

Praha dne 30.3.2020  
Č. j.: MZP/2019/500/1702  
Sp. zn.: ZN/MZP/2019/500/7

## **ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a 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 č. 100/2001 Sb.“)

### **I. Povinné údaje**

#### ***Název záměru:***

**Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo)  
– Lysá nad Labem (mimo)**

#### ***Kapacita (rozsah) záměru:***

Záměrem je rekonstrukce stávající železniční trati v úseku Nymburk (začátek stavby žkm 323,510) – Lysá nad Labem (konec stavby žkm 336,465). Stavba je svým rozsahem definována převážně stávající trasou železniční dráhy, u které se uvažuje o rekonstrukci z důvodu modernizace a navyšování průjezdné rychlosti. Součástí stavby jsou nové přeložky komunikací. Předmětem rekonstrukce je stávající dvoukolejná železniční trať, s pravostranným provozem a elektrizovaná stejnosměrnou napěťovou soustavou 3 kV. Maximální traťová rychlost na trati je 120 km/h. Trať Nymburk - Lysá nad Labem je v novém stavu navržena jako dvoukolejná. Bude provedena kompletní rekonstrukce všech komponentů včetně zastávek a zvýšena traťová rychlost na 160 km/h. ŽST Kostomlaty nad Labem bude provedena jako čtyřkolejná stanice s lichou předjízdou kolejí č. 51, sudou č. 4 a s prodloužením užitečných délek ve všech kolejích na nejméně 780 m. Ve stanici bude zachována manipulační odstavná kolej č. 6 v nové poloze. Ve stanici budou 3 nástupištní hrany výšky 550 mm přístupné podchodem. Pro zajištění bezbariérového přístupu na ostrovní nástupiště je navržen podchod pro cestující s přístupovými chodníky. V blízkosti zastávky Stratov je navržena odbočka Hákov s obousměrným kolejovým

propojením pro snížení dopadu výluk na provoz vlaků. Vzhledem k době uzavření úroňových přejezdů jsou v zastávkách navrženy přístupové podchody pod kolejemi na nástupiště, vybavené přístupovými schodišti. Bezbariérový přístup je zajištěn přes zachované úroňové přejezdy. Z původních 13 úroňových přejezdů je zachováno pouze 5 a zbývajících 8 přejezdů je nahrazeno polními cestami nebo nadjezdy a přeložkami stávajících silnic II. a III. tříd.

**Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb.:**

bod 44 „Celostátní železniční dráhy“, kategorie I

**Umístění záměru:**

kraj: Středočeský

obec: Nymburk, Kamenné Zboží, Kostomlátky, Kostomlaty nad Labem, Dvory, Lysá nad Labem, Ostrá, Stratov

katastrální území: Nymburk, Kamenné Zboží, Kostomlátky, Kostomlaty nad Labem, Dvory u Nymburka, Lány u Kostomlat nad Labem, Lysá nad Labem, Ostrá, Stratov

**Obchodní firma oznamovatele:** Správa železnic, státní organizace,

**IČO oznamovatele:** 70994234

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

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona  
za použití § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

**S O U H L A S N É   Z Á V A Z N É   S T A N O V I S K O**

k záměru

**„Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo)  
– Lysá nad Labem (mimo)“**

s následujícími podmínkami:

**a) pro fázi přípravy záměru:**

1. Budou zpracovány zásady organizace výstavby (ZOV), které jsou povinnou součástí dokumentace pro další řízení dle stavebního zákona, a které budou obsahovat návrh opatření ke snížení negativních vlivů výstavby záměru na životní prostředí. Zejména:
  - a. V místě záměru nebudou prováděny opravy a údržba stavebních strojů a dopravní techniky kromě běžné denní kontroly.
  - b. Bude bráněno vzniku dočasných kaluží, pokud vzniknou, tak bude v měsících duben až červen zajištěna jejich kontrola zda nedošlo k osídlení obojživelníky.
  - c. Kácení dřevin bude provedeno v období vegetačního klidu.
  - d. Všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to v časovém rozmezí 8 hod. až 16 hod. Méně hlučné práce lze provádět v časovém rozmezí 7 hod. až 19 hod.
  - e. Všechna staveniště obestavit směrem k obytné zástavbě mobilní protihlukovou stěnou (PHS) s min. útlumem 5 dB.
  - f. Dopravu související s výstavbou vést mimo obytné části.
  - g. Opatření k snižování sekundárních emisí tuhých znečišťujících látek (TZL) budou vycházet z metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM<sub>10</sub>.
  - h. Opatření k ochraně kvality vod - vybavit pracoviště prostředky na likvidaci havárie na stavbě (Vapex, sběrné nádoby, apod.) a zajistit zeminy a materiál proti splavení do toku.
  - i. Případné nutné zásahy do vodních toků naplánovat na období mimo hlavní dobu rozmnožování vodních živočichů (jarní měsíce) a mimo období s nedostatkem vody (suchá letní období), tzn. nejlépe v podzimních či zimních měsících.
2. Zajistit pro období před zahájením prací a pro jejich průběh odborný biologický dozor na stavbě. 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.
3. V dalších stupních projektové dokumentace zpracovat návrh náhradní výsadby za kácenou mimolesní zeleň, tato povinnost bude uložena investorovi (oznamovateli) příslušným orgánem ochrany přírody. K ozelenění ve volné krajině využívat přednostně vhodné domácí druhy.
4. Umístění recyklační linky realizovat ve variantě č. 2 (vzdálenější od obytné zástavby). Nutná je aplikace skrápění recyklační linky při provozu. Obec bude informována v předstihu min. 5 dnů o plánovaném provozu recyklační linky.

5. Objekt rodinného domu č. p. 51 v katastrálním území Kamenné Zboží bude v rámci stavby rekonstrukce trati odkoupen a zbourán nebo bude změněn způsob jeho užívání.
6. Aktualizovat hlukovou studii pro etapu výstavby a pro recyklační linku, která bude umístěna v železniční stanici Nymburk. Aktualizovat v dalších stupních projektové přípravy hlukovou studii pro provoz dle záměru s použitím aktuálních podkladů.
7. Ve spolupráci s obcí Kostomlaty nad Labem prověřit trasování nové komunikace propojující nadjezd ve staničení km 330,693 a Lány.
8. Před rozhodnutím, zda bude štěrkové lože recyklováno či zda s ním bude nakládáno jako s odpadem, do rozsahu analýz zahrnout i analýzu na přítomnost azbestu.
9. Při přípravě stavby zahrnout do projektu i přípravu pro případné protihlukové stěny v Kostomlatech nad Labem.

**b) pro fázi realizace záměru:**

10. Dodržovat zásady zpracované do ZOV v bodě 1 podmínek pro fázi přípravy záměru.

**c) pro fázi provozu záměru:**

11. Po ukončení stavby provést rekultivaci ploch, u dočasných ploch záboru zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) je uvést do stavu blízkému původnímu a zajistit následnou péči po dobu min. 3 let.

**d) pro fázi ukončení provozu záměru:**

Nejsou stanoveny.

**Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:**

**a) pro fázi přípravy záměru:**

12. Před zahájením prací v místech realizace zakládání podchodů a podjezdů sledovat hladiny podzemních vod v okolních studních. Zaměření hladiny podzemních vod bude provedeno 2x.

**b) pro fázi realizace záměru:**

13. V průběhu prací v místech realizace zakládání podchodů a podjezdů sledovat hladiny podzemních vod v okolních studních. Zaměření hladiny podzemních vod bude provedeno 2x.

**c) pro fázi provozu záměru:**

14. V rámci zkušebního provozu provést měření akustické zátěže pro ověření závěrů akustické studie. Měřící místa a podmínky k měření zvolit po dohodě s KHS, případně doplněném

o požadavky obcí. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení hygienických limitů, provést dodatečná protihluková opatření.

15. V rámci zkušebního provozu provést měření vibrací. Měřicí místa a podmínky k měření zvolit po dohodě s KHS. V úsecích, kde by bylo měřením vibrací prokázáno překročení hygienických limitů, budou provedena dodatečná protivibrační opatření.
16. V průběhu zkušebního provozu v místech realizace zakládání podchodů a podjezdů sledovat hladiny podzemních vod v okolních studních. Zaměření hladiny podzemních vod bude provedeno 2x.

#### **d) pro fázi ukončení provozu záměru:**

Nejsou stanoveny.

## **II. Odůvodnění**

### **1. Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění stanovených podmínek:**

Ministerstvo životního prostředí (dále také „MŽP“) vycházelo při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

- Dokumentace EIA dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) - Lysá nad Labem (mimo)“, kterou zpracovala RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D., držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (rozhodnutí č. j. 38495/ENV/11, s prodloužením autorizace pod č. j. 71463/ENV/15, s platností do 15. 6. 2021), v červnu 2019 (dále jen „dokumentace EIA“).
- Vyjádření k dokumentaci záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) - Lysá nad Labem (mimo)“.
- Veřejné projednání záměru, které se konalo dne 13. 11. 2019 ve školní jídelně základní školy Kostomlaty nad Labem
- Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb., „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) - Lysá nad Labem (mimo)“, který vypracoval Ing. Josef Tomášek, CSc., autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001Sb. (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), v prosinci 2019 (dále jen „posudek“).

Předmětem posuzovaného záměru je modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) - Lysá nad Labem (mimo). Tento traťový úsek je součástí železniční trati Kolín - Nymburk - Mělník - Děčín východ a záměr má návaznost na další stavby investora na této trati, kterými jsou modernizace žst. Nymburk hl. n. a rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem.

Zjišťovací řízení pro záměr „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) - Lysá nad Labem (mimo)“ zahájilo MŽP ve smyslu § 7 zákona č. 100/2001 Sb., dopisem č. j. MZP/2019/500/189, ze dne 16. 1. 2019. Oznámení s rozsahem podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., zpracovala RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D. Na základě obdržených vyjádření k oznámení vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení č. j. MZP/2019/500/97, ze dne 13. 3. 2019 s tím, že dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. je nutné zpracovat především s důrazem na oblast ochrany veřejného zdraví, ovzduší, nakládání s odpady a na oblast stavby.

Oznamovatel předložil dne 9. 8. 2019 dokumentaci MŽP, které ji dopisem č. j. MZP/2019/500/1747, ze dne 16. 8. 2019 následně rozeslalo dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření a ke zveřejnění. Dokumentace byla zpracována opět oprávněnou osobou RNDr. Danielou Pačesnou, Ph.D.

K dokumentaci EIA bylo doručeno celkem 13 vyjádření, z nichž byla 4 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 8 dotčených orgánů a 1 vyjádření veřejnosti. Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci jsou komentována v části V. posudku. Všechny relevantní požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány.

Veřejné projednání se konalo dne 13. 11. 2019. Na veřejném projednání zástupci oznamovatele a zpracovatelka dokumentace seznámili přítomné se záměrem a zpracovatelka dokumentace shrnula závěry posouzení v dokumentaci. V následné diskuzi bylo na vznesené připomínky a dotazy obratem reagováno oznamovatelem, zpracovatelkou dokumentace nebo zpracovatelem posudku. Připomínky se týkaly zejména hluku a protihlukových opatření, azbestu a přeložek komunikací. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 28. 11. 2019 pod č. j. MZP/2020/500/634.

Dne 16. 12. 2019 byl na MŽP předložen posudek zpracovaný dle přílohy č. 5 k zákonu. Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace, tedy že je v silách investora realizovat záměr tak, aby nebyly výrazně negativně ovlivněny antropogenní ani přírodní systémy a celkově životní prostředí. Zpracovatel posudku doporučuje příslušnému úřadu vydat kladné závazné stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., a to za podmínek specifikovaných v návrhu závazného stanoviska. Při splnění v tomto stanovisku navržených doporučení pro eliminaci respektive snížení negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí lze považovat záměr z hlediska vlivů na životní prostředí za možný.

