnosti. Ne pouze občanům Malé a Velké Čermné.

V předkládaných materiálech také postrádáme informace o dalším vývoji a výhledu obce Čermná nad Orlicí v oblasti výstavby, přičemž se dá předpokládat, že vzhledem k možnostem rozmístění nových stavebních parcel, se obec bude opět stále více přibližovat ke stávající železniční stanici, o jejímž zrušení je uvažováno.

Často slyšíme od našich čelních politiků, jak je třeba soustředit pozornost na zlepšování životní úrovně na našem venkově a zajistit tak, aby se tam usídlily mladé rodiny s dětmi. S tím však úzce souvisí dostupnost veřejné hromadné dopravy, a to by si měli hlavně všichni uvědomit. Nejedná se přece jen o nás, ale především o budoucnost našich dalších generací.

Pan Zdeněk

Mám několik bodů, které jsem v dokumentaci nenašel, možná jsem nedohledal, případně nejsou uvedeny. Z tohoto důvodu žádám o vysvětlení, doplnění níže uvedeného:

1/ Dle uvedeného bude protihluková stěna 1,5 m vysoká v délce 1118,720 –19,085 365m a 1219,115 –19,325 210 m.

Zajímá mě, proč je přerušeno počítáno na obyčejný přejezd 30m otevření kolejiště?

Nenašel jsem, zda je myšleno 1,5 m výšky stěny od vrchu kolejnice nebo snad příkopu, a proto je to dostatečná výška?

Výpočet utlumení 7 db je uvedeno jako významné, mně to přijde nedostatečné, dle výpočtu k čp. 176, kde vlaky mají zastávku a neustále zde skřípou brzdy a cinká přejezd.

Postrádám výpočet hluku pro celou lokaci směrem na Borohrádek od zastávky, kde jsou domy ke kolejím nejbližší, čp. 111, čp. 112 atd.. Ostatní výpočty jsou pro domy, co jsou mnohem dál nebo dokonce i v jiné výškové úrovni jako čp. 145 a čp. 63.

Zajímalo by mě, z jakých podkladů byl výpočet prováděn, když v projektu se neuvádí, z které strany tratě bude a zda bude stávající trať modernizovaná nebo zůstane na shnilých dřevěných pražcích jako dosud.

- hlasové majáky budou mít směrové reproduktory?

- přejezd 19,100 bude osazen závorami, kde bude omezen zvukový signál na dobu nezbytně nutnou, než jdou závory dolů?

- stávající trať bude rekonstruovaná na novém podloží?

2/ Ostatní

- nedočetl jsem se: propustky (na úrovni čp. 112 a čp. 176) budou zachovány nebo řešeny jinak z druhé strany kolejí?

Podle ust. § 8 odst. 5 zákona, příslušný úřad může na základě obdržených vyjádření k dokumentaci nebo na základě doporučení zpracovatele posudku, nejdéle však do 40 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku, vrátit oznamovateli tuto dokumentaci k přepracování nebo doplnění; informaci o vrácení dokumentace zveřejní podle § 16. Není-li doplněná nebo přepracovaná dokumentace předložena ve lhůtě 3 let ode dne vrácení dokumentace podle věty první, příslušný úřad posuzování ukončí.

Na základě výše uvedených vyjádření ministerstvo vrací dokumentaci k přepracování.

Přepracovanou dokumentaci s vypořádáním **všech** připomínek požaduje výše nadepsané ministerstvo předložit v počtu **20** kusů + elektronickou formu.

Ing. Libor Hejduk

ředitel odboru výkonu státní správy VI

podepsáno elektronicky

**Rozdělovník k č.j. MZP/2018/550/1495
ZN/MZP/2018/550/159**

Dotčené územní samosprávné celky:

- | | | |
|-----|--|---------|
| 1/ | Královéhradecký kraj
Pivovarské náměstí 1245
500 03 HRADEC KRÁLOVÉ | gcgbp3q |
| 2/ | Město Borohrádek
Husova 240
517 24 BOROHRÁDEK | jyybfef |
| 3/ | Obec Čermná nad Orlicí
Velká Čermná 6
517 25 ČERMNÁ NAD ORLICÍ | spybe5d |
| 4/ | Město Týniště nad Orlicí
Mírové nám. 90
517 21 TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ | y9wbaus |
| 5/ | Obec Albrechtice nad Orlicí
Na Výsluní 275
517 22 ALBRECHTICE NAD ORLICÍ | p9mby46 |
| 6/ | Obec Žďár nad Orlicí
517 23 ŽĎÁR NAD ORLICÍ 133 | bb3azh9 |
| 7/ | Pardubický kraj
Komenského nám. 125
532 11 PARDUBICE | z28bwu9 |
| 8/ | Město Choceň
Jungmanova 301
565 01 CHOCEŇ | 2bpbz3p |
| 9/ | Obec Běstovice
Běstovice 55
565 01 CHOCEŇ | mj3a3pz |
| 10/ | Obec Újezd u Chocně
Újezd u Chocně
565 01 CHOCEŇ | |
| 11/ | Město Horní Jelení
náměstí Komenského 114
533 74 HORNÍ JELENÍ | 5dkbd7x |

Dotčené orgány:

- | | | |
|----|--|---------|
| 1/ | Krajský úřad Královéhradeckého kraje
Pivovarské náměstí 1245
500 03 HRADEC KRÁLOVÉ | |
| 2/ | ČIŽP OI
Resslova 1229/2a
500 02 HRADEC KRÁLOVÉ | skvdzan |
| 3/ | KHS Královéhradeckého kraje
Habrmanova 19
501 01 HRADEC KRÁLOVÉ | dm5ai4r |
| 4/ | Městský úřad
Husova 240
517 24 BOROHRÁDEK | |
| 5/ | Obecní úřad
Velká Čermná 6
517 25 ČERMNÁ NAD ORLICÍ | |
| 6/ | Městský úřad
Mírové nám. 90
517 21 TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ | |
| 7/ | Obecní úřad
Na Výsluní 275
517 22 ALBRECHTICE NAD ORLICÍ | |
| 8/ | Obecní úřad
517 23 ŽĎÁR NAD ORLICÍ 133 | |

- 9/ Krajský úřad Pardubického kraje
Komenského nám. 125
532 11 PARDUBICE
- 10/ Městský úřad
Jungmanova 301
565 01 CHOCEŇ
- 11/ Obecní úřad
Běstovice 55
565 01 CHOCEŇ
- 12/ Obecní úřad
Újezd u Chocně
565 01 CHOCEŇ
- 13/ Městský úřad
náměstí Komenského 114
533 74 HORNÍ JELENÍ
- 14/ KHS Pardubického kraje
Smetanova 1390
562 01 ÚSTÍ NAD ORLICÍ 23wai86
- 15/ Městský úřad
Havlíčková 136
516 01 RYCHNOV NAD KNĚŽNOU qc8bbmz
- 16/ Městský úřad
Palackého náměstí 38
517 41 KOSTELEČ NAD ORLICÍ aj5bhbi
- 17/ Městský úřad
Holubova 1
534 01 HOLICE hwkbrgj_
- 18/ Městský úřad
B. Smetany 92
566 01 VYSOKÉ MÝTO 47jbpbt
- Oznamovatel:**
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 OLOMOUC fd3vji6
- Zpracovatel oznámení:**
Ing. Kateřina Hladká, Ph.D
SUDOP Praha a.s.
Olšanská 1a
130 80 PRAHA 3 nd9sqfy
- Oprávněný zástupce oznamovatele:**
Ing. Miroslav Bocák
SŽDC, s.o., Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 OLOMOUC