

Praha dne 11.3.2020

Č. j.: MZP/2019/500/1477

Sp. zn.: ZN/MZP/2018/500/251

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(dále jen „závažné 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 Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je modernizace trati č. 231 Kolín – Lysá nad Labem v úseku Kolín (mimo) – odbočka Babín (mimo), která prostorově respektuje stávající stopu trati, tedy trať zůstává bez přeložek a dvoukolejná. Kolejové úpravy budou probíhat v drážních km 299,5 – 318,6, délka modernizace tohoto traťového úseku je cca 19 km. Poloha kolejí zůstane na současném drážním pozemku. V prostoru k. ú. Libice a Kanín je navržena novostavba dvoukolejné Libické spojky pro přímé spojení mezi Poděbrady a Chlumcem nad Cidlinou vedoucí mimo železniční stanici Velký Osek. Návrh je zpracován ve třech variantách (V1, V2 a V4). Varianta **V1** - řešení s jednou kolejí Libické spojky (LS) jižně od D11 pro směr z Chlumce nad Cidlinou do Nymburku a jednou kolejí LS severně od D11 pro směr z Nymburku do Chlumce n/C s návrhem dvou přesmyků (jeden přes traťové koleje z/do Kolína, druhý přes kolej opačného směru a spojkou z Velkého Oseku do Chlumce n/C). Délka kratšího jednokolejného úseku je asi 1,4 km a delší jednokolejný úsek má zhruba 3,6 km. Varianta **V2** - řešení s oběma kolejemi LS severně od D11, rozplet tratí v obvodu Libice nad Cidlinou je umístěn co nejblíže k obvodu Kanín. Kolej ve směru z Nymburku do Chlumce n/C je vedena přesmykem přes obě traťové koleje z/do Kolína. Délka

kolejí je cca 2,4 km. Varianta **V4** - řešení s oběma kolejemi LS severně od D11. Kolej ve směru z Nymburku do Chlumce n/C je vedena přesmykem přes jednu traťovou kolej ve směru z Kolína do Nymburku. V prostoru celé dnešní stanice Libice n/C je navržen tříkolejný svazek. Délka kolejí je cca 2,4 km. Součástí stavby budou i další stavební opatření vyvolaná územně-technickými vazbami, především přeložky komunikací, sítí, protihluková opatření apod. Stávající železniční smyčka u Velkého Oseka bude odstraněna.

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

bod 44 „Celostátní železniční dráhy“, kategorie I

Umístění záměru:

kraj: Středočeský

obec: Kolín, Ovčáry, Veltruby, Velký Osek, Opolany, Libice nad Cidlinou, Sány, Choťánky, Poděbrady

katastrální území: Sendražice u Kolína, Hradištko I, Veltruby, Ovčáry u Kolína, Velký Osek, Kanín, Libice nad Cidlinou, Choťánky, Poděbrady, Velké Zboží, Sány, Opolany, Opolánky, Dobšice u Žehuně

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 Kolín (mimo)
– odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“**

s následujícími podmínkami:

a) pro fázi přípravy záměru:

1. Nerealizovat variantu 1 Libické spojky, která může narušit migračně významné území, dálkový migrační koridor velkých savců a také migrační profily živočichů v lesním úseku tratě Velký Osek – Chlumec n. Cidlinou.
2. V dalším stupni projektové dokumentace řešit problematiku stávajícího křížení železniční trati (v km 310,440) se silnicí III/3281 bez budování přeložky silnice III/3281 a vybudování nadjezdu/podjezdu v území evropsky významné lokality (EVL) Libické luhy (v km 310,780). Zvážit variantu zachování stávajícího úrovněvého železničního přejezdu P3584 v km 310,440 (nulová varianta řešení přejezdu) spolu s případnou realizací podchodu pro pěší, příp. podjezdu na stejném místě v obci Libice nad Cidlinou.
3. Zvážit posunutí podchodu k nástupištím v obci Libice nad Cidlinou do nikdy nezaplavované a památkově méně exponované oblasti blíže stávajícího železničního přejezdu (v km 310,440).
4. Zpracovat, resp. dopracovat zásady organizace výstavby (ZOV) tak, aby byly maximálně eliminovány nepříznivé dopady na jednotlivé složky životního prostředí a na obydlí obyvatel obcí přilehlých k rekonstruované trati. V časovém plánu realizace stavby stanovit harmonogram stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras. Dotčené obce by měly být účastníky všech jednání o organizaci rekonstrukce trati a výstavby Libické spojky.
5. Ke stavebnímu řízení aktualizovat hlukovou studii pro již vybranou konkrétní variantu Libické spojky (2 nebo 4).
6. V dalším stupni projektové dokumentace zpracovat hlukovou studii pro období výstavby záměru.
7. V dalším stupni projektové dokumentace řešit problematiku vibrací – vyhodnotit, zda realizací navržené stavby mohou vzniknout rizika výskytu nadlimitních vibrací v chráněných objektech. V případě, že by byly vibrace překročeny, řešit antivibrační opatření.
8. V dalším stupni projektové dokumentace vyhodnotit místa, kde by mohlo dojít k překročení hygienických limitů hluku v období výstavby záměru a určit, zda bude možné použít mobilních protihlukových stěn. V případech, kdy tyto stěny nebude možno využít a zároveň budou u těchto objektů navržena individuální protihluková opatření (výměna oken a zajištění větrání do hlukem podlimitně zasažené fasády), bude nutno realizovat tato opatření před zahájením procesu výstavby záměru v daném úseku.
9. V dalším stupni projektové dokumentace podrobněji popsat řešení nakládání s odpady vznikajícími při údržbě trati (smýcená zeleň, komunální odpad apod.).
10. Před demolicemi nebo rekonstrukcemi fasád budov provést průzkum, zda objekty neslouží k hnízdění rorýse obecného, vlaštovky obecné, jiřičky obecné nebo zda v budovách

neprobíhá hibernace netopýrů nebo v nich nejsou přítomny rozmnožovací kolonie netopýrů. V případě zaznamenání hnízdění zahájit práce až po skončení hnízdění daného druhu (rorýs 10. srpna; vlaštovka a jiřička 31. srpna). V případě nálezu hibernujících netopýrů provádět práce po 31. březnu, v případě nálezu rozmnožovacích kolonií netopýrů tyto práce provádět až po 31. srpnu.

11. V dalších stupních projektové dokumentace stanovit rozsah kácení dřevin, provést výpočet ekologické újmy vzniklé kácením dřevin, zpracovat zhodnocení funkčního a estetického významu dřevin a podrobné vyhodnocení vlivu jejich kácení. Zpracovat návrh náhradní výsadby jako kompenzace, případně navrhnout další
12. V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace zajistit zpracování hydrogeologického posouzení, které zmapuje studny a vodní zdroje v okolí uvažované stavby železničního podjezdu v místě stávajícího úrovněového přejezdu (ev. km 310,440) v Libici nad Cidlinou v případě jeho realizace (bude provedeno zaměření hladin podzemní vody a chemické rozbory podzemních vod za účelem ověření stávajícího stavu kvantity a kvality zvodnělého prostředí).
13. Pro snížení rizika střetů živočichů s projíždějícími vlaky ve střetu s migračně významným územím v dalších stupních projektové dokumentace do blízkosti železnice navrhnout instalaci reflexních či akustických prvků, které snižují riziko vstupu živočichů pohybujících se v okolí dráhy do kolejiště v době průjezdu vlaku.
14. Navrhnout v dalších stupních projektové dokumentace vybudování náhradní vodní plochy či ploch na jihozápadním okraji obce Kanín, které budou sloužit pro zadržení vody v krajině a které byly navrženy obcí. Tyto plochy budou kompenzací za zábor části vodních ploch související s přeložkou silnice III/3283.

