

Ministerstvo životního prostředí

Hradec Králové 24.11.2016
Č.j. 1720-1/550/16-Ko
70524/ENV/16

Dle rozdělovníku

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: „Výstavba Ostřešanské spojky.“

Charakter záměru: Předmětem posuzovaného záměru je výstavba „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejenění Pardubice – Rosice nad Labem - Stéblová.“

Kapacita záměru: Hodnocený záměr zahrnuje jen jednu variantu technického a technologického řešení. Tato varianta V4n (varianta 4 bez elektrifikace Ostřešanské spojky) byla vybrána jako nejvhodnější ze zpracované Studie proveditelnosti (jediná splňuje všechna hodnotící kritéria). Jiná varianta technického a technologického řešení záměru než předkládaná varianta v oznámení není investorem uvažována.

Umístění: kraj: Pardubický
obec: Chrudim, Mikulovice, Pardubice, Ostřešany
k. ú.: Pardubice, Pardubičky, Nemošice, Ostřešany, Mikulovice u Pardubic, Medlešice, Chrudim

Oznamovatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1

Záměr „Výstavba Ostřešanské spojky“ naplňuje dikci bodu 9.1, kategorie I, přílohy č. 1 k zákonu (Novostavby železničních drah delší než 1 km).

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:

„Výstavba Ostřešanské spojky.“

bude posuzován podle zákona.

Dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:

Oblast ochrany veřejného zdraví.
Oblast ochrany ovzduší.
Oblast ochrany vod.
Oblast ochrany přírody.

Odůvodnění:

Ke zveřejněnému oznámení záměru obdržel příslušný úřad v zákonném termínu řadu relevantních odůvodněných připomínek a požadavků ke zpracování dokumentace dle přílohy č. 4 zákona. S přihlédnutím k těmto požadavkům byly příslušným úřadem specifikovány výše uvedené oblasti.

Příslušný úřad obdržel vyjádření od následujících subjektů:

- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové
- MŽP, odbor ochrany ovzduší
- MŽP, odbor ochrany vod
- Krajský úřad Pardubického kraje
- Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích
- Magistrát města Pardubic, odbor životního prostředí
- Městský obvod Pardubice IV
- Městský úřad Chrudim
- Obec Ostřešany
- Ivana a Martin Havelkovi
- Karel Novák
- Václav a Šárka Desenští
- Ing. Ladislav Marek
- Myslivecký spolek Ostřešany
- Sdružení pro ekologii - Mikulovice

Stručný obsah jednotlivých vyjádření:

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové

Oddělení ochrany ovzduší uvádí, že v průběhu modernizace trati bude prováděna recyklace kameniva kolejového lože. Dle autora oznámení je předpokládáno využívání sestavy třídič – odrazový drtič – třídič. Z výsledků rozptylové studie je zřejmé, že během provádění recyklace v délce 70 dní/rok může být překročen imisní limit denních koncentrací PM₁₀.

Recyklace kameniva (zpracování kameniva) je vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší uvedený v příloze č. 2 k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon 201/2012 Sb.“), pod kódem 5.11. Tento zdroj má podle bodu 4.5.1. v části II přílohy č. 8 k vyhlášce č. 415/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů, stanovenou technickou podmínku provozu:

Snížit emise tuhých znečišťujících látek na všech místech a při všech operacích, kde dochází k emisím tuhých znečišťujících látek do ovzduší, a to v závislosti na povahu procesu, například:

- a) zakrytíváním třídících a drtících zařízení a všech dopravních cest,
- b) instalací zařízení k omezování emisí - odprašovací, mlžící, pěnové, skrápěcí zařízení,
- c) opatřeními pro skladování prašných materiálů - uzavřené skladovací prostory, umístování venkovních skládek na závětrnou stranu, jejich skrápění a budování zástěn,

d) opatřeními pro přepravu materiálů - pravidelná očista a skrápění komunikací a manipulačních ploch, omezení rychlosti pohybu vozidel v areálu zdroje, zakrývání nákladních prostorů expedujících dopravních prostředků.

Z oznámení není zřejmé, zda bude recyklace kameniva zajištěna dodavatelsky a není specifikován způsob omezení prašnosti při recyklaci kameniva. Inspekce požaduje doplnění výše uvedených informací, neboť je nezbytné, aby za účelem zachování standardů životního prostředí v předmětném území bylo zajištěno snižování emisí tuhých znečišťujících látek při recyklaci kameniva.