Na základě výše uvedené dokumentace EIA a vyjádření uplatněných k dokumentaci se MŽP ztotožnilo se závěry posudku a dospělo k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

## Odůvodnění stanovených podmínek:

### a) pro fázi přípravy záměru:

1. Zpracování zásad organizace výstavby (ZOV) a stanovení harmonogramu stavebních prací záměru umožní maximální ochranu životního prostředí při realizaci stavby. Podmínka je navržena za účelem ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v dané oblasti pomocí organizačních opatření a vyplývá mj. z vyjádření dotčených orgánů:
  - a. Během oprav či údržby stavebních strojů a dopravní techniky na nebezpečných plochách stavenišť by mohly uniknout provozní i jiné závadné kapaliny a látky nebezpečné vodám. Aby se zabránilo možnému znečištění vodních toků, podzemních vod, půdy a horninového prostředí, byla do ZOV zahrnuta tato podmínka. Podmínka je stanovena pro ochranu podzemních a povrchových vod, půdy a horninového prostředí.
  - b. Podmínka bude zohledněna v rámci další projektové přípravy a následně v rámci realizace záměru, týká se zvláště chráněných druhů bioty. Má zamezit vzniku dočasných kaluží v období duben-červen, které by byly zasaženy stavební činností, aby nedošlo k nalákání obojživelníků k naklazení snůšek. Toto opatření tedy omezuje negativní vliv na obojživelníky, kteří mohou osídlit kaluže. Podmínka je navržena za účelem ochrany obojživelníků a plyne z vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje
  - c. Podmínka určuje provádět kácení mimo vegetační období, tzn. od začátku listopadu do konce března, a zároveň má zamezit kácení dřevin v období rozmnožování ptactva. Podmínka je navržena za účelem ochrany ptactva a ochrany zeleně.
  - d. – f. Tyto podmínky byly stanoveny vzhledem k tomu, že v období výstavby může být hlukem negativně ovlivněno několik stovek až tisíc obyvatel v okolí záměru. Časové omezení provádění hlučných stavebních prací, použití mobilních PHS a vymezení dopravy související s výstavbou bylo navrženo pro zajištění ochrany obyvatel před technologickým a dopravním hlukem v období realizace záměru. Podmínky jsou stanoveny pro omezení obtěžování obyvatel hlukem a dopravní zátěží v okolí stavby, tzn. za účelem ochrany veřejného zdraví během realizace záměru.
  - g. Podmínka je navržena pro omezení obtěžování prašností v době výstavby záměru. Prašností je ohroženo veřejné zdraví, protože stavební práce jsou většinou spojeny s tvorbou tuhých znečišťujících látek (TZL), na tuhé částice se mohou adsorbovat některé reaktivní komponenty (např. polycyklické aromatické uhlovodíky, těžké kovy, aj.). Prašný aerosol může způsobovat podráždění sliznice a negativně ovlivňovat funkci i kvalitu řasinkového epitelu v horních cestách dýchacích, snižovat samočisticí schopnosti a obranyschopnost dýchacího systému a tím vyvolat vhodné podmínky pro vznik bakteriálních či virových respiračních infekcí. Z výše uvedených důvodů je nutno maximálně omezit tvorbu suspendovaných částic. Podmínka je navržena za účelem ochrany ovzduší, byla stanovena na ochranu veřejného zdraví.

- h. Podmínka je navržena za účelem ochrany vod před únikem provozních i jiných závadných látek. Při provádění stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodních toků i podzemních vod vlivem stavebních prací. Zvláště v místech křížení trati s vodními toky budou muset být realizována zvýšená bezpečnostní opatření k zamezení kontaminace vod (především ropnými látkami), tato opatření jsou součástí záměru – viz kap. D.III. a D.IV. dokumentace EIA. Podmínka je stanovena za účelem ochrany kvality vod.
- i. V rámci realizace záměru bude přímo zasahováno do vodních toků pouze v ojedinělých případech, kdy v místech křížení trati s vodními toky dojde k opravě železničních mostů a propustků. Při této činnosti může dojít k negativnímu ovlivnění životních podmínek vodních živočichů. Podmínka bude zohledněna v rámci další projektové přípravy a následně v rámci realizace záměru. Má omezit negativní vlivy na vodní živočichy v době jejich rozmnožování a v době nepříznivých klimatických podmínek (suché letní období) během nutných zásahů do vodních toků. Podmínka je stanovena s ohledem na ochranu vodních živočichů. Toto opatření je součástí záměru – viz kap. D.IV. dokumentace EIA.
2. Biologický dozor na stavbě pomůže minimalizovat negativní vlivy stavebních prací na okolní faunu a flóru, bude kontrolovat dodržování podmínek pro realizaci stavby, je schopen řešit nečekané situace apod. Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., zejména bude operativně přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců a dohlédne na realizaci navržených kompenzačních opatření. Podmínka je stanovena s ohledem na nutnou ochranu bioty, zejména chráněných druhů. Vyplyvá z vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje
3. Podmínka je stanovena ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin. Podle § 9 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., může orgán ochrany přírody v rozhodnutí o povolení kácení dřevin uložit žadateli (tzn. investorovi, oznamovateli) přiměřenou náhradní výsadbu. Uložená povinnost náhradních výsadeb investorovi (oznamovateli) orgánem ochrany přírody se stane součástí projektové dokumentace a bude v požadovaném rozsahu realizována. Podmínka je stanovena za účelem ochrany zeleně. Podmínka je stanovena s ohledem na ochranu přírody a krajiny.
4. Účelem uložené podmínky je zajistit ochranu obyvatel před znečištěným ovzduším a technologickým hlukem v období realizace záměru. Podmínka je navržena za účelem ochrany před emisemi, resp. imisemi a hlukem v období realizace záměru a je součástí záměru – viz kap. D.IV. dokumentace EIA. Podmínka je stanovena pro omezení obtěžování obyvatel hlukem a prašností, tzn. za účelem ochrany veřejného zdraví.
5. Objekt Kamenné Zboží je nadlimitně zatížen hlukem a vibracemi. Je umístěn v blízkosti železniční trati a nelze zde technicky navrhnout účinná antivibrační a protihluková opatření. Proto je v navazujících stupních projektové dokumentace a následné realizace navrženo, že objekt rodinného domu č. p. 51 v k. ú. Kamenné Zboží bude v rámci stavby rekonstrukce trati odkoupen a zbourán. Podmínka je stanovena pro omezení obtěžování hlukem



z provozu po železnici, tzn. za účelem ochrany veřejného zdraví. Tato podmínka je součástí záměru – viz kap. D.IV. dokumentace EIA.

6. V dalším stupni projektové dokumentace budou již upřesněny další skutečnosti související s modernizací traťového úseku. Tyto skutečnosti mohou významně ovlivnit hlukovou situaci v období výstavby záměru (např. rozsah zemních prací, trasy příjezdových komunikací, typy použitých zemních strojů, apod.). Proto byla stanovena tato podmínka. Podmínka vyplývá z vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje a je též součástí záměru, kde v opatřeních v kap. D.IV. dokumentace EIA je uvedeno, že v případě požadavku KHS bude pro jednotlivé stavební objekty vypracována hluková studie pro období výstavby podle konkrétního dodavatele stavby a harmonogramu prací. Podmínka je stanovena za účelem ochrany veřejného zdraví, pro zpřesnění vyhodnocení možnosti obtěžování hlukem v období výstavby záměru.
7. Dle vyjádření veřejnosti k dokumentaci i dle námitek vznesených na veřejném projednání je nový nadjezd u Rozkoše situován mnohem blíže ke stávající zástavbě, než bylo občanům v minulosti prezentováno. Navrhovaná trasa imisemi citelně zasáhne RD nacházející se v této lokalitě, projeví se zde zejména hluk z automobilové dopravy i hluk z provozu železnice. Protože je dle posudku i diskuse na veřejném projednání jiné napojení Lán na nadjezd u Rozkoše racionální, byla navržena tato podmínka. Podmínka je stanovena za účelem omezení obtěžování obyvatel hlukem a prašností, tj. za účelem ochrany veřejného zdraví. Jedná se o splnění požadavku, který byl vznesen na veřejném projednání a též vyplývá z vyjádření veřejnosti.
8. Problematika azbestu při těžbě kameniva je relativně nový fenomén vyskytující se u některých kamenolomů. I když není pravděpodobné, že by kamenivo z těchto lomů bylo v minulosti použito při výstavbě posuzovaného úseku trati, byla tato podmínka navržena. Podmínka je stanovena pro vyloučení přítomnosti azbestu v recyklovaném šterku ze stávající železniční trati, tj. za účelem ochrany veřejného zdraví. Vyplývá z vyjádření veřejnosti a jedná se též o splnění požadavku, který byl vznesen na veřejném projednání.
9. Pokud jde o případnou realizaci protihlukové stěny v Kostomlatech nad Labem, na veřejném projednání zástupci oznamovatele zdůvodnili, že pokud nejsou dle hlukové studie ve výhledu překročeny limity, nejsou zdůvodněny náklady na PHS. V dalších stupních přípravy stavby budou akustické studie aktualizovány. Podmínka je stanovena s ohledem na možné nepřesnosti ve stávající akustické studii. Byla navržena za účelem ochrany před hlukem, tj. z důvodu ochrany veřejného zdraví. Jedná se o splnění požadavku, který byl vznesen na veřejném projednání.

**b) pro fázi realizace záměru:**

10. Protože jsou zásady organizace výstavby povinnou součástí dokumentace pro další řízení dle stavebního zákona, budou podmínky stanovené v bodě 1 pro realizaci stavby závazné. Jsou již odůvodněny výše v bodě 1.

**c) pro fázi provozu záměru:**

11. Jedná se zejména o plochy stavenišť, proto bude třeba tyto plochy rekultivovat a uvést je do stavu blízkému původnímu. Při realizaci stavby dojde nejenom k trvalému záboru ZPF a PUPFL, ale i k dočasnému záboru těchto pozemků, kdy plocha bude sloužit např. jako úložiště materiálu. Dotčené pozemky bude nutné uvést do odpovídajícího stavu, proto byla navržena tato podmínka. Podmínka je stanovena pro ochranu přírody a krajiny, zejména za účelem ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa a zemědělského půdního fondu.

**d) pro fázi ukončení provozu záměru:**

Nejsou stanoveny.

**Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:**

**a) pro fázi přípravy záměru a b) pro fázi realizace záměru:**

12. – 13. Realizací výstavby podchodů a podjezdů mohou být ovlivněny studny v okolí. Z důvodu vyloučení trvalého vlivu realizace stavebních prací bude provedeno sledování poklesu hladiny podzemních vod před zahájením prací, v průběhu prací a po dokončení prací. Vlivy výstavby na podzemí vody jsou vyhodnoceny v příloze č. 19 dokumentace EIA „Hydrogeologické posouzení – vliv na okolní studny“. Z této studie vychází i opatření uvedené v kap. D.IV. dokumentace EIA: „Před zahájením prací budou v místech realizace zakládání podchodů a podjezdů sledovány hladiny podzemních vod v okolních studních a v případě poklesu během výstavby budou tyto zdroje obnoveny do původní vydatnosti.“ Podmínka je stanovena na ochranu podzemních vod, je součástí záměru – viz kap. D.IV. dokumentace EIA a též vyplývá z vyjádření obce Kostomlaty nad Labem.

**c) pro fázi provozu záměru:**

14. Podmínka byla stanovena na základě požadavku příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (KHS), kdy s předloženou dokumentací EIA souhlasí za podmínky, že v rámci zkušebního provozu bude provedeno kontrolní měření hluku u předem definovaných objektů KHS k ověření závěrů akustické studie. Podle závěrů akustické studie při vyhodnocení provozu po realizaci záměru dochází sice ve výhledovém stavu k nárůstu hlukové zátěže, ale nevychází překročení hygienického limitu platného pro daný úsek trati. Na základě uvedených výpočtů vyplývá, že není třeba realizovat protihluková opatření v podobě protihlukových stěn. KHS požaduje, aby v úsecích, kde by bylo kontrolním měřením hluku

prokázáno překročení hygienických limitů, byla provedena dodatečná protihluková opatření. Podmínka je stanovena za účelem ochrany veřejného zdraví, je stanovena pro omezení obtěžování obyvatel hlukem. Vyplývá z vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje.

15. Podmínka byla stanovena na základě požadavku příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (KHS), kdy s předloženou dokumentací EIA souhlasí za podmínky, že v rámci zkušebního provozu bude provedeno měření vibrací u vytipovaných objektů KHS. V případě, že budou vibrace překročené, řešit protivibrační opatření. Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vlaku po dané trati. Vibrace se podložím přenášejí do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky na lidský organismus. Proto byla pro omezení obtěžování obyvatel vibracemi stanovena tato podmínka, tj. za účelem ochrany veřejného zdraví. Vyplývá z vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje.
16. Odůvodnění je shodné s odůvodněním bodů 12. a 13.

**d) pro fázi ukončení provozu záměru:**

Nejsou stanoveny.

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

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

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

Dočasným negativním působením v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště zejména při realizaci zemních prací (výměna šterkového lože, opravy mostních objektů). Ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu, z techniky na staveništi (v obou případech emise z motorů a sekundární prašnost) a z provozu recyklační linky. Pro období výstavby byla zpracovaná rozptylová studie, která zahrnuje provoz recyklační linky pro zpracování materiálu ze železničního spodku a svršku. V závěru rozptylové studie je uvedeno, že imisní příspěvky v rámci výpočtové sítě dosahují v okolí záměru významnějších hodnot, zhoršení bude dočasné krátkodobé v těsné blízkosti záměru i v blízkosti obytných objektů. Je doporučeno umístění recyklační linky ve variantě č. 2 (vzdálenější od obytné zástavby) po dobu 40 pracovních dnů během roku. Toto opatření je zahrnuto v podmínkách závazného stanoviska. Obec bude včas informována o plánované recyklaci, která nebude realizována za nepříznivých klimatických podmínek. Záměr lze z hlediska ochrany ovzduší a posouzených údajů považovat za akceptovatelný.

