

Hradec Králové 22.10.2019

Dle rozdělovníku

Č. j.: MZP/2019/550/1352 – Ko

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

## **ZÁVAZNÉ STANOVISKO**

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

**vydává**

### **SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO**

k záměru

#### **„Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové“**

##### ***Kapacita (rozsah) záměru:***

Modernizace se týká železničního svršku, železničního spodku a technologických částí v následujících úsecích tratí:

trať	úpravy žel. svršku	úpravy žel. spodku	technologická část
trať 031	km 16,077 - 23,402	km 16,212 - 23,392	km 14,862 - 26,745
trať 020	km 26,900 - 29,760	km 26,959 - 29,692	km 23,934 - 32,555
trať 041	km 0,000 - 0,842	km 0,000 - 0,809	km 0,000 - 5,613
Plačická spojka	km 0,000 - 2,200	km 0,000 - 2,145	km 0,000 - 3,644
celková délka	13,227 km	12,867 km	29,761 km

Traťová rychlost 160 km/hod (v ŽST Hradec Králové hl. n. 80 km/hod).

Součástí záměru je rekonstrukce 13 úrovnových přejezdů, změna 2 přejezdů/přechodů na mimoúrovňové křížení, změna 1 přejezdu na přechod, 4 nové železniční mosty - podchody, rekonstrukce 4 železničních mostů, prodloužení 2 podchodů, zrušení 2 mostů, rekonstrukce 5 železničních propustků, realizace 1 nové opěrné zdi, rekonstruované 2 zárubních zdí, úprava pozemních komunikací a realizace protihlukových stěn (celkem 644 m). Dále bude modernizováno zabezpečovací a sdělovací zařízení, silnoproudé technologie atd.

### **Zařazení záměru dle přílohy č. 1:**

Před účinností zákona č. 326/2017 Sb. - kategorie I, bod 9.1 - Novostavby železničních drah delší 1 km.

Po účinnosti zákona č. 326/2017 Sb. - kategorie I, bod 44 - Celostátní železniční dráhy.

### **Umístění záměru:**

Kraj: Pardubický, Královéhradecký

Obec: Opatovice nad Labem, Hradec Králové, Předměřice nad Labem, Praskačka, Světí, Všestary

Katastrální území: Opatovice nad Labem, Pohřebačka, Březhrad, Plačice, Pražské Předměstí, Kukleny, Plotičtš nad Labem, Plácky, Předměřice nad Labem, Věkoše, Pouchov, Slezské Předměstí, Světí, Břiza u Všestar, Všestary

**Obchodní firma oznamovatele:** Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

**IČO oznamovatele:** 709 94 234

**Sídlo oznamovatele:** Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1

**Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí:**

#### I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:

1. V dokumentaci pro stavební povolení bude řešeno:

- a) z důvodu častých kolizí se zvěří v km 19,513 bude navrženo opatření zmírňující tento stav,
- b) bude navržena a projednána náhradní výsadba za kácenou mimolesní zeleň,
- c) v případě průhledných, poloprůhledných nebo výrazně reflexních materiálů je nutné protihlukové stěny navrhnout ve spolupráci s místně příslušným orgánem ochrany přírody a v souladu s TP 104 - Protihlukové stěny pozemních komunikací (předpisy SŽDC tuto problematiku pro navrhování PHS neřeší).

2. Součástí zásad organizace výstavby (ZOV) budou následující opatření:

- a) bude navržena ochrana stávající 2. řady jírovcové aleje dřevěným obedněním a mobilním oplocením v celé délce navrhované zdi po dobu výstavby,
- b) kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny),
- c) zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny),
- d) staveništní dopravu organizovat mimo obydlené zóny,
- e) všechny stavební práce budou prováděny pouze v denní době od 7 do 21 hodin,
- f) opatření k omezení sekundární prašnosti při realizaci záměru.

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

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

3. Na základě ZOV bude vypracována hluková studie pro období výstavby a na jejím základě budou v případě potřeby navržena protihluková opatření.
4. Po dohodě s orgány ochrany veřejného zdraví budou v dalším stupni projektové dokumentace provedena měření vibrací. V případě potřeby budou do tělesa trati doplněny antivibrační rohože.
5. Před zahájením stavby bude realizován aktuální přírodovědný průzkum v celém úseku posuzovaného záměru (v lokalitě Kaštanky se zaměřením na páchníka hnědého).
6. Investor zajistí pro období před zahájením prací a pro jejich průběh odborný biologický dozor. Pokud bude v rámci biologického dozoru zjištěn výskyt zvláště chráněného druhu živočicha nebo rostliny, bude postupováno dle platné legislativy. Odborně způsobilá osoba zajistí případný odchyt a záchranný přenos jedinců zvláště chráněných druhů mimo prostor zemních prací.
7. Budou navržena opatření pro případ ovlivnění hladiny podzemních vod plánovanou stavbou a v případě podstatné změny vydatnosti vodního zdroje bude zajištěn zdroj náhradní.
8. Budou doplněny pasпорty všech jímacích objektů ve vzdálenosti cca 100 m od podjezdu Gočárova a opatření podle podmínky č. 7 budou navržena i pro tyto zdroje.

#### II. Podmínky pro fázi výstavby záměru:

9. V předstihu před vlastními terénními (zemními) pracemi bude provedeno kácení dřevin a keřů a bude odstraněna vegetace (kosení) za účelem snížení fyzické přítomnosti živočichů a vyvinutí tlaku na opuštění lokality. Kácení dřevin bude provedeno v době vegetačního klidu; odstranění ostatní vegetace (kosení) nesmí proběhnout v období duben – červenec. Pokácená dřevní hmota bude likvidována štěpkováním, kompostováním apod., nikoli pálením.
10. Během kácení a po celou dobu stavebních prací budou důsledně chráněny dřeviny, které mají být na místě zachovány. Po celou dobu výstavby bude chráněna stávající 2. řada jírovcové aleje Kaštanka mobilním oplocením (výška 2 m) po celém jejím obvodu, a dále bude v ponechávané řadě aleje po celou dobu výstavby chráněn každý jednotlivý kmen bedněním o rozměrech minimálně 4 x 4 m a výšce 3 m.
11. Zemní práce budou provedeny v době mimo hlavní období reprodukce, vaječných snůšek a líhnutí mláďat, tzn. mimo období duben – červenec.
12. V průběhu prací bude bráněno vzniku dočasných kaluží (z důvodu prevence jejich osídlení obojživelníky).
13. Bude přísně dodržována technologická kázeň při stavbě.
14. Magistrát města Hradce Králové a Magistrát města Pardubice budou informovány o připravované stavbě (zejména informace o zahájení stavby, o délce stavby a o charakteru jednotlivých etap výstavby).

#### III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

15. Po uvedení železnice do provozu prověřit hlukové zatížení nejbližších obytných objektů (rozsah dohodnout s orgány ochrany veřejného zdraví). V případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření.

#### IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Podmínky nejsou navrhovány.

**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**

**Monitoring pro fázi přípravy**

1. Monitoring hladiny podzemní vody v jímacích objektech bude prováděn po dobu 12 měsíců před výstavbou, za předpokladu, že vlastníci objektů budou s monitoringem souhlasit a umožní přístup na pozemek.

2. Vlastníkům objektů bude postup předem vysvětlen a z jednání bude pořízen zápis.

Jedná se o tyto objekty:

- lokalita „Honkova“ - S42, S52, S55, S62, S63, S65,

- lokalita „Kuklenská“ - S20, S21, S22, S23, S24, S25, S27, S28, S29, S30, S32, S33, S37, S49, S50, JV3,

- lokalita „Bezručova“ - S3, S10, S12, S13, S14, S18, S48, S68, S69, S72, JV1

(označení objektů dle přílohy dokumentace - Hydrogeologické posouzení vlivu na podzemní vody a na stávající vodní zdroje).

Četnost měření bude 1x za měsíc.

**Monitoring pro fázi výstavby**

3. Pro vstupní ověření kvality mělkých podzemních vod a jejich možného ovlivnění při realizaci stavby bude monitorována kvalita podzemní vody na těchto studních:

- lokalita „Honkova“ - S52

- lokalita „Kuklenská“ - S21, S23, S24, JV3,

- lokalita „Bezručova“ - S3, S48, S68.

Bude proveden vstupní chemický rozbor před započítáním stavby. Následný monitoring v průběhu stavby pouze v případě havárie nebo reklamací ze strany některého z účastníků řízení.

Odběrné místo	rozsah
S3, S21, S23, S24, S48, S52, S68	úplný chem. rozbor, C <sub>10</sub> -C <sub>40</sub> , TOC, Cl <sup>-</sup> , těžk. kovy (As, Be, Cd, Hg, Pb, Ni)

(označení objektů dle přílohy dokumentace - Hydrogeologické posouzení vlivu na podzemní vody a na stávající vodní zdroje)

4. Monitoring hladiny podzemní vody v jímacích objektech bude prováděn v průběhu výstavby po dobu otevření stavební jámy s četností 1x14 dní.

5. Pro případ zjištění trvalého poklesu podzemních vod bude povinností oznamovatele zrealizovat navržená opatření, případně zajistit náhradní zdroj.

**Monitoring po uvedení do provozu**

6. V případě zjištění nárůstu znečištění podzemních vod, konzultovat další postup s ČIŽP OI Hradec Králové.

7. Monitoring hladiny podzemní vody v jímacích objektech bude prováděn po dobu 12 měsíců po uvedení stavby do provozu. Četnost měření 1x za měsíc.

8. Vzhledem k realizaci vsakovacích objektů po 6 měsících od uvedení stavby do provozu provést výstupní rozbor kvality mělkých podzemních vod u stejných objektů a ve stejném rozsahu jako při vstupním ověření.

## Odůvodnění

### **1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek**

Ministerstvo vycházelo při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:  
Dokumentace podle přílohy č. 4 zákona, kterou zpracovala Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., držitelka autorizace dle § 19 zákona - osvědčení č. j. 10606/ENV/06 s posledním prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. 15711/ENV/15.

Vyjádření k dokumentaci:

Královéhradecký kraj,

Magistrát města Pardubic, odbor životního prostředí,

Magistrát města Hradec Králové, odbor životního prostředí,

Krajský úřad Pardubického kraje, OŽPZ - oddělení integrované prevence,

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství,

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové,

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje,

Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje,

MŽP, odbor obecné ochrany přírody a krajiny,

Spolek Kaštanka z.s. a 55 občanů.

Doplňek dokumentace podle přílohy č. 4 zákona, který zpracovala opět Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.

Vyjádření k doplňku dokumentace:

Magistrát města Pardubic, odbor životního prostředí,

Magistrát města Hradec Králové, odbor životního prostředí,

Krajský úřad Pardubického kraje, OŽPZ - oddělení integrované prevence,

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství,

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové,

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje,

Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje,

MŽP, odbor ochrany ovzduší,

MŽP, odbor ochrany vod,

MŽP, odbor obecné ochrany přírody a krajiny,

Spolek Kaštanka z.s. a 70 vyjádření občanů.

Veřejné projednání.

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 (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).

Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace, tedy že předmětný záměr je přijatelný za podmínky realizace opatření uvedených jako opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Nejvýznamnějším negativním vlivem záměru je nutnost kácení zeleně (včetně části aleje Kaštanka v ulici Opatovická). Pro minimalizaci tohoto vlivu budou realizovány náhradní výsadby.

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:**

Ad 1a - podmínka navržena z důvodu ochrany zvěře.

Ad 1b - podmínka navržena z důvodu kompenzace vykácené zeleně.

Ad 1c - podmínka navržena z důvodu ochrany ptáků.

Ad 2a - podmínka navržena z důvodu ochrany aleje Kaštanka.

Ad 2b – 2e a 3 - podmínky navrženy z důvodu snížení hlukové zátěže během výstavby, vycházejí z posudku.

Ad 2f - podmínka navržena z důvodu snížení prašnosti během výstavby.

Ad 4 - podmínka navržena z důvodu ochrany před vibracemi při provozu na železnici.