b) pro fázi realizace záměru:

15. Umožnit záchranný archeologický výzkum při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít s pověřeným orgánem smlouvu. Při výskytu archeologických nálezů v průběhu stavby tyto neprodleně hlásit na příslušné archeologické pracoviště.
16. Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nerealizovat ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu uskutečňovat v denní dobu.
17. V době 6:00 - 7:00 s ohledem na hygienické limity nezačínat plný pracovní výkon těžké mechanizace, protože by docházelo k překročení nejvyšších přípustných hodnot. Nejhluchnější fáze prací provádět v době 7:00 – 20:00.
18. Vzhledem k blízkosti obytné zástavby použít moderní mechanizaci s nižším akustickým výkonem. U nejbližších objektů bude nutné zajistit nepřekračování hygienických limitů

mobilními zástěnami, avšak vhodnějším řešením je požádat o časově omezené povolení, protože rekonstrukce je krátkodobá událost a samotné nadlimitní zatížení u jednotlivých objektů bude v jednotlivých fázích v délce hodin (maximálně jednoho dne), při kterém hluk nezpůsobí ohrožení lidského zdraví.

19. Zkracování doby činnosti strojů pro dodržení hygienických limitů se nedoporučuje, protože neúměrně prodlužuje celkové trvání stavby, což je většinou obyvatel negativněji vnímáno než krátkodobé ovlivnění hlukem.
20. Zařízení vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, odstínit mobilními akustickými zástěnami.
21. Vytvořit v propustcích v km 312,218 a 318,562 postranní lavice (bermy) pro přechod živočichů suchou cestou široké min. 25 cm (optimálně také s přírodním povrchem – kamenná dlažba s hlubokým spárováním, kámen do betonu).
22. V propustcích se nebudou nacházet schodovité překážky vyšší než 10 cm.
23. Na konce propustků neumisťovat odkalovací jímky, do kterých mohou živočichové napadat a uhynout, případně je zajistit proti jejich vniknutí (zamřížování, zabudování pozvolné rampy).
24. Pro přechod živočichů ponechat v podmostí pod železničním mostem přes inundaci v km 3,536 nezpevněný přírodní povrch.
25. Příjezdové komunikace na podmačených místech zpevnit panely. Po ukončení činností budou panely odstraněny.
26. Během stavebních prací není možné využívat plochy na území EVL Libické luhy a PP Louky u Choťánek pro deponie ornice či jiného materiálu.
27. Nevjíždět stavební a nákladní technikou do centrálních částí EVL Libické luhy. Využívat pouze navržených přístupových cest.
28. Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot umístit mimo obytnou zástavbu, s ohledem na minimalizaci plošného rozsahu zařízení staveniště.
29. Zajistit řádnou údržbu a sjízdnost všech využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.
30. Na zařízeních staveniště minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném.
31. Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál řádně zaplachtovat.
32. Používané komunikace a zařízení staveniště pravidelně skrápět. Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby důsledně čistit.

33. Při terénních pracích vlhčit používaný materiál z důvodu snížení prašnosti z výstavby.
34. Při stavební činnosti budou dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek (PM₁₀ a PM_{2,5}), která vycházejí z dokumentu „Program zlepšování kvality ovzduší – Zóna Střední Čechy – CZ02“ (Ministerstvo životního prostředí 2016). Konkrétně pak bude aplikováno opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti.
35. Na plochách staveniště neskladovat látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily apod.).
36. Plochy zařízení stavenišť situovat mimo záplavová území.
37. V průběhu krátkodobé odstávky mechanismů tyto podložit záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.
38. Látky závadné vodám skladovat v k tomuto účelu vyhrazených prostorách, zabezpečených proti úniku znečištění do půdy nebo vod.
39. Plnění palivy v areálu stavby provádět pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.
40. Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
41. Minimalizovat terénní úpravy okolí stavby a pojezdy stavební a dopravní techniky na lokalitě, přednostně využívat již existující a zejména zpevněné cesty, případně stávající železniční těleso (při modernizaci stávající trati). Pro návoz rozhodujícího materiálu (štěrk, kolejová pole, podpěry trakčního vedení atd.) využít při modernizaci stávající trati železniční dopravy.
42. Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (ideálně držitel autorizace k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), nebo osoba s dlouholetou praxí v oboru) – ekologický dozor. 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 také dohlédne na realizaci navržených kompenzačních opatření.
43. Odstraňování dřevin (kácení, ořezávání) provádět pouze mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tedy kácet a vyřezávat pouze od začátku listopadu do konce března). V případě, že nebude organizačně možné provést kácení v období mimo vegetační sezónu a mimo hnízdní období, kácení provést až po kontrole dřevin ekodozorem stavby či jinou odborně způsobilou osobou, aby bylo vyloučeno případné hnízdění ptáků či netopýrů.
44. Při realizaci záměru dodržet opatření na ochranu dřevin. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin stromy chránit plotem, který by měl obklopot celou kořenovou zónu,

ve výjimečných případech opatřit kmen pomocí vypořádkovaného bednění z fošen vysokých nejméně 2 m. Ochranné bednění či plot musí zakrývat také kořenové náběhy. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) provést výkop ručně. Při výkopu nepřetínat kořeny s průměrem větším než 2 cm.

45. Zabránit tomu, aby v blízkosti dřevin byla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem. Zabránit tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřevin nezakládat ohniště ani neumisťovat zdroje tepla. Zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru.
46. Dojde-li v průběhu stavebních prací k poranění kořenových náběhů, kmene či větví, provést adekvátní ošetření stromu.
47. Případné mezideponie výkopových zemin udržovat v bezplevelném stavu. Mezideponie, které nebudou bezprostředně využity do 6 týdnů od vlastní skrývky, osít travinami.
48. Z důvodu prevence ruderalizace území rekultivovat v rámci konečných terénních úprav všechny plochy zasažené stavebními pracemi.
49. Po ukončení stavební činnosti neohumusovat a nedosívat násypy a jejich okolí v úseku Velký Osek – konec stavby ve směru Chlumec nad Cidlinou a v úsecích, které vedou přes přírodní památku Louky u Choťánek (km 310,50 – 311,05 a 312,05 – 313,00). V rámci úpravy koryta občasného vodního toku v délce 75 m a okolí propustku v km 311,000 neohumusovat a neosévat.
50. Použitá recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího zařízení, kterým bude prašnost částečně eliminována. V případě, že bude recyklační linka umístěna ve vzdálenosti menší než 75 m od obytné zástavby, bude potřeba umístit mezi linku a obytnou zástavbu mobilní protihlukovou stěnu.
51. Doba provozu recyklačního zařízení bude omezena na denní dobu (8 – 18 hod.), mimo neděle a svátky.

c) pro fázi provozu záměru:

52. V případě, že bude měřeními hluku a vibrací po realizaci stavby doloženo překročení hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu, bude nutno realizovat provedení dodatečných protihlukových a antivibračních opatření, která budou předem projednána s Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje.
53. Po dokončení stavby snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví; odstranit všechna zařízení stavenišť i jiná navazující zařízení.

d) pro fázi ukončení provozu záměru:

Nestanovují se.