Z hlediska hluku při výstavbě byla pro provoz recyklační linky vypracovaná hluková studie se závěrem, že lze obecně předpokládat plnění hygienických limitů hluku pro denní dobu v období výstavby při dodržení navrhovaných parametrů a nápravných opatření. Stavební práce budou probíhat pouze v denní době od 7:00 hod. do 21:00 hod. Dle výsledků modelování nelze předpokládat, že by realizací záměru došlo k dlouhodobému, výraznému zhoršení situace v nejbližším zájmovém území. Lze konstatovat, že vliv výstavby záměru na veřejné zdraví bude dočasný, akceptovatelný.

Trať je elektrifikovaná, ve fázi provozu záměru nebudou vznikat žádné přímé emise znečišťujících látek do ovzduší. Po ukončení stavby se předpokládá zvýšení intenzity osobní dopravy a nárůst rychlosti, dojde k nárůstu spotřeby elektrické energie provozem. Pro období provozu byla v obci Kostomlaty nad Labem zpracovaná rozptylová studie, která řeší lokální nárůst/pokles emisí vlivem výstavby přeložek komunikací (přeskupení dopravy) se závěrem, že cílový stav imisní zátěže provozem nového zařízení a stávajícího imisního pozadí budou v průměru ročních a denních koncentrací v zákonných limitech s dostatečnou rezervou pro případné další zdroje znečištění ovzduší.

Realizací záměru dojde ke zvýšení průjezdové rychlosti. Zdrojem hluku je železniční doprava při provozu, automobilová doprava v okolí železniční trati se nemění nebo bude odvedena mimo obytnou zástavbu a nebyla do modelu zahrnuta. Pro provoz záměru byla vypracovaná hluková studie (viz dokumentace EIA příloha č. 8b). Pro obec Kostomlaty nad Labem byla zpracována doplňková hluková studie, která řeší synergický vliv hluku ze železnice a automobilové dopravy. V závěru hlukové studie pro období provozu železnice (příloha č. 8b) se uvádí, že lze vyhodnotit plnění limitů hluku pro denní i noční dobu v současné době při zohlednění korekce pro starou hlukovou zátěž v celé délce záměru, mimo objektu Kamenné Zboží č. p. 51. U objektu Kamenné Zboží č. p. 51 je při výpočtu překročen limit pro hlukovou zátěž v noční době s korekcí pro starou hlukovou zátěž. Vzhledem k umístění objektu v těsné blízkosti trati cca 3 m, je nemožné z důvodu rozhledových poměrů realizovat protihlukovou stěnu, je navržen odkup a demolice objektu (nebo změněn způsob užívání). Budou zachovány stávající PHS (stávající dřevěný plot).

Ze závěru hlukové studie pro období provozu železnice vyplývá, že ve stávající úrovni vstupních podkladů není 100 % jistota dodržení platných hygienických limitů záměru v reálném provozu.

Proto jsou v závazném stanovisku stanoveny podmínky:

6. Aktualizovat hlukovou studii pro etapu výstavby a pro recyklační linku, která bude umístěna v železniční stanici Nymburk. Stejně tak aktualizovat v dalších stupních projektové přípravy hlukovou studii pro provoz dle záměru s použitím aktuálních podkladů.
9. Při přípravě stavby zahrnout do projektu i přípravu pro případné protihlukové stěny v Kostomlatech nad Labem.

Záměr lze z hlediska posouzených údajů považovat za akceptovatelný, případné problémy s dodržением platných hygienických limitů hluku při provozu dle záměru jsou technicky řešitelné.

## Vlivy na ovzduší a klima

### Ovzduší

Zdrojem emisí ve fázi realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště zejména při realizaci zemních prací (výměna štěrkového lože, opravy mostních objektů). Ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu, z techniky na staveništi a z provozu recyklační linky. Do ovzduší budou emitovány zejména prachové částice PM<sub>10</sub>, jejichž únik provozovatel zařízení omezí intenzivním skrápěním v případě nutnosti, vytvořením skládek kamene a kameniva a zařízeními a výběrem mobilní linky, kde je povinnost mít skrápění/mlžení. Po dobu výstavby budou ovzduší ovlivňovat zejména automobily (doprava materiálu na stavbu, odvoz odpadu) a stavební mechanismy. Pro přesuny materiálu se předpokládá max. využití železniční dopravy. Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací. Přibližně 5-10 m od zdroje dochází k prudkému poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Automobilová doprava produkuje následující škodliviny: oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>), tuhé znečišťující látky (TZL), oxid uhelnatý (CO), v menší míře oxid siřičitý (SO<sub>2</sub>), jiné anorganické a organické látky (zastoupené obvykle benzenem a benzo(a)pyrenem). Pro období výstavby byla zpracovaná rozptylová studie, která zahrnuje provoz recyklační linky pro zpracování materiálu ze železničního spodku a svršku. V závěru rozptylové studie je uvedeno, že imisní příspěvky v rámci výpočtové sítě dosahují v okolí záměru významnějších hodnot, zhoršení bude dočasné krátkodobé v těsné blízkosti záměru i v blízkosti obytných objektů. Je doporučeno umístění recyklační linky ve variantě č. 2 (vzdálenější od obytné zástavby) po dobu 40 pracovních dnů během roku. Toto opatření je uvedeno v podmínkách závazného stanoviska (podmínka č. 4).

Trať je elektrifikovaná, ve fázi provozu záměru nebudou vznikat žádné přímé emise. Po ukončení stavby se předpokládá zvýšení intenzity osobní dopravy a nárůst rychlosti, dojde k nárůstu spotřeby elektrické energie provozem. Pro období provozu byla v obci Kostomlaty nad Labem zpracovaná rozptylová studie, která řeší lokální nárůst/pokles emisí vlivem výstavby přeložek komunikací (přeskupení dopravy) se závěrem, že cílový stav imisní zátěže provozem nového zařízení a stávajícího imisního pozadí budou v průměru ročních a denních koncentrací v zákonných limitech s dostatečnou rezervou pro další zdroje znečištění ovzduší.

### Klima

Výrazné množství emisí skleníkových plynů a dalších emisí s vlivem na změnu klimatu ve fázi výstavby záměru není předpokládáno a nelze je nyní kvantifikovat, bude se jednat pouze o emise z nákladní dopravy, většina dopravy v rámci výstavby má být vázaná na železnici.

Ve fázi provozu nemůže mít záměr vzhledem ke svému charakteru negativní vliv na změnu klimatu, a to z hlediska možného výkyvu teplot, extrémních srážek apod. Výrazné množství emisí skleníkových plynů a dalších emisí s vlivem na změnu klimatu ve fázi provozu záměru není vzhledem k elektrifikaci trati předpokládáno. Vliv v období provozu na změnu klimatu bude nulový.

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

### Hluk

Uvedeno již dříve v odstavci „Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví“. Záměr lze z hlediska posouzených údajů považovat za akceptovatelný, případné problémy s dodržáním platných hygienických limitů hluku při provozu záměru jsou technicky řešitelné.

### Vibrace

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati. Vibrace se podložím přenášejí do obytné zástavby, kde mohou způsobit nežádoucí účinky na lidský organismus. Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění (vibrací) je velmi obtížné. Vibrace v obytných budovách závisí na mnoha aspektech, například: kvalita železničního svršku a spodku, geologické poměry, vzdálenost od osy koleje, druh, stáří kvalita a technický stav budovy, který je ve výpočtu velmi obtížné postihnout. Přesné stanovení výhledových hodnot modelovým výpočtem je tedy téměř nemožné. Výskyt vyšších hodnot vibrací, než jsou max. přípustné hodnoty nelze předem vyloučit, je však předpoklad, že na základě geologického průzkumu bude navrženo takové řešení tělesa a konstrukce dráhy, že budou minimalizovány, či podstatně eliminovány vibrace v okolí obytné zástavby, bude využit nový železniční svršek a pružné upevnění kolejnic. Na stávající trati bylo měření vibrací provedeno u objektu Kamenné Zboží č. p. 51 dne 12. 9. 2017. Tento objekt je nadlimitně zatížen vibracemi, je umístěn v blízkosti železniční trati a nelze zde technicky navrhnout účinná antivibrační opatření, protože je v blízkosti železniční přejezd. Z tohoto důvodu je v navazujících stupních projektové dokumentace a při následné realizaci navrženo, že objekt rodinného domu č. p. 51, v katastrálním území Kamenné Zboží bude v rámci stavby rekonstrukce trati odkoupen a zbourán.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze navrhuje v rámci zkušebního provozu provést měření vibrací u vytipovaných objektů, která budou zvolena po dohodě s ní. V případě, že by byly vibrace překročeny, je nutné řešit protivibrační opatření. Toto opatření je převzato do podmínek závazného stanoviska.

### Vlivy na povrchové a podzemní vody

Stavba nevyvolává změny ve způsobu odvodnění tělesa trati, dešťové vody budou sváděny příkopy na terén a do recipientů (příkopy, vodoteče). Při provádění stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodních toků vlivem stavebních prací. Použité stavební mechanismy je nutné udržovat v dobrém technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a olejů.

U křížení trati s vodními toky dojde při realizaci záměru k opravě železničních mostů, propustků (křížení s vodními toky). V těchto místech budou muset být realizována zvýšená bezpečnostní opatření k zamezení kontaminace vod (především ropnými látkami), tato opatření jsou součástí záměru. V rámci realizace záměru bude přímo zasahováno do vybraných vodních toků pouze

v ojedinělých případech. V případě stavebního zásahu lze očekávat dočasné zakalení vodního sloupce. Krátkodobý zákal vodního sloupce nebude představovat žádné riziko pro biotu ve vodním toku, neboť se jedná i o přirozený jev např. při zvýšeném množství srážek a při povodňových stavech.

Záměr prochází v těsné blízkosti nebo i přes stanovená záplavová území  $Q_{100}$  vodních toků. Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru nelze předpokládat ovlivnění rozsahu nebo charakteru záplavových území. Ve srovnání se stávajícím stavem nejsou předpokládány žádné změny charakteru a velikosti vlivů. Realizací záměru dojde k navýšení propustnosti propustků na  $Q_{100}$ .

Vodovodní přípojky pro staveniště záměru nebudou zřizovány. V době výstavby pitná voda bude na staveniště dovážena balená. Na staveništi budou pouze chemická mobilní WC. Sprchy nebo umývárny nebudou na staveništi zřizovány.

Realizací záměru dojde k možnému dočasnému zásahu do volné hladiny podzemních vod a možnému lokálnímu snížení hladiny podzemních vod. Výstavbou objektů nedojde k porušení kolektoru v celé jeho mocnosti, ale dojde pouze ke vzniku trvalé lokální překážky (nepřehradí celý kolektor), která by neměla trvale ovlivnit vydatnost ani směr proudění vody po realizaci výstavby.

Z důvodu vyloučení vlivu na podzemní vody je třeba před zahájením prací v místech realizace zakládání podchodů a podjezdu sledovat hladinu podzemní vody v okolních studních. V případě poklesu během výstavby budou tyto zdroje obnoveny. Toto opatření je uvedeno v podmínkách závazného stanoviska (podmínka č. 12.).

Záměr prochází v blízkosti nebo přes ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů. Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru lze předpokládat možnost ovlivnění přírodních léčivých zdrojů pouze v případě havárie a úniku látek nebezpečných vodám, a to ve fázi přípravy i provozu trati. Ve srovnání se stávajícím stavem nejsou předpokládány žádné změny charakteru a velikosti vlivů. Záměr neprochází územím CHOPAV.

Při respektování bezpečnostních opatření lze vyhodnotit vliv na vody jako krátkodobý, z hlediska významnosti lze zásah vyhodnotit jako malý a akceptovatelný.

Ovlivnění vodních toků, vodních nádrží a podzemních vod v období provozu se nepředpokládá. Odvodnění zpevněných ploch a drážního tělesa bude v podobném rozsahu jako před realizací záměru, ba naopak v případě potřeby dojde k jeho obnově. Při provozu záměru dojde k mírnému nárůstu odvodu srážkových vod do vsaku, popř. do vodních toků.

Vliv záměru na podzemní a povrchové vody v období provozu bude nulový.

### Vlivy na půdu

Realizací záměru budou dotčeny pozemky zemědělského půdního fondu. Do pozemků ZPF bude zasahováno přeložkami komunikací a silničních nadjezdů. Záměr vyžaduje souhlas k trvalému odnětí půdy ze ZPF. Dále může dojít k dočasnému zásahu ZPF při realizaci stavby např. jako

úložiště materiálu, v současné době nejsou tato místa vytipována. V úvodní fázi výstavby bude nejprve provedena skrývka ornice na ploše, která bude orgánem ochrany ZPF povolena k odejmutí ze ZPF. Vyjmutí bude provedeno na všech třídách ochrany půd. Záměr bude z hlediska bilance výkopových zemin nevyrovnaný a ornice bude přebytečná, bude předávána k dalšímu využití dle pokynů orgánu ochrany ZPF.