Ad 5 - podmínka navržena z důvodu zjištění aktuálního stavu přírody v místě realizace záměru.

Ad 6 - podmínka navržena z důvodu zajištění ochrany fauny a ekosystémů.

Ad 7 a 8 – podmínky navrženy z důvodu ochrany podzemních vod.

Ad 9 - podmínka navržena zejména z důvodu ochrany hnízdicích ptáků a dalších živočichů.

Ad 10 - podmínka navržena za účelem ochrany aleje Kaštanka.

Ad 11 a 12 – podmínky navrženy k ochraně obojživelníků a dalších živočichů.

Ad 13 – podmínka navržena z důvodu ochrany fauny a flóry, a dále obyvatelstva před hlukem a dalšími negativními jevy během stavby.

Ad 14 – podmínka navržena z důvodu informovanosti obyvatel nejbližší zástavby o postupu výstavby.

Ad 15 – podmínka navržena podle požadavku KHS na ochranu obyvatel před hlukem.

### **Monitoring:**

Ad 1 - 8 - monitoring studní navržen z důvodu ochrany nejbližších vodních zdrojů a posouzení závažnosti jejich případného znečištění.

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

Předmětem posuzovaného záměru je zvýšení kapacity železniční trati mezi stanicemi Opatovice nad Labem a Hradec Králové. Tohoto cíle má být dosaženo zdvoukolejněním trati. Záměr je součástí modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim. V ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka posuzované zdvoukolejnění trati navazuje na již zdvoukolejněný úsek Stéblová - Opatovice nad Labem (realizováno 2014 - 2015, 1. stavba modernizace). V přípravě je 3. stavba, zdvoukolejnění trati Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová a modernizace železničního uzlu Pardubice (obě stavby ve fázi přípravné dokumentace (DÚR)).

K posouzení byla předložena dokumentace zpracovaná oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, PhD. v srpnu 2017 a doplněk dokumentace zpracovaný opět Ing. Kateřinou Hladkou, PhD. v prosinci 2017. V rámci předkládané dokumentace byla posouzena jedna varianta vedení nově zdvoukolejné trati i technického řešení stavby.

Dokumentace byla posouzena podle požadavku § 9 zákona, a to v rozsahu podle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dle názoru zpracovatele posudku je dokumentace po jejím doplnění akceptovatelná a zpracovaná dle požadavků zákona.

Mimo jiné byla zpracována akustická studie, přírodovědný a dendrologický průzkum, hydrogeologické posouzení a rozptylová studie pro období výstavby. V dokumentaci jsou posouzeny vlivy na veřejné zdraví.

### **Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

Vlivy znečištění ovzduší připadají v úvahu jen v období výstavby (posuzovaná trať je plně elektrifikovaná). Zdrojem znečištění budou stavební stroje a doprava stavebního materiálu (včetně resuspenze). Podkladem pro vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví byla rozptylová studie, která se zabývá posouzením emisních zátěží v přílehlém okolí recyklační základny a hluková studie, která se zabývá posouzením výhledové akustické situace v přílehlém okolí posuzované trati.

Závěr hodnocení zdravotních rizik chemických škodlivin během výstavby je takový, že pokud budou dodržována opatření na snížení prašnosti, jsou změny imisní zátěže v období výstavby akceptovatelné a výstavba i vzhledem k omezené době nebude představovat významně zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo.

Závěr vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je takový, že realizací záměru včetně protihlukových stěn nelze očekávat v hodnocených částech dotčených obcí zvýšení zdravotních rizik u obyvatel hodnoceného území. Na základě odhadu míry zdravotního rizika hluku je možné očekávat u 2 - 4 % obyvatel v zájmovém území významné pocity obtěžování hlukem a u 2 - 3 % obyvatel výrazné pocity rušení hlukem ve spánku. S ohledem na nejistoty při hodnocení negativních účinků hluku jsou odhadovaná procenta obtěžovaných obyvatel téměř zanedbatelná. Výpočet provedený pro porovnání výhledu s rokem 2000 a 2016 prokázal, že ve výhledu zůstane hlukové zatížení prakticky stejné, jako bylo v roce 2000, takže záměrem se počet obtěžovaných obyvatel a obyvatel rušených ve spánku prakticky nezmění.

### **Vlivy na ovzduší a klima**

Hlavním zdrojem znečištění ovzduší ve fázi výstavby budou plochy určené pro recyklaci a deponii štěrkového lože. Nákladní doprava obsluhující recyklační základnu nebude z hlediska podílu na imisním příspěvku zásadní, což je dáno nízkou intenzitou dopravy a nízkým ročním využitím staveništních komunikací.

V době výstavby záměru lze očekávat nárůsty imisní zátěže zejména z pohledu krátkodobých (hodinových a denních) koncentrací. Stavební práce budou v lokalitě působit pouze po časově omezenou dobu a nebude se navíc jednat o celoroční působení.

Dle rozptylové studie posuzující emisní zátěž v souvislosti s provozem recyklační základny u všech sledovaných látek budou v součtu s imisním pozadím s velkou rezervou dodrženy roční imisní limity. Výjimkou je benzo(a)pyren, jehož přípustný roční limit je již na základě pětiletých

průměrů v této lokalitě překročen o 6 %. Imisní příspěvek benzo(a)pyrenu z recyklace k imisnímu pozadí činí v okolí obydlených budov maximálně 0,0001 mg/m<sup>3</sup>, což představuje méně než 0,01 % platného imisního limitu. K překročení imisního limitu 200 µg/m<sup>3</sup> nedojde ani u maximální krátkodobé (hodinové) hodnoty NO<sub>2</sub>. U nejbližších obytných objektů dosáhnou maximální krátkodobé koncentrace hodnot menších než 5 µg/m<sup>3</sup>. Ze sledovaných znečišťujících látek bude nejvýznamnější příspěvek k imisnímu pozadí u denních koncentrací TZL (PM<sub>10</sub>), což je dáno vysokou prašností během procesu recyklace. Za špatných rozptylových podmínek není vyloučeno překročení imisního limitu 50 µg/m<sup>3</sup>. Jsou navržena opatření na snížení prašnosti.

Záměru nehrozí z důvodu klimatických změn žádná významná rizika. Pro rizika změny v průměrném množství dešťových srážek, změny v extrémním množství dešťových srážek, povodně, průměrná rychlost větru, mrazy, škody vlivem mrznutí a tání byla vyhodnocena pravděpodobnost nebezpečí nepravděpodobná. Pro rizika půdní eroze, nestabilita půdy/sesuvy půdy/laviny, byla vyhodnocena pravděpodobnost nebezpečí zřídka.

Dle hodnocení závažnosti dopadů jsou všechna rizika mimo povodní vyhodnocena jako nevýznamná. Dle matice hodnocení rizik jsou opět všechna rizika mimo povodní zařazena do kategorie I (zanedbatelné riziko), riziko povodní je zařazeno do kategorie II - mírné riziko, pro jehož eliminaci je vyžadováno vhodné opatření. Posuzovaný záměr je možné považovat za záměr adaptovaný na změnu klimatu.

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

V hlukové studii jsou provedeny výpočty výhledových ekvivalentních hladin akustického tlaku v území podél posuzované tratě. Jedná se o výhledový stav po dokončení modernizace a zdvoukolejnění tohoto traťového úseku počítaný na rychlosti zadané zadavatelem. Výpočet zohledňuje nové podmínky provozu na modernizované trati.

V hlukové studii jsou doloženy výhledové ekvivalentní hladiny akustického tlaku podél železniční trati. Výpočet zohlednil nové podmínky provozu na modernizované trati. Pro ochranu objektů jsou navrženy protihlukové stěny o celkové délce 644 m.

Objekt s byty (výpravní budova v Opatovicích) a objekt skladu (dle KN objekt pro bydlení) vyhoví limitu pro starou hlukovou zátěž. Žádná individuální opatření tak nejsou navrhována.

V rámci stavby je provedeno i hlukové posouzení křížení se silničními komunikacemi. Vzhledem k nemožnosti ochrany stávajících okolních objektů před hlukem protihlukovými stěnami je v těchto místech doporučeno využít vhodných dopravních opatření ke snížení počtu vozidel v řešeném území a tím i snížení hlukové zátěže.

Bylo provedeno i hlukové posouzení nových trafostanic v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka. V případě TS 1 Březhrad se nejbližší obytné objekty nacházejí ve vzdálenosti větší než 60 metrů a vypočtené hodnoty hluku jsou pod hygienickým limitem (hygienický limit 50/40 dB). V případě TS2 je nejbližším objektem (cca 20 metrů) budova na parcele 66/1, č.p. 53. Jedná se o objekt pro dopravu (výpravní budova), v kterém se nacházejí byty. Nejvíce zasaženo je okno otočené k technologickému objektu ve 3. NP. Vypočtené hodnoty nepřesahují 35dB pro den i noc. Ostatní blízké objekty nejsou určeny k bydlení ani se v nich podle informací na katastru nemovitostí nenacházejí byty. U nejbližších obytných objektů jsou vypočtené hodnoty hluku opět pod hygienickým limitem (hygienický limit 50/40 dB).

Co se týká vibrací, součástí stavby bude nové kolejové lože pro stávající kolej. Nová (druhá) kolej bude budována na základě geologických průzkumů tak, aby zde byl hygienický limit splněn. Je tedy předpoklad, že celkové vibrace budou hygienické limity splňovat i bez antivibračních opatření.

Po dohodě s orgány ochrany veřejného zdraví bude v dalším stupni projektové přípravy provedeno měření vibrací.

Na základě výše uvedených skutečností nejsou pro tuto stavbu v současné době navrhována žádná antivibrační opatření.

### **Vlivy na povrchové a podzemní vody**

Stavba přichází do kontaktu s několika vodními toky při rekonstrukcích železničních mostů a propustků a v případě úprav koryt vodních toků. Dále bude do vodních toků vyústěno odvodnění železniční trati. Stavba přichází do kontaktu se záplavovým územím vodních toků (Labe, Labský náhon, Piletický potok a Plačický potok).

Během výstavby bude docházet k částečnému obnažení půdního a horninového profilu a tím může dojít k odnosu půdních částic do vodních toků. V normálních srážkových poměrech nebude tento vliv významný pro kvalitu povrchových vod, pochopitelně při dodržování zásad organizace výstavby a technologické kázně.

Ovlivnění podzemních vod připadá v úvahu při výstavbě podchodů a podjezdu Gočárova. Posouzení vlivu stavby na využitelnou vydatnost jímacích objektů a na kvalitu podzemních a povrchových vod bylo provedeno v hydrogeologickém posouzení.

Výstavba podchodu Honkova nezasáhne pod hladinu podzemní vody, k negativnímu ovlivnění vydatnosti stávajících jímacích objektů nedojde. Není ale vyloučena nutnost čerpání podzemní vody ze stavební jámy při možném celkovém zvýšení hladiny podzemní vody na lokalitě (extrémní tání sněhu apod.).

Při výstavbě podchodů Kuklenská a Bezručova vzhledem k výskytu ustálené hladiny podzemní vody  $\pm$  v úrovni dna stavební jámy lze předpokládat, že bude podzemní voda ze stavební jámy v průběhu výstavby odčerpávána. Potřebné snížení hladiny podzemní vody se předpokládá v případě podchodu Kuklenská cca 0 - 0,5 m, max. 1,3 m v místě odvodňovací jámy. V případě podchodu Bezručova max. 0,5 až 1,5 m. Na možný dosah ovlivnění stavební jámou bude mít velký vliv ustálená hladina podzemní vody v době realizace stavby.

V případě podchodu Bezručova bude vzhledem k umístění stavby projektovaného podchodu zcela zrušen jeden ze dvou využívaných zdrojů podzemní vody pro RD st. p. č. 3258, k. ú. Pražské Předměstí (S9) a u druhého zdroje (S72) nelze vyloučit, že dočasné ovlivnění hladiny vlivem drenážního účinku stavební jámy bude představovat podstatné ovlivnění jeho vydatnosti. Bude řešen náhradní zdroj za tyto zdroje. U dalších zdrojů v blízkosti tohoto podchodu lze předpokládat nevýznamné snížení hladiny vody (v řádech centimetrů), které nebude mít za následek ovlivnění vydatnosti v průběhu výstavby - S3, S10, S48, S68, S69 (S10, S68 a S69 slouží jako jediné zdroje podzemní vody pro příslušné nemovitosti).