Oddělení ochrany lesa uvádí, že v rámci realizace záměru není předpokládán zábor pozemků určených k plnění funkce lesa, ale bude dotčeno ochranné pásmo lesa. Stavební práce prováděné v ochranném pásmu lesa je, podle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, nezbytné provádět se souhlasem příslušných orgánů státní správy lesů (místně příslušný obecní úřad obcí s rozšířenou působností), které mohou svůj souhlas vázat na splnění stanovených podmínek.

Oddělení odpadového hospodářství uvádí, že předložená dokumentace vychází z obecných podmínek stanovených pro nakládání s odpady legislativou planou na úseku odpadového hospodářství. Konkrétní informace o produkci a nakládání s odpady vyprodukovanými při výstavbě nové tratě i při demolici stávající tratě jsou uvedeny pouze v minimálním rozsahu.

Ostatní oddělení nemají připomínky.

MŽP, odbor ochrany ovzduší

Pro dostatečné posouzení vlivu záměru požaduje doplnit konkrétní hodnoty vypočítaných imisních příspěvků všech znečišťujících látek a vyčíslení příspěvků u nejbližší obytné zástavby.

MŽP, odbor ochrany vod neuplatňuje žádné připomínky ani požadavky.

Krajský úřad Pardubického kraje upozorňuje na platnou legislativu.

Magistrát města Pardubic, odbor životního prostředí upozorňuje na platnou legislativu.

Městský obvod Pardubice IV požaduje záměr posoudit podle zákona.

Městský úřad Chrudim, odbor životního prostředí nemá připomínky, nepožaduje záměr dále posuzovat.

Obec Ostřešany po zhodnocení negativních vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí je přesvědčena o tom, že výstavba Ostřešanské spojky bude mít i po jejím uskutečnění negativní dopad na zdraví a kvalitu života obyvatel obce. Proto obec Ostřešany vydává své nesouhlasné vyjádření k posuzovanému záměru.

Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích

Po zhodnocení předloženého oznámení s požadavky v oblasti ochrany veřejného zdraví považuje rozsah oznámení za nedostatečný a požaduje dopracovat hlukovou studii, dopracovat posouzení vlivů na veřejné zdraví a vypořádat další připomínky.

1. V oznámení je na str. 9 uvedeno: „Začátek stavebních úprav je **v km 81,13** a konec **v km 91,75=304,16** (žst Pardubice)“, v hlukové studii je na str. 9 uvedeno: „Jedná se o novostavbu železniční trati, která vychází ze železniční trati Chrudim, se začátkem **v km 80,200**. Trať dále pokračuje přes katastrální území obcí Ostřešany, Mikulovice, Nemošice, Pardubičky a

Pardubice, kde stavba končí v železničním kilometru **91,843**". KHS požaduje začátek a konec staničení sjednotit.

2. V oznámení na str.14 je uvedeno: „Stavební záměr představuje vybudování přeložky trati 238 **pro rychlost V=120 km/h**, stavební připravenost bude provedena až **na V= 140 km/h**". V hlukové studii je na str. 10 uvedeno: „V úseku Chrudim – Pardubice se jedná o částečně dvoukolejnou neelektrizovanou trať provozovanou po ukončení stavby **rychlostí až 120 km/hod.**“ KHS požaduje zvolené zadané rychlosti do hlukové studie vysvětlit.

3. V hlukové studii na str. 10 je uvedeno, že technologické údaje o dopravě (počet, druh a délka jednotlivých vlaků, maximální rychlosti) vycházejí ze zadávacích podmínek investora a detaily byly získány od dopravního technologa SUDOP Praha a.s. KHS požaduje předložit doklad o intenzitách, který by měl být poskytnut správcem popřípadě vlastníkem dráhy. KHS požaduje pro výhledový stav uvést rok, kterého se uvedené intenzity pro výhledový stav týkají.

4. V hlukové studii na str. 17 je uvedeno porovnání hlukové zátěže ve 25 m od osy kolejí pro Pardubice v úseku Česká Třebová - Praha, stejné porovnání bylo provedeno i v hlukové studii pro záměr „Modernizace železničního uzlu Pardubice“. Uvedené vypočtené hodnoty hlučnosti v roce 2000, v roce 2016 a ve výhledovém stavu v úseku Česká Třebová – Praha se v obou předložených hlukových studiích liší, KHS požaduje vysvětlit proč.