Při realizaci přeložek dojde i k trvalému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa v k. ú. Kamenné Zboží a Ostrá a záměrem bude dotčeno ochranné pásmo lesa v k. ú. Kamenné Zboží, k. ú. Ostrá a k. ú. Stratov.

Vliv záměru na ZPF a PUPFL lze hodnotit jako trvalý, málo významný pro období výstavby a malý pro období provozu záměru. Vyjmutí je především vázáno na přeložky komunikací.

#### Vlivy na přírodní zdroje

Ložiska nerostných surovin, dobývací prostory a jiné přírodní zdroje se v dotčeném území nenacházejí (mimo zdrojů pitné vody - viz výše). Vlivy záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje lze označit za malé a akceptovatelné.

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

Biologický průzkum ukázal na absenci významných druhů rostlin. Společenstva tvoří běžné druhy, u kterých nelze předpokládat jejich významné ovlivnění realizací záměru. Trasování tratě je vedeno zejména ve stávajícím umístění, okolo kterého se nacházejí zejména zemědělské pozemky, na kterých se nachází kromě zemědělských plodin pouze běžné a adaptabilní druhy. Přemostění Hronětického náhonu a Vlkavy bude uskutečněno podél stávající železniční trati a pravděpodobně zasáhne do části břehových porostů. Tyto porosty jsou však tvořeny černými bezy nebo topoly kanadskými, které nepředstavují vyšší ekologickou hodnotu.

Biologický průzkum prokázal přítomnost 5 zvláště chráněných druhů živočichů: zlatohlávek tmavý, skokan zelený, ještěrka obecná, lejsek šedý, a žluva hajní. Vzhledem k jejich nárokům na stanoviště, rozšíření a dotčení jejich biotopů, vyjma ještěrky obecné, lze vlivy záměru modernizace železniční trati na tyto druhy vyloučit.

Jediným rizikem záměru by mohlo být zavlečení a rozšíření nepůvodních a invazivních rostlin a mírný vliv na populaci ještěrky obecné.

Vliv na biologickou rozmanitost v období provozu záměru bude podobný jako ve fázi před realizací záměru. Významné ovlivnění flory není třeba zvažovat. Fauna bude ovlivněna liniovou migrační překážkou (stávající), kterou zájmová trať představuje.

Záměr je situován mimo územní soustavy Natura 2000, zvláště chráněná území a přírodní parky. V blízkosti zájmového území se nenachází žádný památný strom.



Vliv na územní systém ekologické stability (ÚSES) lze s ohledem na charakter záměru (obnova propustků) hodnotit jako malý (pouze s vazbou na vodní toky). Záměr je ve střetu s několika lokálními prvky ÚSES (biokoridory). Vzhledem k tomu, že se jedná o zásah do stávajícího železničního tělesa, lze vliv hodnotit jako malý. Stejný vliv bude na ÚSES i při provozu záměru, kdy budou provozem rušeny stávající prvky ÚSES.

Realizací stavby dojde ke střetu s významnými krajinnými prvky ze zákona, a to 9 vodními toky (rekonstrukce propustků) a lesními pozemky v k. ú. Kamenné Zboží a k. ú. Ostrá.

Vliv lze hodnotit jako akceptovatelný.

#### Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Stavba nemá výrazný vliv na urbanistické a architektonické členění území. Její náplní je hlavně instalace nových technologických zařízení a rekonstrukce a modernizace stávajících zařízení železniční infrastruktury (železničního svršku a spodku, železničních přejezdů a nástupišť) ve převážně stávající stopě. Vzhled a výtvarné řešení se její realizací nemění.

Součástí stavby jsou přeložky komunikací a výstavba 2 silničních nadjezdů pro silnice III. tříd. Jejich umístění je projednáno s dotčenými obcemi a není v rozporu s dosavadním využitím dotčeného území. Architektonický vzhled přeložek komunikací a nadjezdů nemá výrazný dopad do začlenění stavby do stávajícího území. Výstavba silničních nadjezdů si vyžádá souhlas k umístění a povolování staveb a k jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz. Ostatní přeložky komunikací jsou bez výrazného vlivu na krajinný ráz, neboť jde o úroňové stavby v blízkosti stávajících komunikací.

Pro potřeby stavby bude nezbytné realizovat kácení ve vybraných úsecích. Kácení je vázáno především na lokalitu oprav propustků, přejezdů a rozhledové poměry (k. ú. Kostomlaty nad Labem a k. ú. Ostrá). Ostatní kácení dřevin je průběžně realizováno z důvodu pravidelné údržby tratě. Předpokládá se nahrazení pokácených dřevin náhradní výsadbou v lokalitě blízké místu kácení, která bude určena orgány životního prostředí.

Vliv záměru na krajinu a její ráz bude malý a akceptovatelný při realizaci i provozu záměru.

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

V místě záměru se nenacházejí žádné objekty, které jsou ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, prohlášeny za kulturní památky. V místě záměru se nenacházejí archeologická naleziště.

V rámci záměru má být odkoupen rodinný dům č. p. 51 - Kamenné Zboží, který má být následně zbourán nebo změněn způsob užívání (z důvodu nemožnosti dostupnými technickými prostředky zajistit ochranu před hlukem).

Vlivy záměru na hmotný majetek a kulturní památky budou během realizace záměru a provozu záměru malé - akceptovatelné.

### Přeshraniční vlivy

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

Pokud bude záměr realizován a provozován tak, jak je uvedeno v dokumentaci, budou dodrženy platné právní předpisy a budou realizovaná opatření stanovená v závazném 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. Stanovené podmínky v závazném stanovisku vycházejí z charakteru předmětného záměru, ze zkušeností ze stávajícího provozu na železniční trati a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a fázi realizace záměru. Důležité bude dodržování opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti a opatření z hlediska akustické zátěže. V souvislosti s výstavbou bude realizován monitoring nejbližších studní v místech realizace zakládání podchodů (měření hladiny podzemní).

Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a obdržená vyjádření a při respektování podmínek stanovených v závazném stanovisku lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný.

Proto zpracovatel posudku doporučil příslušnému úřadu vydat kladné závazné stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., a to za podmínek, které specifikoval v návrhu závazného stanoviska, který je součástí posudku. Příslušný úřad se ztotožnil se závěry zpracovatele posudku a na základě dokumentace EIA, obdržných vyjádření k dokumentaci EIA, veřejného projednání a posudku vydal souhlasné závazné stanovisko.

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

Předmětem posuzovaného záměru je modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) - Lysá nad Labem (mimo). Tento traťový úsek je součástí železniční trati Kolín - Nymburk - Mělník - Děčín východ a záměr má návaznost na další stavby investora na této trati, kterými jsou modernizace žst. Nymburk hl. n. a rekonstrukce žst. Lysá nad Labem.

Stavba „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) - Lysá nad Labem (mimo)“ řeší stavební úpravy stávající železniční trati. Záměrem investora je rekonstruovat železniční svršek a spodek na této trati a navýšit traťovou rychlost na max. 160 km/hod. Stavbou jsou dotčeny pozemky, na kterých se již dnes železniční trať nachází. Dále je součástí stavby obměna stávající zabezpečovací techniky. Během modernizace dále dojde ke zbourání několika budov, výstavbě nadjezdů a obnově propustků (mostů).

Stručný přehled úprav na trati:

- úprava kolejového roštu a odvodňovacích zařízení
- úprava trakčního vedení
- úprava nástupišť v zastávkách včetně jejich osvětlení
- úprava mostních objektů a propustků

Za novostavby lze považovat:

- podchody v zastávkách, které umožňují přístup na nástupiště i v době uzavřených přilehlých úrovnových přejezdů, včetně zastřešení výstupů z podchodů,
- podchod v žst. Kostomlaty zajišťující přístup na nové ostrovní nástupiště, včetně zastřešení výstupů z podchodu,
- přístřešky pro cestující v zastávkách Kamenné Zboží, Stratov a Ostrá, navržených jako otevřené konstrukce na betonovém základu,
- nástupiště v žst. Kostomlaty u výpravní budovy a ostrovní, včetně jejich zastřešení navržených jako otevřené konstrukce na betonovém základu.

Za nově budované části stavby je nutné uvést také objekty přeložek komunikací a nadjezdy, které nahrazují stávající úrovnové přejezdy.

Náhradou rušených železničních přejezdů P3597 v ev. km 323,639 v místě křížení silnice III/3323 (ul. Dvorská v Nymburce) a P3598 v ev. km 325,008 v místě křížení silnice III/3318 se železniční tratí je navržena přeložka těchto silnic v trase budoucího plánovaného obchvatu města Nymburk (v trase dané územním plánem) křížící trať silničním nadjezdem ve staničení km 323,585 mezi obcemi Nymburk a Kamenné Zboží.

Náhradou rušeného železničního přejezdu P3597 silnice III/3323 v ev. km 323,639 (ul. Dvorská v Nymburce) je navržena lávka pro pěší přímo v místě stávajícího přejezdu.

Náhrada rušených železničních přejezdů v obci Kostomlaty nad Labem je navržena u přejezdu P3602 v ev. km 329,285, v místě křížení silnice III/3317 a P3603 v ev. km 330,420, v místě křížení silnice III/2725 se železniční tratí. Zde je navržena společná přeložka těchto silnic křížící trať silničním nadjezdem ve staničení km 330,693 mezi obcemi Kostomlaty nad Labem a Rozkoš, která je napojená na silnici II/331 Lysá nad Labem – Nymburk. Dochází tak k odvedení dopravy z vnitřní části obce přímo na silnici tvořící páteřní dopravní trasu v dotčeném území.

Pro zachování přístupu pro obyvatele obce Kostomlaty nad Labem v místě rušeného přejezdu P3602 v ev. km 329,285, v místě stávajícího křížení silnice III/3317 byl podle požadavků obce Kostomlaty nad Labem navržen podchod pro pěší v šířce min. 3,0 m, s podchozí výškou min. 2,5 m.

Stávající úrovnové přejezdy polních cest v ev. km 326,125; 331,017; 332,162 a 334,843 jsou zrušeny a nahrazeny přeložkami polních cest napojenými na zachované přejezdy silnic nebo polních cest, případně přeložky silnic s nadjezdy.

V rámci stavby bylo nutné zachovat přejezdy polních cest a silnic III. třídy u zastávek Kamenné Zboží, Ostrá a Stratov ev. km 325,809, 332,708 a 333,790, protože tyto přejezdy zároveň zajišťují bezbariérový přístup na nástupiště těchto vlakových zastávek.

Úrovňový přejezd polní cesty P3601, v ev. km 328,077 byl v rámci stavby zachován, z důvodu realizace stavby a možných přístupů k tělesu dráhy a zároveň z důvodu zachování přístupu a obsluhy zemědělských pozemků za tratí.

Úrovňový přejezd polní cesty P3609 v ev. km 336,233 byl v rámci stavby zachován, z důvodu realizace stavby obchvatu Lysé nad Labem, která v tomto místě kříží železniční trať, pro zachování přístupu a obsluhy této související stavby.

Z hlediska urbanistického tedy stavba zachovává ve srovnání se stávajícím stavem dostatečný přístup pro obsluhu území i při zrušení stávajících přejezdů ve výše uvedeném rozsahu, při jejich nahrazení (novými stavbami) přeložkami komunikací, nadjezdy a podchody.

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

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

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

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

#### **5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci:**

Ministerstvo životního prostředí obdrželo k předložené dokumentaci EIA celkem 13 vyjádření, z nichž bylo 1 vyjádření veřejnosti, 4 dotčených územních samosprávných celků a 8 dotčených orgánů. Veškerá vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření k dokumentaci EIA jsou uvedena v kapitole V. posudku. Požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány, resp. ve formě podmínek navrženy do závazného stanoviska (viz výše). Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a níže uvádí všechna vyjádření k dokumentaci obdržená podle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. a jejich vypořádání. Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz>), kód záměru OV1221, v části Posudek.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou v závazném stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:

1. veřejnost (z důvodu ochrany osobních údajů není uvedeno jméno osoby, která se vyjádřila), bez č. j., ze dne 23. 9. 2019
2. Středočeský kraj, č. j. 121323/2019/KUSK, ze dne 16. 9. 2019
3. město Nymburk, č. j. MUNYM-050/71963/2019/Bed, ze dne 12. 9. 2019
4. obec Kostomlaty nad Labem, č. j. 1277/2019, ze dne 11. 9. 2019
5. obec Dvory, č. j. OP270/2019/Bře, ze dne 17. 9. 2019
6. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č. j. 111186/2019/KUSK, ze dne 10. 9. 2019
7. Městský úřad Nymburk, odbor životního prostředí, č. j. MUNYM-100/71626/2019/Šan, ze dne 9. 9. 2019
8. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, Sp. zn. KHSSC 42986/2019, ze dne 26. 8. 2019
9. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, č. j. ČIŽP/41/2019/10700, ze dne 5. 9. 2019
10. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, ze dne 26. 8. 2019
11. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod, č. j. MZP/2019/740/1311, ze dne 10. 9. 2019
12. Ministerstvo životního prostředí, odbor odpadů, č. j. MZP/2019/720/3470, ze dne 22. 8. 2019
13. Ministerstvo životního prostředí, odboru druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků, ze dne 20. 8. 2019

Veřejné projednání záměru se konalo dne 13. 11. 2019 ve školní jídelně základní školy Kostomlaty nad Labem. Na veřejném projednání nebyla uplatněna vyjádření, jejichž podstata by se lišila od podstaty písemných vyjádření obdržných k dokumentaci. Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních případně vznesené na veřejném jednání byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

**Veřejnost** – podatel vyjádření uvádí, že na podněty z února 2019 nebylo reagováno, proto je posílá znovu s podrobnějším komentářem.