Hladina vody ve studních v blízkosti všech tří podchodů budou monitorovány ve všech fázích přípravy, výstavby a provozu, jak je uvedeno v podmínkách tohoto stanoviska.

V případě rozšíření stávajícího podjezdu Gočárova bude snížení hladiny podzemní vody ve stavební jámě cca 3 m. Dosah depresního kužele je na základě výpočtů provedených na

základě dostupných podkladů uvažován cca 200 - 300 m. Dosah snížení hladiny podzemní vody, které by mohlo mít za následek podstatné ovlivnění vydatnosti jímacích objektů (snížení hladiny v řádech desítek centimetrů a více) je uvažován cca 100 m. V zájmovém prostoru nebyly v dosahu cca 100 m na základě mapových podkladů zjištěny jímací objekty.

V celém úseku je řešeno odvodnění trati. Odvodnění železničního spodku v ŽST Opatovice je navrženo především pomocí uzavřeného odvodnění pomocí trativodů do stávajících vodotečí, v úseku Opatovice nad Labem - Hradec Králové je navrženo především pomocí otevřeného odvodnění na volný terén odřezem a v ŽST Hradec Králové je navrženo především pomocí uzavřeného odvodnění pomocí trativodů do vsakovacích zařízení nebo do stávajících kanalizací. Vzhledem k tomu, že nedojde k významnému navýšení podílu zpevněných ploch v dotčeném území, neočekává se ani významné navýšení množství odtékajících dešťových vod. Kvalita dešťových vod odtékajících z drážního tělesa po realizaci záměru bude stejná jako v současnosti.

Vlivy záměru na vody lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

### **Vlivy na půdu**

V rámci posuzovaného záměru není navrhován trvalý ani dočasný zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa. Stavba si vyžádá trvalý zábor ZPF o výměře 13 874 m<sup>2</sup> a 14 141 m<sup>2</sup> dočasného záboru ZPF nad 1 rok (budou rekultivovány na svou původní kulturu), dále budou ze ZPF trvale odejmuty pozemky ve vlastnictví SŽDC o výměře 3 783 m<sup>2</sup>. Převažuje trvalý zábor půdy ve IV. třídě ochrany. Vlivy na půdy lze značit jako středně významné.

### **Vlivy na přírodní zdroje**

Realizace záměru nenarušuje žádné ložisko nerostných surovin ani dobývací prostor. K ovlivnění přírodních zdrojů nedojde.

### **Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)**

Byl vyloučen vliv posuzovaného záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Posuzovaný záměr nezasahuje do zvláště chráněných území.

Trať kříží regionální biokoridor „Libišanské louky – K 73“ a dva lokální biokoridory. Tyto biokoridory kříží i stávající trať. RBK je podle územního plánu Hradce Králové veden podél Plačického potoka - trať přechází potok železničním mostem v km 17,288 - most bude přestavěn.

Lokální biokoridor Malý Labský náhon LK 103 Mlýnský kanál trať přechází železničním mostem v km 17,986, který v současné podobě nemá žádné migrační lavice, most nový bude mít migrační lavice na obou stranách o šíři 0,5 metru. Lokální biokoridor LK 74 Borovinka kříží trať mezi km 18,8 a km 18,9 a z hlediska možnosti migrace se jedná o velmi nevýhodnou pozici. Trať je zde vedena téměř v niveletě okolní rovinnaté krajiny, bez přítomnosti vyvinuté nivy. Vyskytují se zde dva propustky:

SO 21-34-02 v km 18,880 - trubní propustek o světlosti 0,62 m, pokračuje i pod přilehlou komunikací

SO 21-34-01 v km 18,847 - propustek o šířce 0,7 m a výšce cca. 1,3 m, deskový propustek bude vyměněn za kruhový - DN 1000

Vlivem realizace záměru dojde ke středně významnému ovlivnění územního systému ekologické stability.

Z botanického hlediska není záměr kontroverzní. V rámci provedeného botanického průzkumu bylo nalezeno 174 druhů rostlin. Ze zvláště chráněných druhů nebyl v užším zájmovém území stavby vymezeném záborů nalezen žádný taxon. Z botanického hlediska není záměr kontroverzní, nebyly nalezeny žádné zvláště chráněné druhy rostlin.

Negativním vlivem záměru je nutnost kácení mimolesní zeleně. Vykáceno bude 3 805 ks stromů (včetně 1 řady kaštanů v aleji Kaštanka v ulici Opatovická) a keře na ploše 24 550 m<sup>2</sup>. Náhradní výsadby za zeleň odstraněnou z důvodu stavby budou stanoveny v rámci procesu povolení kácení mimolesní zeleně. Magistrát města Hradec Králové, odbor hlavního architekta navrhl v listopadu 2016 tři lokality ve vlastnictví města pro realizaci náhradních výsadeb (2 biocentra a 1 biokoridor).

Negativní vliv železniční trati na faunu je již stávající. Tlak na živočichy bude zvýšen výstavbou (zvýšení intenzity) a následně se navrátí do současné úrovně. V oblasti bylo zjištěno 9 druhů zvláště chráněných druhů živočichů. Žádný druh není stavbou ohrožený na existenci. Většiny ostatních druhů se negativní vlivy stavby dotýkají okrajově (areálu výskytu) či nevýrazně (vliv na jedince, populace či biotop).

### **Vlivy na krajinu a její ekologické funkce**

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

Stavba kříží několik významných krajinných prvků - vodotečí. Tyto prvky kříží i stávající trať. Záměr není v konfliktu s žádným registrovaným VKP.

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

Stavba zasahuje do stávající kulturní památky č. 16153/6-4536 železniční stanice Hlavní nádraží - výpravní budova na Riegrově náměstí v Hradci Králové. V budově bude provedena rekonstrukce a úprava části interiéru pro umístění drážních technologií, bude zřízen výtah na fasádě ve dvoře budovy. Návrh úprav budovy včetně zastřešení přilehlých nástupišť byl konzultován a odsouhlasen NPÚ v Jaroměři Josefově.

Posuzovaný záměr dále zasahuje do krajinné památkové zóny Území bojiště u Hradce Králové - výstavba výstavbou reléového domku v žst. Všestary.

Povinností investora je splnit požadavky, které ukládá § 22 a § 23 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění.

### **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.

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

Předmětem posuzovaného záměru je zvýšení kapacity železniční trati mezi stanicemi Opatovice nad Labem a Hradec Králové. Tohoto cíle bude dosaženo zdvoukolejněním této trati. Tento záměr je součástí modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim. V ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka posuzované zdvoukolejnění trati navazuje na již zdvoukolejněný úsek Stéblová - Opatovice nad Labem (realizováno 2014 - 2015, 1. stavba modernizace). V přípravě je 3. stavba, zdvoukolejnění trati Pardubice-Rosice nad Labem - Stéblová a modernizace železničního uzlu Pardubice (obě stavby ve fázi přípravné dokumentace (DÚR)).

Stavba zahrnuje celkovou modernizaci stávající jednokolejné železniční tratě včetně ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka a ŽST Hradec Králové hl. n. spojenou s novostavbou druhé traťové koleje v úseku mezi stanicemi. Mimo tento úsek stavba zahrnuje rekonstrukci traťového zabezpečovacího zařízení do ŽST Předměřice nad Labem, do ŽST Hradec Králové-Slezské předměstí, do Odbočky Plačice a do ŽST Všestary. Bude zřízena nová zastávka Březhrad. Součástí stavby jsou opatření k omezení dopadů účinku hluku z železniční dopravy, vyvolané úpravy pozemních komunikací a sítí technické infrastruktury, vyvolané úpravy oplocení pozemků, vyvolané demolice.

Železniční spodek a svršek - bude přidána druhá kolej. Bude modernizován železniční svršek, stávající kolejnice a pražce budou odstraněny, kolejové lože bude odtěženo. Bude položeno nové kolejové lože, nové pražce a kolejnice. Ve stávající koleji bude provedena sanace konstrukce pražcového podloží, bude obnoveno odvodnění. Bude vybudováno nové těleso pro druhou kolej.

Směrové vedení železniční tratě bude upraveno na rychlost 160 km/h (reálná maximální rychlost v uvedeném úseku je uvažována 120 km/hod) při minimalizaci záborů pozemků soukromých vlastníků. Znamená to drobné přeložky stávající železniční tratě.

Podmiňující pro zajištění napájení je výstavba nové Trakční napájecí stanice (měnárny) Stéblová. Stávající trakční vedení bude demontováno. Bude vybudováno nové trakční vedení, napěťová soustava zůstává stejnosměrná 3 kV. Připojení napájecího a zpětného vedení plánované Trakční měnárny Stéblová na zdvoukolejněnou trať bude realizováno ve 3. stavbě zdvoukolejnění. Bude zrušena Spínací stanice Opatovice nad Labem. Bude kompletně modernizováno zabezpečovací zařízení.

Stávající mosty a propustky budou modernizovány na dvoukolejnou železniční trať. Součástí stavby jsou čtyři mimoúrovňová křížení požadovaná městem Hradec Králové: podjezd Gočárova (rozšíření Gočárovy a Pražské třídy a rozšíření železničního mostu v ž. km 27,533 přes Gočárovu třídu), podchod Honkova (nový podchod pod železniční tratí pro pěší a cyklisty v ulici Honkova, přejezd zůstane zachován pro automobilovou dopravu), podchod Kuklenská (nový podchod pod železniční tratí pro pěší a cyklisty z ulice Poděbradova do ulice Kuklenská, přejezd zůstane zachován pro automobilovou dopravu), podchod Bezručova (náhrada stávajícího přechodu v ž. km 20,601 podchodem pod železniční tratí pro pěší a cyklisty).

Všechna nástupiště jsou navržena v souladu s požadavky TSI a je na ně navržen bezbariérový přístup. Je řešeno odvodnění drážních objektů a odvodnění objektů mimoúrovňových křížení.

Ve stavbě jsou řešeny kolize železniční stavby a mimoúrovňových křížení se stávajícími sdělovacími vedeními, se stávajícími elektrorozvodnými vedeními, se stávajícími kanalizacemi a vodovody firmy VaK Hradec Králové a dalšími vodovodními přípojkami.

Stavba se dostává do kolizí s horkovody Elektráren Opatovice, které zásobují teplem město Hradec Králové. Kolize jsou řešeny převážně ochranami, ale i přeložkami. Na stáčecím stanovišti firmy Nátěrové hmoty je navržen produktovod z místa stáčení do areálu Nátěrové hmoty.

Je navržen monitoring hladiny podzemní vody v jímacích objektech (studních) v předpokládaném dosahu účinků stavby mimoúrovňových křížení podjezdu Gočárova, podchodu Honkova, podchodu Kuklenská a podchodu Bezručova. V případě prokázaného ovlivnění hladiny podzemní vody stavbou budou dotčené jímací objekty prohloubeny nebo nahrazeny. Jímací objekt v kolizi se stavbou podchodu Bezručova bude nahrazen na pozemku vlastníka.

Součástí záměru je úprava pozemních komunikací podél trati.

Dle výsledků Hlukové studie bude okolí železniční tratě chráněno protihlukovými stěnami v úsecích žkm 16,253 - 16,264 vlevo (náhrada za demolovanou Spínací stanici Opatovice nad Labem), žkm 16,334 - 16,380 vlevo (Pohřebačka), žkm 16,347 - 16,400 vpravo (před přejezdem), žkm 17,520 - 17,600 vlevo (Březhrad), žkm 17,650 - 17,847 vpravo (Březhrad před přejezdem), žkm 17,864 - 17,940 vlevo (Březhrad za přejezdem, žkm 21,239 - 21,297 vlevo (Hradec Králové, ulice Družstevní, žkm 21,654 - 21,730 vpravo (Hradec Králové, ulice Honkova), žkm 29,368 - 29,405 vlevo (Hradec Králové, ulice Kydlinovská). Celková délka PHS je 644 m.

V ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka bude vybudován nový technologický objekt, do kterého budou umístěny drážní technologie včetně trafostanice. Ve stávající výpravní budově budou provedeny úpravy po opuštění budovy. Bude vybudována nová trafostanice TS1 Březhrad a objekt měniče pro napájení zabezpečovacího zařízení z trakce.

V ŽST Hradec Králové bude vybudován nový technologický objekt na jižním zhlaví. Budou provedeny stavební úpravy stávající výpravní budovy (památkově chráněné).

Podél železniční tratě v okolí dětského hřiště v ulici Poděbradova bude zřízeno ochranné oplocení k zabránění vběhnutí do tratě. Podél jírovcové aleje v ulici Opatovické bude zřízena ochranná zeď k zamezení vstupu do trati a k ozelenění lícové strany (do ulice Opatovické).

Ve stavbě budou demolovány drážní objekty v kolizi se stavbou: Spínací stanice Opatovice nad Labem, v ŽST Hradec Králové hl. n. budova stavědla jih, budova stavědla sever, objekty EPZ, drážní objekty na jižním zhlaví v žkm 27,565 vlevo.

Pro stavbu je nutný výkup a demolice nedrážních objektů obytných domů v žkm 18,746 vpravo (u Makra) a v žkm 20,592 vlevo (u přechodu Bezručova), dále pak pozemních objektů (chatka, kůlna, skleník) na zahradě u přechodu Bezručova a křídla budovy bývalého skladiště v ŽST Hradec Králové hl. n. za výpravní budovou.

Technické řešení záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí je v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a za předpokladu respektování navržených výše uvedených 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**

Záměr byl předložen pouze v jedné variantě jak umístění tak technického řešení.

#### **5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a doplňku dokumentace**

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno 1 vyjádření dotčeného územního samosprávného celku (Královéhradecký kraj), 7 vyjádření dotčených správních orgánů (Magistrát města Hradec Králové, odbor životního prostředí, Krajský úřad Pardubického kraje, OŽPZ - oddělení integrované prevence, Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové, Krajská hygienická stanice Pardubického kraje, Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje, MŽP, odbor obecné ochrany přírody a krajiny) a 56 vyjádření veřejnosti (Spolek Kaštanka z.s. a 55 vyjádření občanů). Tato vyjádření byla vypořádána v doplňku dokumentace.

K doplňku dokumentace bylo příslušnému úřadu doručeno 1 vyjádření dotčeného územního samosprávného celku (Královéhradecký kraj), 10 vyjádření dotčených správních orgánů (Magistrát města Pardubic, odbor životního prostředí, Magistrát města Hradec Králové, odbor životního prostředí, Krajský úřad Pardubického kraje, OŽPZ - oddělení integrované prevence, Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové, Krajská hygienická stanice Pardubického kraje, Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje, MŽP, odbor ochrany ovzduší, MŽP, odbor ochrany vod, MŽP, odbor obecné ochrany přírody a krajiny) a 71 vyjádření veřejnosti (Spolek Kaštanka z.s. a 70 vyjádření občanů). Připomínky z těchto vyjádření byly vypořádány v posudku následujícím způsobem (*uvedeno proloženým písmem*):

##### Královéhradecký kraj

Uvádí, že záměr není v rozporu s cíli a opatřeními uvedenými v Programu rozvoje Královéhradeckého kraje, Integrovaném krajském programu snižování emisí a Krajském programu k zlepšení kvality ovzduší Královéhradeckého kraje, Plánu odpadového hospodářství Královéhradeckého kraje, Koncepti ochrany přírody a krajiny Královéhradeckého kraje, Regionální surovinové politice Královéhradeckého kraje a Plánu rozvoje vodovodů a kanalizací Královéhradeckého kraje.

Konstatuje, že nemá připomínky.

*V posudku vzhledem k obsahu bez komentáře.*

##### Magistrát města Pardubic, odbor životního prostředí

Oddělení odpadů a ovzduší, oddělení ochrany přírody, oddělení vodního hospodářství - nemá k doplňku připomínek.

*V posudku vzhledem k obsahu bez komentáře.*

##### Magistrát města Hradec Králové, odbor životního prostředí

Vodní hospodářství - konstatuje, že stavbou nesmí dojít k ohrožení podzemních a povrchových vod a ke zhoršení odtokových poměrů. Při realizaci stavby bude zohledněno

vyjádření – stanovisko správce povodí – Povodí Labe, s.p., a správce vodního toku. Ke stavbám a zařízením na pozemcích, na nichž se nacházejí koryta vodních toků, nebo na pozemcích s takovými pozemky sousedících, pokud tyto stavby a zařízení ovlivní vodní poměry, je nutný souhlas a vyjádření správce vodního toku a povodí. Stavebník musí požádat vodoprávní úřad o souhlas dle § 17 odst. 1 písm. a) dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách se všemi náležitostmi podle vyhlášky č. 432/2001 Sb., o náležitostech povolení, souhlasů a vyjádření vodoprávního úřadu. K odvádění srážkových vod uvádí, že drenážní systémy odvodnění, trativody, vsakovací objekty, příkopy včetně propustků musejí mít dostatečnou kapacitu, s ohledem na veškeré odvodňované plochy. Prováděním stavby nesmí dojít k narušení stávajících drenážních systémů a trativodů, v případě jejich porušení musí být zajištěna jejich obnova, tak aby plnily svoji funkci.

Upozorňuje na dodržení ustanovení vodního zákona, především ve vztahu k vodním dílům. Zejména bude brán zřetel na § 46 odst. 1 vodního zákona, ochrana vodních toků a jejich koryt. Vlivem stavebních prací, nesmí dojít ke zhoršení odtokových poměrů a podmínek pro zajištění správy a údržby vodních toků a jejich funkce.

Prováděním stavby nesmí dojít k ovlivnění okolních vodních zdrojů podzemních vod (stávajících okolních studní a jímacích objektů) pro individuální zásobování. V průběhu stavby bude prováděn monitoring jímacích objektů, studní dle předložené PD a provedeno jeho vyhodnocení oprávněnou osobou (hydrogeologem). V případě čerpání podzemních vod za účelem snížení jejich hladiny, bude investorem (zhotovitelem) stavby požádáno o povolení nakládání s vodami podáním žádosti, včetně příloh dle vyhl. 432/2001 Sb., o náležitostech povolení, souhlasů a vyjádření vodoprávního úřadu.

Upozorňuje, že dle ust. §29 odst. 2 vodního zákona, osoba, která způsobí při provozní činnosti ztrátu podzemní vody nebo podstatné snížení možnosti odběru ve zdroji podzemních vod, popřípadě zhoršení jakosti vody v něm, je povinna nahradit škodu, která tím vznikla tomu, kdo má povoleno odebírat podzemní vodu z tohoto vodního zdroje, a dále provést podle místních podmínek potřebná opatření k obnovení původního stavu. Náhrada spočívá v opatření náhradního zdroje vody. Není-li to možné nebo účelné, je povinna poskytnout jednorázovou náhradu odpovídající snížení hodnoty tohoto nemovitěho majetku, s jehož užíváním je povolení spojeno. Ve sporech o náhradu škody nebo o její výši rozhoduje soud. Tím nejsou dotčeny obecné předpisy o náhradě škody.

*V posudku je konstatováno, že se jedná o obecné podmínky nebo podmínky vyplývající z platné legislativy.*

Ochrana přírody a krajiny - konstatuje, že došlo k pozitivnímu posunu ve věci návrhu nových míst a kvantity i kvality ozelenění. Mají připomínky k ochraně ponechaných dřevin v Kaštance a požadují, aby zařízení staveniště i přístup na stavby byl řešen bez zásahu do plochy v průmětu korun ponechaných jírovců (navržené obednění 4 x 4 m u mohutných dřevin je zcela nedostatečné). Dále konstatuje, že používané protichůdné posudky na jednotlivé stromy není v současné době nutné řešit. Do doby zahájení stavby může dojít ke změně stavu, počtu a částečně i velikosti dřevin. Stromy v Kaštance bude nutné aktuálně posoudit v době těsně před skutečným zahájením přípravy stavby.

Jako pozitivní uvádějí skutečnost, že investor zajistí odborný biologický dozor pro období před zahájením prací a pro jejich průběh. Na závěr konstatuje, že nemají po doplnění elaborátu

zásadní připomínky a s tím, že podrobněji budou otázky ochrany zeleně řešeny v dalších stupních dokumentace.

*Dle zpracovatele posudku jsou navržena opatření dostačující. Zařízení staveniště ani přístup na stavbu není řešen v prostoru ponechané části kaštanové aleje.*

*Zpracovatel posudku se ztotožňuje s konstatováním, že protichůdné posudky na jednotlivé stromy není v současné době nutné řešit. Specifikace dřevin, které mají být káceny, bude součástí žádosti o povolení kácení.*

*Opatření na zjištění biologického dozoru je převzato do návrhu stanoviska v posudku.*

Ochrana ZPF - konstatuje, že je nutné postupovat v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, tzn. v případě záboru ZPF bude samostatnou žádostí požádáno o vydání souhlasu s vynětím.

*V posudku je konstatováno, že se jedná o povinnosti vyplývající z platné legislativy.*

Ochrana PUPFL - uvádí, že pokud se stavba bude nacházet do 50 m od pozemků určených k plnění funkcí lesa anebo bude zasahovat přímo PUPFL, bude nutné předložit žádost o vydání závazného stanoviska k umístění stavby.

*V posudku konstatováno, že se jedná o povinnosti vyplývající z platné legislativy.*

Odpadové hospodářství - uvádí, že z předběžných rozborů zemin a železničního svršku vyplývá rozsáhlá kontaminace, tudíž je nutné s tímto odpadem nakládat jako s nebezpečným. Upozorňuje na skutečnost, že stavba se nachází v lokalitě snadné zranitelnosti podzemních vod - zvodnělého štěrkopískového kolektoru. Trvá na již dříve stanovené podmínce na mezideponiích provádět kontrolní vzorkování.

*V posudku je konstatováno, že při provádění stavby budou dodrženy zásady ochrany vod dle platných legislativních předpisů. Kontrolní vzorkování odtěženého materiálu je povinností vyplývající z platné legislativy.*

Ochrana ovzduší - nemá námitek.

*V posudku vzhledem k obsahu bez komentáře.*

Krajský úřad Pardubického kraje, OŽPZ - oddělení integrované prevence

Vodoprávní úřad - nemá žádné připomínky.

*V posudku vzhledem k obsahu bez komentáře.*

Orgán ochrany ovzduší - konstatuje, že je nutné respektovat podmínky projednané s příslušným orgánem obce s rozšířenou působností uvedené v závazném stanovisku dle § 11 odst. 3 zákona. Doporučuje v maximální možné míře zamezit znečišťování ovzduší TZL např. skrápěním vodou, přikrytím dočasných skládek sypkách materiálů apod. Je nezbytné učinit organizační opatření s ohledem na optimalizaci přepravních tras.

*V posudku je konstatováno, že omezování znečišťování ovzduší TZL během výstavby je součástí opatření v kapitole D.IV. dokumentace.*

Orgán ochrany přírody - nemá žádné zásadní připomínky.

*V posudku vzhledem k obsahu bez komentáře.*

Orgán ochrany zemědělského půdního fondu - nemá k záměru námitek. Shrnují údaje o záboru ZPF a o vydání souhlasu s vynětím ze ZPF.

*V posudku vzhledem k obsahu bez komentáře.*

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

Z hlediska jím chráněným zájmům nemá připomínky.

*V posudku vzhledem k obsahu bez komentáře.*

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Hradec Králové

Oddělení ochrany přírody - připomíná, že pokud by v rámci realizace záměru byly ve venkovním prostředí zřízeny svislé průhledné konstrukční prvky (např. na mostech nebo PHS), je třeba takové konstrukční prvky opatřit účinnou ochranou proti nárazu volně žijících ptáků. Za účinnou ochranu lze považovat např. opatření takových stěn svislými pruhy (naopak využití siluet dravých ptáků dostatečnou ochranu nezajišťuje).