5. Z předložených podkladů v hlukové studii nelze jednoznačně stanovit hygienické limity, protože v hlukové studii chybí informace a rozdělení ucelených úseků posuzovaného záměru. KHS požaduje, aby v dopracované hlukové studii byly stanoveny ucelené úseky předmětného záměru na základě předpokládaných rychlostí a intenzit dopravy.

6. Pro úsek v Chrudimi je nutno dopracovat vyhodnocení hlukové situace pro rok 2000, stávající stav v roce 2016, výhledový stav před vybudování stavby Ostřešanské spojky a výhledový stav po vybudování stavby Ostřešanské spojky (tak, jak je to zpracováno pro úsek v Pardubicích na str. 17 hlukové studie).

7. V hlukové studii je potřeba provést porovnání hlukové zátěže (rok 2000, stávající stav) jak v ochranném pásmu dráhy, tak těsně za hranicí ochranného pásma dráhy pro ucelené úseky dráhy, aby bylo možné správně stanovit hygienické limity v ochranném pásmu dráhy i mimo ochranné pásmo dráhy.

8. V tab. 8.1.1.1. na str. 20 hlukové studie má výpočtový bod P8 uvedenou nesprávnou ulici s číslem popisným (uvedená ulice a číslo popisné je adresa společnosti Skanska v Praze) a výpočtový bod P5 má uvedeno nesprávně katastrální území, jedná se o Bílé Předměstí.

9. V tabulce č. 8.6.1.1. na str. 24 hlukové studie není u jednotlivých výpočtových bodů uvedeno, zda leží v ochranném pásmu dráhy nebo mimo ochranné pásmo dráhy.

Dále např. u výpočtových bodů P8, P9 atd. je v tabulce č. 8.6.1.1. na str. 24 hlukové studie uvedena účinnost protihlukových opatření, protihlukové stěny, ale v tom úseku nejsou navrhovány.

Pro areál nemocnice je třeba zvolit výpočtové body i mimo ochranné pásmo dráhy pro nejbližší chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení ve vyšších patrech dle skutečného stavu a zvolit výpočtové body pro nejbližší chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení.

10. Dle mapového podkladu 4.a den **bez PHS** u výpočtových bodů P-12 a P-11 je v úseku trati patrné výrazné zúžení izofon od konce stavby v km 91,843 k výpočtovému bodu P-11. V mapovém podkladu 4.5 den **s PHS** vykazují izofony vyšší hlučnost než izofony v mapovém podkladu 4.a den **bez PHS**. V tabulce na str. 25 hlukové studie jsou uvedeny hodnoty hlučnosti v denní době, které

odpovídají fialovému až modrému zbarvení, což není z mapového podkladu 4.a den bez PHS patrné.

11. Na str. 26 hlukové studie je uvedeno v textu k tabulce 9.1.1.1., že protihlukové stěny chrání i plochy pro zástavbu dle územního plánu. KHS požaduje doplnit, o jaké plochy pro zástavbu dle územního plánu se jedná. Dále je v tabulce 9.1.1.1. uvedeno číslo úseku (situace) 4 – v přílohách hlukové studie jsou předloženy následující situace: 1a, 1b, 2.a, 2.b, 3.a, 3.b, 4.a, 4.b, 4.5., ale situace 4 v přílohách není.

12. KHS požaduje detailně prověřit jednotlivé objekty podél posuzované stavby v ochranném pásmu dráhy a mimo ochranné pásmo dráhy a výpočtové body v hlukové studii doplnit o ty, které vyžadují ochranu před hlukem. V hlukové studii by měly být vyhodnoceny nejbližší chráněné venkovní prostory staveb v ochranném pásmu dráhy a dále nejbližší chráněné venkovní prostory staveb těsně za ochranným pásmem dráhy. Pro jednotlivé výpočtové body by měly být výpočty provedeny pro odpovídající počty pater, které odpovídají skutečnému stavu.

Podél posuzované stavby nebyly zvoleny a vyhodnoceny všechny chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb. KHS nahlédla do katastru nemovitostí a zjistila, že v hlukové studii nejsou vyhodnoceny **například** následující objekty:

a) Objekt k bydlení - Průmyslová čp. 407, objekt k bydlení - U zámečku čp. 27, objekty k bydlení v ulici Fidrova čp. 1046, čp. 651, čp. 667, objekt k bydlení - U Borku čp. 355, objekty k bydlení - Národních hrdinů čp. 312 a čp. 350, objekt k bydlení - p.č.st. 1491 v k.ú. Pardubičky, objekt k bydlení - Revoluční čp. 434, objekty k bydlení - Luční čp. 1163 a čp. 1879, objekt k bydlení - Na Drážce čp. 938, K Vinici čp. 909 atd.

b) Výpočtové body zvolené v hlukové studii pro k.ú. Chrudim (tj. ulice Smetanova, Čs. armády a Jiráskova) považuje KHS za nereprezentativní, především nebyly vytipovány nejvíce exponované objekty. Je třeba doplnit posouzení dalších bodů a to především čp. 374 v ulici Dvořákova (tento bod byl změřen v rámci vydání kolaudačního souhlasu na akci modernizace trati Pardubice - Ždírec nad Doubravou, měření provedeno dne 11.8.2016, Ecological Consulting a.s., Olomouc, Na Střelnici 48, č. protokolu 16/42, dle protokolu byla zjištěna výsledná hodnota pro denní dobu 57,2 dB ± 1,7 a pro noční dobu 54,0 dB ± 1,7), čp. 419 v ulici Olbrachtova, čp. 262 dle katastru ulice Pardubická a čp. 173 v ulici Škroupova. Jedná se sice o stávající vedení tratě, ale mění se intenzita provozu a rychlost. Dále je třeba do hlukové studie doplnit posouzení dalšího výpočtového bodu v ulici Pardubická, především čp. 530, kdy bude navrhovaná trať odkloněna od nynějšího vedení a bude se přibližovat ke stávající zástavbě rodinných domů.

13. U výpočtových bodů, kdy je část objektu situována v ochranném pásmu dráhy a část objektu situována mimo ochranné pásmo dráhy, je třeba tyto objekty podrobně posoudit z hlediska hygienických limitů, neboť mimo ochranné pásmo dráhy jsou stanoveny přísnější hlukové hygienické limity.

14. Z mapových podkladů musí být jednoznačně patrné, které chráněné venkovní prostory staveb jsou umístěny v ochranném pásmu a které jsou umístěny mimo ochranné pásmo vzhledem ke správnému stanovení hygienických limitů hluku. Například v mapových podkladech 4.a, 4.b, 4.5. je ochranné pásmo dráhy vyznačeno tenkou šedivou čarou, v některých úsecích těžko čitelnou.

15. V mapových podkladech 2.a a 2.b je v Ostřešanech vyznačena **protihluková stěna výšky 2,5 m**, byť je uvedeno, že se jedná o výhledové ekvivalentní hladiny hluku v denní době a v noční době ve výšce 4 m **bez protihlukových stěn**. V závěrech hlukové studie není protihluková stěna uvedena. Jsou

uvedené vypočtené hodnoty hlučnosti na str. 22 hlukové studie bez PHS? KHS požaduje tyto skutečnosti vysvětlit a upřesnit.

16. KHS požaduje v mapových podkladech rozlišit stávající protihlukové stěny a nově navržené protihlukové stěny.

17. Např. v mapovém podkladu 4.5. den (s PHS) je zakresleno oproti mapovému podkladu 3.a den (bez PHS) a oproti mapovému podkladu 4.a den (bez PHS) podél Ostřešanské spojky a dál směrem do ŽST Pardubice hl.n. **pět PHS**. Na str. 23 hlukové studie je popsáno **pět nově navržených PHS** a na str. 26 jsou popsány **čtyři nově navržené PHS**. KHS požaduje sjednotit počet a popis PHS v celé hlukové studii.

18. Mapové podklady pro úsek, kde je v souběhu se stávajícím vedením trati koridoru nově vedena i stavba Ostřešanské spojky, budou předloženy ve větším rozlišení.

19. V mapové příloze hlukové studie jsou v úseku Chrudim chyby. Např. stávající objekt čp. 291 ul. Olbrachtova (budova gymnázia) není v podkladech zakreslen a naopak jsou zakresleny objekty v okolí hlavní budovy, které byly v minulosti již zdemolovány.

20. Pro úsek v Chrudimi je třeba alespoň orientačně posoudit vlakotvorné práce (uvést předpokládaný rozsah, dobu denní či dobu noční apod.).

21. KHS dále požaduje, aby podrobný rozsah opatření vedoucí ke splnění hygienických limitů hluku u všech chráněných venkovních prostorů a chráněných venkovních prostorů staveb byl stanoven v rámci dopracované hlukové studie a v rámci dokumentace o posouzení vlivů na životní prostředí.

22. V hlukové studii bude uvedeno, zda byla zohledněna intenzita dopravy včetně dopravy vedené do Černé za Bory po železniční vlečce.

Vzhledem k výše uvedenému nelze předložené materiály posoudit, proto KHS požaduje dopracovat hlukovou studii a vypořádat další uvedené připomínky.

Ivana a Martin Havelkovi, Karel Novák v téměř identických vyjádřeních po zhodnocení nedostatků v oznámení zásadně nesouhlasí s realizací záměru.

Václav a Šárka Desenští po zhodnocení nedostatků oznámení zásadně nesouhlasí s realizací záměru.

Ing. Ladislav Marek považuje za velmi nevhodné a nedostatečně prozkoumané zejména: zásah do krajiny, nadměrnou hlučnost, vibrace, imise, spodní vody, eroze, bleskové povodně, snížení hodnoty ceny nemovitostí, využití železnice a nedostatečné zveřejnění detailů řešení.

Sdružení pro ekologii – Mikulovice zásadně nesouhlasí s touto výstavbou, a to z několika důvodů:

1. Krajina mezi Pardubicemi a Chrudimí již byla velice poškozena výstavbou obchvatu silnice Pardubice – Chrudim.

2. Tato stavba by danou situaci výrazně zhoršila nejen z hlediska zoologického, ale i další nemalý zabor orné půdy je v dané době absolutně nežádoucí z hlediska dalšího setrvání života nejenom místně žijících živočichů, ale i na lidskou populaci.

3. V letošním roce nastal tak velký nedostatek pitné vody, kde je velmi výrazně ohrožena část obce Mikulovice.

4. Další výrazné poškození životního prostředí vidíme v části obce Nemošice – Pardubičky, kde by se stavba taktéž dotkla negativně veškeré flóry a fauny.

5. Nevidíme absolutně žádný pozitivní a kladný prvek, který by měl pozitivní vliv na dané obyvatelstvo, ba naopak.

Myslivecký spolek Ostřešany navrhuje pozastavení celého projektu jako nepotřebného. Investor by měl navrhnout taková opatření, aby snížil dopady na životní prostředí a minimalizoval dopady celého projektu na volně žijící zvěř. Možným řešením je vybudování zvířecích přechodů nad tratí a dalšími opatřeními, která by dodatečně zvyšovala úživnost dané oblasti. Neopomenutelnou položkou je pak náhrada škod na zvěři způsobených jak při realizaci, tak při následném užívání tzv. Ostřešanské spojky.

Dokumentaci, zpracovanou podle přílohy č. 4 zákona, s vypořádáním **všech** připomínek obsažených v jednotlivých vyjádřeních, požaduje výše nadepsané ministerstvo zaslat v počtu **jedenácti** paré + elektronickou podobu dokumentace.

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 VI

**Rozdělovník k č.j. 1720/550/16-Ko
70524/ENV/16**

Dotčené územní samosprávné celky:

- 1/ Pardubický kraj
Komenského nám. 125
532 11 PARDUBICE
- 2/ Statutární město Pardubice
Pernštýnské nám. 1
530 21 PARDUBICE
- 3/ Město Chrudim
Resselovo nám. 77
537 16 CHRUDIM
- 4/ Obec Mikulovice
530 02 MIKULOVICE 52
- 5/ Obec Ostřešany 202
530 02 PARDUBICE

Dotčené správní úřady:

- 1/ Krajský úřad Pardubického kraje
Komenského nám. 125
532 11 PARDUBICE
- 2/ ČIŽP OI
Resslova 1229/2a
500 02 HRADEC KRÁLOVÉ
- 3/ KHS se sídlem v Pardubicích
Mezi Mosty 1793
530 03 PARDUBICE
- 4/ Magistrát města Pardubic
Pernštýnské nám. 1
530 21 PARDUBICE
- 5/ Obecní úřad
530 02 MIKULOVICE 52
- 6/ Obecní úřad Ostřešany 202
530 02 PARDUBICE
- 7/ Městský obvod Pardubice IV
Bokova 315
530 03 PARDUBICE
- 8/ Městský úřad
Resselovo nám. 77
537 16 CHRUDIM

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 oznámení:

Ecological Consulting a.s.
Na Střelnici
779 00 OLOMOUC