V Hradci Králové dne 23. září 2026
Č. j.: MZP/2026/530/936-He
Sp. zn. ZN/MZP/2026/530/91

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 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“).

Identifikační údaje:

Název: RS 5 Hradec Králové - Jaroměř

Charakter záměru: modernizace a zdvoukolejnění železniční trati

Umístění: Královéhradecký kraj obce: Černožice, Holohlavy, Hradec Králové, Jaroměř, Lochenice, Předměřice nad Labem a Smiřice

Oznamovatel: Správa železnic, státní organizace

Jedná se o významnou změnu záměru kategorie I, bod 44 „Celostátní železniční dráhy“

Podle § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona. Na základě zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu, dospělo nadepsané ministerstvo k závěru, že záměr:

RS 5 Hradec Králové - Jaroměř

může mít významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona.

Dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona je nutné zpracovat především s důrazem na oblasti ochrany přírody, ochrany ovzduší a odpadového hospodářství.

Odůvodnění:

Dne 16.7.2026 byla Ministerstvu životního prostředí (dále jen „ministerstvo“) doručena žádost o zahájení zjišťovacího řízení k předmětnému záměru.

Ke zveřejněnému oznámení záměru obdrželo ministerstvo řadu připomínek a požadavků na zpracování dokumentace dle přílohy č. 4 zákona. S přihlédnutím k těmto požadavkům byly ministerstvem specifikovány výše uvedené oblasti.

Ministerstvo obdrželo vyjádření od následujících subjektů:

Elektronický podpis
Libor Hejduk
Ministerstvo životního prostředí
23.09.2026 08:40

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje, Magistrát města Hradec Králové, Městský úřad Jaroměř, Obec Předměřice nad Labem, Obec Holohlavy, Zbyněk Sperat, Radek Hlava, Ing. arch. Jiřina Fojtíková, Spolek rodičů a přátel dětí a školy - Předměřice nad Labem, Dora Truncová, JUDr. Michal Bernard, Jana Janoušková, Ilona Čapková a Vratislava a Jaroslav Šimůnkovi

Krajský úřad Královéhradeckého kraje: neuplatnil zásadní připomínky

Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje: neuplatnila zásadní připomínky

Magistrát města Hradec Králové:

Ochrana přírody a krajiny - Záměr svým rozsahem zasahuje všechny složky životního prostředí. Stavba se bude dotýkat i množství hodnotné vzrostlé zeleně, doprovodných prvků ÚSES, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Zde dojde nejen k novému přemosťování, narušování migračních tras a omezování biotopů. Za zásadní nedostatek elaborátu považují absenci dendrologického průzkumu a seznamu dřevin a porostů ke kácení. Rovněž chybí jakýkoli plán náhradní výsadby a rekultivací na jednotlivých dotčených katastrálních územích.

Dotčení cenných prvků krajiny: Regionální prvky ÚSES jsou v předmětné lokalitě zastoupeny regionálním biocentrem, které je dle územního plánu obcí Lochenice a Smiřice vymezené na území řeky Labe a jejího slepého ramene, respektive nivy. Regionální biocentrum je evidováno jako RBC 1777 Lochenická niva. Vymezené regionální biocentrum posuzovaná trať kříží, a to v km 29,07 – 29,46 a dále v km 30,73 až 30,78.

Z lokálních prvků ÚSES, které posuzovanou trať kříží, jde o lokální biokoridor LBK Labský náhon, který je vymezen podél vodního toku Velký Labský náhon, a kříží železniční trať v km 24,4 a dále v km 25,60 – 25,65. Zároveň se záměr nachází v těsné blízkosti LBC Za tratí (cca 12 m východně od trati) a to v rozmezí km 25,43 – 25,66. Severněji v km 26,06 – 26,21 záměr zasahuje do LBC Budín – Labe a zároveň v km 26,2 do LBK 113/1. Do LBK 112/2 zasahuje záměr km 27,03 –27,08. V km 28,80 záměr kříží LBK 102/1. V těsné blízkosti záměru v km 30,46 – 30,77 se nachází LBC Za Trotinou, které je vzdáleno cca 7 m východně od osy koleje. Na území obce Smiřice záměr v km 33,48 zasahuje do LBC Kršovka a zároveň v km 33,94 až 34,42 opakovaně zasahuje do LBK 099/3. Do LBC 176 zasahuje záměr v km 33,58. Do LBC 177 záměr zasahuje v km 34,42 a dále je do cca 34,71 v těsném kontaktu s tímto prvkem ÚSES (méně než 15 m od osy koleje).

Z VKP je dotčen rybník Keprťák, žkm 24, bez významných porostů makrofyt. Podél rybníka se nachází porosty olší. Nachází se 60 m od trati. Vodní tok Malý labský náhon (IDVT: 10100978), žkm 24,4 Pomalu tekoucí vodní tok s porosty tvořenými jasany, olší a vrbami. Kříží trať.

Vodní tok Velký labský náhon (IDVT: 10103624), žkm 25,6; žkm 27,1 Pomalu tekoucí vodní tok s porosty tvořenými jasany, olší a vrbami. V podrostu se na jaře vyskytuje zejména orsej, hojně se zde vyskytují kopřivy. Kříží trať. Vodní tok Lužina (IDVT: 10168858), žkm 27,5 Drobný, napřímený vodní tok. Podél toku se nachází olšiny. Kříží trať.

Les - bezejmenná olšina v žkm 27,8 – 28,8 . Mokřadní olšiny podél toku Lužina. Ze stromů olše lepkavá, v keřovém patře střemcha obecná, bez černý. V podrostu orsej jarní, blatouch bahenní, kopřiva dvoudomá, v tůních roste ostřice pobřežní a kosatec žlutý.

Vodní tok Olšovka (IDVT:10168849), žkm 28,87. Malý vodní tok s výraznými prvky mokřadů . Kříží trať.

Les v PP Trotina, žkm 29,3 Zachovalý a druhově bohatý lužní les tvořený především duby, jasany a olšemi. Bohatý jarní aspekt s orsejem jarním, sasankou pryskyřníkovitou a dymnivkou dutou.

Vpravo od trati ve směru staničení. Vodní tok Sendražický potok (IDVT:10168844), žkm 29,57 Drobný a napřímený vodní tok. Kříží trať.