*Zpracovatel posudku do podmínek návrhu stanoviska zahrnul podmínku:*

*V případě průhledných, poloprůhledných nebo výrazně reflexních materiálů je nutné protihlukové stěny navrhnout ve spolupráci s místně příslušným orgánem ochrany přírody a v souladu s TP 104 - Protihlukové stěny pozemních komunikací.*

*Předpisy SŽDC pro navrhování PHS neřeší problematiku ochrany ptáků, proto je odkazováno na předpis pro pozemní komunikace.*

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje

Požaduje v rámci posudku vypořádat své připomínky k hlukové studii dle odůvodnění:

1. Ve vyjádření k dokumentaci záměru požaduje (připomínka č. 8), aby v hlukové studii byly posouzeny následující objekty: bytový dům čp. 45 (dle mapových podkladů se část objektu nachází v ochranném pásmu dráhy a část objektu mimo ochranné pásmo dráhy), objekt k bydlení čp. 44 (dle katastru 1 byt) a objekt k bydlení čp. 60, Pohřebačka. Tento požadavek nebyl v hlukové studii dopracován.

V rámci doplnku dokumentace v předloženém "Vypořádání vyjádření k dokumentaci EIA" (není doplněno v hlukové studii) jsou pro objekt k bydlení čp. 60, Pohřebačka uvedeny hodnoty hlučnosti v roce 2015: 58,2 dB v denní době a 58,0 dB v noční době (bez PHS); hodnoty hlučnosti ve výhledovém roce: 58,1 dB v denní době a 58,1 dB v noční době (bez PHS). Hodnoty hlučnosti ve výhledovém stavu s PHS uvedeny nejsou.

Zpracovatel hlukové studie v předloženém "Vypořádání vyjádření k dokumentaci EIA" odkázal KHS na přiložené mapy izofon ve výšce 4 m nad zemí s protihlukovými stěnami pro výhledové hlukové zatížení. Uvádějí tabulku s orientačními intervaly hodnot hlučností pro objekty č.p. 45, 44 a 66 v Pohřebačce. Požadují u těchto objektů uvést do hlukové studie hodnoty hlučnosti pro jednotlivé CHVPS dle jednotlivých pater, případně střešních oken dle skutečnosti.

*Dle zpracovatele posudku je rozsah posuzovaných objektů v hlukové studii dostatečný pro posouzení vlivu na veřejné zdraví a na hlukovou situaci. Podrobnější posouzení bude zpracováno v rámci přípravy podkladů pro stavební povolení.*

2. Ve vyjádření k dokumentaci záměru KHS požadovala (připomínka č. 9), aby v hlukové studii bylo u zvolených referenčních bodů upřesněno umístění chráněného venkovního prostoru staveb (CHVPS) dle platné legislativy. Tento požadavek nebyl v hlukové studii dopracován. Například u objektů P18 a P17 byl výpočtový bod zvolen na fasádě směrem ke kolejišti bez bližší specifikace umístění CHVPS. P18 je v katastru nemovitostí uveden jako objekt k bydlení čp. 110, k.ú. Pohřebačka (na základě P18 byly stanoveny hygienické limity pro ucelený úsek č. 2), ale dle zpracovatele hlukové studie se jedná o sklady, které jsou také jako sklady a kanceláře využívány, tj. nebylo blíže specifikováno umístění CHVPS. Taktéž nebyl specifikován blíže CHVPS u výpočtového bodu P17 (u objektu č.p. 53 - dle katastru nemovitostí stavba pro

dopravu se 3 byty). Citují § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví (definice chráněného venkovního prostoru staveb) a § 2 odst. n) nařízení vlády č.272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (definice staré hlukové zátěže). *V posudku je uvedeno, že konkrétní umístění chráněného venkovního prostoru staveb u jednotlivých objektů není v rámci posuzování vlivů dle zákona nutné. Toto bude řešeno až v dalších fázích přípravy stavby.*

3. V předložené dokumentaci bylo uvedeno, že v železniční stanici Opatovice nad Labem-Pohřebačka bude vybudován nový technologický objekt, do kterého budou umístěny drážní technologie včetně trafostanice TS2. Požaduje (připomínka č. 13) upřesnit umístění a předložit hlukové posouzení trafostanice k nejbližším chráněným venkovním prostorům staveb. V hlukové studii předložené v rámci doplnku dokumentace je hlukově posouzena TS1 umístěná na začátku nástupiště zastávky Březhrad v cca km 17,730. Umístění a hlukové posouzení trafostanice TS2 v novém technologickém objektu přímo v železniční stanici Opatovice nad Labem-Pohřebačka ve vztahu k nejbližším chráněným venkovním prostorům staveb nebylo předloženo.

*Zpracovatel posudku si od oznamovatele vyžádal údaje o hlukovém posouzení TS2. Oznamovatel prostřednictvím zpracovatelky dokumentace zaslal hlukovou studii z 3/2017, ve které je posouzena i TS2. Tato hluková studie je přílohou podkladů poskytnutých oznamovatelem, které jsou uvedeny v příloze posudku. Dle tohoto posouzení jsou u nejbližších obytných objektů vypočtené hodnoty hluku pod hygienickým limitem (hygienický limit 50/40 dB).*

V rámci územního řízení stavby bude upřesněno umístění recyklační linky a vyhodnocení hluku z provozu ve vztahu k nejbližším CHVPS v souladu s § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v platném znění.

*V posudku je uvedeno, že recyklační základna bude dle rozptylové studie umístěna v ZS 2 na pozemku p.č. 558/1 v žst. Opatovice n. L.-Pohřebačka (v blízkosti objekt č.p. 45). V hlukové studii není její provoz vyhodnocen, ani není zmíněna. Pro výstavbu je tam jen uvedeno doporučení, aby hluk z výstavby byl podrobně řešen v dokumentaci pro stavební povolení. To ale v opatřeních není - ale vyplývá to z platné legislativy. V opatřeních ve fázi výstavby je uvedeno opatření:*

*při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u ohrožené obytné zástavby a budou konkretizována protihluková opatření, které zpracovatel posudku přeformuloval na:*

*Na základě ZOV bude vypracována hluková studie pro období výstavby a na jejím základě budou v případě potřeby navržena protihluková opatření.*

*V hlukové studii z 3/2017, kterou poskytl zpracovateli posudku oznamovatel (hluková studie je přílohou podkladů poskytnutých oznamovatelem, které jsou uvedeny v příloze tohoto posudku) je recyklační základna posouzena, a dle uvedených výsledků by se měly hodnoty hluku u nejbližších obytných objektů pohybovat pod stanoveným hygienickým limitem hluku.*

#### Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje

Konstatuje, že s doplnkem dokumentace vlivů záměru lze z hlediska zájmů chráněných orgány ochrany veřejného zdraví souhlasit. V odůvodnění uvádí, že k ověření výsledků hlukové studie

je nutno ve zkušebním provozu záměru provést kontrolní měření hluku z dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb nejbližší obytné zástavby dle hlukové studie v denní i v noční době. *Zpracovatel posudku do podmínek návrhu stanoviska zahrnul podmínku:*

*Po uvedení železnice do provozu prověřit hlukové zatížení nejbližších obytných objektů (rozsah dohodnout s orgány ochrany veřejného zdraví). V případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření.*

#### MŽP, odbor ochrany ovzduší

Uvádí, že se již vyjadřoval k dokumentaci, kde konstatoval, že k záměru nemá žádné připomínky a z pohledu ovzduší ho považuje za akceptovatelný. Vzhledem k tomu, že doplněk dokumentace se netýká problematiky ochrany ovzduší, zůstává v platnosti výše uvedené stanovisko.

*V posudku vzhledem k obsahu bez komentáře.*

#### MŽP, odbor ochrany vod

Uvádí, že neuplatňují připomínky.

*V posudku vzhledem k obsahu bez komentáře.*

#### MŽP odbor obecné ochrany přírody a krajiny

Uvádí, že neuplatňují připomínky.

*V posudku vzhledem k obsahu bez komentáře.*

#### Spolek Kaštanka z.s. (stejně vyjádření jako Spolek Kaštanka zaslalo ještě 70 občanů)

Vyjádření je značně rozsáhlé, dále uveden jen název kapitoly případně části textu, ke které se spolek vyjadřoval, jen stručný obsah připomínky a vypořádání zpracovatele posudku.

#### Připomínky k doplňku dokumentace dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.

##### I. Chybějící části dokumentace

Absentují části dokumentace E. Porovnání variant záměru (pokud byly předloženy) vč. odpovídajících údajů k částem B, C, D, F, G a H, F. Závěr, G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a H. Referenční seznam použitých zdrojů. V dokumentaci je na několika místech odkazováno na údaje od dopravního technologa, které však k dokumentaci nejsou přiloženy.

*V posudku je uvedeno, že části E, F, G a H jsou v původní dokumentaci a vzhledem k tomu, že v závěru zjišťovacího řízení nebyl požadavek na jejich dopracování a že zákon 326/2017 Sb., změna zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, tyto kapitoly nezměnil, platí původně zpracované kapitoly v dokumentaci.*

*Zpracování variant záměru nebylo v závěrech zjišťovacího řízení požadováno. Stávající stav (jednokolejná trať) je v dokumentaci vyhodnocen (kapitola C.) a slouží pro vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru.*

*Výčet použitých podkladů je uveden na straně 290 dokumentace. Seznam osob spolupracujících na dokumentaci včetně oblasti jejich spolupráce je uveden na straně 288 dokumentace.*

*Co se týká údajů od dopravního technologa, je v doplňku dokumentace za přílohou hluková studie uvedeno potvrzení rozsahu dopravy pro hlukovou studii.*

##### II. Podrobné vyjádření

Uvádí následující pochybení:

##### Ad B.II.5. Biologická rozmanitost

Tabulky na str. 6 a n. vycházejí z údajů z roku 2015. Tato data nelze považovat za aktuální. *V posudku konstatováno, že se jedná o tabulky týkající se druhů pozemků a koeficientu ekologické stability na území jednotlivých dotčených obcí. Data vycházejí z informací na <http://www.risy.cz/cs>, kde nejsou dostupná aktuálnější data. Vzhledem k charakteru dat není předpoklad, že by se od roku 2015 výrazně změnila.*

#### Ad C.II.5. Biologická rozmanitost

Tabulka na str. 12 a n. je nekompletní a povrchně zpracovaná. Není zřejmé, který druh babočky, běláška, čmeláka, mravence atd. dokumentace míní. Některé druhy těchto živočichů jsou i kriticky ohrožené.

*V posudku je uvedeno, že není zřejmé, na základě čeho soudí, že tabulka je nekompletní a povrchně zpracovaná. Údaje jsou převzaty z Přírodovědného průzkumu, který je přílohou dokumentace.*

*Je uvedeno o jaké druhy babočky a běláška se jedná, ale žádný druh babočky ani běláška není chráněný (viz vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny). Co se týká čmeláka, jsou chráněny všechny druhy (ohrožené druhy). Z mravenců je chráněn rod *Formica* (také ohrožené druhy), zastiženi byly mravenci rodu *Lasius*.*

#### Ad C.II.6. Klima

Nelze akceptovat odčerpávání podzemních vod cca 10 l/s např. navrženého podchodu v Kuklenské ulici. Předpokládaná doba výstavby bude minimálně 6 týdnů, což představuje čerpání 36 - 40.000 m<sup>3</sup> podzemních vod. I proto nesouhlasí s výstavbou podchodu v ulici Kuklenská.

Změny v průměrném množství dešťových srážek a suchu stupněm závažnosti I. dle tabulky č. 24 na str. 36 jsou neakceptovatelné z pohledu porovnání srážek v části C.II.6 Klima.