**I.** Hlavním problémem lidí žijících v sousedství železnice je hluk, který provoz železnice generuje. Všechna místní měření hluku opakovaně potvrdila, že se jedná o hluk značný, který i za hranicích ochranného pásma dráhy nejednou překračuje zákonem tolerované hodnoty a že je provozovatel hluku „vyřešil“ odvoláním na starou hlukovou zátěž. Přestože v původním podání upozornil, že nejvyšší imise hluku jsou generovány přejezdem vlaků přes výhybky, o této

záležitosti se ani doplněný projekt slovem nezmiňuje. Jak se lze dočíst v dokumentaci EIA v kapitole B.I.5., podmínka zachování směrového nebo výškového vedení dráhy na mnoha místech rekonstruované železnice splněna nebude. Podatel podrobně popisuje problematiku staré hlukové zátěže (dále také „SHZ“) a nesouhlasí s jejím použitím.

Vypořádání: *Reakce zpracovatelky dokumentace na připomínky k oznámení jsou uvedeny na str. 5 a 6 dokumentace EIA.*

*Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení vlády č. 272/2011 Sb.“), je platné a není avizována významná změna. Institut staré hlukové zátěže je platný a není v tomto směru žádná pochybnost. Uznání staré hlukové zátěže přísluší orgánu ochrany veřejného zdraví, tedy KHS. Na základě jednání byl předmětný RD znovu přeměřen a hlukově vyhodnocen. Do výpočtového modelu byl vložen i bodový zdroj hluku (výhybky). Objekt autora připomínky je sevřen mezi železnicí a komunikací, kde dochází k synergickému efektu vlivu hluku, který byl podrobně vyhodnocen v příloze č. 8c dokumentace EIA. Příznání SHZ vyplývá z provedeného výpočtu v akustické studii. KHS Středočeského kraje ve vyjádření k dokumentaci EIA proti uplatnění SHZ nemá námítky. Vedení tratě Nymburk (začátek stavby žkm 323,510) – Lysá nad Labem (konec stavby žkm 336,46) je dle záměru ve stávající stopě.*

**II. 1.** Podatel cituje z protokolu z měření v květnu 2019 na jeho nemovitosti. Uvádí, že po započítání korekcí a kalibrací vyšel výsledek, kdy hodnoty hluku se o několik desetin dB vešly do limitu. Tento výsledek na samé hraně zákonných limitů změkčených SHZ se zadavatel nestydí komentovat slovy: „Jednoznačně lze vyhodnotit plnění hygienických limitů hluku pro denní dobu v současné době i po realizaci záměru se zohledněním příslušných korekcí ve všech referenčních bodech, mimo č. p. 126. U tohoto bodu dojde po realizaci záměru k poklesu hlukové zátěže. V noční době jsou na přetížených komunikacích III. třídy překračovány hygienické limity již v současnosti. Realizací přeložek sice nedojde k tak výraznému zlepšení, aby hlučnost klesla do zákonných limitů ve všech referenčních bodech při zohlednění příslušných korekcí, přesto dojde k výraznému celkovému poklesu hlučnosti v okolí záměru.“

Vypořádání: *Citovaný komentář se netýká hodnocení měření v objektu č. p. 126 v květnu 2019, ale jedná se o hodnocení z dopracované studie pro obec Kostomlaty nad Labem (příloha dokumentace EIA č. 8.c.), která zohledňuje výstavbu přeložek a provoz železnice. Jakékoliv měření akustické zátěže pro účely akustické studie slouží především pro kalibraci výpočtového modelu. I měření u objektu č. p. 126 v květnu 2019 postihlo pouze část dne. Pro predikci budoucího stavu akustické zátěže byl použit model Cadna, který na rozdíl od některých jiných modelů je velmi přesný a vyžaduje kalibraci. Akustická studie byla zpracována s přesností  $\pm 2$  dB. Akustická studie bude aktualizována v dalších stupních projektové přípravy – pro územní řízení, pro stavební povolení podle v té době dostupných aktuálních podkladů. Bude tedy docházet k postupnému zpřesňování a tedy i k možným opatřením z hlediska omezení emisí hluku. Citlivý člověk vnímá změnu akustické zátěže od 3 dB. Z tohoto hlediska nelze*

při v dokumentaci EIA presentovaných změnách akustické zátěže záměrem reálně očekávat významné vlivy na veřejné zdraví.

**II. 2.** V dokumentaci EIA zpracovatel uvádí, že hlukový model kalibroval pomocí měření na 6 místech – u obydlí nacházejících se nejbližší dané trati. Dále, že lze použít pro dnešní a budoucí hladiny hluku korekci nazvanou SHZ a na základě toho uvádí hodnoty limitů pro dnešní a budoucí intenzitu hluku. Hodnoty naměřené v roce 2017 pak zpracovatel uvedl v hlukové studii v tabulkách č. 7 a 8. V tabulkách jsou významné hodnoty naměřené v roce 2017 u referenčních míst č. 3 a 4, která se nacházejí v jejich obci a místa měření byla ve vzdálenosti cca 10 m od kolejí. Byly naměřeny a po přepočítání vyšly intenzity hluku 55,9 dB a 59,8 dB pro den a 56,2 dB a 59,9 dB pro noc. Potom při srovnání vzdáleností měřících míst od koleje je nepřehlédnutelné, že letošní měření intenzity hluku s výslednými hodnotami 59,2 dB a 59,4 dB naměřenými ale cca 65 m od koleje s těmi referenčními hodnotami nekoreluje. Druhá nepřehlédnutelná skutečnost je, že v měřícím protokole z letošního měření hluku je uveden naprosto odlišný způsob zohlednění SHZ s odlišnými výsledky (65 dB a 60 dB). Co tedy platí? Pro úplnost připomíná, že z letos naměřené hodnoty intenzity hluku ve vzdálenosti cca 65 m od koleje vyplývá, že na ostatním venkovním prostoru jeho nemovitosti musí docházet ke značnému překračování hodnot jakkoli přepočítaných intenzit hluku i při použití institutu SHZ již dnes, respektive již dlouhé roky.

Vypořádání: Pokud se týká staré hlukové zátěže:

Dle § 2 písm. n) nařízení vlády č. 272/2011 Sb., je SHZ hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb působený dopravou na pozemních komunikacích nebo drahách, který existoval již před 1. lednem 2001 a překračoval hodnoty hygienických limitů stanovené k tomuto datu pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor stavby. Dle § 12 odst. 4 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., stará hluková zátěž  $L_{Aeq,16h}$  pro denní dobu a  $L_{Aeq,8h}$  pro noční dobu se zjišťuje měřením nebo výpočtem z údajů o roční průměrné denní intenzitě a skladbě dopravy v roce 2000 poskytnutých správcem popřípadě vlastníkem pozemní komunikace nebo dráhy. Hygienický limit stanovený pro SHZ se vztahuje na ucelené úseky pozemní komunikace nebo dráhy. Dle § 12 odst. 5 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., hygienický limit akustického tlaku A staré hlukové zátěže stanovený součtem základní hladiny akustického tlaku A  $L_{Aeq,T}$  50 dB a korekce pro SHZ uvedené v tab. č. 1 části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení zůstává zachován i a) po položení nového povrchu vozovky, prováděné údržbě a rekonstrukci železničních drah nebo rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, a b) pro krátkodobé objízdné trasy. Pro chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný venkovní prostor je dle přílohy č. 3 části A tabulky č. 1 korekce + 20 dB.

V případě, že ve srovnání s rokem 2000 došlo ke zvýšení o více než 2 dB, hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A  $L_{Aeq,T}$  50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době, které jsou uvedeny v tabulce č. 1 části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení. Pro vysoce impulsní hluk se

přičte další korekce  $-12$  dB. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, dráhách a z leteckého provozu, se přičte další korekce  $-5$  dB.

Součet hodnot  $A L_{Aeq,T}$  vypočtených pro rok 2000 + 2 dB je tedy pracovní hodnota tak, aby i pro provoz dle záměru mohla být uznána stará hluková zátěž. Autor protokolu měření z 6. 5. 2019 neměl k dispozici vyhodnocení akustické zátěže v roce 2000. Jeho interpretace hygienických limitů staré hlukové zátěže není tedy závazná a platná.

**II. 3.** Dopočítávat dnes po téměř 20 letech údajnou intenzitu hluku generovaného tehdejšími železničním provozem je pro konkrétní místa pouze hrubý odhad, protože celý výpočet je postaven pouze a jenom na počtech a druzích tehdy údajně tam projetých vlaků. Chybí informace o stavu trati, poloze výhybek, kolejových stycích, rychlostech průjezdu vlaků... Podstatně se prý i změnil způsob výpočtu intenzity hluku tehdy a nelze prý proto ani srovnávat naměřené hodnoty staré s dnešními. To vše jsou významné skutečnosti, které měly na výslednou intenzitu hluku rozhodující vliv a které dnešní výpočet hluku generovaného provozem na železnici v roce 2000 zohledňuje pouze přibližně, pokud vůbec. A jedná-li se o potřebu posoudit tehdejší intenzitu hluku s dnešními jeho hodnotami s přesností na 1 dB při úrovni okolo 60 dB, pak nelze než konstatovat, že se jedná o přesný výpočet založený na nepřesných vstupních datech.

Vypořádání: Způsob uznání SHZ je dán platnou legislativou a z jiných údajů, než z údajů poskytnutých správcem komunikace o dopravě v roce 2000 nelze vycházet. Co se týká ovlivnění obyvatel při provozu záměru, v opatřeních je uvedeno, že v rámci zkušebního provozu bude provedeno měření hluku pro ověření závěrů akustické studie. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení hygienických limitů, musí být provedena dodatečná protihluková opatření.

**II. 4.** V příloze č. 8c dokumentace EIA je uvedeno, že: „Při srovnání výše uvedených výsledků a platných limitů lze vyhodnotit, že stávající hluková zátěž je v denní době překračována v jednom referenčním bodě. Hluková zátěž ve výhledovém stavu v denní době nebude překračována v žádném referenčním bodě. V noční době jsou sice legislativní limity překračovány u většiny referenčních bodů ve stávajícím stavu i výhledu (v referenčních bodech nelze přiznat SHZ), avšak realizací silničních přeložek dojde k celkovému výraznému zlepšení hlukové situace.“ Při měření hluku pouze jednoho sledovaného prostoru, (hluk v chráněném venkovním prostoru obytné budovy mimo OPD), za optimálních podmínek byly naměřené hodnoty hluku generovaného provozem dráhy přepočítány a výsledek je na samé hranici povolených hodnot. Vnímá to jako jasné prokázání toho, že jakékoli další i nevelké zhoršení vstupních parametrů bude mít zákonitě za následek citelný nárůst intenzity hluku železniční generovaného a tedy i překročení povolených hlukových imisí.

Vypořádání: Pro kalibraci modelu nebylo využito měření v jednom bodě – popis bodů je uveden v akustické studii. Výslednou akustickou situaci ovlivňuje řada faktorů, které však kalibrovaný model zohledňuje. Budoucí stav je posuzován z hlediska max. uvažovaného zatížení předmětné železniční tratě. Pokud by mělo dojít k významné změně (navýšení zatížení), muselo by to být



*posouzeno aktualizovanou akustickou studií. Akustická studie bude aktualizovaná v dalších stupních projektové přípravy – pro územní řízení, pro stavební povolení, podle v té době dostupných aktuálních podkladů. Bude tedy docházet k postupnému zpřesňování a tedy i k možným opatřením, a to i z hlediska omezení emisí hluku.*

**II. 5.** V podkladech záměru je opakovaně tvrzeno, že veškeré budoucí nárůsty parametrů, které ovlivňují intenzitu hluku generovaného provozem železnice, budou plně kompenzovány stavebními opatřeními při realizaci záměru. Tato tvrzení zadavatele nejsou nikde konkretizována, protože letošní měření hluku s výsledkem na samé hraně povolených hodnot bylo provedeno v místě, kde na železnici sotva skončily rozsáhlé rekonstrukční práce. Nedovede si představit, že tato značná investice bude za 4 – 5 let zcela znehodnocena, vše bude znovu vybagrováno a znovu postaveno v lepší kvalitě. Sebetišší konstrukce a materiály kolejového lože a svršku nic nenadělají s hlavním zdrojem hluku generovaného provozem železnice – tím zdrojem vysokoenergetického pulzního hluku jsou přejezdy ocelových kol železničních vozidel přes ocelové výhybky. Rychlost vlaků se má po rekonstrukci zvýšit až na 160 km/h, má se zvýšit počet vlaků z dnešních cca 60 000 na víc jak 90 000 souprav za rok, při rekonstrukci dráhy budou prodlužovány staniční koleje na 780 m, aby se na ně vešly vlaky, které dnes mají délky maximálně poloviční. Nárůsty hned několika vstupních parametrů znamenají pro jednotlivá navýšení intenzity generovaného hluku nárůsty na dvoj až čtyř násobek u každé jedné hodnoty, jejichž dopad na výslednou hodnotu intenzity hluku roste synergicky. Hluk generovaný přejezdy vlaků přes výhybky nemohou snížit sebetišší kotoučové brzdy, byť by byly namontované na všech projíždějících vagonech a lokomotivách. Při letošním měření hluku hluk generovaný při brždění vlaku nehrál roli, protože vlaky zde nebrzdily. Předkládané představy zadavatele o snížení hluku nasazením nových kolejových vozidel neodpovídají praktické zkušenosti. Představám předkladatele o obměně kolejových vozidel neodpovídá skutečnost, kdy provozovatelé stále využívají i historický vozový park.