Vodní tok a údolní niva Trotina (IDVT:10100240), žkm 30,77, údolní niva – žkm 30,5 – 30,77. Zregulovaný vodní tok s břehovými porosty, v nivě jsou vymezeny pcháčové louky. Kříží trať.

Vodní tok a údolní niva Jordán (IDVT:10185368) žkm 33,97, rozsah nivy žkm 33,97 – 34,5 Zregulovaný vodní tok, v nivě se nachází degradované louky, náletové lesy a mokřady s tůněmi (výskyt obojživelníků). Kříží trať.

Další významné krajinné prvky jmenované zpracovatelem se nenacházejí na území ORP Hradec Králové.

Obecně chráněnými prvky v krajině jsou i stromy a porosty, proto je ze seznamu negativních zásahů nelze vynechat. Doplněn je aktualizovaný biologický průzkum z roku 2026. Ten obsahuje i různá opatření pro ochranu hmyzu i dalších složek přírody, opět však není popsán ani vyznačen rozsah kácení ani druhová skladba stromů a porostů a náhradní opatření. Rovněž chybí jakýkoli plán náhradní výsadby a rekultivací na jednotlivých dotčených katastrálních územích.

Vyhodnocení odolnosti stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU : Zmírňující (mitigační) pouze citují různé vyhlášky, konkrétní opatření však navržena nejsou. Cílem zmírňujících opatření by mělo být jasné a konkrétní přispění k utlumení průběhu klimatické změny a předmětem je proto hledání možností ke snížení emisí skleníkových plynů. Integrace do analýzy nákladů a přínosů není skutečným přínosem, pokud neobsahuje žádné konkrétní kroky.

Výše uvedené považují za zásadní nedostatek celého zpracovaného zjišťovacího řízení – při absenci dendrologického průzkumu a seznamu dřevin a porostů ke kácení není možno záměr posoudit z pohledu zásahu do zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění ani co se týče negativního vlivu na klimatickou změnu.

Bez této části průzkumů a návrhů nelze celek považovat za dostatečně vypovídající a není tedy možné záměr a jeho dopady dostatečně posoudit. Žádají o zpracování EIA i s požadovanými podklady.

Odpadové hospodářství - kapitola věnovaná odpadovému hospodářství je zpracována pouze v obecné rovině a neodpovídá rozsahu a charakteru plánovaných stavebních prací ani historickému stáří modernizované železniční infrastruktury. Předložená dokumentace uvádí pouze obecné deklarace o nakládání s odpady v souladu s platnou legislativou a o předávání odpadů oprávněným osobám. Takové zpracování však neposkytuje dostatečné informace pro posouzení potenciálních vlivů záměru na životní prostředí. Záměr zahrnuje kompletní

rekonstrukci železničního svršku a spodku, zdvojkolejnění celého úseku, výměnu mostních objektů, propustků, železničních stanic, zastávek a souvisejících technických zařízení. Jedná se o historicky dlouhodobě provozovanou železniční trať, na níž byla v minulosti provozována rovněž parní trakce. Ze zkušeností z obdobných staveb a z výsledků analytických rozborů prováděných na jiných železničních stavbách vyplývá, že materiály železničního svršku a kolejového lože bývají často zatíženy kontaminací zejména ropnými uhlovodíky (NEL), polycyklickými aromatickými uhlovodíky (PAU), těžkými kovy (zejména Pb, Cd, Zn, Cu, Cr, Hg), zbytky impregnačních látek používaných při ošetřování dřevěných pražců (např. kreosotové oleje), zbytky maziv, pohonných hmot a dalších látek souvisejících s dlouhodobým provozem drážní dopravy. Dokumentace neobsahuje vyhodnocení možného rozsahu kontaminovaných stavebních materiálů ani odhad množství odpadů, které mohou být v průběhu realizace stavby klasifikovány jako nebezpečné odpady. V rámci rekonstrukce železničních stanic Předměřice nad Labem, Smiřice a dalších provozních objektů nelze vyloučit výskyt historických technologií a zařízení obsahujících nebezpečné látky. Může se jednat například o staré olejové transformátory, kondenzátory s obsahem PCB, historická zabezpečovací a sdělovací zařízení obsahující nebezpečné komponenty, staré akumulátory, kabelové izolace obsahující nebezpečné látky, stavební materiály s obsahem azbestu, kontaminované zeminy v okolí technologických objektů, kolejišť, výhybek a míst historického skladování pohonných hmot. Předložená dokumentace se touto problematikou dostatečně nezabývá a neuvádí způsob identifikace a řešení případných neočekávaných nálezů nebezpečných odpadů během stavebních prací. Požadují, aby v další fázi přípravy záměru byly doplněny zejména následující informace:

1. Podrobná inventarizace předpokládaných druhů odpadů vznikajících při demolici a rekonstrukci železniční infrastruktury včetně předpokládaných množství.

2. Vyhodnocení rizika výskytu nebezpečných odpadů vyplývajícího z historického provozu železniční tratě a železničních stanic.

3. Výsledky orientačních chemických průzkumů nebo návrh jejich provedení zaměřených zejména na kolejové lože, zeminy v prostoru drážního tělesa, materiály železničního svršku, prostory železničních stanic a technologických objektů.

4. Posouzení možné kontaminace stavebních materiálů ukazateli NEL, PAU a vybranými těžkými kovy a stanovení způsobu jejich dalšího využití nebo odstranění.

5. Návrh postupu pro případ neočekávaného zjištění ekologické zátěže nebo výskytu nebezpečných látek v průběhu realizace stavby.

6. Specifikaci způsobu nakládání s odpady vznikajícími při demolicích železničních mostů, propustků, nástupišť, kabelových tras a technologických zařízení.

7. Vyhodnocení možného výskytu azbestových materiálů a dalších nebezpečných stavebních prvků v rekonstruovaných objektech.