*V posudku je uvedeno, že nikde v doplňku dokumentace není uvedeno čerpání 10 l/s při výstavbě podchodu v Kuklenské ulici. Zpracovatel posudku je toho názoru, že hodnocení dle tabulky č. 24 je odpovídající.*

#### Ad C.III.

Na str. 23 Dokumentace uvádí: "Tlak na živočichy bude zvýšen výstavbou (zvýšení intenzity) a následně se navrátí do současné úrovně." Toto tvrzení je spíše přáním autora, než skutečností; dokumentace toto tvrzení nijak nedokládá.

Další tvrzení na str. 23: "V oblasti bylo zjištěno 9 druhů zvláště chráněných druhů živočichů. Žádný druh není stavbou ohrožený na existenci. Většiny ostatních druhů se negativní vlivy stavby dotýkají okrajově (areálu výskytu) či nevýrazně (vlivy na jedince, populace či biotop)," je v přímém rozporu s tvrzením na str. 57: "Přímé negativní vlivy dostavby záměru na populace ostatních zvláště chráněných druhů lze očekávat."

*V posudku uvedeno, že konstatování v dokumentaci vychází ze stávajících zkušeností a ze známé značné adaptovatelnosti živočichů na dílčí změny v území.*

#### Ad D.I.

Nadpis na str. 24 "... trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru" neodpovídá následujícímu obsahu části. Žádné pozitivní záměry jmenovány nejsou.

*V posudku je uvedeno, že znění nadpisu kapitoly je dáno přílohou č. 4 zákona. Není zřejmé, jaké pozitivní záměry by měly být jmenovány. Pokud je tím myšleno, že nebyly uvedeny žádné*

*pozitivní vlivy záměnu tak benefity realizace záměru jsou uvedeny v kapitole B.I.5 dokumentace.*

Ad D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (faunu, flóru a ekosystémy)

Připomínka se týká aleje Kaštanka, kde má být vykácena 1 řada jírovců, jsou zmíněny protichůdné posudky této aleje - Ing. J. Kolaříka, Ph.D. (součást dokumentace) a Ing. Součkové a zmiňují možnost výskytu páchníka hnědého. Dále spolek pokládá za znepokojující, že jsou záměrem kříženy dva lokální biokoridory.

*V posudku je uvedeno, že na ochranu druhé řady jírovců jsou navržena opatření (ochranné oplocení a jednotlivé obestavění každého stromu). Tato opatření jsou dle zpracovatele posudku dostatečná.*

*Co se týká protichůdných posudků Ing. J. Kolaříka, Ph.D. a Ing. Součkové, zpracovatel posudku se ztotožňuje s vyjádřením Magistrátu města Hradec Králové, odboru životního prostředí, že toto není v současné době nutné řešit. Posudky řeší stávající aktuální stav stromů v kaštanové aleji. Do doby zahájení stavby může dojít ke změně stavu, počtu a částečně i velikosti dřevin.*

*Bez ohledu na stav předmětných dřevin bude nutno v rámci záměru jednu řadu aleje odstranit - je to zcela jistě významný nepříznivý aspekt záměru - ale jinak je záměr realizovat nedá.*

*Co se týká ochranné zdi, jsou na straně 43 uvedeny parametry této zdi a uveden vzorový příčný řez. Možnosti náhradní výsadby jsou dostatečně popsány na straně 49 doplňku dokumentace.*

*Rekultivace dočasně dotčených ploch je součástí stavby a provede ji zhotovitel stavby.*

*Co se týká páchníka hnědého, dle údajů v doplňku k dokumentaci při zoologickém průzkumu byly prohlíženy dutiny stromů a žádné peletky ani zbytky brouků nebyly nalezeny a při zpracování znaleckého posudku nebyl zaznamenán žádný symptom možného nálezu páchníka hnědého. Navržené opatření na zpracování přírodovědného průzkumu pro lokalitu Kaštanky se zaměřením na páchníka hnědého v další projektové přípravě je dle zpracovatele posudku dostatečné.*

*Co se týká křížení trati s lokálními biokoridory, tyto koridory kříží již stávající trať. Dle údajů v dokumentaci v případě LK 103 Mlýnský kanál současný most nemá žádné migrační lavice, most nový bude mít migrační lavice na obou stranách o šíři 0,5 metru. Tím dojde ke zlepšení migračních možností pro živočichy. Biokoridor LK 74 Borovinka kříží trať z hlediska možnosti migrace ve velmi nevýhodné pozici. Trať je zde vedena téměř v niveletě okolní rovinné krajiny, bez přítomnosti vyvinuté nivy.*

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

Opakovaně se objevuje tvrzení, že: "v rámci stavby dojde ke zdvoukolejnění a kompletní rekonstrukci stávající traťové koleje ve všech profesích se zvýšením traťové rychlosti ze stávajících 100 km/hod na 160 km/hod". Vypořádání vyjádření k dokumentaci EIA přitom toto tvrzení na str. 13 vyvrací s tím, že: "rychlost 160 km/hod je konstrukční rychlost trati, tuto rychlost však v daném úseku trati žádný z vlaků nedosáhne.". Požaduje odstranit rozpor v těchto tvrzeních.

*V posudku je uvedeno, že rychlost 160 km/h je maximální rychlost na kterou je trať projektovaná. Reálná maximální rychlost v uvedeném úseku je uvažována 120 km/hod. V Hlukové studii je to zdůvodněno tím, že v určitých místech jsou rychlosti diametrálně*

odlišné. Ovlivňuje to např. místa zastavení vlaku, rychlosti v okolních úsecích, použité soupravy, jejich délky, maximální rychlosti a dynamické schopnosti.

Zpracovatel posudku si od oznamovatele vyžádal zpřesnění údajů o rychlosti na posuzované trati. Oznamovatel prostřednictvím zpracovatelky dokumentace zaslal k rychlostem na trati vysvětlení, že uvažované rychlosti vlaků jsou uvedeny v dopravní technologii hlukové studie a vycházejí z údajů od dopravního technologa, z grafu rychlosti. V úseku Opatovice – Hradec Králové (1) dle dopravní technologie je uvažována průměrná rychlost 120 km/hod pro širokou trať. V tomto úseku je rychlost 160 km/hod konstrukční rychlostí trati - maximální rychlost, které bude dosaženo jen v krátkém úseku trati. Do hlukové studie byly zadány průměrné rychlosti vlaků v jednotlivých úsecích. Program pro výpočet hluku neumožňuje zadání dynamických hodnot rychlosti, které budou proměnné v daném úseku mezi zastávkami (rozjezd, plná rychlost, brzdění), proto se pro daný úsek zadává průměrná rychlost vlaků. V krátkém úseku Opatovice – Hradec Králové (1) tedy je dosaženo rychlosti 160 km/h.

#### Ad. D.IV.

S ohledem na odčerpávané množství při zkušebním vrtu 0,94 l/s a skutečné požadované množství po dobu výstavby 10 l/s po dobu 6 týdnů je zde uváděná hodnota depresního kuželu pouze orientační a nelze ji akceptovat. Trvá na monitorování studní před výstavbou a po výstavbě i u vzdálenějších studní, než je zde uváděno. Náklady na širší monitoring stávajících studní budou minimální. Uvádí konkrétní studny, o které požaduje monitoring rozšířit.

Monitoring po uvedení stavby do provozu požaduje prodloužit na 12 měsíců.

V posudku je uvedeno, že nikde v doplňku dokumentace není uvedeno čerpání 10 l/s při výstavbě podchodu v Kuklenské ulici. V souladu s připomínkou doporučuje zpracovatel posudku rozšíření monitoringu hladiny vod v citovaných studních a celkový monitoring vod prodloužit na 12 měsíců.

#### III. Vypořádání vyjádření k dokumentaci EIA

Tvrdí, že zpracovatelka se dostatečně nevypořádala se všemi připomínkami k dokumentaci EIA. Jedná se o následující pochybení:

##### Ad 2

Na str. 3 je bod 2 a 3 vypořádán s tím, že připomínkovaná skutečnost byla opravena/doplněna. Ve skutečnosti se stejné chyby objevují i v přepracované dokumentaci, resp. hlukové studii.

V posudku uvedeno, že číslo popisné u bodu P17 bylo v hlukové studii na str. 28 opraveno, celkový počet vlaků v tabulce č. 4 a 6 byl doplněn.

##### Ad 9.I Věcně nesprávná hluková studie

Připomínky se týkají synergie hluku ze železniční i automobilové dopravy, tvrzení, že "protihluková opatření budou konkretizována až po začátku stavebních prací, požadují měření hluku v místě dětského hřiště a zahrnutí hluku z přílehlé křižovatky Koruna, brzdění vlaků, provedení měření hluku a počtu nákladních vlaků.

V posudku je uvedeno, že platné hygienické limity rozlišují původ akustické zátěže ze silniční a z železniční dopravy a že realizací záměru dojde obecně ke snížení akustické zátěže ze železniční dopravy a tím dojde zcela logicky k snížení akustické zátěže z dopravy.

Tvrzení, že "protihluková opatření budou konkretizována až po začátku stavebních prací" není odpověď, ale připomínka spolku Kaštanka, na kterou zpracovatelka odpověděla, že hluk z

výstavby se počítá v souladu s platnou legislativou a postupně - s přibývajícím informacemi se upravuje a doplňuje v dalších stupních projektové dokumentace. Není tak pravda, že hluk z výstavby bude konkretizován až v průběhu stavby.

Co se týká požadovaného měření hluku u dětského hřiště, měření hluku slouží pouze pro ověření hlukového modelu. Křížení s ulicí Honkova a Pražskou třídou v hlukové studii posouzeno bylo. Pokud se týká křižovatky Koruna tak snížení rychlosti nebo stání aut u této křižovatky je zcela logicky významně nižším zdrojem hluku než provoz aut při běžném provozu.

Co se týká brždění vlaků, z hlediska konzervativního přístupu hodnocení jsou uvažovány u nákladních vlaků klasické špalkové brzdy.

Co se týká údaje o odhadovaném procentu obtěžovaných obyvatel hlukem, ze strany 33 Hodnocení zdravotních rizik vyplývá, že realizací záměru dojde k snížení úrovně ovlivnění obyvatel, v některém případě k zachování stávajícího stavu.

Co se týká brzdných systémů vlaků, diskovými brzdami jsou vybaveny jen osobní vlaky. Nákladní vlaky mají opravdu špalkové brzdy. Ale postupně se přechází z kovových brzdových špalků na keramické špalky.

Co se týká požadavku na nové měření, jak již bylo v doplňku dokumentace uvedeno a jak je zřejmé z hlukové studie. Hluková studie vychází z výpočtů provedených v tomto případě programem SoundPlan HighPerf 6.4, nikoli z měření. Měření slouží k ověření zpracovaného modelu (viz kapitola 9 hlukové studie).

Predikce dopravy je zpracovaná na základě podkladů SŽDC s.o.

Zpracovatel posudku nepovažuje za účelné provádět nové měření hluku. Měření hluku bude provedeno až po zprovoznění záměru (opatření v návrhu stanoviska v tomto posudku) a rozsah měření bude upřesněn příslušnými orgány ochrany veřejného zdraví.

#### Ad 9.2 Neposouzení variant

Požaduje posuzovat jako alternativu stávající stav, tj. nezdvojkolejňování, variantu pouze částečného zdvojkolejňování a variantní řešení trasování modernizované dvojkolejné trati tak, aby byla zachována jírovcová alej a zároveň měla minimální dopad na majitele pozemků.

V posudku je uvedeno, že stávající stav (jednokolejná trať) je v dokumentaci vyhodnocen (kapitola C.) a slouží pro vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru. V dokumentaci je ve zdůvodnění potřeby záměru mimo jiné uvedeno, že záměr umožní zavést pravidelnou intervalovou dopravu s taktem 30 minut, při využití míjení protijedoucích vlaků na dvoukolejné trati. Pouze částečné zdvojkolejňování by mělo negativní vliv na plynulost dopravy na trati a neumožnilo by zavedení této intervalové dopravy. Konečné řešení záměru bylo přijato na základě studie proveditelnosti. Na druhou stranu je nutno konstatovat, že nelze nutit oznamovatele, aby zpracovával varianty, které jsou nerealizovatelné.

Co se týká vlastnictví pozemků, není toto v procesu posuzování vlivu na životní prostředí řešeno.