Vypořádání: *Uváděné rozsáhlé rekonstrukční práce na trati probíhaly v rámci plánovaných prací údržby tratě. Nebyla však provedena celková rekonstrukce železničního spodku a svršku, což bude provedeno až v rámci posuzovaného záměru. Modelování akustické zátěže zcela jistě není jednoduchá záležitost. Jak již bylo uvedeno výše, akustická studie bude aktualizována v dalších stupních projektové přípravy – pro územní řízení, pro stavební povolení, podle v té době dostupných aktuálních podkladů. Bude tedy docházet k postupnému zpřesňování a tedy i k možným opatřením, a to i z hlediska omezení emisí hluku.*

**II. 6.** Podatel vyjádření nesouhlasí se závěry přílohy č. 8.c. dokumentace EIA „Doplnění hlukové studie na základě stanoviska obce Kostomlaty nad Labem ze dne 5. 2. 2019“, z června 2019. Uvádí hodnoty intenzit hluku pro dopravu ve stávajícím stavu bez zahrnutí silniční dopravy a se zahrnutím silniční dopravy, a pro dopravu ve výhledu bez zahrnutí silniční dopravy a se zahrnutím silniční dopravy pro referenční bod 2, uvedené v příloze č. 8.c. v tabulce č. 6 a č. 7. Dále uvádí, že když tyto informace porovná s měřením hluku výhradně ze železniční dopravy (viz text měřicího protokolu ze dne 6. 5. 2019 - vliv silniční dopravy na celkovou hladinu hluku je v tomto místě zanedbatelný), je zřejmé, na jakých základech jsou tyto výpočty

postaveny. Pro dosažení výsledné hodnoty součtu dvou zdrojů hluku ve výši 59,6 dB, když intenzita jednoho zdroje hluku činí 48,0 dB (zadavatelem uvedený údajný hluk výlučně z provozu na dráze), pak intenzita druhého zdroje hluku by musela dosahovat hodnoty přes 59 dB! Jinými slovy hluk na veřejné komunikaci by musel být mnohonásobně silnější než hluk ze železnice i kdyby mezi těmito zdroji nestály domy. Poněkud absurdní. Nespecifikování všech rozhodných dat tedy i přesné polohy virtuálních referenčních bodů má za následek naprosté znevěhodnění jakéhokoli výsledku. Tedy opět přesné výpočty z nepřesných vstupních dat. Hluk generovaný provozem na pozemní komunikaci v okolí (nejenom) jeho domu je, a i v budoucnu patrně zůstane naprosto bezvýznamný s ohledem na značně převažující hluk generovaný železnicí. Je zbytečné mařit čas počítáním virtuálního hluku, když se vychází z virtuálních parametrů a není ani specifikováno místo, pro které je ta virtuální intenzita hluku spočítána. Stejně je zcestná úvaha uvedená v záměru, že po realizaci plánovaných přeložek komunikací dojde u domu č. p. 126 k výraznému poklesu hlučnosti o 4,8 dB. Protože jediné, co může v oblasti hluku realizace plánovaných přeložek komunikací domu č. p. 126 přinést, je zvýšení hlukové zátěže v severní části jeho zahrady, protože násobně vzroste hustota provozu vozidel na komunikaci nacházející se podél železnice. Kromě zvýšení hluku tato úprava komunikací jim ještě přinese spoustu imisí ve formě výfukových plynů, prašnosti.

Vypořádání: *Předmětem přílohy č. 8.c. dokumentace EIA „Doplnění hlukové studie na základě stanoviska obce Kostomlaty nad Labem ze dne 5. 2. 2019“, z června 2019, je zhodnocení synergického vlivu silniční dopravy na ovlivněnou obytnou zástavbu v obci Kostomlaty nad Labem. Je zhodnocena stávající situace i situace po realizaci přeložek silnic III/2725 a III/3317. Výsledné hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A (hluku) pro všechny varianty hodnocení byly získány výpočetním postupem na základě matematického modelování hlukové zátěže v dotčeném území. Modelové výpočty hlukové studie byly realizovány pomocí matematického programu Cadna A, verze 2018. Pro výpočet hlukové zátěže realizací záměru byly zvoleny samostatné referenční body. Referenční výpočtový bod představuje virtuální místo, kde se pomocí výpočetní metody zjišťují hlukové parametry, charakterizující stav akustické situace v posuzovaném místě. Všechny vybrané referenční body jsou umístěny u trvale obydlených objektů, které jsou nejbližší řešenému území. Popis a umístění jednotlivých referenčních bodů výpočtu je uveden v kapitole 7. přílohy č. 8.c. v tabulce č. 5 a na obrázku č. 5. Vyhodnocení výsledků je v kapitole 8. přílohy č. 8.c. V této kapitole jsou uvedeny výše zmíněné tabulky č. 6 a č. 7 – tabulky výsledků hluku z dopravy před a po realizaci přeložek u nejbližší ovlivněné obytné zástavby. Výpočtem byly zjištěny synergické hodnoty hlučnosti pro hluk ze silniční a železniční dopravy v současném stavu i po realizaci přeložek komunikací v obci Kostomlaty nad Labem. U referenčních bodů č. 1, 2 a 4 dojde po realizaci přeložek komunikací v denní době k synergickému poklesu hlukové zátěže. Největší pokles je očekáván u referenčního bodu č. 2 (6,8 dB). U referenčních bodů č. 3, 5, 6 a 7 dojde k synergickému nárůstu hlukové zátěže. Největší nárůst je očekáván u referenčního bodu č. 6 (2 dB). U referenčních bodů č. 1, 2, 3, 4, 5 a 6 dojde po realizaci přeložek komunikací v noční době k synergickému poklesu hlukové zátěže. Největší pokles je očekáván u referenčního bodu*

č. 2 (4,8 dB). U referenčního bodu č. 7 je po realizaci přeložek komunikací v noční době očekáván mírný synergický nárůst hluchnosti (1,2 dB). Realizací přeložek dojde u některých referenčních bodů k mírnému zhoršení hlukové situace, avšak v rámci celkové hlukové situace oblasti dojde naopak spíše ke zlepšení. V závěru přílohy č. 8.c. z června 2019 se uvádí, že jednoznačně lze vyhodnotit, že synergický efekt železniční a silniční dopravy po realizaci záměru nebude mít v obci Kostomlaty nad Labem celkový nadměrný vliv na synergickou hlukovou zátěž. Naopak přeložením některých komunikací dojde k celkovému vylepšení hlukové situace. Vzhledem k výše uvedenému jsou námitky a úvahy podatele poněkud zmatené a nejasné. Jeho závěry vycházejí z údajů v tabulkách č. 6 a č. 7 přílohy č. 8.c. Není ale jasné, jak dospěl k závěru,

že hluk na veřejné komunikaci by musel být dle údajů z přílohy č. 8.c. mnohonásobně silnější než ze železnice. Poloha a popis referenčních bodů jsou, jak již bylo uvedeno výše, popsány v kapitole 7. přílohy č. 8.c. (viz tabulka č. 5 a obr. č. 5.)

Na závěr je třeba připomenout, že synergetické hodnocení hluku ze železniční trati a ze silniční dopravy se běžně neprovádí – k tomuto ukazateli nejsou vztaženy žádné platné hygienické limity.

**II. 7.** Měření provedené 6. 5. 2019 se věnovalo výhradně měření hluku mimo OPD na okraji chráněného venkovního prostoru – 2 m od budovy. Co se týká ostatního venkovního prostoru ať už v OPD nebo mimo něj, v zadavatelem předloženém materiálu o tom nic není uvedeno. Z principu šíření zvuku prostorem lze dovodit, že je-li hladina hluku 65 m od zdroje hluku na úrovni téměř 60 dB, bude ve vzdálenosti 10 m od zdroje hluku mnohonásobně větší. Dokumentace EIA se nikterak nezabývá hlukem pronikajícím do interiéru domů. Předložený materiál se rovněž nezabývá ani vysokoenergetickým impulzním hlukem, který vzniká právě při přejezdu vlaků přes výhybky a kolejové styky.

Vypořádání: Chráněný venkovní prostor staveb je prvním a základním krokem při posuzování vlivu záměru na akustickou zátěž. V případě, že záměrem nelze dodržet platné hygienické limity a dostupnými technickými opatřeními nelze dosáhnout nápravy, přistupuje se k posuzování vlivu záměru v chráněných vnitřních prostorech staveb. Výsledkem posouzení pak bývá např. návrh na výměnu oken apod.

Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., § 2 odst. c) vysokoenergetickým impulzním hlukem hluk tvořený zvukovými impulsy ve venkovním prostoru, jejichž zdrojem jsou výbuchy v lomech a dolech, sonické třesky, demoliční a průmyslové procesy s pomocí výbušnin, střelba z těžkých zbraní, zkoušky výbušnin, další zdroje výbuchů, jejichž ekvivalentní hmotnost trinitrotoluenu překračuje 25 g a podobné zdroje, a které v místě posouzení splňují kritéria stanovená v příloze č. 4 k tomuto nařízení. Za vysokoenergetický impulsní hluk a vysoce impulsní hluk se považuje hluk podle § 2 písm. c) a d), který v místě posouzení dále splňuje pro jednotlivé impulsy aspoň jednu z níže uvedených podmínek:  $L_{A1max} - L_{ASmax} > 5$  dB,  $L_{A1max} - L_{AE} > 5$  dB, kde  $L_{A1max}$  je hladina maximálního akustického tlaku A při dynamické charakteristice měřidla I (Impuls),  $L_{ASmax}$  je hladina maximálního akustického tlaku A při dynamické charakteristice měřidla S (Slow),  $L_{AE}$  je hladina expozice zvuku A. Impulzní zvuk je charakterizován velmi krátkým intervalem s velice

prudkým náběhem intenzity, jejíž hladina je nejméně o 20 dB vyšší než běžná hladina hluku v okolí. Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku C vysokoenergetického impulsního hluku se stanoví pro denní dobu  $L_{Ceq,8h}$  se rovná 83 dB, pro noční dobu  $L_{Ceq,1h}$  se rovná 40 dB. Ekvivalentní hladina akustického tlaku C  $L_{Ceq,T}$  se vypočte způsobem upraveným v části C přílohy č. 3 k tomuto nařízení.

**II. 8.** Z předložených materiálů není možné přesně určit úroveň hladiny hluku generovaného provozem železnice pro jednotlivé domy nacházející se v dosahu tohoto hluku. Považuje za nezbytné tento problém podrobně zmapovat.

Vypořádání: Zpracovaná akustická studie dává dostatečné podklady o vlivech provozu železniční trati dle záměru na akustickou zátěž okolí tratě. Grafické znázornění izofon je obvyklé a srovnatelné s jinými posuzovanými záměry železničních tratí. Akustická studie bude aktualizována v dalších stupních projektové přípravy – pro územní řízení, pro stavební povolení, podle v té době dostupných aktuálních podkladů. Bude tedy docházet k postupnému zpřesňování a tedy i k možným opatřením, a to i z hlediska omezení emisí hluku.

**II. 9.** Co bude s bývalým strážním domkem u přejezdu u Rozkoše? Stejný domek ve stejné vzdálenosti od kolejí jako domek č. p. 51 v Kamenném Zboží, který je tak zasažen hlukem a vibracemi, že by měl být zbourán.

Vypořádání: Pokud je uvedeným strážním domkem objekt č. p. 89, tak se dle katastru nemovitostí jedná o stavbu pro dopravu, která není chráněným prostorem ve smyslu zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 258/2000 Sb.“). Proto nebyl tento objekt v dokumentaci EIA řešen.