Považují kapitolu odpadového hospodářství za nedostatečně zpracovanou. S ohledem na rozsah stavebních zásahů, stáří rekonstruované železniční infrastruktury, historický způsob provozu tratě a předpokládanou produkci značného množství stavebních a potenciálně

nebezpečných odpadů požadují doplnění dokumentace o konkrétní údaje týkající se identifikace, množství, kategorizace a způsobu nakládání s odpady

Městský úřad Jaroměř: neuplatnil zásadní připomínky

Obec Předměřice nad Labem : Obec Předměřice nad Labem se záměrem zásadně nesouhlasí. Záměr představuje mimořádně silný a trvalý zásah do života obce: zdvoukolejněná trať s rychlostí 160 km/h a více než dvojnásobným počtem vlaků, oplocená a bez jediného úrovňového křížení, protne zastavěné území obce a natrvalo je rozdělí na dvě části spojené pouze jediným nadjezdem s mostem délky 180 m o výšce cca 9–10 m nad kolejemi. Desítkám obyvatel se výrazně zhorší hluková situace, aniž by pro ně bylo navrženo jakékoli protihlukové opatření, a obec bude po tři roky staveništěm s desítkami až stovkami nákladních vozidel denně. Oznámení přitom tyto dopady na kvalitu života, zdraví a pohodu bydlení obyvatel obce buď nehodnotí vůbec, nebo je bagatelizuje. Obec není ochotna nést takové zhoršení životních podmínek svých obyvatel a trvá na tom, aby byl záměr na jejím území zásadně přepracován a řádně posouzen. Obec proto nesouhlasí s tím, aby zjišťovací řízení bylo ukončeno závěrem, že záměr nepodléhá posouzení vlivů na životní prostředí. Obec požaduje, aby ministerstvo v závěru zjišťovacího řízení podle § 7 odst. 5 ZPV stanovilo, že záměr bude posuzován podle ZPV v plném rozsahu, tj. že oznamovatel zpracuje dokumentaci podle přílohy č. 4 ZPV, a aby ministerstvo současně stanovilo oblasti, na které má být v dokumentaci kladen zvýšený důraz, jak jsou specifikovány níže. Jde o změnu záměru kategorie I (bod 44 přílohy č. 1 ZPV – celostátní železniční dráhy) ve smyslu § 4 odst. 1 písm. b) ZPV. Samo oznámení potvrzuje, že se jedná o významné zvýšení kapacity i rozsahu záměru a významnou změnu technologie: přidání druhé traťové koleje v celé délce 15,2 km, zvýšení traťové rychlosti ze 120 na 160 km/h, změna trakční soustavy na 25 kV AC, více než dvojnásobný nárůst intenzity osobní dopravy (z 86 na 216, resp. 248 vlaků denně), zrušení 14 úrovňových přejezdů a jejich náhrada nadjezdy o výšce 9–10 m nad temenem kolejnice, přeložky trati mimo stávající těleso, trvalý zábor 73,4 ha pozemků, z toho 43,2 ha zemědělské půdy I. třídy ochrany. Podle kritérií přílohy č. 2 ZPV (charakteristika záměru, jeho umístění v zastavěném území a nivě Labe, rozsah, složitost, doba trvání a kumulace vlivů) jde o záměr, u něhož významné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nelze vyloučit; naopak řada z nich je již v oznámení výslovně identifikována (nárůst hlukové zátěže, silný zásah do krajinného rázu, zábor půdy I. třídy, zásahy do VKP a ÚSES). Předložené oznámení je navíc v podstatných částech neúplné, vnitřně rozporné a v částech týkajících se území obce Předměřice nad Labem nedostatečně podložené, takže ani samo o sobě neumožňuje učinit spolehlivý závěr o nevýznamnosti vlivů. Konkrétní námitky a požadavky obce :

1. Neúplnost a vnitřní rozpornost oznámení a jeho přílohy popisují záměr na území obce rozdílně, a to v otázkách, které jsou pro posouzení vlivů rozhodující:

– Příloha 7 uvádí harmonogram realizace 2029–2033, oznámení uvádí 3/2033–12/2035. Na správnosti harmonogramu přitom stojí závěr oznámení o vyloučení kumulace se stavbami I/11

Severní tangenta Hradec Králové, I/33 Plotiště a modernizacemi navazujících traťových úseků.

– Oznámení v kap. B.III.1 uvádí, že recyklační základna bude umístěna v k. ú. Rodov (parc. č. 458/45), avšak bezprostředně navazující odstavec uvádí „kapacitu recyklační základny v lokalitě Předměřice nad Labem“. Rozptylová studie (příloha 5, kap. 3.1 a 3.7) rovněž uvádí, že recyklační linka (staveniště 1) a deponie zeminy (staveniště 2) mají být umístěny na území obce Předměřice nad Labem a ověřuje odstupové vzdálenosti podle územního plánu obce Předměřice nad Labem, zatímco výpočet je proveden pro umístění v Rodově. Pro obec je zásadní, zda na jejím území bude provozován vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší s akustickým výkonem 117 dB a související nákladní doprava.

– Intenzita staveništní nákladní dopravy je uváděna střídavě jako „až 100“ a „max. cca 150“ nákladních vozidel denně (kap. B.II.6 a B.III.1), aniž by byly uvedeny konkrétní trasy na území obce.

– Tabulka navržených protihlukových stěn (Tab. 1 oznámení, Tab. 14 hlukové studie) neobsahuje staničení stěn. Protokoly o měření hluku a vibrací č. 26/21 a 26/22, na nichž je postavena kalibrace hlukového modelu i závěry o vibracích, nejsou k oznámení přiloženy. Hluková studie je označena jako 1. vydání zpracované na podkladech, které „ještě nemusely být finálně k dispozici“.

– Kapitola D.I.7 se odvolává na zajištění suchého okolí mostních opěr na „větším vodním toku Klenice“, který se v řešeném území vůbec nevyskytuje. Tato skutečnost vyvolává důvodnou pochybnost o tom, zda byla kapitola o vlivech na vody zpracována pro posuzované území.

– Seznam příloh oznámení uvádí přílohu 6 „Posouzení souladu stavby s rámcovou směrnicí o vodách“. Podle informací obce ke dni podání tohoto vyjádření mezi zveřejněnými dokumenty chybí. Bez ní nelze posoudit, zda záměr nezpůsobí zhoršení stavu dotčených vodních útvarů ve smyslu čl. 4 odst. 7 směrnice 2000/60/ES a § 23a vodního zákona.