#### Ad 9.3 Nedostatečné vstupy do posuzování

Připomínka se týká uvažovaného počtu nákladních vlaků. Navrhuje rozložit stavbu a posuzování EIA na části Opatovice - Hradec Králové (přednádraží) a samostatné posuzování EIA Hradec Králové (nádraží).

*V posudku je uvedeno, že není zřejmé, o jaký chybný počet vlaků na straně 17 jde. V úseku Hradec Králové - Opatovice je v hlukové studii uvažováno ve stávajícím i budoucím stavu s 6 nákladními vlaky denně, což je při provozu jen v pracovní dny 30 nákladních vlaků týdně.*

*Data z roku 2000 byla použita jen pro zhodnocení, zda je na posuzované trati možno použít limit pro starou hlukovou zátěž. S vlaky ze Škody Auto a pro zásobování Opatovické elektrárny uhlím je v hlukové studii počítáno.*

*Co se týká návrhu na rozdělení stavby na další 2 úseky, jedná se o železniční trať Pardubice - Hradec Králové, která je již procesem EIA rozdělena na 3 samostatně řešené úseky. Dle názoru zpracovatele posudku by zbývající úsek, který je předmětem posuzovaného záměru, měl být posouzen komplexně a nikoliv jej dělit na další podúseky.*

#### 9.6 Věcně nesprávný přírodovědný průzkum

Rozsáhlá připomínka se týká zoologického průzkumu, který je součástí dokumentace.

*Dle názoru zpracovatele posudku je přírodovědný průzkum pro potřeby posouzení vlivu na životní prostředí dostačující. Před zahájením stavby bude realizován aktuální přírodovědný průzkum a investor zajistí pro období výstavby odborný biologický dozor (opatření v návrhu stanoviska v tomto posudku).*

#### Ad 9.7 Věcně nesprávné posouzení vlivů na dřeviny rostoucí mimo les, především kaštanovou alej v Opatovické ulici

Trvá na tom, že navržené vykácení aleje (byť jen jedné řady) by mělo velmi negativní vliv na kvalitu života nejen místních obyvatel, ale i těch, pro něž je tato zeleň dostupná a hojně ji využívají. Nadále tvrdí, že dendrologický znalecký posudek Ing. Jaroslava Kolaříka, Ph.D., je věcně nesprávný a negativní vůči aleji Kaštanka v ulici Opatovická. Je v rozporu s dendrologickým posudkem zpracovaným Ing. Martinou Součkovou, řádně jmenovanou soudní znalkyní, která dochází k tomuto závěru: "Celkový stav stromů rostoucích v aleji je velmi dobrý..., celkově je perspektiva růstu a vývoje stromů v aleji dlouhodobá". V tomto posudku je navržen ke kácení pouze 1 strom.

*V posudku uvedeno, že se jedná o rozdílný přístup zpracovatelů dendrologického posouzení ke zdravotnímu stavu jednotlivých dřevin. Tato skutečnost však nemá žádný vliv na skutečnost, že jedna řada aleje bude v rámci záměru vykácena.*

#### Ad 9.8 Klamavé údaje ve zdůvodnění záměru: zkrácení doby jízdy

Celý rychlostní grafikon počítá dle objednávky provozovatele této stavby s nasazením motorových souprav a tím i omezením grafikonu na rychlost 130 km/hod. Tomu odpovídají i rychlostní a časové grafiky, ve kterých se neuplatní chvilková rychlost 160 km/hod na daném úseku. Nadále trvá na tom, že kapacita dotčené trati je zcela dostačující. Zpracovatelka tak pomíjí nízkou obsazenost vlaků.

*V posudku je uvedeno, že zdůvodnění potřeby záměru je uvedeno oznamovatelem v kapitole B.I.5. - je věcí oznamovatele, zpracovatel posudku nemá důvod toto zpochybňovat. Nízká obsazenost vlaků není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí.*

#### Ad 9.9 Nesprávně posouzené vlivy zrušení přechodů v ulici Družstevní a Janáčkova

V evropských městech se podchody pro chodce a cyklisty ruší a jsou nahrazovány přechody; ke stejnému řešení se přiklánějí i města v ČR (např. Praha, Ostrava atd.). Opět se opakuje připomínka k čerpání vod během výstavby podchodů.

Zpracovatelka se nevypořádala s vyjádřením, že přechod v Družstevní ulici je dle tvrzení SŽDC možný. Oba přechody využívají stovky chodců a cyklistů.

Dále požaduje posouzení variantního řešení přechodu pro chodce mezi ulicemi Opatovická - Janáčkova a Opatovická - Družstevní.

Navrhovaná stavba podchodu na hřišti v ulici Poděbradova zabírá zbytečně velkou část dětského hřiště (1/3) a to především travnaté části, kde si děti mohou hrát. Zelená část hřiště je nedílnou součástí hřiště a plní svoji funkci. Podchod je navržen nekonceptně, je nebezpečný svým zakřivením, nerespektuje trasy chodců a cyklistů, nájezdy do podchodu jsou komplikované. Pokud cyklista pojedě Kuklenskou ulicí směrem do Kuklen, jeho trasa se prodlouží a bude muset 2 x překročit frekventovanou Kuklenskou ulici, což značně sníží bezpečnost této trasy. Podchod v takovéto podobě se stává překážkou.

Požadují posouzení variantního řešení přechodu pro chodce mezi ulicemi Kuklenská - Poděbradova.

*V posudku je uvedeno, že přechody, natož pak neoficiální představují velké bezpečnostní riziko a zpracovatel posudku považuje za zcela rozumné, že realizací záměru bude těmto přechodům zabráněno.*

*I u silničních staveb na úrovni silnic I. tříd a vyšších se nutné přechody pro chodce řeší přednostně podchody mimo kruhové křižovatky.*

#### Ad 9.10. Ohrožení hladiny podzemních vod

Opět se opakuje připomínka k čerpání vod během výstavby podchodů.

*V posudku je uvedeno, že k případnému čerpání podzemních vod při stavbě se zpracovatel posudku vyjadřoval již dříve. Za škody způsobené stavbou ručí stavebník, na jehož vrub jdou případná nápravná opatření (např. při ztrátě vody ve studních).*

#### Ad 9.11 Nehospodárné nakládání s dotacemi

Zpracovatelka správně uvádí, že financování projektu není předmětem procesu posuzování vlivu záměru na životní prostředí. Přesto nelze přehlížet skutečnost, že ve zdůvodnění stavby pro EU jsou prezentovány nepravdivé a zkreslené údaje - např. rychlost 160 km/hod v celé délce trasy, přičemž jak v dokumentaci tak přílohách se opakovaně uvádí, že "reálná rychlost vlakových souprav je dle dopravního technologa maximálně 120 km/hod". Infrastrukturní projekty jsou sice realizované státem, jsou financovány ze státního rozpočtu, konkrétně Státního fondu pro dopravní infrastrukturu (SFDI). Některé projekty jsou následně spolufinancovány z příslušných fondů EU. Zásada hospodárnosti nicméně musí platit nejen pro nakládání s unijními zdroji, ale i zdroji ze státního rozpočtu.

*V posudku je uvedeno, že financování záměru není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí.*

#### Ad 9.12 Nedostatečné posouzení vibrací

Nelze souhlasit s tím, že se pro studii neměřily stávající vibrace. Není zřejmé, zda je zohledněna i skutečnost, že bude znásoben počet vibrací v souvislosti s růstem intenzity nákladní dopravy, která používá nemodernizované vozy.

Dále nelze souhlasit s tím, aby antivibrační rohože byly od tělesa trati doplněny pouze v případě potřeby.

*V posudku je uvedeno, že ve vypořádání připomínek k dokumentaci je uvedeno, že po dohodě s orgány ochrany veřejného zdraví budou měření vibrací provedena v dalším stupni projektové*

*dokumentace. V případě potřeby budou do tělesa trati doplněny antivibrační rohože. Měření vibrací je uvedeno v opatřeních v návrhu stanoviska.*

#### Ad 9.13 Neposouzení vlivu na kulturní památky

Zpracovatelka uvádí lživé tvrzení, že Červený Dvůr, nemovitá kulturní památka evidovaná v ÚSKP pod rej. č. 105903, se nachází 90 m od posuzovaného záměru. Ve skutečnosti objekt leží pouhých 60 m od stávající tratě, po zdvoukolejnění by se k trati ještě více přiblížil. V rámci posouzení vlivů na životní prostředí požaduje posouzení vlivů i na tuto hmotnou kulturní památku.

Pomník partyzánského útoku sice není evidován v ÚSKP, ale jedná se o významný doklad regionální historie, který bude negativně ovlivněn vibracemi z blízké trati, jež má být zdvoukolejněna.

*V posudku je uvedeno, že předmětná kulturní památka může být ovlivněna pouze vibracemi z provozu trati dle záměru. Problematika vibrací je řešena i podmínkou v návrhu stanoviska.*

#### Ad 9.14 Věcně nesprávná rozptylová studie

Ačkoliv bylo prokázáno, že imise škodlivých látek včetně karcinogenů jsou a budou nadlimitní (např. u benzo(a)pyrenu v částicích PM10, jsou limity překračovány o 41%, str. 23 Doplněku dokumentace), zpracovatelka nadále tvrdí, že "výstavba... nebude představovat významně zvýšené zdravotní riziko". S tímto tvrzením nelze souhlasit.

*V posudku je uvedeno, že imisní limit BaP je v zájmovém území překračován (pro období 2011 - 2015 1,08 - 1,41 ng/m<sup>3</sup>). Příspěvek záměru je však 0,0001 - 0,003 ng/m<sup>3</sup>, tzn. maximálně tisícinny nanogramu, což se na imisním pozadí v podstatě neprojeví.*

#### IV. Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu

Opět se opakuje připomínka k rychlostem vlaků.

Tvrzení na str. 5, že v rámci stavby nedojde k navýšení celkové spotřeby elektrické energie nelze považovat za pravdivé. Bude-li stavba trvat minimálně tři stavební sezóny a bude-li po této trati jezdit dvakrát více vlaků, musí se spotřeba elektrické energie významně navýšit. Vzhledem k neekologické realizaci projektu trvá na jeho zamítnutí.

Co se týká sucha, za místo s největším rizikem vysychání považuje oblast Pražského Předměstí Hradce Králové i Mapa rizika vysychání drobných vodních toků, zpracovaná Výzkumným ústavem vodohospodářským TGM, v. v. i., WELL consulting, s. r. o. a Mendelovou univerzitou v Brně. Z toho důvodu nesouhlasí s budováním staveb, které by vedly ke snížení hladiny podzemních vod.

Zpracovatelka se nevypořádala s připomínkou ohledně nebezpečí vysychání dotčené oblasti. Zpracovatelka pouze shrnuje údaje k danému problému, aniž by však dopad záměru na tuto problematiku analyzovala (str, 18).

*V posudku je uvedeno, že jak již bylo výše uvedeno, v posuzovaném úseku je rychlost 160 km/hod konstrukční rychlostí trati - maximální rychlost, které bude dosaženo jen v krátkém úseku trati. Průměrná rychlost je uvažována 120 km/hod pro širokou trať.*

*Je pravda, že tvrzení, že v rámci stavby nedojde k navýšení celkové spotřeby elektrické energie, není správné. Zpracovatel posudku si od oznamovatele vyžádal údaje o stávající spotřebě elektrické energie, ze kterého je zřejmé, že k navýšení záměrem dojde a to o cca 5 158 MWh/rok. Emise CO<sub>2</sub> spojené s výrobou elektrické energie nelze lokalizovat. Na druhou*

*stranu nutno konstatovat, že se jedná o teoretické emise maximální bez úvah technologického vývoje ve snižování spotřeby.*

*Možný pokles hladiny podzemních vod je řešen v podmínkách tohoto stanoviska.*

V. Posouzení stavby z hlediska směrnice o vodách (2000/160/ES)

Ad 4.I.4., str. 22, SO 220-34-02

Trvá na zachování úrovnového křížení trati pro automobilovou dopravu, oddělené pro pěší a cyklisty v ulici Kuklenská. Zvážit alternativu úrovnového křížení pro pěší a cyklisty i v ulici Honkova a Bezručova. Opakuje se připomínka k čerpání vody při výstavbě podchodů.