**II. 10.** V Doplnění hlukové studie na základě stanoviska obce Kostomlaty nad Labem ze dne 5. 2. 2019 je na str. 9, obr. 3 a tab. 4, uveden výhledový stav intenzity dopravy ale bez uvedení času, kdy že to má nastat. Kromě toho tam uvedené údaje vyvolávají spoustu otázek. Z takovýchto podivných představ je pak exaktně vypočítávána hluková zátěž. Dále podatel napadá způsob výpočtu hlukové zátěže. Není jasný pohyb vozidel v oblasti ulice 9. května po zrušení stávajícího přejezdu do Rozkoše. Připomněl, že existuje vědecky dokázaný jev zvaný dopravní indukce, díky kterému až na výjimky v praxi po otevření nové silnice sice intenzita dopravy na krátký čas klesne, celkový nárůst počtu aut ale původní úroveň hluku brzy dožene. Čím větší silniční kapacita je k dispozici, tím větší je objem dopravy.

Vypořádání: Modelování frekvence silniční dopravy po změnách dopravní infrastruktury v zájmovém území je provedeno standardním způsobem.

**II. 11.** Z mnoha dalších nejasností a chyb v dokumentaci EIA ještě připomíná větu, která se nachází na str. 33 dokumentace: „Bude zachována PHS u referenčních bodů 1, 10 (stávající dřevěný plot).“ Značení referenčních bodů je v dokumentaci EIA značně chaotické, nepřehledné. Za referenční bod č. 1 je opakovaně v různých souborech převážně označován bod u č. p. 51

v Kamenném Zboží. Toho se ale výše uvedený text nemůže týkat, tento dům č. p. 51 má být zbourán. Identifikaci referenčního bodu č. 10 nikde nenašel.

Vypořádání: *Je možno souhlasit s tím, že značení referenčních bodů není v některých případech zcela jednoznačné. Což ovšem nemá dopady na tzv. věcnou správnost dokumentace.*

**II. 12.** Další text z dokumentace EIA nelze přiřadit ke konkrétní stavbě: „Vzhledem k naměřeným stávajícím hodnotám hlukové zátěže a vypočteným modelovým hodnotám pro výhled v roce 2030 není nutné realizovat protihlukovou stěnu, vzhledem k umístění objektu a rozhledovým poměrům to ani není možné. Vzhledem k hraničnímu limitu pro hlukovou zátěž v noční době s korekcí pro starou hlukovou zátěž ve výhledu pro rok 2030 doporučujeme instalaci individuálních protihlukových opatření např. okna s protihlukovými vlastnostmi a nucené větrání.“ Takže se nelze dovědět, komu jsou tyto rady adresovány, jak má poškozovaný spoluobčan za majitele zdroje hluku na vlastní náklady sanovat velkou hlukovou imisi.

Vypořádání: *Jedná se o obecný závěr bez vazby na konkrétní objekt.*

**II. Hluk – shrnutí** – Závěrem připomíná, že záměr nesplňuje podmínky pro přiznání SHZ. Postavit železnici s výše uvedenými dopravními parametry se při přiblížení k obydlené lokalitě, natož když ji protíná, nemůže poctivě vypořádat řešení, které odmítá použití protihlukových stěn. Tvrzení předkladatele o kompenzacích či dokonce o snížení hlukových emisí při provozu rekonstruované železnice považuje za nedoložené, neprokázané a hlavně nereálné.

Vypořádání: *Reakce na připomínky jsou uvedeny výše.*

**III. Látky obecně nazývané azbest** – Azbest se běžně vyskytuje v kamenivu, které je velmi podstatnou částí železnice, se kterou by se mělo manipulovat, měla by se zpracovávat v drtičce. to potvrzuje tabulka v příloze č. 12 dokumentace EIA, v níž je u dvou odpadů – asfaltový beton bez dehtu a kamenná suť – nejenom uvedeno, že tyto dva různé odpady budou vyprodukovány v naprosto stejném množství, ale ke všemu ta množství budou váhově totožná na dvě desetinná místa. V dokumentaci EIA se nedočel, že by tam bylo uvedeno, že budou odebírány vzorky stávajícího kameniva a ty pak laboratorně zkoumány na obsah azbestu a pokud se přítomnost azbestu potvrdí, bude s kamenivem nakládáno jako s nebezpečným odpadem, ani že u nově ukládaného kameniva bude investor požadovat laboratorně doloženou certifikaci materiálu na obsah azbestu.

Vypořádání: *Problematika azbestu při těžbě kameniva je relativně nový fenomén vyskytující se u některých kamenolomů. Dle získaných informací se to týká kamenolomů v Plzeňském kraji. Není pravděpodobné, že by kamenivo z těchto lomů bylo v minulosti použito při výstavbě posuzovaného úseku trati. Přesto je v podmínkách souhlasného závazného stanoviska stanovena podmínka, aby do rozsahu analýzy štěrků před rozhodnutím, zda bude recyklován či zda s ním bude nakládáno jako s odpadem, byla zahrnuta i analýza na přítomnost azbestu.*

**IV. Nadjezd u Rozkoše a napojení Lán na něj** – Nový nadjezd u Rozkoše je situován mnohem blíže ke stávající zástavbě, než bylo občanům v minulosti prezentováno. Uvedená trasa

nevyhnutelně imisemi zasáhne RD nacházející se v této lokalitě. V místě odbočení silnice Nymburk – Lysá nad Labem na nadjezd u Rozkoše by očekával kruhový objezd jako bezpečnější a pro provoz rychlejší řešení. Nově vedenou trasu napojení Lán na tento nadjezd považuje za nevhodnou. Při pohledu na mapu území není těžké zjistit, že se nabízí z více důvodů mnohem vhodnější řešení napojení Lán na nadjezd u Rozkoše, viz příloha Laický návrh výhodnější trasy napojení Lán na nadjezd u Rozkoše. O řešení nahrazujícím rušené přejezdy u Kamenného Zboží a na okraji Nymburka, našel pouze kilometrovník, kde by měl stát, jinak nic. V dokumentaci EIA je uvedeno, že v daném úseku dráhy dojde ke zrušení 8 ze 13 dnešních přejezdů. Vyjmenovány jsou 3, které bylo nutné zachovat, do pěti scházejí 2, které to jsou, nezjistil.

*Vypořádání: Nadjezd u Rozkoše je v souladu s platným územním plánem. Jiné napojení Lán na nadjezd u Rozkoše je racionální, bylo i diskutováno na veřejném projednání. Mezi podmínky souhlasného závazného stanoviska je zařazeno: „Ve fázi přípravy záměru – ve spolupráci s obcí Kostomlaty nad Labem prověřit trasování nové komunikace propojující nadjezd ve staničení km 330,693 a Lány.“ Zachované železniční přejezdy v rámci záměru jsou: ev. km 325,809; 332,708; 333,790; 328,077; 336,233.*

**V. Ostatní imise a jiné dopady provozu železnice na život v obci** - v dokumentaci EIA nenašel zmínku o lidských fekáliích, kterými je některé vlaky ČD i v roce 2019 častují. Upozorňuje na provoz a stav starých naftových lokomotiv. Neví, zda je v dokumentaci EIA text popisující emise prachu vznikající provozem železnice. Prostupnost krajiny není totéž co prostupnost obce natož průchodnost podchodu pod železnicí. Snížení počtu přejezdů ze 13 na 5 je výrazné omezení prostupnosti krajiny. Nesouhlasí s tvrzeními uvedenými v dokumentaci EIA, např. „vliv záměru na krajinu a její ráz bude malý při realizaci i provozu záměru“, „vliv záměru na hmotný majetek bude během realizace záměru a provozu záměru nulový“, atd. Stačí si představit, co by se v obci Kostomlaty nad Labem změnilo, kdyby železnice vedla jenom 3 km severněji nebo jižněji.

*Vypořádání: Je možno předpokládat, že již nejezdí vlaky bez „nádrže“ na splaškové vody. Za správnou funkci spalovacích zařízení (v lokomotivách na naftu) odpovídá provozovatel. Prach v okolí železniční tratě je prioritně způsobován opotřebením železničního svršku. Proto se také pro jeho následné využití při rekonstrukcích provádí jeho zpracování v recyklační základně. V připomínce je zaměňována prostupnost krajiny a obslužnost území. Pro obslužnost území jsou v záměru navržena odpovídající opatření. Záměr je posuzován v trase, v jaké byl navržen.*

**VI. Závěr** – Předkladatel připomínek stručně shrnul své námítky k posuzovanému záměru, zvláště ty, které se týkaly hluku. Na závěr uvedl, že z důvodů výše uvedených nezbyvá než navrhnout, aby předložený záměr byl zamítnut, případně vrácen předkladateli k zásadnímu přepracování.

*Vypořádání: Jedná se především o shrnutí připomínek k hlukové zátěži, na tuto problematiku bylo reagováno již dříve.*

**Středočeský kraj** - s dokumentací EIA souhlasí bez připomínek.

Vypořádání: *Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

**Město Nymburk** – nemá k dokumentaci EIA žádné připomínky.

Vypořádání: *Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

### **Obec Kostomlaty nad Labem**

Vodní hospodářství – na území obce budou realizovány 3 podchody, v předloženém oznámení nejsou vyhodnoceny vlivy na podzemní vody ve fázi realizace a provozu záměru a případné ovlivnění studní v okolí záměru. Požadují do dokumentace EIA doložit hydrogeologické posouzení možného ovlivnění studní v okolí navržených podchodů.

Hluková studie – požaduje v rámci hlukové studie posoudit vliv hluku ze silniční dopravy na SO 33-30-01, přeložka silnice III/3317 a SO 33-30-04, přeložka silnice III/2725. Dále požaduje vyhodnotit synergické působení hluku ze silniční a železniční dopravy a do hlukových map ze železniční dopravy doplnit tělesa silničních komunikací. Současně požadují doplnit výpočtové body hluku do míst: 9. května 126, Podle Dráhy 148. Zároveň požadují v hlukové studii doplnit výpočtové body do 2. pater chráněných venkovních prostorů staveb. K hlukové studii požadují doložit hlukové mapy s izofonami. Hodnoty uvedené v tabulkách jsou z jejich hlediska neprůkazné a není vidět model dopravy a komunikace, které byly ve výpočtu posouzeny a zadány. Požadují doložit stanovení intenzity dopravy pro výhledový stav – tabulka č. 4 hlukové studie. mají výhrady ke konstatování, že realizací přeložek sice nedojde k tak výraznému zlepšení, aby hlučnost klesla do zákonných limitů ve všech referenčních bodech při zohlednění příslušných korekcí, přesto dojde k výraznému celkovému poklesu hlučnosti v okolí záměru. Má za to, že hygienické limity hluku musí být splněny a musí být navržena protihluková opatření pro jejich splnění. Pokud jejich splnění nelze docílit, požadují předložit vyhodnocení zdravotních rizik hluku pro obyvatele chráněných objektů situovaných v blízkosti posuzované trasy železnice.

Rozptylová studie – s ohledem na překročený imisní limit v zájmovém území pro benzo(a)pyren 1,5 ng/m<sup>3</sup> požaduje zpracování rozptylové studie pro navržené přeložky komunikací SO 33-30-01, přeložka silnice III/3317 a SO 33-30-04, přeložka silnice III/2725. Chybí výpočet PM<sub>2,5</sub>.

Sadové úpravy – požaduje doložit návrh sadových úprav na navržených přeložkách komunikací SO 33-30-01, přeložka silnice III/3317 a SO 33-30-04, přeložka silnice III/2725, včetně náspu u navrhovaného nadjezdu.

Vypořádání: *Vodní hospodářství – v dokumentaci EIA jsou vyhodnoceny vlivy výstavby na podzemní vody v samostatné studii v příloze č. 19. Na tuto přílohu je uveden odkaz v kapitole D.I.4., ve které je i citován závěr této studie. Hydrogeolog s výsledky hydrogeologického posouzení seznámil občany obce na společném jednání, včetně možných ovlivnění a návrhu opatření v období realizace záměru. V dokumentaci EIA je dále uvedeno*

opatření, že před zahájením prací budou v místech realizace zakládání podchodů a podjezdů sledovány hladiny podzemních vod v okolních studních a v případě poklesu během výstavby budou tyto zdroje obnoveny do původní vydatnosti. Opatření na monitoring studní je zahrnuto do podmínek souhlasného závazného stanoviska. Pokud by během výstavby a následného provozu došlo k prokazatelnému negativnímu ovlivnění dotčených vodních zdrojů, je povinností oznamovatele provést příslušná nápravná opatření – vyplývá to z platných právních předpisů.