Požadavek: Obec požaduje, aby dokumentace obsahovala jednoznačný, ve všech přílohách shodný popis technického řešení na území obce (kolejové řešení, konfigurace stanice pro odstavování nákladních vlaků a nástupišť pro osobní dopravu, přeložky trati mimo stávající těleso, staničení a parametry protihlukových stěn, umístění zařízení staveniště, deponií a recyklační základny, trasy staveništní dopravy) včetně podrobné koordinační situace pro k. ú. Předměřice nad Labem, a aby byly doloženy všechny podkladové protokoly a příloha 6.

Hluk z provozu železnice

Hluková studie i oznámení posuzují záměr výlučně jako „starou železnici“ a používají hygienický limit 68/63 dB (den/noc) odpovídající korekci pro dráhy umístěné a povolené před 1. 1. 2001. Předmětem záměru je však výstavba nové, druhé traťové koleje v celé délce úseku, v několika úsecích přeložky trati mimo stávající drážní těleso (podle přílohy 7 mj. cca 500 m za ŽST Předměřice nad Labem), zvýšení rychlosti o třetinu a více než zdvojnásobení intenzity dopravy. Obec má za to, že na takto nově umístěnou a povolovanou dráhu nelze bez dalšího aplikovat korekci pro starou hlukovou zátěž a že je nutno vycházet z limitu pro nově umisťované dráhy 60/55 dB, případně tuto otázku nechat závazně posoudit Krajskou hygienickou stanicí Královéhradeckého kraje, jak ostatně oznámení samo připouští („stanovení hygienického limitu přísluší orgánu ochrany veřejného zdraví“).

Při použití limitu 60/55 dB by podle vlastních výsledků hlukové studie (Tab. 11 a 12) byl limit ve výhledovém stavu překročen nebo těsně dosažen v řadě výpočtových bodů v obci, zejména PNL05 Na Obci 140 (63,5/58,5 dB v r. 2035; 63,9/58,3 dB v r. 2050), PNL06 Na Obci 386 (až 61,0/55,4 dB), PNL07 (až 60,7/55,1 dB) a PNL10 Na Obci 445 (59,5/53,9 dB), a to bez jakýchkoli navržených protihlukových opatření.

Nárůst hlukové zátěže v obci bez protihlukových opatření

Ve výpočtových bodech na území obce dojde podle hlukové studie k nárůstu o 2–5 dB (např. PNL02 +4,8 dB, PNL01 +4,0 dB, PNL08 +3,9 dB), a to i po zohlednění optimistického předpokladu 100% podílu tichých vozů u nákladních vlaků (dnes 20 %). Podle Tab. 33 a 34 oznámení se v k. ú. Předměřice nad Labem zvýší počet obyvatel exponovaných hladinám Lden 60–65 dB z 12 na 41 osob a v pásmu 65–70 dB z 0 na 6 osob; v nočním deskriptoru se nově objeví 6 obyvatel v pásmu 60–65 dB. Jde o nejvyšší absolutní nárůst ve vyšších hlukových pásmech ze všech dotčených obcí. Oznámení samo konstatuje, že tyto expozice odpovídají výraznému obtěžování, prokazatelnému zhoršení kognitivních schopností dětí, chronickému stresu a rušení spánku. Přesto není v k. ú. Předměřice nad Labem navržena žádná protihluková stěna ani jiné protihlukové opatření; tři navržené stěny o celkové délce 272 m se týkají výlučně Plotiště nad Labem, Lochenic a Smiřic.

Nezohledněné zdroje hluku

– Stanice Předměřice nad Labem má podle přílohy 7 sloužit odstavování a předjíždění nákladních vlaků na kolejích délky 790 m; nebyl však posouzen hluk ze stání, rozjezdů a brzdění nákladních souprav, posunu a provozu lokomotiv nezávislé trakce v bezprostřední blízkosti obytné zástavby v ulicích Na Obci, U Náhona a Pod Nádražím.

– Hluk ze silniční dopravy na nově budovaném nadjezdu nebyl posouzen vůbec. Přeložka ulice Průmyslová je vedena po mostě délky 180 m ve výšce cca 9–10 m nad temenem kolejnice s oboustrannými opěrnými zdmi v ulici Na Obci. Doprava na tomto vyvýšeném objektu (včetně nákladních vozidel do průmyslové zóny) bude novým dominantním zdrojem hluku pro přilehlou zástavbu, přičemž šíření hluku z vyvýšené komunikace není stíněno okolní zástavbou.

– Kumulace hluku ze železnice a silniční dopravy, včetně připravované stavby I/11 Severní tangenta Hradec Králové, která má křížit posuzovanou trať jižně od Předměřic nad Labem, byla v kap. B.I.4 odmítnuta pouze odkazem na harmonogram výstavby; kumulace v období provozu („kumulativní vlivy v období provozu neočekáváme“) nebyla vyhodnocena, ačkoli sama analýza nejistot v kap. D.I.8 přiznává, že synergické působení silničního hluku nebylo uvažováno.

– Hluk z výstavby nebyl posouzen.

Metodické nedostatky hlukové studie

– Kalibrace modelu byla provedena primárně pro osobní dopravu, protože nákladní dopravu se při měření „nepodařilo zachytit“; pro obec, u níž se uvažuje nákladní stanice, je to zásadní nedostatek.

– Výhledový stav vychází ze 100% podílu tichých vozů u nákladních vlaků; tento předpoklad není nijak doložen ani garantován a obec požaduje výpočet i pro konzervativní variantu odpovídající stávající skladbě vozového parku.

– Chybí protokoly o měření (přílohy 4 a 5 hlukové studie) a staničení protihlukových stěn.

– Nebyla hodnocena hluková expozice objektů občanské vybavenosti (mateřská a základní škola, obecní úřad, sportoviště) ani chráněný venkovní prostor (zahrady, hřiště).