*V posudku je uvedeno, že řešení křížení trati pro automobilovou dopravu, pro pěší a cyklisty bylo provedeno na základě požadavku Magistrátu města Hradec Králové a postupně se vyvíjelo do současné podoby. Čerpání podzemní vody během stavby nemá vliv na konečný stav podzemních vod v území.*

VI. Hluková studie

Zpracovatelé studie vycházejí ze zadaného grafikonu vlakové dopravy z r. 2014/2015 (str. 18). Všechny výpočty a analýza posuzovaných kritérií (např. hluk ze železniční dopravy) jsou dnes již nicméně zcela jiné. Tuto skutečnost dokládají i v posledním roce uměle navyšované počty vlaků, které neekonomicky jezdí s obvyklým průměrem obsazenosti. Požaduje, aby studie vycházela z aktuálních údajů.

*V posudku konstatováno, že hluková studie nemůže vycházet z jiných než poskytnutých frekvencí dopravy.*

Ad 4. Technologie železniční dopravy

Požaduje, aby zadání dopravního technologa, jež je zásadní, bylo ke studii přiloženo. Rozpory v rychlostech nemohou zaručit správné měření hlukové zátěže.

*V posudku je uvedeno, že v doplňku dokumentace je uvedeno potvrzení rozsahu dopravy od SŽDC, s.o. Není zřejmé, jak údajné rozpory v rychlostech mohou mít vliv na měření hlukové zátěže. Hluková zátěž se měřila jen pro ověření modelu.*

Ad 4.6 Výhledový rozsah dopravy

Tabulka výhledového rozsahu dopravy Opatovice - Hradec Králové na str. 21 obsahuje jiné údaje než tabulka, kterou předložila SŽDC. Stejně tak jsou obsaženy rozdílné údaje v dalších tabulkách. Není jasné, z jakých údajů zpracovatelé studie vycházeli a zdali je možné považovat naměřené hodnoty za relevantní. V tomto požaduje upřesnění.

*V posudku je uvedeno, že v úseku 1 a 2 jsou tam opravdu jiné údaje. Zpracovatel posudku požádal oznamovatele o vysvětlení. Oznamovatel prostřednictvím zpracovatelky dokumentace vysvětlil, že hodnoty uvedené v odsouhlasených datech od SŽDC jsou vlaky zakreslené v GVD, zatímco řada vlaků jezdí jen v některých dnech a to i tehdy, že mají v GVD zakreslenou trasu každý den. To je případ této dokumentace, kde si nechávali odsouhlasit data u SŽDC, avšak ve stejné době obdrželi z provozu informace, kolik vlaků na trati ve skutečnosti jezdí. Toto proběhlo při diskusi na poradě ke stavbě a bylo ze strany SŽDC vysvětleno, že na této trati jezdí jedna část vlaků nebo druhá, ale nikdy obě současně - dodávky uhlí pro Elektrárnu Opatovice z jedné nebo druhé uhelné pánve. Tomu též odpovídají jiné druhy použitých brzd. Proto tuto skutečnost ve všech částech projektu zohlednili, aby hodnoty odpovídaly co nejlépe skutečnosti.*

Ad 11.1 Návrh technických a organizačních opatření

Ke snížení hlučnosti při provádění stavby zpracovatelé na str. 50 doporučují staveništní dopravu organizovat dle možností mimo obydlené zóny. Vzhledem k tomu, že realizace takového opatření je zcela nereálná, trvá na zamítavém stanovisku MŽP k tomuto záměru.

*V posudku je uvedeno, že tam, kde vede železnice v zastavěných částech, bude asi opravdu nereálné při výstavbě organizovat dopravu mimo obydlené zóny, ale jsou tam navržena další opatření, z nichž nejdůležitější je realizace výstavby pouze v denní době a konkretizovat protihluková opatření pro období výstavby. Toto opatření je uvedeno i v opatřeních v kapitole D.IV dokumentace a je formulováno takto:*

*při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u ohrožené obytné zástavby a budou konkretizována protihluková opatření.*

*Dle zpracovatele posudku je tato potřeba provést dříve, kdy ve fázi dokumentace pro stavební povolení musí být vypracována hluková studie na základě zásad organizace výstavby (dále jen ZOV) zpracovaných pro tuto dokumentaci a na jejím základě budou v případě potřeby navržena protihluková opatření.*

VII. Závěr

Opakuje se připomínka o absenci povinných částí dokumentace dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2041 Sb. (především Porovnání variant záměru, Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a Referenční seznam použitých zdrojů) a o zdůvodnění záměru. Dokumentace neobsahuje řádné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, přestože je do jednoho území plánován koridor silniční dopravy, železniční dopravy a zároveň nová zástavba. Povinnost posouzení těchto aspektů vyplývá z ustanovení § 2 zákona EIA, z bodu f) přílohy č. I. směrnice SEA a z bodu 5 přílohy ke stavebnímu zákonu. Posouzení vlivů na životní prostředí tak těmito ustanovením odporuje.

Část výše uvedené stavby vede v bezprostřední blízkosti obytné zástavby. Jakékoliv zvýšení kapacity trati povede k zhoršení životních podmínek zdejších obyvatel. Místo aby se životní prostředí a životní podmínky pro ně zlepšovaly, dojde k jejich trvalému zhoršení. Zásadně se zhorší dostupnost dotčeného území. Přes 90 let používané přechody pro pěší budou zrušeny. Naprostá nevhodnost vedení důležité železniční trati obytnou zástavbou.

S připomínkami k původní dokumentaci se zpracovatelka dostatečně nevypořádala.

*V posudku je uvedeno, že dokumentace včetně doplňku dokumentace obsahují všechny kapitoly požadované přílohou č. 4 zákona. V závěru zjišťovacího řízení nebylo požadováno posouzení variant.*

*Dokumentace dle zákona je vždy zpracovávána v období přípravy záměru kdy veškerá technická opatření nejsou ještě zcela precizována. Toto však nebrání i v daném případě odpovídajícím způsobem vyhodnotit vlivy záměru na složky životního prostředí, což v dané dokumentaci bylo provedeno.*

VIII. Závěrečný návrh

Trvá na tom, aby bylo oznamovateli uloženo dopracovat dokumentaci k posouzení vlivů tak, aby obsahovala všechny části požadované přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, popis všech relevantních vlivů a aby se toto posouzení opíralo o podklady vycházející z aktuálních měření, sčítání a výpočtů, nikoliv jen odhadů.

Rovněž trvá na provedení nezávislých měření, a to v přítomnosti zástupce veřejnosti (např. Spolek Kaštanka z.s.).

Dále trvá na tom, aby bylo oznamovateli uloženo dopracovat dokumentaci k posouzení vlivů tak, aby obsahovala možná variantní řešení ideálního trasování zachovávající jírovcovou alej, variantní řešení alespoň jednoho přechodu do ulice Janáčkova nebo Družstevní a zachování úrovnového křížení společného pro automobilovou dopravu a odděleně pro cyklisty a chodce mezi ulicemi Kuklenská a Poděbradova.

Záměr se v současné podobě nedá zlepšit, neboť jeho projekt je velmi necitlivý, naddimenzovaný a v podstatě nadbytečný. V oblasti negativních vyjádření jej v oznámené podobě nelze provést, proto v namítané části musí zůstat v podobě 1 kolejné tratě.

Z výše uvedených důvodů navrhuje, aby výsledné závazné stanovisko Ministerstva bylo negativní.

*V posudku je uvedeno, že se jedná se o názor autora připomínky. I když zpracovatel posudku chápe, že realizace záměru přináší některé nepříjemné zásahy v okolí aleje Kaštanka, jsou vlivy na jednotlivé složky životního prostředí v dokumentaci a v doplňku dokumentace řádně popsány a vyhodnoceny.*

*Pro úplnost se uvádí, že na veřejném projednání záměru „Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové“, které se konalo dne 3. 9. 2019, od 15 hod, Velký sál, 1. patro budovy Adalbertinum, Československé armády 300, 500 03 Hradec Králové, nebyla uplatněna vyjádření, jejichž podstata by se lišila od podstaty písemných vyjádření obdržených k dokumentaci (doplněné 2018).*

Dokumentace, doplněk 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 OV6227.

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. Důležitá bude komunikace s místními obyvateli, dodržování opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti, realizace protihlukových stěn a realizace náhradních výsadeb za pokácenou zeleň. V souvislosti s výstavbou bude realizován monitoring nejbližších studní (měření hladiny podzemní vody a monitoring kvality) a v případě ztráty vody budou realizována nápravná opatření. Bude řešena náhrada jednoho jímacího objektu, který bude zrušen v souvislosti s realizací podchodu Bezručova.

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 a zpracovatelem posudku.

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

Ministerstvo se ztotožnilo se závěry posudku a dospělo k závěru, že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

## **6. Okruh dotčených územních samosprávných celků**

Vyšší územní samosprávné celky: Pardubický kraj a Královéhradecký kraj

Základní územní samosprávné celky: Opatovice nad Labem, Hradec Králové, Předměřice nad Labem, Praskačka, Světí, Všestary

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

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

### **Ing. Libor Hejduk**

ředitel odboru výkonu státní správy VI

*podepsáno elektronicky*

**Rozdělovník k č.j. MZP/2018/550/1352  
ZN/MZP/2017/550/32**

**Dotčené územní samosprávné celky:**

- 1/ Pardubický kraj  
Komenského nám. 125  
532 11 PARDUBICE
- 2/ Královéhradecký kraj  
Pivovarské náměstí 1245  
500 03 HRADEC KRÁLOVÉ
- 3/ Statutární město Hradec Králové  
Československé armády 408  
502 00 HRADEC KRÁLOVÉ
- 4/ Obec Opatovice nad Labem  
Pardubická 160  
533 45 OPATOVICE NAD LABEM
- 5/ Obec Předměřice nad Labem  
Obránců míru 18  
503 02 PŘEDMĚŘICE NAD LABEM
- 6/ Obec Praskačka  
503 33 PRASKAČKA 12
- 7/ Obec Světí  
503 12 VŠESTARY
- 8/ Obec Všestary  
503 12 VŠESTARY 35

**Dotčené orgány:**

- 1/ Krajský úřad Pardubického kraje  
Komenského nám. 125  
532 11 PARDUBICE
- 2/ Krajský úřad Královéhradeckého kraje  
Pivovarské náměstí 1245  
500 03 HRADEC KRÁLOVÉ
- 3/ ČIŽP OI  
Resslova 1229/2a  
500 02 HRADEC KRÁLOVÉ
- 4/ KHS Královéhradeckého kraje  
Habrmanova 19  
501 01 HRADEC KRÁLOVÉ
- 5/ Magistrát města Hradec Králové  
Československé armády 408  
502 00 HRADEC KRÁLOVÉ

- 6/ Obecní úřad  
Pardubická 160  
533 45 OPATOVICE NAD LABEM
- 7/ Obecní úřad  
Obránců míru 18  
503 02 PŘEDMĚŘICE NAD LABEM
- 8/ Obecní úřad  
503 33 PRASKAČKA 12
- 9/ Obecní úřad Světí  
503 12 VŠESTARY
- 10/ Obecní úřad Všestary  
503 12 VŠESTARY
- 11/KHS se sídlem v Pardubicích  
Mezi Mosty 1793  
530 03 PARDUBICE
- 12/ Magistrát města Pardubic  
Pernštýnské nám. 1  
530 21 PARDUBICE

**Oznamovatel:**

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

**Oprávněný zástupce oznamovatele:**

Ing. Miroslav Bocák  
Stavební správa východ  
Nerudova 1  
772 58 OLOMOUC

**Zpracovatel dokumentace:**

Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.  
SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a  
130 00 PRAHA 3

**Zpracovatel posudku:**

Ing. Josef Tomášek, CSc.  
Pražská 900  
252 10 MNÍŠEK POD BRDY