Hluková studie – co se týká vlivu hluku ze silniční dopravy, je posouzen v dokumentaci EIA v příloze č. 8c. Závěry této studie jsou citovány v kapitole D.I.3. Vyhodnocení synergického působení hluku ze silniční a železniční dopravy lze sice provést, ale není s čím porovnat – hygienický limit na souběh silniční a železniční dopravy platná legislativa nestanovuje. Výpočtové body hluku do míst 9. května 126 a Podle Dráhy 148 byly doplněny ve výše uvedené příloze č. 8c. Pokud jde o požadavek doplnit výpočtové body do 2. pater chráněných venkovních prostor staveb, výška budov a patra jsou v modelu zahrnuty. U každého referenčního bodu jsou počítány všechny volné fasády v celé ploše, tedy i v horní části. Jako výsledná hodnota hluku je vyhodnocena ta nejhorší. Hlukové mapy s izofonami jsou doloženy v příloze č. 8c dokumentace EIA. Pokud jde o stanovení intenzity silniční dopravy pro výhledový stav – tabulka č. 4 v příloze č. 8c – intenzity dopravy (RPDI – roční průměr denních intenzit) jsou v obou stavech (projekt/bez projektu) uvažovány stejné. Výhledová čísla jsou vyšší než vstupní v roce 2017, protože jsou použity koeficienty růstu dle TP 225. Ale pro stav bez projektu i s projektem je v posuzované síti počítáno se stejným množstvím aut. Samozřejmě vlivem realizace projektu dojde k přeskupení dopravy na nově zbudované přeložky. Intenzita dopravy je převzata z PD. Hygienické limity hluku z dopravy jsou podrobně popsány v hlukové studii a při zohlednění příslušných korekcí jsou limity plněny. V místech přeložek komunikací jsou limity hluku někde překračovány již nyní, realizací přeložek dojde k výraznému poklesu hlučnosti ve srovnání s nynějším stavem.

Rozptylová studie – součástí dokumentace EIA je příloha č. 9b – Rozptylová studie – emise z automobilové dopravy – Kostomlaty nad Labem, která řeší dopravu na přeložkách komunikací. V této rozptylové studii byl dle vyjádření zpracovatelky dokumentace EIA na veřejném projednání výpočet BaP řešen tak, že vstupní hodnoty byly zadány v řádu  $10^{-6}$  g/s (při zadání g/s výpočet vykazoval nulové hodnoty). Bohužel pak při vyhodnocení došlo k chybě, místo uvedené jednotky  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  mělo být správně  $\text{pg}/\text{m}^3$ . Co se týká  $\text{PM}_{2,5}$ , běžně se  $\text{PM}_{2,5}$  z dopravy v této intenzitě nevyhodnocuje, proto nebyl počítán ani zde. Tato rozptylová studie byla po zpracování projednávána na obci, a nebyl požadavek na doplnění veličiny  $\text{PM}_{2,5}$ .

Sadové úpravy – stavební objekt sadových úprav byl prezentován a představen na projednání v obci. Vzhledem k rozsahu dokumentace nejsou samostatné dílčí objekty přikládány, ale je pouze uveden jejich výčet a v případě potřeby popsán, ozelenění je součástí SO 30-83-01 Nymburk – Lysá n.L., Kácení a náhradní výsadba.

**Obec Dvory** – K dokumentaci EIA nemá námítky.

Vypořádání: Vzhledem k obsahu bez komentáře.



**Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství**

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), shrnuje údaje z biologického hodnocení a upozorňuje, že k realizaci záměru bude nezbytné získat předchozí souhlasnou výjimku z ochranných podmínek zvláště chráněného druhu ještěrka obecná a případně dalších živočichů. Konstatuje, že v kapitole D.IV. dokumentace EIA a v biologickém hodnocení jsou navržena opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů a požaduje v rámci další projektové přípravy a následně realizace záměru náležitě zohlednit opatření týkající se zvláště chráněné bioty. Dále uvádí výčet základních opatření k ochraně zvláště chráněných druhů bioty.

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“), konstatuje, že se jedná o záměr, který je v souladu s programem zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy (opatření AB4 – výstavba a rekonstrukce železničních tratí). Upozorňuje, že je nutné při provádění stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k omezení prašnosti (dle metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM<sub>10</sub> a opatření BD3 z PZKO). Dále uvádějí, že činnost mobilní recyklační linky musí být povolena Krajským úřadem Středočeského kraje v souladu s § 11 odst. 2 písm. d) zákona o ochraně ovzduší.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „lesní zákon“) uvádí, že k záměru nemají připomínky, jelikož nejsou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa o výměře nad 1 ha. Připomíná podání žádosti o vydání závazného stanoviska dle § 14 odst. 2 lesního zákona, a žádosti o dočasné odnětí.

Z hlediska ostatních složkových zákonů není kompetentním orgánem nebo nemá připomínky.

*Vypořádání: Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. – nutnost získání souhlasné výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněného druhu ještěrka obecná a případně dalších živočichů je povinnost, která vyplývá ze zákona. Opatření navržená k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů v kapitole D.IV. dokumentace EIA jsou z části převzata do podmínek souhlasného závazného stanoviska. Mezi podmínkami souhlasného závazného stanoviska je podmínka na stanovení odborného biologického dozoru, stejně tak jako podmínka k ochraně kvality vod a podmínka k ozelenění ve volné krajině.*

*Z hlediska zákona o ochraně ovzduší – uplatnění opatření k omezení prašnosti BD3 z programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy je v gesci obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a příslušného krajského úřadu. Tento požadavek je zahrnut v podmínkách souhlasného závazného stanoviska. Získat povolení k činnosti mobilní recyklační linky je pouze upozornění na povinnost vyplývající ze zákona o ochraně ovzduší.*

**Městský úřad Nymburk, odbor životního prostředí** - z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa dle lesního zákona pouze konstatují, že bude vydáno samostatné závazné

stanovisko ke stavbě ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa a ke stavbě na pozemcích určených k plnění funkcí lesa.

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., konstatuje, že na základě žádosti bude vydáno samostatné závazné stanovisko k zásahu do VKP.

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 334/1992 Sb.“), konstatuje, že odnětí zemědělské půdy ze ZPF bude řešeno v samostatném správním řízení.

Z hlediska zákona o ochraně ovzduší, o vodách a o odpadech nemají námitek.

*Vypořádání: Vzhledem k obsahu bez komentáře. Jedná se pouze o upozornění na následná řízení dle platné legislativy.*

**Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, územní pracoviště v Nymburku, územní pracoviště Kolín** - s předloženou dokumentací EIA souhlasí za následujících podmínek:

V rámci zkušebního provozu bude provedeno měření hluku pro ověření závěrů akustické studie. Měřicí místa a podmínky k měření budou zvolena po dohodě s KHS. V úsecích, kde by bylo měření hluku prokázáno překročení hygienických limitů, musí být provedena dodatečná protihluková opatření.

Aktualizovat hlukovou studii pro etapu výstavby a pro recyklační linku, která bude umístěna v železniční stanici Nymburk.

V rámci zkušebního provozu provést měření vibrací u vytipovaných objektů, která budou zvolena po dohodě s KHS. V případě, že by byly vibrace překročeny, řešit protivibrační opatření.

*Vypořádání: Podmínka měření hluku ve zkušebním provozu a zpracování akustické studie pro období výstavby dle konkrétního dodavatele stavby je uvedena v opatřeních v dokumentaci EIA v kapitole D.IV. a jsou zahrnuta do podmínek souhlasného závazného stanoviska. Zároveň jsou zahrnuta do podmínek souhlasného závazného stanoviska i opatření na měření vibrací.*

**Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha** - oddělení ochrany ovzduší, ochrany vod, odpadového hospodářství a ochrany lesa nemají k předložené dokumentaci EIA zásadní připomínky. Oddělení ochrany přírody upozorňuje, že vodní tok, s nímž dojde ke střetu, je významným krajinným prvkem a k zásahům do něj musí být opatřeno závazné stanovisko orgánu ochrany přírody. Z pohledu zákona č. 114/1992 Sb. nemá k předložené dokumentaci EIA významné připomínky za předpokladu, že bude postupováno v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb.

*Vypořádání: Vzhledem k obsahu bez komentáře. Dodržení zákona č. 114/1992 Sb., včetně získání závazného stanoviska orgánu ochrany přírody k zásahu do VKP, je povinností oznamovatele a pokud bude záměr realizován tak, jak je popsán, bude tento zákon dodržen.*

**Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší** – shrnuje údaje o emisích a o imisním pozadí uvedené v dokumentaci EIA. Jsou popsány imisní příspěvky recyklační linky v žst. Nymburk (2 varianty umístění) a uvedeny závěry rozptylové studie. Upozorňuje, že v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší je nutné realizovat v nejvyšší možné míře technická a kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem. Při provozu linky je nutné dodržovat opatření navržená v kapitole 8. rozptylové studie, zejména je nutné důsledně pracovat se zvlhčeným materiálem tak, aby byla v maximální míře omezena vznikající prašnost. Za předpokladu, že jsou vyčerpána všechna možná řešení snižování prašnosti, lze imisní příspěvky po dobu nezbytně nutnou pro rekonstrukci strpět.

Vypořádání: *Jedná se o shrnutí údajů uvedených v dokumentaci EIA. Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

**Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod** – shrnuje vlivy záměru na povrchové a podzemní vody uvedené v dokumentaci EIA a konstatuje, že nemá k předložené dokumentaci EIA žádné připomínky.

Vypořádání: *Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

**Ministerstvo životního prostředí, odbor odpadů** – k dokumentaci EIA nemá připomínky.

Vypořádání: *Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

**Ministerstvo životního prostředí, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků** - Bez připomínek.

Vypořádání: *Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

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

Vyšší územní samosprávný celek: Středočeský kraj

Základní územní samosprávné celky: Nymburk, Dvory, Kamenné Zboží, Kostomlátky, Kostomlaty nad Labem, Stratov, Ostrá, Lysá nad Labem

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 č. 100/2001 Sb.

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.

Závazné stanovisko nenahrazuje jiná závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů.

### **Poučení**

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Datum vydání závazného stanoviska:

**Ing. Miloslav Kuklík**

ředitel odboru výkonu státní správy I  
*podepsáno elektronicky*

**Dotčené územní samosprávné celky** (dle rozdělovníku) žádáme ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o zveřejnění závazného stanoviska na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. **Zároveň žádáme dotčené územní samosprávné celky v souladu s § 16 odst. 2 zákona o vyznění ([ivana.hruskova@mzp.cz](mailto:ivana.hruskova@mzp.cz)) o dni vyvěšení závazného stanoviska na úřední desce v nejkratším možném termínu.**

Do závazného stanoviska a posudku lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz>), kód záměru OV1221.

### **Rozdělovník k č. j. MZP/2019/500/1702**

#### **Dotčené územní samosprávné celky:**

**Středočeský kraj**, hejtmanka, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

**Město Nymburk**, starosta, Náměstí Přemyslovců 163, 288 02 Nymburk

**Město Lysá nad Labem**, starosta, Husovo náměstí 23, 289 22 Lysá nad Labem

**Obec Kamenné Zboží**, starostka, Kamenné Zboží 180, 288 02 Nymburk

**Obec Dvory**, starosta, Dvory 3, 288 02 Nymburk

**Obec Kostomlaty nad Labem**, starostka, Hronětická 237, 289 21 Kostomlaty nad Labem

**Obec Kostomlátky**, starosta, 5. května 32, 289 21 Kostomlaty nad Labem

**Obec Stratov**, starosta, Stratov 90, 289 22 Lysá nad Labem

**Obec Ostrá**, starostka, Ostrá 172, 280 22 Lysá nad Labem

#### **Dotčené orgány:**

**Krajský úřad Středočeského kraje**, odbor životního prostředí a zemědělství, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

**Městský úřad Nymburk**, Odbor životního prostředí, Náměstí Přemyslovců 163, 288 02 Nymburk

**Městský úřad Lysá nad Labem**, Odbor životního prostředí, Husovo náměstí 23, 289 22 Lysá nad Labem

**Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze**, územní pracoviště v Nymburku, Palackého třída 1484/52, 288 02 Nymburk

**Česká inspekce životního prostředí**, Oblastní inspektorát Praha, Wolkerova 40, 160 00 Praha 6

**Povodí Labe**, státní podnik, Závod Pardubice, Cihelna 135, 530 09 Pardubice

**Oznamovatel:**

**Správa železnic, státní organizace**, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1

**Zpracovatel dokumentace:**

**RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D.**, V Lukách 446/12, 507 41 Hradec Králové

**Zpracovatel posudku:**

**Ing. Josef Tomášek, CSc.**, Středisko odpadů Mníšek s.r.o., Pražská 900,  
252 10 Mníšek pod Brdy

**Veřejnost**

**Na vědomí:**

**MŽP OPVIP**, Vršovická 65, 100 10 Praha 10

**Městský úřad Nymburk**, Odbor výstavby, Náměstí Přemyslovců 163, 288 02 Nymburk

**Městský úřad Lysá nad Labem**, Stavební úřad, Husovo náměstí 23, 289 22 Lysá nad Labem

**Správa železnic**, státní organizace, Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955,  
190 00 Praha 9

**Drážní úřad**, Sekce stavební, Územní odbor Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2

**ND Con s.r.o.**, Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1

**Odbory MŽP:**

odbor ochrany ovzduší

odbor ochrany vod

odbor odpadů

odbor obecné ochrany přírody a krajiny

odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků