

Hradec Králové 30.07.2020
Č. j.: MZP/2020/550/696 – Ko
Sp. zn.: ZN/MZP/2018/550/159

Dle rozdělovníku

ZÁVAZNÉ STANOVISKO

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VI (dále jen „ministerstvo“), jako příslušný úřad podle § 21 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), podle § 9a zákona

vydává

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru

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

I. Povinné údaje

1. Název záměru:

Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň

2. Kapacita (rozsah) záměru:

Začátek stavby: km 270,438 trati 501A Česká Třebová - Praha Libeň
Konec stavby: km 22,985 trati 505A Velký Osek - Choceň
Srovnání staničení: ŽST Choceň km 271,035 = 0,000
Délka stavby: 23,582 km
Demontáž železničního svršku: 28,7 km
Montáž železničního svršku UIC60: 47,6 km
Montáž železničního svršku S49: 2,0 km
Montáž nových výhybek: 59 ks
Dosažené rychlosti: 60 km/h (výjezd z ŽST Choceň)
(do I<130 mm) 95 km/h (cca 1 km za ŽST Choceň)
100 km/h (Choceň - Újezd u Chocně)
120 km/h (Újezd u Chocně - Plchůvky)
140 km/h (Plchůvky - vjezd Borohrádek)
110 km/h (vjezd Borohrádek)
140 km/h (Borohrádek - Týniště nad Orlicí)
80 km/h (vjezd do ŽST Týniště nad Orlicí)
Délky nástupišť: 120 m nástupní hrany
vnější nástupiště celkem 1080 m
ostrovní nástupiště 120 m
Železniční mosty: 5 novostaveb (z toho 3 podchody)

| | |
|-----------------------|--|
| | 15 upravovaných objektů |
| | 1 demolice |
| Železniční propustky: | 4 novostavby |
| | 39 upravovaných objektů |
| | 17 demolic |
| Silniční mosty: | 2 nové silniční nadjezdy |
| | 3 upravované silniční nadjezdy |
| | 1 demolice |
| Novostavby zdí: | 13 opěrných zdí |
| | 1 zárubní zeď |
| Protihlukové stěny: | 3757 m (dle staničení trati) |
| Pozemní objekty: | 2695 m ³ obestavěného prostoru novostaveb |
| Trakční vedení: | 36,0 km demontáže elektrizovaných kolejí |
| | 57,4 km elektrizované koleje |

3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1: Kategorie I, bod 44. Celostátní železniční dráhy.

4. Umístění záměru:

Kraj: Pardubický, Královéhradecký

Obec: Choceň, Běstovice, Újezd u Chocně, Horní Jelení, Čermná nad Orlicí, Borohrádek, Ždár nad Orlicí, Albrechtice nad Orlicí, Týniště nad Orlicí

Katastrální území: Choceň, Běstovice, Újezd u Chocně, Plchůvky, Újezd u Chocně, Dolní Jelení, Malá Čermná nad Orlicí, Borohrádek, Ždár nad Orlicí, Albrechtice nad Orlicí, Týniště nad Orlicí, Sruby, Moravany nad Loučnou

5. Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ

6. IČ oznamovatele: 70994234

7. Sídlo oznamovatele: Nerudova 1, 779 00 Olomouc

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

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

1. Pro období před zahájením prací a pro jejich průběh a následnou péči stanovit odborně způsobilou osobu (odborný biologický dozor), který bude po celou dobu zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.
2. Před zahájením stavby provést kontrolní biologický průzkum lokality a zjištěné poznatky zohlednit v přípravě stavby.
3. V dokumentaci pro stavební povolení provést průzkum zájmového území stavby s ohledem na možné ovlivnění individuálních jímacích objektů jejím umístěním a realizací.
4. Pro realizaci protihlukových stěn (PHS) zvolit neprůhledný materiál, v případě transparentních PHS je nutné tyto stěny doplnit o vertikální pásy.
5. V úseku s přeložkou tělesa železnice v drážním km 9,7 - 9,9 ponechat stávající drážní těleso.
6. Navrženou plochu dočasného záboru do 1 roku v drážním km 18,5 (pozemek parc. č. 524, k. ú. Ždár nad Orlicí) posunout co nejvíce k severnímu okraji parcely.

7. Zpracovat ZOV (zásady organizace výstavby), které budou povinnou součástí dokumentace pro další řízení dle stavebního zákona, a které budou obsahovat mimo obvyklé pasáže, reakci na podmínky závazného stanoviska k přípravě a realizaci záměru a dále mimo jiné:

- a) doplňování provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků,
- b) přístupové cesty zpevnit pouze dočasně a po ukončení stavebních prací je uvést do původního stavu,
- c) uvést závazná opatření k omezení sekundární prašnosti při realizaci záměru. Opatření k snižování sekundárních emisí TZL budou vycházet z metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀,
- d) řešit obslužnou dopravu stavby včetně případných protihlukových opatření při realizaci záměru,
- e) používat stavební stroje s nízkými emisními parametry.

8. Na základě ZVO zpracovat hlukovou studii pro fázi výstavby, projednat s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví a v případě potřeby navrhnout opatření a tyto pak realizovat.

9. Vybavit pracoviště prostředky na likvidaci havárie na stavbě (Vapex, sběrné nádoby, apod.) a zajistit zeminy a materiál proti splavení do toku.

10. Pro etapu výstavby zpracovat havarijní plán dle 450/2005 Sb. v platném znění, a to včetně recyklační linky.

11. Předložit orgánu ochrany přírody návrh náhradní výsadby za účelem částečné kompenzace ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin.

12. V další projektové přípravě prověřit možnost jiného řešení přístupu k zastávce Plchůvky a Žďár nad Orlicí.

13. Informovat dotčené obce o připravované stavbě (zejména informace o zahájení stavby, o délce stavby a o charakteru jednotlivých etap výstavby).

II. Podmínky pro fázi realizace záměru:

14. Po období výstavby zřetelně označit jádrové území fragmentu stanoviště 2330 (viz obr. 11 naturového posouzení). Nevjíždět do něho, nesituovat zde zařízení staveniště, navrženou plochu vyřadit.

15. Na místech, na kterých došlo k narušení povrchu půdy, a/nebo byly realizovány dílčí stavební objekty, je nutno monitorovat nástup nepůvodních druhů rostlin (neoindigenofytů) i ruderálních druhů a po konzultaci s příslušným orgánem ochrany přírody (AOPK ČR) přistoupit v souladu s plánem managementových opatření k jejich likvidaci.

16. Po ukončení stavebních činností ve spolupráci s odborným ekologickým dozorem stavby a AOPK ČR strhnout, resp. narušit drn na pozemku 870/1 v k. ú. Žďár nad Orlicí v okolí stanoviště 2330. Kompletní stržení drnu v hloubce cca 25 cm by mělo být od stávajícího drážního km 20,42 směrem k navazující sníženině.

17. Vyřezat borovice a další dřeviny na pozemku 870/1 v k. ú. Žďár nad Orlicí v drážních km 20,35 - 20,5.

18. Stávající těleso dráhy, vč. šterkového lože v km 20,35 - 20,6 odstranit, do území následně nenavážet zeminu, nezatravňovat, ale ponechat samovolnému vývoji. Po dobu pěti let pravidelně kontrolovat šíření trnovníku akátu a pravidelně jej z území odstraňovat.

19. Dočasnou přístupovou cestu podél písčiny nezpevňovat, po ukončení stavby ponechat samovolnému vývoji. Dočasnou přístupovou cestu podél písčiny nezpevňovat, po ukončení stavby ponechat samovolnému vývoji.

20. Na území EVL Orlice a Labe využívat pouze navržených přístupových cest a manipulačních ploch. Tyto cesty nezpevňovat a po ukončení stavby je navrátit do původního stavu.

21. Během stavebních činností na mostním objektu přes Orlici a v blízkosti Tiché Orlice nebude stavební technika vstupovat do koryta řeky.

22. Po ukončení stavební činnosti na území EVL Orlice a Labe osít narušené luční porosty travní směsí odpovídající aluviálním psárkovým loukám, resp. využít pro zatravnění osivo místní provenience.

23. Přístupové cesty zpevnit pouze dočasně a po ukončení stavebních prací je uvést do původního stavu. V místech se ZPF skrýt ornici, dočasně ji umístit mimo a po ukončení stavebních činností odstranit zpevňující materiál a ornici opět rozprostřít.

24. Recyklační linku nelze provozovat bez funkčního mlžícího zařízení.

25. Informovat dotčené obce o průběhu stavby.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

26. Po ukončení stavby provést rekultivaci dotčených ploch, a zajistit následnou péči po dobu min. 3 let. Zvláštní péči věnovat dotčeným lokalitám EVL.

IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Specifické podmínky se nenavrhují.

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

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:

Specifické podmínky se nenavrhují.

II. Podmínky pro fázi realizace záměru:

V případě požadavku příslušného orgánu veřejného zdraví provést měření akustické zátěže v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí recyklační linky.

Provádět monitoring kvality vstupů a výstupů recyklační linky, kvality výkopových zemin a dalších materiálů z hlediska dalšího nakládání s nimi.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

V rámci zkušebního provozu provést měření hluku pro ověření závěrů akustické studie. Měřící místa a podmínky k měření zvolit po dohodě s KHS. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení hygienických limitů, musí být provedena dodatečná protihluková opatření.

V rámci zkušebního provozu provést měření vibrací. V úsecích, kde by bylo měřením prokázáno překročení hygienických limitů, musí být provedena dodatečná nápravná opatření.

IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Specifické podmínky se nenavrhují.

II. Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Předmětem posuzovaného záměru je modernizace traťového úseku pod názvem „Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň“. Tento traťový úsek má návaznost na další stavby investora na této a okolních tratích.

Ministerstvo vycházelo při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. „Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň“, kterou zpracovala Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - rozhodnutí č. j. 10606/ENV/06 s prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. 15711/ENV/15.

- vyjádření k výše uvedené dokumentaci,

- přepracovaná dokumentace vlivů záměru na životní prostředí podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. „Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň“, kterou zpracovala opět Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.

- vyjádření k přepracované dokumentaci,

- posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí výše uvedeného záměru, který vypracoval Ing. Josef Tomášek, CSc., autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (osvědčení č. o. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č. j.: 37351/ENV/16 ze dne 28. 6. 2016 s platností do 31. 12. 2021).

V dokumentaci jsou popsány a hodnoceny vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví, ovzduší a klima, povrchové a podzemní vody, půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje, lokalitu NATURA 2000, biologickou rozmanitost, krajinu a krajinný ráz, hlukovou situaci, kulturní a historické památky a hmotný majetek.

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu ve lhůtě pro vyjádření k dokumentaci doručeno celkem 16 vyjádření, z toho 2 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 7 vyjádření dotčených správních orgánů a 7 vyjádření veřejnosti.

K přepracované dokumentaci bylo příslušnému úřadu ve lhůtě pro vyjádření doručeno celkem 6 vyjádření, z toho 5 vyjádření dotčených správních orgánů a 1 vyjádření veřejnosti. Dotčené územní samosprávné celky se nevyjádřily.

Veřejné projednání nebylo v souvislosti s epidemiologickou situací v ČR konáno.

Dne 21.05.2020 byl na MŽP, OVSS VI předložen posudek zpracovaný v souladu s přílohou č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb. Ing. Josefem Tomáškem, CSc. Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry přepracované dokumentace, tedy že 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 a doporučuje příslušnému úřadu vydat kladné závazné stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění a to za podmínek specifikovaných v návrhu závazného stanoviska.

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

Odůvodnění stanovených podmínek:

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:

1. Podmínka je stanovená k ochraně přírody. Odborný biologický dozor bude kontrolovat dodržování podmínek pro realizaci stavby, je schopen řešit nečekané situace apod.
2. Podmínka je stanovená k ochraně přírody.
3. Minimalizace vlivů na vody.
4. V případě realizace zcela průhledných PHS se zvyšuje riziko nárazů ptáků, které může mít negativní vliv na jejich lokální populaci.
5. Jedná se o stanoviště kozince písečného, které by mělo zůstat bez zásahu.
6. Zařízení staveniště je v současné době situováno na ploše s uváděným výskytem zvláště chráněné tolíje bahenní a dalších ohrožených druhů rostlin. Ačkoliv zde v současnosti jejich výskyt nebyl prokázán, existuje riziko narušení vegetace a zvýšení její ruderalizace. Posunem umístění zařízení staveniště severně, směrem na Týniště n. O. dojde k minimalizaci rizika střetu z biotopem zvláště chráněných druhů rostlin.
7. Tímto opatřením se během výstavby minimalizuje riziko znečištění půdního i vodního prostředí, zajistí se možnost obhospodařování ploch dočasných záborů, ochrana před nepříznivými vlivy znečišťování ovzduší a dodržení hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. v denní i noční době.
8. Tímto opatřením se zajistí dodržení hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. v době výstavby.

9. Opatření k ochraně kvality vod.
10. Opatření k ochraně kvality vod.
11. Kompenzace ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin.
12. Podmínka navržena z důvodu prověření bezpečného přístupu cestujících na zastávky Plchůvky a Žďár nad Orlicí.
13. Podmínka navržena z důvodu informovanosti obyvatel nejbližší zástavby o postupu výstavby.

II. Podmínky pro fázi realizace záměru:

14. Ačkoliv se jedná o stanoviště, které občasné narušování přímo vyžaduje, není žádoucí na jeho území umísťovat plochu staveniště, ani jej jinak využívat. Ohraničením jádrového území bez zásahů budou zachovány zdrojové populace cílových druhů v území. Náhodný pojezd techniky nepředstavuje pro písčinu riziko.
15. V území se v současnosti šíří celá řada invazních druhů rostlin, z tohoto důvodu je zejména v souvislosti se stavební činností v území a přesuny zeminy dbát, aby nedocházelo k zavlékání na další lokality. Jedná se o preventivní opatření.
16. Po dokončení stavby dojde k částečnému záboru a zastínění jižního okraje plochy písčiny. Navrženým stržením drnu dojde k rozšíření prostoru pro požadovanou vegetaci, předpokládá se také klíčení semen cílových druhů ze semenné banky. Stržení drnu je navrženo v místech se zapojenou vegetací, kde se šíří třtina křovištní.
17. Jedná o ochranu stanoviště 2330 - otevřené trávníky. K vyřezání borovic dojde pravděpodobně již v souvislosti s plánovanou přeložkou železnice a realizací dočasné přístupové cesty. Opět se jedná o opatření, které bude mít za následek zvětšení plochy pro cílovou vegetaci otevřených trávníků.
18. Jedná o ochranu stanoviště 2330 - otevřené trávníky. Opatření bude mít za následek plošné rozšíření požadovaného stanoviště 2330. Důležité je pravidelné odstraňování akátu, aby nedocházelo k zarůstání a eutrofizaci lokality.
19. Jedná o ochranu stanoviště 2330 - otevřené trávníky. Opatření má potenciál zvětšit plochu cílového stanoviště v území.
20. Jedná se o preventivní opatření, aby nedocházelo k nadbytečným pojezdům techniky a narušování vegetace. Po ukončení stavby dojde k omezení rušivých činností v území, území se navrátí do původního stavu.
21. Tímto opatřením se minimalizuje riziko znečištění vodního prostředí.
22. Opatření podporující následnou obnovu obhospodařování lučních porostů v plném rozsahu.
23. Plochy přístupových cest budou po ukončení stavby představovat potenciál pro šíření psamofytní vegetace. Na území lučních porostů v nivě Orlice pak budou moci být tyto plochy i nadále obhospodařovány běžným způsobem.
24. Opatření na ochranu ovzduší v době výstavby.
25. Podmínka navržena z důvodu informovanosti obyvatel nejbližší zástavby o postupu výstavby.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

26. Podmínka stanovena pro uvedení dotčených pozemků do odpovídajícího stavu.

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

Předmětem posuzovaného záměru je modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň). Tento traťový úsek je součástí železniční trati Velký Osek - Hradec Králové – Choceň, která je důležitou celostátní tratí a má potenciál pro využití v nákladní dopravě jako alternativní trasa k 1. tranzitnímu železničnímu koridoru.

K posouzení byla předložena přepracovaná dokumentace „Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň“ zpracovaná oprávněnou osobou dle zákona č.

100/2001 Sb., v platném znění Ing. Kateřinou Hladkou, PhD. v únoru 2020. V rámci předkládané dokumentace byla posouzena jedna varianta vedení nové dvoukolejné trati i technického řešení stavby.

Dokumentace byla posouzena podle požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb., a to v rozsahu podle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dle názoru zpracovatele posudku je dokumentace akceptovatelná a zpracovaná dle požadavku zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dokumentace posuzuje záměr ze všech aspektů jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu. Značná pozornost je v dokumentaci věnována především vlivům na hlukovou situaci, lokalitu NATURA 2000, floru, faunu a ekosystémy, vody, na půdu a na ovzduší (v etapě výstavby). Mimo jiné byla zpracována hluková studie (pro provoz), rozptylová studie (pro období výstavby), hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., posouzení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., hodnocení z hlediska Směrnice o vodách, vyhodnocení z hlediska globálních změn klimatu a vyhodnocení záborů PUPFL. V dokumentaci jsou vyhodnocena zdravotní rizika.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Hlavními faktory, které mohou mít vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví a které lze v dotčené lokalitě očekávat v souvislosti s výstavbou jsou hluk a znečištění ovzduší. V období provozu záměru je to pak hluk z provozu na železnici.

Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel v období provozu je možné konstatovat, že realizací záměru „Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) – Choceň“ lze očekávat, že v hodnocených částech dotčených obcí nedojde k významnému zvýšení rizika hluku, a tedy ani ke zvýšení počtu obyvatel rušených hlukem ve spánku.

Z hlediska zdravotních rizik není rozdíl v akustickém vlivu v současné době a ve výhledovém stavu s navrženými PHS významný.

Za předpokladu dodržování opatření při výstavbě záměru, která jsou uvedena v rozptylové studii, jsou změny imisní zátěže v období výstavby akceptovatelné a výstavba i vzhledem k omezené době nebude představovat významně zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatele.

Na základě provedeného vyhodnocení odhadu zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací předkládaného záměru „Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) – Choceň“, nebude tato aktivita představovat zvýšené zdravotní riziko pro obyvatele v okolí záměru.

Provoz na elektrifikované železniční trati nebude zdrojem emisí – vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví nulový. Pokud modernizace trati zvýší atraktivitu železniční dopravy a dojde k převedení části silniční dopravy na železnici, lze toto považovat za pozitivní vliv – snížení emisí ze silniční dopravy. Toto snížení se ale netýká bezprostřední blízkosti železniční trati a obyvatel bydlících v okolí trati.

Vlivy na ovzduší a klima

Vliv etapy výstavby, konkrétně provoz recyklačních základen, byl posouzen rozptylovou studií, jejímž závěrem je že využití ploch zařízení staveniště k recyklaci štěrkového lože může krátkodobě zvýšit hodnoty maximálních koncentrací PM₁₀ a jen minimální měrou přispěje ke zvýšení již překročené hodnoty ročního limitu B(a)P.

Realizace stavby nebude pro své okolí příčinou překročení ročních imisních limitů sledovaných znečišťujících látek a nepovede k výraznějšímu zhoršení stávající situace v dané lokalitě. Jsou navržena opatření, jejichž realizací dojde ke snížení hodnot maximálních denních koncentrací tuhých znečišťujících látek jako PM₁₀.

Provoz na elektrifikované železniční trati nebude zdrojem emisí.

Záměru nehrozí z důvodu klimatických změn žádná významná rizika. Posuzovaný záměr je možné považovat za záměr adaptovaný na změnu klimatu. Vliv stavby na klima je možné označit za nevýznamný.

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

Celkem bylo navrženo 16 protihlukových stěn s celkovou délkou 3 875 m a výškou od 1,5 až 2,5 m. Ochrana objektů proti hluku je navržena na 19 objektech.

Z hlediska vlivu na hlukovou situaci bylo provedeným výpočtem prokázáno, že po realizaci záměru s navrženými protihlukovými opatřeními budou dodrženy hygienické limity hluku dle nařízení vlády 272/2011 Sb. v denní i noční době.

Vliv záměru na hlukovou situaci v území je možné označit za přijatelný (nevýznamný).

Co se týká vlivu vibrací, pro zjištění stávajících vibrací bylo provedeno měření vibrací od železniční tratě ve třech měřících bodech a na základě těchto měření jsou navrženy antivibrační rohože v Borohrádku (km 15,704 – 15,734) a v Malé Čermné nad Orlicí (km 12,267 – 12,297).

Vlivy na povrchové a podzemní vody

V úseku Choceň - Borohrádek, tj. začátek stavby až km staničení 15,782, prochází trať CHOPAV Východočeská křída. Stavba dále zasahuje do stanovených záplavových území Orlice a Tiché Orlice, trať je vedena po východní hranici ochranného pásma povrchového vodního zdroje II. stupně Orlice v km staničení 22,180 - 20,590 a úsek trati za silnicí II/315 směrem k začátku stavby v km staničení 270,438 zasahuje do okrajové části ochranného pásma podzemního vodního zdroje II. stupně Choceň - Vrt Ch 1.

Realizace stavby 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. Uplatňování výjimek dle článku 4, odst. 7 Rámcové směrnice o vodní politice (2000/60/ES) pro tuto stavbu není relevantní.

Vlivy na povrchové a podzemní vody je možné označit za přijatelné (nevýznamné).

Vlivy na půdu

Stavba zasahuje na pozemky určené k plnění funkcí lesa. Výměra předpokládaného trvalého záboru PUPFL je cca 2,19 ha, dočasného záboru PUPFL nad 1 rok 0,28 ha a dočasného záboru do 1 roku 1,29 ha. Stavbou bude dále dotčeno ochranné pásmo lesa (50 m).

Na základě vyhodnocení záborů stavby dotýkajících se pozemků určených k plnění funkcí lesa, a zhodnocení všech dostupných podkladů a praktických zkušeností z již provedených a provozovaných modernizací železničních úseků je možno konstatovat a dovodit, že vliv stavby na stabilitu okolních porostů nebude výrazně negativní. Prakticky v celé délce modernizace nedojde k otevření nových porostních stěn, trvalé záборы se týkají především úzkých pásů podél stávající trati a dočasné záборы řeší většinou buď zařízením staveniště anebo přístupy po stávajících lesních cestách.

Jedinou výjimkou je budování mostního objektu mimoúrovňového křížení s komunikací u Čermné nad Orlicí, kde však také nedojde k masivnímu otvírání nových porostních stěn.

Největší vliv na další vývoj lesních porostů, po odtěžení stávajících okrajů z důvodu modernizace trati, může mít kombinace bořivého větru s těžkým sněhem nebo námrazou. K této skutečnosti přispívá zejména vzrůstnost lesních porostů v zájmovém území a jejich špatná výchova, která vede k jejich přeštíhlení a tím i k vyššímu potenciálnímu poškození větrem a sněhem. S ohledem na sousední lesní porosty a jejich budoucí vývoj budou po odtěžení okrajového pláště plochy dočasného odnětí rekultivány

zalesněním stabilními listnatými dřevinami s dobrým kořenovým systémem - například dubem, javorem, habrem, lípou nebo bukem.

Další nepříznivý vliv na lesní porosty v zájmovém území mohou vyvolat podkorní škůdci - lýkožrout smrkový (*Ips typographus*), jehož výskyt je momentálně velkým problémem na úseku ochrany lesních porostů. Těžbou vytvořené porostní stěny, mohou být díky oslunění okrajových stromů pro škůdce velmi přístupné a lákavé. Lze proto očekávat jejich rojení během kalendářního roku a nárůst jejich výskytu. Preventivní opatření proti škodám způsobeným kůrovci spočívají v odstraňování atraktivního materiálu pro jejich množení – zejména včasné zpracování polomového dříví a odstraňování ležícího dřeva z provedené těžby.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí cca 5,42 ha. Výměra trvalého záboru ZPF bude upřesněna v navazujících stupních projektové přípravy. Dle zjištěných BPEJ se jedná o zábor zemědělské půdy ve všech třídách ochrany ZPF, přičemž nejvíce trvale zabíraných pozemků v kategorii ZPF se nachází ve II. a IV. třídě ochrany. Obecně ve vztahu k existující třídě ochrany lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu s odkazem na třídu ochrany za středně významný.

Vlivy na přírodní zdroje

Trasa záměru dle surovinového informačního systému není v územní kolizi s žádným dobývacím prostorem, chráněným ložiskovým územím, ložiskem a prognózním zdrojem ani průzkumným územím. Nejbližše se nachází ložisko nevyhrazených nerostů Ždár nad Orlicí – Tůmovka a ložisko nevyhrazených nerostů Plchovice – Korunka u Chocně, které jsou od osy koleje vzdáleny cca 50 - 100 m.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Posuzovaný záměr vyvolá potřebu kácení dřevin rostoucích mimo les značného rozsahu. V rámci dendrologického průzkumu (Kos, 2018) bylo zaznamenáno celkem 5 246 stromů a 3 285 m² zapojených porostů dřevin. Z toho se jedná o 872 dřevin s obvodem větším nad 80 cm a celkem 20 480 m² zapojených porostů dřevin o ploše nad 40 m². Vliv související s kácením mimolesní zeleně je možné označit za středně významný.

Případné náhradní výsadby za zeleň odstraněnou z důvodu stavby budou řešeny v rámci procesu o povolení ke kácení zeleně (§ 9 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny).

V území byla zjištěna přítomnost zvláště chráněných rostlin podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Hojně jsou přítomny také druhy uvedené v Červeném seznamu ČR (Grulich 2012). Jejich populace budou ovlivněny spíše okrajově, v souvislosti s navrženými zmírňujícími opatřeními nedojde k zániku jejich populací v území.

Během průzkumů byla zaznamenána také řada zvláště chráněných a ohrožených druhů živočichů. Někteří pouze na přeletu, jiní jsou přímo vázáni na vegetaci a porosty dřevin doprovázejících železnici, další využívají území k migracím. Tyto druhy, resp. jejich populace mohou být záměrem více či méně dotčeny. Navržena byla taková zmírňující opatření, aby byla míra jejich ovlivnění co možná nejnížší.

Území je protkáno celou řadou vodních toků a dílčích prvků územního systému ekologické stability. Ty budou ovlivněny zejména ve spojení s přestavbou mostních objektů. Mostní objekty byly navrženy tak, aby byla zachována migrační propustnost území a aby byly zachovány ekologicko-stabilizační funkce jednotlivých prvků.

V rámci záměru dojde k ovlivnění několika významných krajinných prvků, a sice vodních toků, údolní nivy a lesa. Ovlivnění VKP v souvislosti s posuzovaným záměrem je akceptovatelné, ekologicko-stabilizační funkce VKP zůstanou zachovány.

K ovlivnění migrační prostupnosti území dojde v souvislosti se zdvoukolejněním železnice a zvýšením intenzity dopravy a rychlosti. Při dodržení navržených podmínek však lze ovlivnění migrační prostupnosti území považovat za akceptovatelné.

Posuzovaný záměr je v přímém střetu s PP Orlice, která byla ve stávajícím rozsahu zřízena 11. 6. 2018. Pouze s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody lze na území přírodní památky mj. měnit druh pozemků a způsob jejich využití, umísťovat a povolovat stavby a zařízení, provádět změny staveb a terénní úpravy, měnit stávající vodní režim, zakládat deponie jakéhokoliv materiálu, zřizovat nové veřejně přístupné komunikace, stezky, pěšiny, vjíždět a parkovat motorová vozidla a přívěsy mimo silnice a účelové komunikace, provádět zásahy do koryt vodních toků včetně ramen a tůň a jejich břehových porostů. Vliv na PP Orlice je možné označit za středně významný.

Posouzení vlivu záměru na lokality soustavy NATURA 2000, které je součástí dokumentace, je zpracováno na základě stanoviska Krajského úřadu Pardubického kraje a stanoviska Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, ve kterých nebyl nevyloučen významný vliv uvedeného záměru na evropsky významnou lokalitu Orlice a Labe. V rámci posouzení bylo navrženo 14 opatření k prevenci, vyloučení a snížení očekávaných nepříznivých vlivů záměru, která jsou převzata i do podmínek návrhu závazného stanoviska (mimo opatření, která jsou již součástí záměru nebo obecná). I bez realizace navržených zmírňujících opatření bude posuzovaný záměr nabývat maximálně mírně negativních vlivů. Nicméně se jedná o opatření, díky kterým stav předmětů ochrany bude po ukončení stavby odpovídat stavu před jejím zahájením.

Posuzovaný záměr nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost EVL Orlice a Labe.

Vlivy na krajinu

Celkově lze konstatovat, že rozšířením železničního tělesa, realizací mimoúrovňových křížení, výstavbou protihlukových stěn a dalších souvisejících objektů a kácením dřevin dojde k rušivému zásahu do zákonných kritérií krajinného rázu, a to na úrovni slabého až středně silného ovlivnění. Posuzovaný záměr představuje únosný zásah do jednotlivých charakteristik krajinného rázu.

Na základě výše provedeného posouzení je možno konstatovat, že navrhovaná trať 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.

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

Stavba nezasahuje do žádného památkově chráněného objektu.

Řešená stavba prochází územím s různými kategoriemi ÚAN. ÚAN kategorie I se nachází u Malé Čermné – Korunka, zbytek území se nachází v oblasti s ÚAN III, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů. Povinností investora je splnit požadavky, které ukládá § 22 a § 23 zákona č. 20/1987 Sb.

Nejsou známy vlivy, které by uvedený záměr mohl mít na kulturní památky.

Pro realizaci stavby jsou nutné demolice několika pozemních objektů. Jde většinou o bývalé drážní domky, které zůstaly ve vlastnictví SŽDC (v Darebnici, ve Žďáru nad Orlicí), či je v exekučním řízení vykupuje samospráva (Borohrádek). Dále je navržena k demolici stávající výpravní budova v dnešní ŽST Újezd u Chocně. Na dnešní zastávce Plchůvky bude zlikvidováno závorářské stanoviště obsluhující dva přejezdy navazující na zastávku. V ŽST Čermná nad Orlicí bude zdemolován objekt SŽDC k bydlení č.p. 51, což umožní upravit trasu přilehlé komunikace a zkrátit délku silničního nadjezdu nad stanicí.

Pro realizaci silničního nadjezdu na silnici II/305 mezi Žďárem na Orlicích a Albrechticemi (lokalita Tůmovka) bude nutné zdemolovat objekt bývalého stavení ve vlastnictví firmy NIKA Logistics a.s. Tato demolice byla s vlastníkem předběžně projednána. Vliv na hmotný majetek a kulturní dědictví je možné označit za přijatelný (nevýznamný).

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí je v případě posuzovaného záměru zcela bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí.

Pokud bude záměr realizován a provozován tak, jak je uvedeno v dokumentaci, budou dodrženy platné legislativní předpisy a budou realizována opatření navržená v tomto stanovisku, bude mít záměr minimální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a bude splňovat požadavky právních předpisů na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Navržené podmínky v tomto stanovisku vycházejí z charakteru předmětného záměru, ze zkušeností z předchozího provozu a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a realizace záměru. Důležité bude dodržování opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti, realizace protihlukových stěn a realizace náhradních výsadeb za pokácenou zeleň.

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

S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci, na obdržená vyjádření, na doporučení zpracovatele posudku a při respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný.

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

Předmětem posuzovaného záměru je modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň. Tento traťový úsek je součástí železniční trati Velký Osek - Hradec Králové - Choceň, která je důležitou celostátní tratí. Trať má potenciál pro využití v nákladní dopravě jako alternativní trasa k 1. tranzitnímu železničnímu koridoru.

Modernizace spočívá především ve zdvoukolejnění tratě, což si vyžádá i realizaci dalších staveb:

kompletní rekonstrukce stávající traťové koleje ve všech profesích se zvýšením traťové rychlosti ze stávajících 80 - 100 km/hod na 100 - 140 km/hod

dílní přeložky železniční tratě v úseku Choceň - Újezd u Chocně s posunem kolejí do 25 metrů, dvě přeložky trati u nové zastávky v Čermné nad Orlicí (posun do 25 metrů) a přeložka tratě mezi Žďárem nad Orlicí a Albrechticemi nad Orlicí (posun do 55 metrů)

rekonstrukce železničních stanic Újezd u Chocně, Čermná nad Orlicí a Borohrádek

zrušení vybraných přejezdů, u některých s náhradou mimoúrovňovým křížením

místo pro nastupování a vystupování cestujících je navrženo přemístit v Čermné nad Orlicí ze stanice na novou zastávku „Čermná nad Orlicí zastávka“ a ze stanice Újezd u Chocně na novou zastávku „Újezd u Chocně - Chloumek“

Železniční svršek bude rekonstruován v celé délce. V traťovém úseku a v hlavních kolejích v železničních stanicích bude položen nový svršek UIC 60 s betonovými pražci s bezpodkladnicovým upevněním, se šterkovým ložem tloušťky 0,35 m pod ložnou

plochou pražce. Ve stanicích bude upraveno kolejové řešení a budou rekonstruovány další vybrané koleje.

Železniční spodek bude rekonstruován v rozsahu železničního svršku včetně sanace pražcového podloží v rozsahu dle geotechnického průzkumu.

Stávající nástupiště v ŽST Újezd u Chocně a v ŽST Čermná nad Orlicí budou odstraněna. Nově budou zřízeny zastávky Újezd u Chocně - Chloumek a Čermná nad Orlicí zastávka s vnějšími nástupišti pro cestující s bezbariérovým přístupem, s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK. V ŽST Borohrádek bude nově zřízeno ostrovní nástupiště č. 2 s bezbariérovým přístupem podchodem s šikmými chodníky. Dále bude zřízeno vnější nástupiště č. 1 s bezbariérovým přístupem. Na zastávce Plchůvky budou nová nástupiště vybudována v posunuté poloze s lepšími směrovými poměry, což usnadní nástup a výstup cestujících z vlaků.

Železniční trať je a nadále bude elektrifikovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Stávající vedení bude sneseno včetně stožárů a bude vybudováno kompletně nové trakční vedení, včetně nového napájecího vedení z TNS Choceň a TNS Týniště nad Orlicí - Voklák.

Ve zdvoukolejňované části stavby je 17 železničních přejezdů, které budou až na níže uvedené výjimky zdvoukolejněny a rekonstruovány včetně přejezdové konstrukce. Součástí řešení přejezdů je návrh dopravních opatření na přilehlých komunikacích.

Přejezd v km 0,776 na silnici II/315 je navržen ke zrušení s náhradou silničním nadjezdem. Přejezd km 5,862 je přes polní cestu a bude zrušen. Náhradou je další přejezd v km 6,765 přes silnici III/30510, který bude nahrazen silničním podjezdem. Železniční přejezd v km 7,536 přes polní cestu v Plchůvkách bude zrušen a nahrazen souběžnou komunikací k dalšímu přejezdu přes polní cestu v km 7,891. Přejezd přes lesní cestu v km 9,143 bude zrušena a nahrazen souběžnou lesní cestou k dalšímu přejezdu v km 9,963 přes lesní cestu. Železniční přejezd v ŽST Čermná nad Orlicí na silnici III/3059 bude zrušen a nahrazen silničním nadjezdem. Železniční přejezd v km 18,783 přes polní cestu ve Žďáru nad Orlicí bude zrušen a nahrazen souběžnou komunikací k dalšímu přejezdu přes polní cestu v km 19,132. Železniční přejezd na silnici II/305 bude zrušen a nahrazen silničním nadjezdem. V Týništi nad Orlicí bude železniční přejezd v km 22,660 v ulici Smetanova - Sportovní zrušen a nahrazen podchodem pro pěší.

Ve stavbě je 16 stávajících železničních mostů, které budou rozšířeny a přestavěny s výjimkou mostu v km 20,273 přes Novoveský potok, který bude demolován a nahrazen novým železničním mostem v km 20,241 na přeložce trati. Nový železniční most bude zřízen v km 6,745 přes nový podjezd na silnici III/30510. Na nové zastávce Čermná nad Orlicí zastávka v km 12,326, v ŽST Borohrádek v km 16,329 a v Týništi nad Orlicí v km 22,522 budou zřízeny nové podchody. Ve stavbě je 49 propustků, 35 jich bude rozšířeno a přestavěno, 14 odstraněno. Dva budou zřízeny nově.

Z důvodu zdvoukolejnění trati bude ve stíněných poměrech železniční trať podepřena 12 novými opěrnými zdmi. Svahy budou zajištěny dvěma novými zárubními zdmi.

Ve stavbě jsou řešeny pozemní komunikace. V rámci nových mimoúrovňových křížení jsou upravovány silnice II/315 v Chocni, III/30510 Újezd u Chocně - Plchůvky, III/3059 v ŽST Čermná nad Orlicí a II/305 Žďár nad Orlicí - Albrechtice nad Orlicí. V Týništi nad Orlicí bude upravena místní komunikace přes zvyšovaný nadjezd v km 22,553. V rámci rušení některých železničních přejezdů jsou navrženy nové souběžné polní či lesní cesty, a to v Plchůvkách, v lese u Nové Vsi a ve Žďáru nad Orlicí. Další komunikace jsou upravovány v souvislosti s rušením vybraných přejezdů (zaslepení, točny) a rekonstrukcemi mostů nad komunikacemi.

K ochraně před hlukem z železniční dopravy budou zřízeny protihlukové stěny (PhS) v Chocni v km 1,040 - 1,700 vpravo. V Darebnici (Běstovice) a Újezdu u Chocně pak 4,190 - 4,440 vlevo, 4,915 - 5,340 vlevo. Plchůvky bude chránit PhS v km 7,400 - 7,830

vpravo trati a Čermnou nad Orlicí PhS v km 12,100 - 12,440 a 12,600 - 12,900 vpravo. V Borohrádku jsou navrženy PhS v km 15,160 - 15,360, 15,490 - 15,925, 15,960 - 16,255 vpravo a km 15,600 - 16,070 vlevo. Žďár nad Orlicí bude chráněn pravou PhS v km 18,600 - 19,440 vpravo, oblast Tůmovky a Nové Vsi pak pravou PhS km 19,945 - 20,075 a levou PhS km 20,100 - 20,480. V Týništi nad Orlicí bude zástavba chráněna levou PhS v km 22,250 - 23,079 a pravou PhS v km 22,520 - 22,910, která pokračuje za tratí na Častolovice až do km 23,079. V místech železničních přejezdů jsou stěny přerušeny z důvodu zachování nutných rozhledových poměrů. Na mostních objektech a opěrných zdech jsou navrhovány PhS prosklené. V některých místech přebírají funkci PhS jiné objekty a PhS zde reálně zřízeny nebudou (např. konstrukce zastřešení podchodů, přístřešky, násypová tělesa silničních komunikací, budovy apod.).

Vybrané objekty pro bydlení, kde není možné ochranu před hlukem zajistit PhS či to není ekonomické (osamělé objekty), budou na domech realizována individuální protihluková opatření (okna, příp. nucené větrání).

V ŽST Újezd u Chocně vyrostě nový technologický objekt SŽDC. V ŽST Čermná nad Orlicí a Borohrádek budou ve stávajících výpravních budovách provedeny úpravy související s umístěním drážních technologií do těchto budov.

V rámci stavby budou demolovány objekty depa („rondelu“) v ŽST Choceň, dům SŽDC č.p. 52 v Darebnicích, stávající výpravní budova v ŽST Újezd u Chocně, budova SŽDC závorářského stanoviště v Plchůvkách, objekt k bydlení SŽDC č.p. 51 v ŽST Čermná nad Orlicí, soukromá budova č.p. 218 v Borohrádku (v exekuci, na pozemku města), stavba pro dopravu SŽDC č.p. 91 ve Žďáru nad Orlicí a opuštěný objekt pro bydlení č.p. 32 na Tůmovce ve Žďáru nad Orlicí (vlastnictví NIKA Logistics a.s.).

Jsou navrženy ochrany a přeložky stávajících sítí technické infrastruktury v rozsahu dotčení stavbou.

Součástí železniční stavby je i nové zabezpečovací a sdělovací zařízení včetně silnoproudé technologie a rozvodů a úprava napájení trakčních i netrakčních odběrů.

Technické řešení záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a za předpokladu respektování navržených opatření jsou respektovány požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního záměru.

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

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

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí nebylo předloženo variantní řešení vedení dvoukolejné trati ani technického řešení stavby.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu ve lhůtě pro vyjádření k dokumentaci doručeno celkem 16 vyjádření, z toho 2 vyjádření dotčených územních samosprávních celků, 7 vyjádření dotčených správních orgánů a 7 vyjádření veřejnosti. Přípomínky z těchto vyjádření k dokumentaci byly podrobně vypořádány v přepracované dokumentaci.

K přepracované dokumentaci bylo příslušnému úřadu ve lhůtě pro vyjádření doručeno celkem 6 vyjádření, z toho 5 vyjádření dotčených správních orgánů (Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ČIŽP, oblastní inspektorát Hradec Králové, Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové, Městský úřad Vysoké Mýto, odbor životního prostředí, Městský úřad Kostelec nad Orlicí, Organizačně-správní odbor (koordinované stanovisko - 4

přílohy) a 1 vyjádření veřejnosti. Dotčené územní samosprávné celky se nevyjádřily. Připomínky z těchto vyjádření k dokumentaci byly podrobně vypořádány v posudku. Připomínky z vyjádření byly detailně vypořádány v posudku v kapitole V. Vypořádání všech obdržovaných vyjádření k dokumentaci.

Celkem 3 obdržovaná vyjádření jsou souhlasná bez připomínek nebo pouze upozorňují na plnění právních předpisů (Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ČIŽP, oblastní inspektorát Hradec Králové, Městský úřad Kostelec nad Orlicí, Organizačně-správní odbor (koordinované stanovisko)). Ve vyjádření Krajské hygienické stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové je uvedeno, že přepracovanou dokumentací souhlasí a v odůvodnění uvádí, že k ověření výsledků této studie je nutno ve zkušebním provozu provést kontrolní měření hluku ze železniční dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb nejbližší obytné zástavby dle Hlukové studie v denní i noční době. Tato podmínka je zahrnuta v tomto závazném stanovisku.

Ve vyjádření Městského úřadu Vysoké Mýto, odbor životního prostředí, za nakládání s odpady, ochranu ovzduší, ochranu ZPF, státní správu lesů, státní správu myslivosti, vodoprávní úřad a památkovou péči jsou bez připomínek. Ochrana přírody - zmiňuje své vyjádření k dokumentaci, kde požadovala zpracovat projekt dostatečně rozsáhlých vegetačních úprav a to tak, aby došlo k maximálnímu začlenění tělesa dráhy do krajiny (návrh na pásy po stranách rozšířeného železničního tělesa cca 15 m široké). Dle jejich názoru nebyl ve vypořádání připomínek v přepracované dokumentaci jejich požadavek relevantně vypořádán. V podmínkách závazného stanoviska je uvedena podmínka předložit orgánu ochrany přírody návrh náhradní výsadby za účelem částečné kompenzace ekologické újmy vzniklé pokácením.

Vyjádření veřejnosti - toto vyjádření se týká přístupu do zastávek Plchůvky a Žďár nad Orlicí. Je požadováno vyhodnocení riziko vzniku nehod s dopady na život a zdraví obyvatel v souvislosti s četností situací, kdy je přejezd uzavřen. V podmínkách závazného stanoviska je uvedena podmínka prověřit v další projektové přípravě možnost jiného řešení přístupu k zastávce Plchůvky a Žďár nad Orlicí

Veřejné projednání nebylo v souvislosti s epidemiologickou situací v ČR konáno.

Dokumentace, přepracovaná dokumentace i posudek jsou zveřejněny v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OV6256.

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto stanoviska.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Kraj: Pardubický

Obec: Choceň, Běstovice, Újezd u Chocně, Horní Jelení,

Kraj: Královéhradecký

Obec: Čermná nad Orlicí, Borohrádek, Žďár nad Orlicí, Albrechtice nad Orlicí, Týniště nad Orlicí

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Ing. Libor Hejduk
ředitel odboru výkonu státní správy VI
podepsáno elektronicky

**Rozdělovník k čj.: MZP/2020/550/696 – Ko
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 ŽDÁR 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 železnic, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 OLOMOUC fd3vj16
- Zpracovatel oznámení:**
Ing. Kateřina Hladká, Ph.D
SUDOP Praha a.s.
Olšanská 1a
130 80 PRAHA 3 nd9sqfy

Oprávněný zástupce oznamovatele:

Ing. Miroslav Bocák
Správa železnic, s.o., Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 OLOMOUC