Obec požaduje, aby dokumentace obsahovala novou hlukovou studii, která vyhodnotí záměr ve variantě limitu 60/55 dB a doloží stanovisko KHS k aplikovatelnému limitu, navrhne protihluková opatření pro zástavbu v Předměřicích nad Labem (ulice Na Obci, U Náhona, Pod Nádražím, V Aleji, U Panelárny) tak, aby nedošlo ke zhoršení stávající hlukové situace, včetně individuálních opatření na objektech, posoudí hluk ze silniční dopravy na nadjezdu a v jeho předpolích i kumulaci se stavbou I/11, posoudí provoz nákladní stanice, bude opřena o doložené protokoly měření a jednoznačné staničení opatření a zahrne objekty občanské vybavenosti a chráněné venkovní prostory.

Vibrace

Oznámení uvádí, že měření vibrací prokázalo problematické průjezdy u objektů MV3, MV4 a MV6, avšak tyto objekty nejsou v oznámení identifikovány adresou ani obcí; není tedy možné ověřit, zda se nacházejí na území obce. Oznámení dále uvádí, že u objektů do cca 12 m od průjezdné koleje může být vliv vibrací „bez dodatečných opatření problém“ a že změnu šíření vibrací po realizaci záměru „není možné spolehlivě predikovat“. V obci se v této vzdálenosti nachází řada obytných objektů (např. Na Obci 140) a nová kolej č. 1 bude k zástavbě na levé straně trati přiblížena. Ani přesto nejsou navržena žádná antivibrační opatření a vibrace v období výstavby (beranění, vibrační hutnění, hloubkové zakládání mostu délky 180 m a opěrných zdí, demolice stavědel) nejsou posouzeny vůbec.

Obec požaduje identifikaci všech měřených objektů, doložení protokolu č. 26/21, predikci vibrací pro výhledový stav (včetně varianty nákladní stanice a zvýšené rychlosti), pasportizaci objektů v ochranném pásmu dráhy před zahájením stavby, návrh antivibračních opatření (antivibrační rohože, podpražcové podložky) v úsecích s obytnou zástavbou do 25 m od koleje a posouzení vibrací během výstavby.

4. Vlivy v období výstavby – hluk, prašnost, doprava

Oznámení výslovně přiznává, že posouzení hluku z výstavby „bude dopracováno v navazujících stupních PD“, a omezuje se na obecný výčet mechanizace s akustickým výkonem až 118 dB. Stavba má na území obce trvat tři stavební sezóny (2033–2035) a zahrnuje odkopávky 207 529 m³ a násypy 113 454 m³ v celém úseku, výstavbu nadjezdu s mostem délky 180 m v intravilánu, opěrné a zárubní zdi, demolice stavědel, přestavbu tří mostů přes Velký labský náhon a jeho odlehčovací koryto a nové technologické objekty. Železniční stavby jsou navíc pravidelně prováděny ve výlukách včetně nočních hodin; oznámení přesto s nočními pracemi neuvažuje, aniž by to bylo závazně zajištěno. Rozptylová studie hodnotí pouze provoz recyklační základny a její dopravní obsluhu v Rodově/Smiřicích. Prašnost z vlastního staveniště v intravilánu obce, z deponií ornice (odhad skrývek 294 000 m³) a ze

staveništní dopravy po místních komunikacích obce hodnocena není; oznámení se omezuje na obecný odhad „na základě zkušeností“. Trasy staveništní dopravy jsou popsány pouze jako „D11, II/611 a dále místní komunikace“, tj. bez určení, kterými ulicemi obce budou projíždět až desítky až stovky nákladních vozidel denně. Není řešeno zajištění dopravní obslužnosti obce po dobu výstavby, tj. v období mezi zrušením stávajících přejezdů a zprovozněním nadjezdu, včetně dostupnosti pro složky IZS, svoz odpadu, zásobování, školní docházku a hromadnou dopravu.

Obec požaduje, aby dokumentace obsahovala akustickou studii pro období výstavby s výpočtem pro nejbližší chráněnou zástavbu a s návrhem opatření (mobilní clony, omezení provozní doby, závazné vyloučení nočních prací mimo technologicky nezbytné výluky s předchozím projednáním s obcí), rozptylovou studii pro celé staveniště na území obce a pro staveništní dopravu, závazné zásady organizace výstavby s určením tras staveništní dopravy mimo obytné ulice obce, umístěním zařízení staveniště a deponií mimo intravilán a záplavové území, harmonogramem zachování průjezdu obce a plánem náhradní dopravní obslužnosti, kontinuální monitoring hluku a prašnosti během výstavby s předáváním výsledků obci a závazek oznamovatele k uvedení dotčených komunikací obce do původního stavu.

Na území obce mají být zrušeny oba stávající úrovňové přejezdy (ul. Průmyslová a účelová komunikace „k čerpačce“ z ulice Na Obci) a nahrazeny jediným nadjezdem v ul. Průmyslová; přístup k čerpací stanici má být nově veden polní cestou od panelárny. Trať tak přestane být pro obyvatele překonatelná v úrovni terénu a obec bude fyzicky rozdělena na dvě části oddělené dvoukolejnou, oplocenou tratí s rychlostí 160 km/h a mostním objektem výšky 9–10 m. Oznámení tento vliv v kap. D.I.8 (socioekonomické vlivy) zcela pomíjí a naopak tvrdí „zřejmý pozitivní trvalý vliv na dopravní situaci. Příloha 7 přitom sama konstatuje, že prostupnost krajiny pro člověka se zhorší. Obec považuje rozdělení své zastavěné části nepřekonatelnou dopravní bariérou za nejzávažnější dopad záměru na každodenní život obyvatel a s takovým řešením zásadně nesouhlasí. Jde o zásah do sídelní struktury obce, který nelze odstranit žádným následným opatřením a který trvale sníží kvalitu života i hodnotu nemovitostí v obci.

Obec upozorňuje zejména na tyto dopady, které musí být v dokumentaci vyhodnoceny jako vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví ve smyslu části D přílohy č. 4 ZPV:

– prodloužení docházkových a dojezdových vzdáleností mezi částmi obce (k obecnímu úřadu, škole, obchodům, zdravotnickému zařízení, sportovištím, zastávkám hromadné dopravy), zejména pro děti, seniory a osoby s omezenou schopností pohybu; pro pěší se u ul. Průmyslová počítá pouze s nadchodem se schodišti, což není bezbariérové řešení;

– zhoršení bezpečnosti a komfortu pěší a cyklistické dopravy na rampách nadjezdu s podélným sklonem a v opěrných zdech;

– změnu dopravního zatížení místních komunikací v důsledku přeložky (přeložka Průmyslové je vedena přes ulici Na Obci oboustrannými opěrnými zdmi a soustředí veškerou silniční dopravu přes trať do jediného místa) a dopady na obyvatele podél nových tras;

– dostupnost nových nástupišť pro osobní dopravu, umístěných mimo stávající stanici v místě rušeného přejezdu ul. Průmyslová, pro obyvatele obou částí obce, včetně bezbariérového přístupu;

– dostupnost zemědělských pozemků a zahrádkářské kolonie; nová polní cesta má být vedena přes pozemky zahrádek parc. č. 233/7, 233/22, 233/6, 233/57 a další v k. ú. Předměřice nad Labem, čímž dojde k jejich faktické likvidaci;

– skutečnost, že přeložka ul. Průmyslová byla podle oznámení navržena tak, aby „nezasáhla do budoucí průmyslové haly na parcele č. 62/1“, zatímco zájmy obyvatel obce a obce samotné nebyly do návrhu promítnuty.

Obec požaduje, aby dokumentace obsahovala dopravní studii pro území obce (intenzity, trasy, docházkové vzdálenosti, bezpečnost), variantní řešení mimoúrovňových křížení (podjezd/podchod namísto nadjezdu, bezbariérový podchod pro pěší a cyklisty v centru obce mezi ulicemi Na Obci a Pod Nádražím, zachování přímé pěší vazby v místě rušených přejezdů), variantní řešení umístění a přístupu k nástupištím osobní dopravy a vyhodnocení sociálních dopadů rozdělení obce. Obec dále požaduje, aby byla přizvána k projednání technického řešení přeložek jako správce místních komunikací a vlastník dotčených pozemků.

Příloha 7 hodnotí zásah do krajinného rázu jako „středně silný“ až „silný“ (nadjezdy, sloupy trakčního vedení 25 kV, kácení doprovodné vegetace Velkého labského náhonu, který ZÚR Královéhradeckého kraje v okrsku 19_05 Předměřice nad Labem výslovně chrání jako krajinářsko-estetickou hodnotu), a přesto jej bez bližšího odůvodnění uzavírá jako „únosný“. Pro intravilán obce byla zpracována jediná vizualizace (náhrada přejezdu P5215). Nadjezdy o výšce 9–10 m nad TK a most délky 180 m budou v rovinaté nivě Labe novými výškovými dominantami uprostřed obytné zástavby s dopady na pohodu bydlení, oslunění, soukromí (pohled z rampy do zahrad a oken) i hodnotu nemovitostí; tyto vlivy nebyly hodnoceny.

Obec požaduje variantní posouzení mimoúrovňových křížení z hlediska krajinného rázu a pohody bydlení, zpracování vizualizací z pohledových míst v obci (ulice Na Obci, Průmyslová, Pod Nádražím, U Náhona), konkrétní návrh kompenzačních výsadeb na území obce projednaný s obcí a vyhodnocení souladu se ZÚR KHK (okrsek 19_05) a s územním plánem obce.

Kapitola D.I.7 oznámení je zpracována obecně a s věcnou chybou (tok Klenice mimo řešené území). Na území obce se přitom kumulují významné vodohospodářské limity: trať a přeložky křižují Velký labský náhon celkem třikrát (km 25,6; 26,2 odlehčovací koryto; 27,1 v intravilánu) a Malý labský náhon (km 24,4) s úpravami koryt a kácením břehových porostů; k. ú. obce je zranitelnou oblastí podle nařízení vlády č. 262/2012 Sb.; ve vzdálenosti 360 m od záměru se nachází vodní zdroj Předměřice – vrt P1; záměr leží v nivě Labe a dotýká se stanovených záplavových území Labe a Malého labského náhonu; ZÚR KHK ukládají v území obce ochranu kvartérních zdrojů vody (OV3250). Odvodnění trati je navrženo z velké části jako vsakovací („vzhledem k příznivým podmínkám pro vsakování“) pouze na základě předběžného inženýrsko-geologického průzkumu, retenční nádrže mají být dimenzovány bez vsakování s tím, že jejich umístění „bude v projektu stavby dopřesněno“; není tedy známo, kde na území obce budou umístěny, jaké recipienty budou zatíženy a jaké další zábory vyvolají. Odvodnění silničních přeložek a nadjezdu je navrženo do „postranních příkopů, případně na okolní pozemky“ nebo do kanalizace obce, aniž by byla prověřena její kapacita; obec s odváděním srážkových vod z nových komunikací do své kanalizace bez prověření a dohody nesouhlasí.

Zcela chybí posouzení souladu s rámcovou směrnicí o vodách (příloha 6, viz bod 1) a posouzení vlivu hlubokého zakládání mostů a zdí na režim podzemních vod a na okolní studny.

Obec požaduje podrobný hydrogeologický průzkum jako podklad návrhu odvodnění, konkrétní návrh umístění a kapacity retenčních nádrží a recipientů na území obce, návrh odvodnění všech přeložek a nadjezdu v souladu s § 5 odst. 3 vodního zákona a TNV 75 9011, posouzení vlivu na vodní zdroj Předměřice (vrt P1) a na domovní studny včetně pasportizace, hydrotechnické posouzení mostů přes Velký a Malý labský náhon pro Q100 včetně vlivu na stanovená záplavová území, doplnění přílohy 6 a zpracování povodňového a havarijního plánu pro období výstavby s vyloučením zařízení staveniště a deponií v záplavovém území.

Trvalý zábor v k. ú. Předměřice nad Labem činí 34 470 m², z toho 33 138 m² zemědělské půdy I. třídy ochrany, kterou lze podle § 4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb. odejmout jen ve výjimečných případech. Oznámení připouští, že zábory nebyly rozděleny na trvalé a dočasné, pedologický průzkum nebyl zpracován a bilance skrývek je pouze orientační; dočasné zábory pro zařízení staveniště a deponie nejsou známy vůbec. Součástí záboru jsou i zahrady (7 553 m²) včetně zahrádkářské kolonie u ulice U Panelárny.

Obec požaduje vyhodnocení variant vedoucích k minimalizaci záboru půdy I. třídy (zejména u přeložek komunikací a polních cest), úplnou bilanci trvalých i dočasných záborů včetně zařízení staveniště, závazný plán využití skryté ornice na území obce a řešení náhrady za zaniklé zahrádky.

Rozptylová studie modeluje pouze vyjmenovaný zdroj – recyklační linku – a její dopravní obsluhu, a to na základě vzájemně rozporných údajů o umístění. Vlastní stavební činnost v intravilánu obce, deponie a staveništní doprava po komunikacích obce nebyly modelovány. Navržená opatření (kropení, čištění komunikací, omezení provozu recyklace na 6 hodin denně za dobrých rozptylových podmínek) jsou formulována jako doporučení bez záruky vymahatelnosti.

Obec požaduje rozptylovou studii zahrnující celé staveniště a staveništní dopravu na území obce s vyhodnocením krátkodobých (24h) koncentrací PM10 u nejbližší obytné zástavby a školských zařízení, jednoznačné určení umístění recyklační základny a deponií mimo území obce, resp. mimo dosah obytné zástavby, a promítnutí protiprašných opatření do závazných podmínek závěru zjišťovacího řízení, resp. stanoviska EIA.

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (kap. D.I.8) je založeno výhradně na hluku ze železničního provozu, přebírá nejistoty hlukové studie a výslovně vylučuje synergické působení silničního hluku a hluku z výstavby. Oznámení přitom samo připouští, že v období provozu „může být negativně ovlivněno nadlimitními hodnotami řádově několik desítek obyvatel“ a že v období výstavby „může být ovlivněno několik tisíc obyvatel“. Nejsou hodnoceny vlivy prašnosti, vibrací, psychosociální dopady rozdělení obce a zhoršení dostupnosti služeb ani citlivé skupiny obyvatel (děti ve školských zařízeních, senioři).

Obec požaduje, aby součástí dokumentace bylo hodnocení vlivů na veřejné zdraví zpracované držitelem autorizace podle § 19 ZPV, a to samostatně pro období výstavby a období provozu, zahrnující hluk (železniční, silniční, stavební, kumulace), vibrace, kvalitu ovzduší a sociální

determinanty zdraví, se zvláštním zřetelem k doporučeným hodnotám WHO pro železniční hluk (Lden 54 dB, Lnight 44 dB).

Oznámení identifikuje stavby I/11 Severní tangenta Hradec Králové (křížení s tratí jižně od obce), I/33 Plotiště a modernizace navazujících traťových úseků, avšak kumulaci vylučuje pouze odkazem na harmonogramy, které jsou v samotném oznámení uváděny rozdílně (viz bod 1). Kumulativní vlivy v období provozu (souběh hluku z dálkové silnice I. třídy a modernizované trati, navýšení silniční dopravy v obci po zprovoznění tangenty a nadjezdu) nebyly hodnoceny vůbec, ačkoli je to požadavkem přílohy č. 2 i přílohy č. 4 ZPV.

Obec požaduje vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů se stavbou I/11 Severní tangenta a navazujícími železničními stavbami, a to pro období výstavby (souběh staveb, staveništní doprava) i provozu (kumulovaná hluková a imisní zátěž).

Záměr je předložen v jediné variantě s tím, že „jiná varianta není investorem zvažována“; nulová varianta nebyla detailně hodnocena. S ohledem na rozsah a intenzitu vlivů v zastavěném území obce obec požaduje, aby ministerstvo v závěru zjišťovacího řízení uložilo oznamovateli zpracovat dokumentaci ve variantách, a to přinejmenším variantně pro způsob mimoúrovňového křížení v obci (nadjezd /podjezd / podchod pro pěší a cyklisty), umístění a přístupnost nástupišť osobní dopravy a provoz stanice pro odstavování nákladních vlaků a rozsah protihlukových a antivibračních opatření, včetně varianty zajišťující nezhoršení stávající hlukové situace v obci.

Obec žádá, aby v závěru zjišťovacího řízení bylo stanoveno, že záměr bude posuzován podle ZPV a aby byly uloženy požadavky na obsah dokumentace v rozsahu bodů tohoto vyjádření.

Obec žádá, aby oznamovatel před zpracováním dokumentace projednal s obcí technické řešení na jejím území (přeložky, mimoúrovňová křížení, umístění nástupišť, protihluková opatření, zařízení staveniště) a aby výsledky projednání byly v dokumentaci vypořádány.

Obec žádá o konání veřejného projednání dokumentace v obci Předměřice nad Labem.

Obec žádá, aby jí byla doručována veškerá písemnost v tomto řízení, a to i prostřednictvím jejího právního zástupce.

Obec si vyhrazuje právo své vyjádření doplnit, zejména po zveřejnění chybějících částí oznámení (příloha 6, protokoly o měření).

Obec nezpochybňuje veřejný zájem na modernizaci železniční dopravy. Tento zájem však nemůže být naplňován na úkor obyvatel jedné obce způsobem, který v oznámení není ani poctivě popsán, natož vyhodnocen. Záměr v předložené podobě významně a trvale poškodí kvalitu života v obci: rozdělí ji na dvě části, zvýší hlukovou zátěž desítek obyvatel bez jakéhokoli protihlukového opatření, vyvolá tříletou výstavbu v intravilánu, zlikviduje zahrádky a zemědělskou půdu nejvyšší kvality a postaví do centra obce výškový mostní objekt. Obec s takto silným zásahem do života svých obyvatel nesouhlasí a nepovažuje záměr v této podobě za přijatelný. Obec proto požaduje, aby ministerstvo nepřipustilo vypořádání záměru v samotném zjišťovacím řízení na základě neúplného a rozporného oznámení a aby stanovilo, že záměr bude posouzen podle zákona č. 100/2001 Sb. v plném rozsahu, ve variantách a s důrazem na oblasti uvedené v části III tohoto vyjádření.

Obec současně vyzývá oznamovatele, aby technické řešení na jejím území přepracoval v součinnosti s obcí tak, aby zachovalo celistvost a prostupnost obce a nezhoršilo životní podmínky jejích obyvatel.

Obec Holohlavy nesouhlasí s plánovanými změnami v souvislosti s výstavbou RS5, které by zásadně zhoršily kvalitu života občanů v obci a dále požaduje převedení plánované výstavby RS5 (rychlé spojení) železniční trati mimo zastavěné území Smiřic, Holohlav a Černožic.

Spolek rodičů a přátel dětí a školy – Předměřice nad Labem ve svém vyjádření mj. uvádí, že navržené řešení průchodu úseku RS 5 Předměřicemi nad Labem zásadně mění každodenní přístup části dětí a jejich rodin k základní a mateřské škole a současně podmínky, za nichž se děti budou moci do školy bezpečně dopravovat pěšky nebo na kole. Spolek současně upozorňuje, že předložené podklady neobsahují dostatečné vyhodnocení trvalého silničního provozu na novém nadjezdu. Chybí věrohodná prognóza intenzity a skladby dopravy, včetně nákladních vozidel a kamionů obsluhujících místní firmy a průjezdné dopravy ve směru Hradec Králové – Jaroměř. Bez těchto vstupů nelze spolehlivě posoudit ani hluk, vibrace a emise ve vztahu k nejbližší obytné zástavbě a k trasám, které budou každodenně využívat děti a jejich doprovod. Hluková studie se soustředí na železniční provoz a rozptylová studie především na vlivy realizace stavby. Spolek žádá, aby byl záměr dále posuzován podle zákona EIA a aby příslušný úřad v závěru zjišťovacího řízení výslovně požadoval zejména:

− podrobné posouzení bariérového účinku projektu na dostupnost základní a mateřské školy

− posouzení reálné bezpečnosti a použitelnosti pěšího nadchodu pro děti, rodiče s kočárky,

prarodiče a osoby se sníženou schopností pohybu;

− dopravně-bezpečnostní posouzení cyklistického a bezbariérového pohybu po silničním nadjezdu a jeho napojeních;

− vyhodnocení, zda navržené řešení zachová možnost samostatné pěší a cyklistické docházky dětí a nezpůsobí významný nárůst dovážení dětí ke škole automobily;

− konkrétní plán bezpečného přístupu ke škole v jednotlivých etapách výstavby;

− variantní prověření jiných technických řešení pěšího, cyklistického a bezbariérového propojení, pokud současný návrh neprokáže dostatečnou bezpečnost a použitelnost;

− v přiměřeném rozsahu rovněž doplnění hodnocení trvalého silničního provozu na nadjezdu a jeho kumulativních vlivů

Ing. Zbyněk Sperat, Ph.D. z Hradce Králové upozorňuje na nedostatečné vyhodnocení bariérového účinku na obyvatele, socioekonomických vlivů. Nejsou navrhovány rozumné alternativy křížení, je uplatňován rozdílný přístup k nemotorové dopravě v jednotlivých obcích, nedostatečné hlukové posouzení, nedostatečné kumulativní hodnocení, rozsáhlý zábor ZPF, vliv na krajinný ráz, prašnost atd.

Pan Radek Hlava z Jaroměře mj. uvádí, že dojde ke zničení desítky let budované struktury sídel. Negativním jevem je dále fragmentace krajiny, polí, luk nepřekonatelnou zdí, která nemá pro lidi v obcích žádný význam. Zrychlení dopravy je neproporcionální s ohledem na zásahy do životního prostředí a krajiny. Nově vzniklé nadjezdy, protihlukové stěny znehodnotí krajinný ráz. Rozpůlení obcí naruší občanské soužití. Obce budou paralyzovány. Záměr může mít významný vliv na životní prostředí a měl by podléhat posouzení záměru na životní prostředí.

Ing. arch. Jiřina Fojtíková, Ing. Vlastimil Fojtík, Mgr. Dora Truncová, Mgr. Jana Janoušková, Ilona Čapková, Tomáš Čapek, Vratislava a Jaroslav Šimůnkovi a mnozí další občané Předměřic nad Labem namítají, že oznámení a jeho podkladové studie v částech týkající se Předměřic nad Labem neobsahují skutkové a odborné podklady, na jejichž základě by bylo možno odpovědně, objektivně a přezkoumatelně vyloučit významné negativní vlivy navrženého řešení na obyvatelstvo, veřejné zdraví a životní prostředí. Jedná se o bariérový účinek záměru na obyvatelstvo obce, silniční nadjezd jako nový trvalý zdroj dopravních vlivů, dopady během výstavby a zachování bezpečného spojení obce, apod. Další posuzování záměru proto považují za nezbytné.

Jiří Jelínek z Černožic namítá nedostatečné posouzení kumulace vlivů záměru, nedostatečné zohlednění individuální situace jeho rodinného domu atd.

Ministerstvo na základě výše uvedených připomínek k oznámení záměru konstatuje, že tento záměr může mít významný vliv na jednotlivé složky životního prostředí, a to zejména na přírodu a ovzduší. Rovněž je třeba řádně posoudit veškeré požadavky plynoucí z platné legislativy na úseku odpadového hospodářství. Ministerstvo přitom vycházelo zejména ze stanovisek dotčených správních orgánů (Magistrát města Hradce Králové) a zjištěných nedostatků ve zpracovaném oznámení. Z těchto důvodů požaduje záměr posoudit v rámci zákona.

Dokumentaci, zpracovanou podle přílohy č. 4 zákona, s vypořádáním všech relevantních připomínek obsažených v jednotlivých vyjádřeních, požaduje výše nadepsané ministerstvo zaslat v elektronické podobě.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů. Závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

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

Příloha: obdržená vyjádření (pouze oznamovatel)

Rozdělovník:

Dotčené územní samosprávné celky:

1) Královéhradecký kraj
2) obec Černožice
3) obec Holohlavy
4) město Hradec Králové
5) město Jaroměř
6) obec Lochenice
7) obec Předměřice nad Labem
8) město Smiřice

Dotčené správní úřady:

1) Krajský úřad Královéhradeckého kraje
2) KHS Královéhradeckého kraje
3) Magistrát města Hradec Králové
4) Městský úřad Jaroměř

Na vědomí oznamovatel:

Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
zastoupena
společností VECTORAMA s.r.o. Praha
resp.
společností Ecological Consulting a.s. Olomouc