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

a) pro fázi přípravy záměru:

54. V rámci zhotovení dalších stupňů projektové dokumentace zpracovat projekt monitoringu hlukové a vibrační zátěže z provozu záměru. Měřicí místa a podmínky měření zvolit po dohodě s KHS Středočeského kraje.

b) pro fázi realizace záměru:

55. Na místech, na kterých došlo k narušení povrchu půdy, nebo byly realizovány dílčí stavební objekty, je nutno monitorovat nástup nepůvodních, ruderálních a invazních druhů a po konzultaci s příslušným orgánem ochrany přírody přistoupit v souladu s plánem managementových opatření k jejich likvidaci.

c) pro fázi provozu záměru:

56. Po realizaci stavby provést kontrolní měření hluku v denní a noční době za účelem ověření výsledků hlukové studie v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru. Měřicí místa a podmínky měření zvolit po dohodě s Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje.

57. Po realizaci stavby provést kontrolní měření hluku v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb, jejichž přesný výčet je uveden pro zvolenou variantu záměru v hlukové studii (příloha 8 dokumentace), u nichž bude nutno řešit změnu způsobu větrání (výměna oken za okna se zvýšenou neprůzvučností a zajištění větrání do hlukem podlimitně zasažené fasády).

58. Po realizaci stavby provést kontrolní měření vibrací v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru.

d) pro fázi ukončení provozu záměru:

Nestanovují se.

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 Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“, kterou zpracoval RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA, Ecological Consulting a.s., držitel autorizace dle § 19 a § 24 zákona č. 100/2001 Sb. (osvědčení č. j. 14563/1610/OPVŽP/97, ze dne 28. 4. 1998, s posledním prodloužením autorizace pod č. j. 87608/ENV/14, ze dne 7. 1. 2015, s platností do 31. 12. 2021), v červnu 2019 (dále jen „dokumentace EIA“).
- Vyjádření k dokumentaci záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“.
- Posudek s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb., „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“, který vypracoval Prof. Ing. Vladimír Lapčík, CSc., autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle zákona č. 100/2001Sb. (osvědčení č. j.: 17162/4676/OEP/92, ze dne 9. 2. 1993, s posledním prodloužením autorizace pod č. j.: 52743/ENV/15, ze dne 26. 8. 2015, s platností do 31. 12. 2021), v prosinci 2019 (dále jen „posudek“).

Předmětem posuzovaného záměru je modernizace stávající trati a výstavba nové železniční dopravní stavby s dalšími souvisejícím stavebními opatřeními. Cílem projektu je provedení rekonstrukce tratě se zlepšením jejích kvalitativních parametrů směřující k zajištění bezpečného a spolehlivého provozu, zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky staničních kolejí, splnění parametrů daných legislativou, zrychlení osobní dopravy v úseku Chlumec nad Cidlinou – Velký Osek – Lysá nad Labem vybudováním „Libické spojky“ a zvýšení traťové rychlosti a optimalizace konfigurace jednotlivých železničních stanic, snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů.

Zjišťovací řízení pro záměr „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ zahájilo MŽP ve smyslu § 7 zákona č. 100/2001 Sb., dopisem č. j. MZP/2018/500/1902, ze dne 17. 10. 2018. Oznámení s rozsahem podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., zpracoval RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA. Na základě obdržených vyjádření k oznámení vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení č. j. MZP/2018/500/1831, ze dne 17. 1. 2019 s tím, že dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. je nutné zpracovat především s důrazem na oblast ochrany ovzduší, vod, zemědělského půdního fondu, přírody a krajiny, veřejného zdraví, na oblast stavby, dopravy a výběr variant.

Oznamovatel předložil dne 10. 7. 2019 dokumentaci MŽP, které ji dopisem č. j. MZP/2019/500/1514, ze dne 19. 7. 2019 následně rozeslalo dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření a ke zveřejnění. Dokumentace byla zpracována opět oprávněnou osobou RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem, MBA.

K dokumentaci EIA bylo doručeno celkem 19 vyjádření, z nichž bylo 5 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 11 dotčených orgánů a 3 vyjádření veřejnosti. Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci jsou komentována v části V. posudku. Všechny relevantní

požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány.

Veřejné projednání se konalo dne 1. 10. 2019.

Dne 3. 1. 2020 byl na MŽP předložen posudek zpracovaný dle přílohy č. 5 k zákonu. Podle názoru zpracovatele posudku je obsah a rozsah dokumentace vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a s ohledem na další poskytnuté údaje nezbytné pro zpracování posudku dostačující k možnosti posoudit vlivy předmětného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. Z pohledu akceptovatelnosti dopadů hodnoceného záměru na životní prostředí lze konstatovat, že v procesu posuzování vlivů na životní prostředí nebyl zjištěn natolik významný faktor, který by byl důvodem k vydání nesouhlasného stanoviska. Za nejvýznamnější vlivy na životní prostředí, související s posuzovaným záměrem, lze považovat vlivy spojené s šířením hluku a vibrací a vlivy na vodu, půdu, zvláště chráněná území, rostliny a živočichy. Imise související s posuzovaným záměrem se projeví zejména v období realizace záměru, v období provozu bude vliv navrhovaného záměru na znečištění ovzduší minimální. Se záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí. S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci, obdržených vyjádřeních a při respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku, zpracovatel posudku konstatoval, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný.

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. Varianta č. 1 se jeví jako nevhodná, protože předpokládá výrazně největší trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen PUPFL) v rozsahu 46 930 m². Varianta č. 2 představuje trvalý zábor PUPFL ve výši 13 844 m² a varianta č. 4 trvalý zábor ve výši 14 540 m². Podmínka je navržena k zajištění migrační prostupnosti území pro velké savce a migračních profilů živočichů v lesním úseku tratě a za účelem ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) a plyne z vyjádření Středočeského kraje a odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje.
2. Závěr „naturového posouzení“ (příloha č. 5 dokumentace EIA) konstatuje, že posuzovaný záměr bude mít ve variantě realizace nadejzdu, resp. podjezdu na území evropsky významné lokality (EVL) Libické luhy významný negativní vliv na předmět ochrany a celistvost EVL Libické luhy. Posuzovaný záměr nebude mít ve variantě umístění podjezdu mimo EVL Libické luhy významný negativní vliv na předmět ochrany a celistvost EVL Libické

luhy. Při realizaci mimoúrovňového křížení formou nadjezdu umístěného v EVL Libické luhy by musela být podél domů vedena nová silnice. Hluk z této silnice nelze ochránit protihlukovými stěnami (PHS). U objektů Dr. Karbusického 183 a Husova 145 je proto navrženo individuální protihlukové opatření (IPO), nicméně individuální protihluková opatření na dvou domech neřeší přenesení hluku k ostatním domům v ulici Karbusického. Varianty s umístěním podjezdu nebo nadjezdu v EVL Libické luhy by tedy neměly být realizovány. Avšak ani realizace varianty podjezdu v místě stávajícího železničního přejezdu se nevyhne negativním dopadům na životní prostředí v obci Libice nad Cidlinou i dalším negativním dopadům na stavbu a její provoz. (V dané oblasti se nachází hladina podzemní vody relativně nízko pod terénem, což zvyšuje riziko zatékání při výstavbě, ale hlavně při provozu podjezdu. Existuje i riziko zaplavení podjezdu od Q_{100} a ovlivnění hladiny podzemní vody v nejbližším okolí podjezdu, což může mít i negativní dopad na výšku hladiny ve studnách.) Bude tedy vhodné zvážit variantu zachování stávajícího úrovně železničního přejezdu P3584 v km 310,440 spolu s případnou realizací podchodu pro pěší, i když tomu tak bude na úkor bezpečnosti jak silniční, tak železniční dopravy. Podmínka byla stanovena na ochranu přírody a krajiny a ochranu veřejného zdraví. Je navržena zejména za účelem zajištění ochrany EVL Libické luhy a plyne z vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje a obce Libice nad Cidlinou.

3. Výnosem MK ČSR čj. 16.417/87-VI/1 ze dne 21. 12. 1987 byla vyhlášena archeologická lokalita Slavníkovská Libice za památkovou rezervaci. Z důvodu zachování historického odkazu obce, kde je zachována morfologie raně středověkých struktur opevnění Libice z 10. století, by měl být zásah do rázu obce co nejmenší. Navrhovaný podchod k nástupištím se nachází v důležité oblasti archeologické rezervace, a navíc v oblasti, která bývá při vyšším stavu vody opakovaně zaplavována. V daném případě by bylo vhodné zvážit posunutí podchodu do nikdy nezaplavované a památkově méně exponované oblasti blíže stávajícího železničního přejezdu (P3584, v km 310,440), kde by navíc jeho realizace snižovala při případném zachování stávajícího železničního přejezdu riziko vstupu chodců do kolejiště. Podmínka je navržena za účelem ochrany památkové rezervace Slavníkovská Libice a plyne z vyjádření obce Libice nad Cidlinou.
4. Zpracování, resp. dopracování zásad organizace výstavby (ZOV) a stanovení harmonogramu stavebních prací záměru umožní maximální ochranu životního prostředí při realizaci stavby. Bude vhodné, aby dotčené obce byly účastníky všech jednání o organizaci výstavby rekonstrukce a elektrizace trati. Podmínka je navržena za účelem ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v dané oblasti pomocí organizačních opatření a vyplývá mj. z vyjádření obcí a úřadů.
5. Podmínka je navržena za účelem ochrany před hlukem, tzn. za účelem ochrany veřejného zdraví a plyne z vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje.
6. V dalším stupni projektové dokumentace bude již jasno, která varianta Libické spojky bude realizována a bude upřesněno mnoho dalších skutečností souvisejících s modernizací

traťového úseku. Uvedené skutečností mohou významně ovlivnit hlukovou situaci v období výstavby záměru (rozsah zemních prací, trasy příjezdových komunikací, typy použitých zemních strojů atd.). Je nutno brát zřetel na skutečnost, že v období výstavby může být ovlivněno několik stovek až tisíc obyvatel především vlivem pojezdů stavebních mechanismů, resp. nákladních aut. Podmínka je navržena za účelem ochrany před hlukem v období výstavby záměru, byla stanovena na ochranu veřejného zdraví a plyne z vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje.

7. Při realizaci modernizované trati bude možno uplatnit následující antivibrační opatření (AVO): použití bezстыkové koleje a bezpodkladnicového pružného upevnění kolejnice, zpevnění podloží např. vápno-cementovou vrstvou včetně zhutnění a stavby nového železničního svršku. V případě ochrany např. obytných objektů se pro realizaci antivibračních opatření používá antivibračních rohoží tloušťky min. 50 mm pod šterkovým ložem kolejí. Podmínka je navržena za účelem ochrany před vibracemi, byla stanovena na ochranu veřejného zdraví a plyne z vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje.
8. Je nutno brát zřetel na skutečnost, že v období výstavby může být ovlivněno několik stovek až tisíc obyvatel v okolí záměru. Podmínka je navržena za účelem ochrany před hlukem v období výstavby záměru, tzn. za účelem ochrany veřejného zdraví a plyne z vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje.
9. Vzhledem k tomu, že se jedná o poměrně dlouhý úsek trati (včetně Libické spojky), bude vhodné v dalším stupni projektové dokumentace jednoznačně definovat konkrétní řešení nakládání s odpady vznikajícími při údržbě trati. Podmínka je navržena za účelem zajištění nakládání s odpady a plyne z vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje.
10. Podmínka by měla ochránit hnízdění uvedených druhů ptáků a netopýrů (včetně hibernace netopýrů). V případě zaznamenání hnízdění bude nutno zahájit práce až po skončení hnízdění daného druhu dle uvedených podmínek. Podmínka je navržena za účelem ochrany ptactva a netopýrů. Touto podmínkou nejsou dotčeny povinnosti zajistit si případná povolení a výjimku dle zákona č. 114/1992 Sb.
11. Rozsah, tj. objem, umístění i podobu případných náhradních výsadeb jako kompenzace za kácené dřeviny rostoucí mimo les stanoví ve svém rozhodnutí (povolení ke kácení) orgán ochrany přírody. Jakmile je povinnost náhradních výsadeb investorovi uložena orgánem ochrany přírody rozhodnutím na základě předchozí žádosti, stává se součástí projektové dokumentace a bude v požadovaném rozsahu realizována. Pro náhradní výsadbu je především žádoucí zvolit takové pozemky, na kterých je v souladu s územně plánovací dokumentací zajištěna dlouhodobá perspektiva vysazených dřevin. Podmínka je navržena za účelem ochrany zeleně.

12. V obci Libice nad Cidlinou se nachází hladina podzemní vody relativně nízkou pod terénem, což zvyšuje riziko zatékání při výstavbě, ale hlavně při provozu podjezdu. Kromě výše popsaných rizik, existuje i riziko zaplavení podjezdu od Q_{100} a ovlivnění hladiny podzemní vody v nejbližším okolí podjezdu, což může mít i negativní dopad na výšku hladiny ve studnách. Z uvedených důvodů bude vhodné provést hydrogeologický průzkum, v rámci kterého budou zmapovány studny a vodní zdroje v okolí uvažované stavby železničního podjezdu v místě stávajícího úrovněového přejezdu (v km 310,440) v Libici nad Cidlinou v případě jeho realizace. Bude provedeno zaměření hladin podzemní vody a chemické rozborů podzemních vod za účelem ověření stávajícího stavu kvantity a kvality zvodnělého prostředí a navrhnutá případná další opatření. Podmínka je navržena za účelem ochrany vod.
13. Lze předpokládat, že umístěním navržených prvků lze snížit mortalitu savců s projíždějícími soupravami. Podmínka je navržena za účelem ochrany savců.
14. Přeložka komunikace III/3283 začíná v místě křížení s komunikací II/125 a III/3281 a konec úseku je veden mezi drobnými vodními plochami na jihozápadním okraji obce Kanín, kde se přeložka napojuje na stávající komunikaci. Vodní plochy sloužící k zasakování dešťové vody budou fungovat i nadále. Přeložka silnice je navržena tak, aby obě vodní plochy byly propojeny (propustek DN 1000 délky 15,3 m). Jako kompenzaci za zábor vodní plochy investor navrhuje vybudování vodní plochy nebo dvou ploch (v závislosti na projednání s obcí Opolany). Je navržena plocha p. č. 224/26 (k. ú. Opolany) a plochu p. č. 1340 (k. ú. Kanín). Podmínka je navržena za účelem ochrany vod.

b) pro fázi realizace záměru:

15. Celé zájmové území je zahrnuto do ÚAN (území s archeologickými nálezy) III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50% pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Záměr prochází, resp. leží v blízkosti šesti ÚAN I a jednoho ÚAN II. Na všechny typy území s archeologickými nálezy se vztahuje povinnost vyplývající z § 21 - § 24 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 20/1987 Sb.“). Podmínka je navržena za účelem ochrany území s potenciálními archeologickými nálezy.
16. Zajistit ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách ochranu obyvatel před dopravním a technologickým hlukem v období realizace posuzovaného záměru. Podmínka je navržena za účelem ochrany před hlukem a dopravní zátěží, byla stanovena na ochranu veřejného zdraví.

17. – 20. Zajistit ochranu obyvatel před dopravním a technologickým hlukem v období realizace posuzovaného záměru. Podmínky jsou navrženy za účelem ochrany před hlukem v období realizace záměru a z dopravní zátěže, byly stanoveny na ochranu veřejného zdraví.
21. – 24. Tato opatření omezují negativní vliv, resp. usmrcování drobných živočichů, kteří mohou využívat propustků a mostních objektů. Podmínky jsou navrženy za účelem ochrany migrujících živočichů.
25. Jedná se o podmáčená místa, nejčastěji s přítomností rákosin. Položení panelů, které budou následně odstraněny, se jeví jako vhodnější oproti využití např. zpevnění pomocí štěrku, který je po ukončení stavby nutné odstranit. Předpokládat lze postupné obnovení vegetace po odstranění panelů. V případě zpevňování přístupové komunikace zeminou či štěrkem lze předpokládat snadnější šíření ruderalních a invazních druhů do zájmového území. Podmínka je navržena za účelem ochrany půdy a zabránění šíření ruderalních a invazních druhů do zájmového území.
26. – 27. Tato opatření jsou navržena zejména proto, aby nedošlo k narušení půdního povrchu lučních porostů, ztížení jejich obhospodařování a následné degradaci. Podmínka je navržena za účelem ochrany půdy v EVL Libické luhy a PP Louky u Choťánek.
28. Opatření je navrženo za účelem snížení záboru půdy zařízeními stavenišť a za účelem snížení případných emisí ze skladů sypkých hmot. Podmínka je navržena za účelem snížení záboru půdy a za účelem ochrany ovzduší.
29. – 34. Uvedené podmínky jsou zaměřeny na omezení prašnosti v době výstavby záměru. Stavební práce jsou v drtivé většině případů spjaty s tvorbou tuhých znečišťujících látek. Na tuhé částice se mohou adsorbovat některé reaktivní komponenty (např. polycyklické aromatické uhlovodíky, těžké kovy, aj.). Důležitým parametrem tuhých částic je (z hlediska průniku a depozice v dýchacím systému) jejich velikost. Tzv. PM_{10} je torakální frakce s aerodynamickým průměrem částic do 10 μm , která proniká do spodních dýchacích cest a $PM_{2,5}$ zahrnuje jemnější respirabilní podíl s aerodynamickým průměrem do 2,5 μm pronikající až do plicních sklípků. Jemné částice jsou transportovány do velkých vzdáleností (až několik stovek kilometrů) od zdroje těchto látek a snadno pronikají do vnitřního prostředí budov. Hrubší částice bývají zásaditého charakteru, méně rozpustné. Vzhledem k velikosti částic poměrně rychle sedimentují a jsou transportovány asi do vzdálenosti několika kilometrů. 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. Krátkodobé zvýšení denních koncentrací suspendovaných částic frakce PM_{10} se podílí na nárůstu celkové nemocnosti i úmrtnosti (zejména na onemocnění srdce a cév). Bylo zaznamenáno zvýšení výskytu kašle a ztíženého dýchání, změny plicních funkcí. Z výše uvedených důvodů je nutno maximálně omezit tvorbu suspendovaných částic. Podmínky jsou navrženy za účelem ochrany ovzduší, byly stanoveny na ochranu veřejného zdraví a plynou mj. z vyjádření

odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje a odboru životního prostředí a zemědělství Městského úřadu Kolín.

35. – 40. Vzhledem ke značnému rozsahu hodnoceného záměru a z toho plynoucího velkého rozsahu nezpevněných ploch bude nutné dodržovat všechna uvedená opatření. Podmínky jsou navrženy za účelem ochrany vod, půdy a horninového prostředí před únikem provozních i jiných závadných kapalin a látek.
41. Opatření je navrženo za účelem snížení záboru půdy a snížení hluku, emisí a dopravní zátěže. Vzhledem k tomu, že podstatná část stavebních prací bude realizována v době výluky železničního provozu, bude možno pro pojezdy stavební a dopravní techniky využít mimo již existujících zpevněných cest i stávající železniční těleso. Pro návoz rozhodujícího materiálu by měla být preferována železniční doprava. Podmínka je navržena za účelem snížení záboru půdy a za účelem ochrany před hlukem, prašností a dopravní zátěží.
42. Odborný biologický dozor bude kontrolovat dodržování podmínek pro realizaci stavby, je schopen řešit nečekané situace apod. Nezávislý biologický ekodozor na stavbě pomůže minimalizovat negativní vlivy stavebních prací na okolní faunu a flóru. Podmínka je navržena za účelem ochrany fauny a flóry.
43. – 46. Důvodem zahrnutí opatření (podmínka č. 43.) do podmínek stanoviska je uložena povinnost dopadající především na zhotovitele stavby, kteří mívají často snahy začít realizovat dílo ihned po podpisu smlouvy a kácet dřeviny v období rozmnožování (hnízdění ptactva) a zároveň ve vegetačním období. Další podmínky (č. 44. – 46.) směřují k ochraně samotných dřevin. Podmínky jsou navrženy za účelem ochrany fauny a ochrany zeleně.
47. – 48. Je evidentní, že bude nutno mezideponie výkopových zemin udržovat v bezplevelném stavu a rovněž zabránit případnému šíření v současnosti se zde vyskytujících invazních druhů i zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy. Podmínky jsou navrženy za účelem zabránění šíření rudérálních a invazních druhů do zájmového území, tj. za účelem ochrany flóry.
49. Ohumusování a osetí náspů a jejich okolí a koryta v rozsáhlých porostech rákosin představuje riziko zavlečení nepůvodních a invazních druhů rostlin. Vzhledem k podměčeni a expanzním schopnostem rákosu lze očekávat poměrně rychlé zpětné zapojení porostu koryta občasného vodního toku. Podmínka je navržena za účelem zabránění šíření rudérálních a invazních druhů do zájmového území.
50. – 51. Účelem uložených podmínek je zajistit obecně ochranu obyvatel před znečištěným ovzduším a technologickým hlukem v období realizace posuzovaného záměru. Zvláštní ochranu je třeba zajistit ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Podmínka je navržena za účelem ochrany před emisemi, resp. imisemi a hlukem v období realizace záměru, byla stanovena na ochranu veřejného zdraví.

c) pro fázi provozu záměru:

52. Při realizaci dalších protihlukových opatření bude možné uplatnit protihlukové stěny (PHS) a individuální protihluková opatření (IPO). Při realizaci modernizované trati bude možné uplatnit následující antivibrační opatření (AVO): použití bezстыkové koleje a bezpodkladnicového pružného upevnění kolejnice, zpevnění podloží např. vápnocementovou vrstvou včetně zhutnění a stavby nového železničního svršku. V případě ochrany např. obytných objektů se pro realizaci antivibračních opatření používá antivibračních rohoží tloušťky min. 50 mm pod štěrkovým ložem kolejí. Podmínka je navržena za účelem ochrany před hlukem a vibracemi, byla stanovena na ochranu veřejného zdraví a plyne z vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje.
53. Podmínka je navržena za účelem ochrany veřejného zdraví a životního prostředí snížením synergického působení negativních vlivů.

d) pro fázi ukončení provozu záměru:

Nestanovují se.

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

a) pro fázi přípravy záměru:

54. Podmínka je navržena za účelem ochrany před hlukem a vibracemi z provozu záměru, byla stanovena na ochranu veřejného zdraví a plyne z vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje.

b) pro fázi realizace záměru:

55. Ruderální a invazní druhy představují riziko pro přirozené porosty, zejména pro sušší porosty, jako jsou např. mezofilní ovsíkové louky. Tyto druhy je třeba preventivně potlačit, aby nedošlo k jejich pronikání do přirozených a přírodě blízkých biotopů a jejich následné degradaci. Podmínka je navržena za účelem ochrany půdy a zabránění šíření ruderálních a invazních druhů do zájmového území.

c) pro fázi provozu záměru:

56. – 57. Pro varianty 2 a 4, z nichž jedna bude pravděpodobně realizována, je navrženo k realizaci 13 PHS a 19 IPO. Dále bude u 6 objektů prověřena měření hluková situace ve venkovním chráněném prostoru staveb a u 3 objektů (výpravní budovy) bude ověřena měření hluková situace ve vnitřním chráněném prostoru staveb (v případě zjištění překročení hygienického limitu pro vnitřní chráněný prostor staveb bude v obou případech realizována výměna oken včetně zajištění větrání do hlukem podlimitně zasažené fasády). Přesný výčet uvedených protihlukových opatření a navržených měření je uveden pro zvolenou variantu záměru v hlukové studii (příloha 8 dokumentace) na stranách 37

až 40 (pro variantu 2 a 4). Za účelem ověření výsledků hlukové studie a reálných hlukových poměrů na hodnocených lokalitách bude nutno provést autorizovaná měření hluku, která prokáží splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby a v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v denní a noční době. Podmínky jsou navrženy za účelem ochrany před hlukem, byla stanovena na ochranu veřejného zdraví a plynou z vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje.

58. Kontrolní měření vibrací provést včetně objektů, kde budou aplikována antivibrační opatření. Podmínka je navržena za účelem ochrany před vibracemi a plyne z vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje.

d) pro fázi ukončení provozu záměru:

Nestanovují se.

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

Předmětem záměru je modernizace trati č. 231 Kolín - Lysá nad Labem, a to v úseku Kolín (mimo) – odbočka Babín (mimo), která prostorově respektuje stávající stopu trati. Trať tedy zůstává bez přeložek a dvoukolejná. Délka modernizace tohoto traťového úseku je cca 19 km. Poloha kolejí zůstane na současném drážním pozemku. V prostoru k. ú. Libice a Kanín je navržena novostavba dvoukolejné Libické spojky (LS) pro přímé spojení mezi Poděbrady a Chlumcem nad Cidlinou, vedoucí mimo železniční stanici Velký Osek. Návrh je zpracován ve třech variantách (V1, V2 a V4). V souvislosti s železniční stavbou budou rovněž realizovány vyvolané investice (přeložky komunikací). Realizace záměru povede k zajištění vyšší bezpečnosti, zvýšení rychlostí na trati a zvýšení komfortu pro cestující. Nová konstrukce železničního spodku, svršku a mostů spolu s instalací protihlukových clon a individuálních protihlukových opatření sníží hlukové emise způsobované železničním provozem. Zlepší se architektonická atraktivita tratě (zejména v zastávkách). Modernizovaný úsek má být součástí koridoru RFC7 (Hamburk – středomořské oblasti) a železniční dopravy po pravém břehu Labe, což by v budoucnu mohlo vést k přenesení většího podílu nákladní dopravy ze silnic na železnici.

Vlivy na veřejné zdraví

Vzhledem k charakteru záměru lze z hlediska jeho potencionálního ovlivnění obyvatelstva vzít teoreticky v úvahu faktory fyzikální (hluk, vibrace), chemické (znečišťování ovzduší) a psychosociální (rušení pohody aj.). Jako nejvýznamnější možné vlivy spojené s výstavbou a provozem posuzovaného záměru byly vytipovány vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality a se znečišťováním ovzduší.

Z hodnot vypočtených v rozptylové studii (příloha 9 dokumentace EIA) pak plyne, že samotný příspěvek jednotlivých kontaminantů z dopravy v blízkosti obytné zástavby se pohybuje hluboko pod imisními limity. Rozptylová studie modelovala nejnepříznivější stav, ke kterému může

v průběhu výstavby dojít. Při samotné realizaci stavby nemusí takováto situace nastat. Jedním z možných opatření je omezení provozu recyklační základny v případě nepříznivých povětrnostních podmínek.

Převažujícím faktorem je v případě posuzovaného záměru jednoznačně hluk. Dle výsledků hodnocení (viz příloha 11 dokumentace EIA) je zřejmé, že realizací záměru dojde v některých lokalitách ke snížení zatížení obyvatel hlukem z provozované železniční trati, a to nejen samotnou rekonstrukcí koleje, ale i zejména díky navrhovaným protihlukovým opatřením. Nicméně ani po realizaci záměru nebude dosaženo zdravotních limitů doporučených WHO – 50 dB ve dne a 40 dB v noci. Mezi předmětnými variantami nebyl pozorován významný rozdíl v počtu zasažených obyvatel. Zde je však nutno poznamenat, že hluk je jedním z největších problémů v oblasti životního prostředí v Evropské unii. V mnoha evropských městech a obcích jsou uvedené zdravotní limity, doporučené WHO, nedosažitelné. Realizace záměru bude mít však pozitivní vliv na snížení hladin hluku a tím i zmírnění negativních účinků na zdraví obyvatel.

Vlivy na ovzduší

Z hlediska kvality ovzduší dojde vlivem výstavby k navýšení imisí podél příjezdových komunikací, v okolí zařízení stavenišť, v místě umístění recyklační základny a podél samotné rekonstruované trati a nové přeložky trati. Toto navýšení imisí zátěže však bude dočasné a plně reverzibilní a bude usměrněno navrženými opatřeními na eliminaci emisí při stavbě. V etapě provozu dojde k navýšení počtu projíždějících osobních vlaků na trati. Vzhledem k tomu, že předmětná trať je plně elektrizována a Libická spojka bude elektrizována rovněž, tak tento nárůst intenzity dopravy nebude znamenat změnu oproti současnému stavu z hlediska kvality ovzduší. Počty nákladních vlaků poháněných dieselovými lokomotivami se mírně sníží. S novými bodovými zdroji není při realizaci záměru uvažováno.

Vlivy na hlukovou situaci

Výpočtový model prokazuje, že ekvivalentní hladiny akustického tlaku od provozu na železniční trati jsou dominantním zdrojem hluku v posuzovaných lokalitách pro denní i noční dobu. Pro zjištění, zda je možné použít hygienický limit pro starou hlukovou zátěž, byly provedeny výpočty stavu hlučnosti pro rok 2000, stávajícího stavu i pro jednotlivé varianty výhledového stavu (viz hluková studie - příloha 8 dokumentace EIA). Pro zjištění, zda je možné použít hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž (SHZ), byla rekonstruovaná trať rozdělena na čtyři úseky a prokazovalo se, zda dojde u nejzatíženějších objektů k prokazatelnému nárůstu hlučnosti (více než 2,0 dB) oproti roku 2000. Výpočty prokazují, že v žádném z hodnocených úseků nedošlo k prokazatelnému zhoršení stavu hlučnosti a zhoršení se nepředpokládá ani pro jednotlivé výhledové stavy. Korekci pro starou hlukovou zátěž lze přiznat i v úsecích, kde modernizace trati počítá s přidáním koleje. Výjimku tvoří návrh, kde jsou koleje vedeny v nové trase – v těchto úsecích nesmí hluk překračovat hygienický limit bez použití korekce pro SHZ. Konkrétně se jedná o úsek novostavby Libické spojky. Mimo úsek novostavby Libické spojky lze pro modernizovanou trať přiznat hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž. Novostavba Libické spojky je vyhodnocena pro nejnepříznivější variantu 4, ale ani u této

varianty nedochází k překračování hygienického limitu. U části obce Kanín dochází k ovlivnění hlukem také od automobilové dopravy, ale kumulace železniční dopravy s automobilovou se neposuzuje s hygienickým limitem. K ochraně proti hluku jsou ve všech variantách navržena protihluková opatření ve formě protihlukových stěn (PHS) a individuálních protihlukových opatření (IPO) v rámci kterých budou u určených objektů vyměněna okna za okna se zvýšenou neprůzvučností a zajištěno větrání do hlukem podlimitně zasažené fasády. Přesný výčet uvedených protihlukových opatření a navržených měření je uveden pro zvolenou variantu záměru v hlukové studii (příloha 8 dokumentace EIA) na stranách 37 až 40 (pro variantu 2 a 4).

Vibrace

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati a přenášejí se podloží do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Na základě výpočtů byl stanoven průběh isoseist ve vzdálenosti 12,2 m od osy krajní dopravní koleje. Uvedená isoseista (12,2 m) tak vymezuje pásmo, kde (v případě existence obytných budov) by bylo třeba aplikovat na kolejích další antivibrační opatření (např. antivibrační rohože apod.). V uvedeném pruhu pro realizaci antivibračních opatření (AVO) je doporučeno uložení antivibračních rohoží tloušťky cca 50 mm pod šterkovým ložem kolejí. Zmíněná antivibrační opatření jsou navržena ve třech úsecích trati, kde se objekty nacházejí pod hodnotou 12,2 m (viz tabulka 2 v příloze 10 dokumentace EIA). V případě Libické spojky se v plánované trase (ani v relevantní blízkosti) objekty pro bydlení nenachází. Samotnou rekonstrukci železniční trati lze považovat za jedno z antivibračních opatření, tedy opatření ve formě provedení bezстыkové koleje, podložek pod patou kolejnice a obnovy železničního svršku. Pozitivní vliv bude mít rovněž zpevnění podloží např. vápno-cementovou vrstvou včetně zhutnění a další úpravy železničního svršku (pražce, šterkové lože, výhybky).

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, skrápění staveniště), tak ve fázi provozu. Při výstavbě bude spotřebovávána technologická voda, a to zejména na klopení materiálu při hutnění náspů, klopení betonu při betonářských pracích, resp. čištění spár. Velikost spotřeby vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí. Při provozu stavby budou vznikat odpadní vody v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Likvidace takto vzniklých odpadních vod z provozních objektů bude řešena stávajícími prostředky, tj. odvedením do stávající kanalizace nebo žumpy. Stavba přichází do kontaktu se záplavovým územím Labe a Cidliny pro Q_5 , Q_{20} a Q_{100} .

Vlivy na flóru a faunu

Posuzovaná železniční trať prochází rovinatým územím v okolí Kolína, Velkého Oseku a Poděbrad. Převažují zde polní ekosystémy, ojediněle lesní porosty nepůvodní či pozměněnou skladbou dřevin. V lokalitě byl proveden botanický průzkum, při kterém byla zaznamenána přítomnost druhů zvláště chráněných dle vyhlášky MŽP České republiky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 395/1992 Sb.“). Byly zde

zaznamenány také druhy zařazené v Červeném seznamu ČR. Byl proveden také zoologický průzkum území posuzovaného záměru se zaměřením na obratlovce a zvláště chráněné druhy živočichů. Během průzkumů byla zaznamenána přítomnost několika zvláště chráněných druhů živočichů. Při dodržení opatření, která byla navržena, lze konstatovat, že realizace stavebního záměru nebude mít významný vliv na rostliny a živočichy. U některých uvedených druhů bude nutno požádat o udělení výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. V blízkosti lokality záměru se nenachází žádné památné stromy. V rámci realizace modernizace trati dojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les – zejména v blízkosti železničního náspu a v místech navržených přeložek komunikací. V souvislosti s výstavbou Libické spojky dojde ke kácení lesních porostů. V oblasti mezi Velkým Osekem a Libicí nad Cidlinou je vymezeno migračně významné území, jehož osu tvoří dálkový migrační koridor velkých savců.

Vliv na prvky ÚSES, VKP, zvláště chráněná území, přírodní parky, soustava NATURA 2000

Z hlediska možného vlivu na územní systém ekologické stability (ÚSES) lze konstatovat, že posuzovaná trať kříží několik prvků ÚSES (zejména liniových), nadregionální, regionální i lokální úrovně. V rámci rekonstrukce stávající trati ani při výstavbě Libické spojky však nedojde k zásadním změnám, které by prvky ÚSES (a tedy i jejich funkci) ovlivnily. Negativní vliv záměru by bylo možno očekávat na lokální biocentrum v Libici nad Cidlinou v případě realizace přeložky silnice III/3281 (nadjezd, podjezd v extravilánu obce). Předmětný záměr zasáhne do významných krajinných prvků (VKP). Dojde k dotčení VKP - vodní toky a VKP údolní nivy vodních toků. Nově navržená Libická spojka protíná VKP les. Přeložka silnice III/3283 zasáhne do VKP rybník. Stávající železniční trať mezi obcí Choťánky a městem Poděbrady prochází registrovaným VKP Choťánecké louky, který je shodný s hranicí PP Louky u Choťánek. Z dostupných zdrojů se jiné registrované VKP v blízkosti stavby nevyskytují. Železniční trať přichází do kontaktu s maloplošným zvláště chráněným územím - přírodní památka Louky u Choťánek. Ta se rozprostírá jak severně, tak jižně od stávající železniční trati. Záměr nepřichází do kontaktu s žádným velkoplošným zvláště chráněným územím. Záměr nepřichází do kontaktu s žádným přírodním parkem.

NATURA 2000: Příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny (Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství) bylo dne 7. 6. 2017 v souladu s § 45i zákona č. 114/1992 Sb., vydáno stanovisko (č. j. 065058/2017/KUSK), ve kterém nebyl vyloučen vliv na lokality soustavy Natura 2000 (příloha 17 dokumentace EIA) a proto bylo zpracováno „naturové posouzení“ dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (příloha 5 dokumentace EIA). Ze závěrů tohoto posouzení vyplývá, že posuzovaný záměr bude mít ve variantě realizace nadjezdu, resp. podjezdu na území EVL Libické luhy (v km 310,780) významný negativní vliv na předmět ochrany a celistvost EVL Libické luhy. Posuzovaný záměr nebude mít ve variantě umístění podjezdu mimo EVL Libické luhy (v km 310,440) významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost EVL Libické luhy. Na uvedené posouzení byl zpracován „Posudek na hodnocení vlivu záměru: „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., zpracovaný jakožto součást posudku záměru dle § 9 zákona

č. 100/2001 Sb.", RNDr. Markem Banašem, Ph.D., v listopadu 2019 (viz příloha č. 1 posudku), s následujícím závěrem: „Celkově lze shrnout, že s opatřeními uvedenými v kap. 14 „naturového posouzení“ lze většinově souhlasit a posuzovatel pokládá za účelné je promítnout do návrhu stanoviska v upřesněné a doplněné podobě pro posudek EIA (jedná se o 7 bodů, resp. opatření). Definovaná opatření jsou po navržených korekcích a doplněních dostatečná pro prevenci, vyloučení nebo snížení očekávaných negativních vlivů záměru na předměty ochrany EVL Libické luhy a celistvost lokality.“ Body, resp. opatření jsou uvedeny jako podmínky souhlasného závazného stanoviska (viz podmínky č. 15., 25., 27., 29., 44., 51., 57.).

Vliv na půdu

Stavba bude realizována jak na drážních pozemcích, tedy v ochranném pásmu dráhy, tak na mimodrážních pozemcích. V rámci stavby dojde k záborům pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených pro plnění funkce lesa (PUPFL). Dle katastru nemovitostí se v místech záborů nacházejí pozemky náležející do ZPF s I., II., IV. a V. třídou ochrany (varianta 1). U variant 2 a 4 se v místech záborů nacházejí také pozemky náležející do ZPF III. třídy ochrany. Maximální trvalý zábor ZPF si vyžádá realizace varianty 2 (169 699 m²), nejméně pak varianta 4 (147 014 m²). Dále bude vyžadován dočasný zábor ZPF, největší nároky má varianta 1. Největší plochu záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) by si vyžádala varianta 1 (trvalý zábor 46 930 m²). Tato varianta by zasáhla do lesních porostů jak severně, tak jižně od dálničního tělesa D11. Varianta 2 a varianta 4 zasáhnou do lesních porostů severně od tělesa dálnice. Plochou trvalého záboru vycházejí téměř stejně (varianta 2 - 13 844 m² a varianta 4 - 14 540 m²), z hlediska dočasného záboru pak vychází lépe varianta 4.

Odpady

Odpady budou vznikat především ve fázi výstavby. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou. Bude-li s odpady nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, není předpokládáno žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů. Rovněž s odpady vznikajícími při provozu stavby bude nakládáno v souladu s platnou legislativou.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Předmětný záměr nezasáhne do žádného stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, ve znění pozdějších předpisů. Negativní vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí lze vzhledem k lokalizaci stavebního záměru vyloučit. Paleontologické nálezy (dle zákona č. 114/1992 Sb.) nejsou v zájmovém území předpokládány.

Vlivy na krajinný ráz a krajinu

Stavební záměr bude mít akceptovatelný vliv na identifikované znaky krajinného rázu a jeho realizace bude představovat únosný zásah (dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.), který se bude

projevovat především v nejbližším okolí dílčích částí záměru, a to novostavby Libické spojky, přeložek silnic III/3281 a III/3283 (nadjezd a podjezd na území EVL, pokud by byly realizovány) a výstavby PHS v okrajových částech obcí, zejména v Libici nad Cidlinou, ve Velkém Oseku a ve Velkém Zboží.

Vlivy na ochranná pásma (les, vodní toky, PHO vodního zdroje, el. vedení)

V zájmovém území se nenachází žádná chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV). Stavba zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje II. stupně Poděbrady Choťánky prameniště a dále prochází ochranným pásmem II. stupně přírodních léčivých míst Poděbrady a Sadská.

Vlivy na kulturní památky a hmotný majetek

Železniční stanice Poděbrady byla vyhlášena nemovitou kulturní památkou. V rámci stavby dojde ke stavebním úpravám výpravní budovy. Současně se stavba nachází v městské památkové zóně Poděbrady. V okolí stavebního záměru se dále nachází několik nemovitých kulturních památek. Ty však nebudou realizací stavebního záměru dotčeny. V obci Libice nad Cidlinou je vyhlášena archeologická památková rezervace Slavníkovská Libice a její ochranné pásmo. Celé zájmové území je zahrnuto do ÚAN (území s archeologickými nálezy) III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50% pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Záměr prochází, resp. leží v blízkosti šesti ÚAN I a jednoho ÚAN II. Na všechny typy území s archeologickými nálezy se vztahuje povinnost vyplývající z § 21- § 24 zákona č. 20/1987 Sb. To znamená, že je nutné u ÚAN I a ÚAN II respektovat § 22 zákona č. 20/1987 Sb., tj. stavebníci jsou již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo organizaci oprávněné k archeologickým výzkumům provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Soulad s územně plánovací dokumentací

Železniční trať je částečně stabilizována v územních plánech obcí v plochách s funkčním využitím pro dopravní infrastrukturu, v ZÚR Středočeského kraje jako územní rezerva. Záměr není v celém svém rozsahu v souladu s platnou územně plánovací dokumentací (viz příloha 16 dokumentace EIA).

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru na straně jedné a vzdálenosti lokality záměru od státní hranice je možno jakékoliv nepříznivé vlivy přesahující státní hranice vyloučit.

Závěrem je nutno konstatovat, že životní prostředí bude realizací záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ v určité míře ovlivněno. Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k modernizaci trati a výstavbě Libické spojky, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního

prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr svými parametry nepřekračuje povolené limity, a proto jej lze v navržené lokalitě doporučit k realizaci buď ve variantě 2, nebo variantě 4.

Výstavbu posuzovaného záměru v daných lokalitách je možno za dodržení podmínek k omezení negativních vlivů záměru na životní prostředí uvedených v závazném stanovisku akceptovat.

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

Předmětem záměru je celková rekonstrukce stávající trati s výstavbou nové železniční trati - Libické spojky. Stávající železniční smyčka u Velkého Oseka umožňující jízdy ve směru Poděbrady - Chlumec nad Cidlinou bude odstraněna. Realizace záměru povede k zajištění vyšší bezpečnosti, zvýšení rychlostí na trati a zvýšení komfortu pro cestující.

Konstrukce železničního svršku je navržena s ohledem na předpokládanou skladbu provozu a z toho plynoucí provozní zatížení dané trati a vzhledem ke zvyšování traťové rychlosti až na 160 km/h. Všechny rekonstruované dopravní traťové a staniční koleje, včetně výhybek do nich vložených, budou svařeny do bezстыkové koleje (na trati budou použity kolejnice 60 E2). Je uvažováno s celkovou rekonstrukcí železničního spodku včetně odvodnění, při návrhu konstrukce pražcového podloží budou zohledněny návrhové rychlosti v jednotlivých úsecích. Betonové pražce (B 91 S) budou s pružným bezpodkladnicovým upevněním a šterkové lože bude z drceného kameniva fr. 31,5/63 tl. 0,35 m pod spodní (ložnou) plochou pražce. V úsecích, kde proběhne rekonstrukce železniční trati včetně změny z pevného upevnění kolejnic na pružné bezpodkladnicové, lze očekávat ve srovnání se stávajícím stavem pokles hluku o 1,5 dB v denní době a pokles přibližně 2,5 dB v noční době při výhledových intenzitách dopravy. V úsecích, kde proběhne rekonstrukce železniční trati včetně změny z pružného podkladnicového upevnění kolejnic na pružné bezpodkladnicové, lze očekávat ve srovnání se stávajícím stavem nárůst hluku o 0,5 dB v denní době a pokles přibližně 1,0 dB v noční době při výhledových intenzitách dopravy.

Součástí stavby je rekonstrukce několika železničních přejezdů. Zpravidla se v rámci rekonstrukce přejezdu provede směrová a výšková úprava komunikace v nezbytně nutném rozsahu. V rámci stavby bude zrušeno 14 přejezdů.

V rámci stavby bude dotčeno (rekonstruováno, či zrušeno) 9 železničních mostů, 21 železničních propustků (z toho 8 bude zrušeno), 18 silničních mostů a propustků (převážně se jedná o ochranu proti dotyku nebo opatření proti nárazu do spodní stavby, rekonstruované nebo nové mostní objekty).

Je nutno konstatovat, že z hlediska technického řešení, které by mělo maximálně snížit případné negativní dopady na životní prostředí, je navrhované řešení na velmi dobré úrovni.

Výstavba Libické spojky (LS) je navržena ve třech variantách (V1, V2, V3). Nicméně v navržené lokalitě lze výstavbu LS doporučit k realizaci buď ve variantě 2, nebo variantě 4. Realizace

varianty 1 není vhodná, jelikož může narušit migračně významné území, dálkový migrační koridor velkých savců a migrační profily živočichů v lesním úseku tratě Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou. Dále má varianta 1 významně negativní vliv na biotopy zvláště chráněných druhů velkých savců. Z uvedených důvodů nelze variantu 1 doporučit k realizaci.

Realizace přeložky silnice III/3281 v km 310,440 v Libici nad Cidlinou a vybudování nadjezdu/podjezdu na území EVL Libické luhy v km 310,780 se jeví jako velmi problematické. Varianty s umístěním podjezdu nebo nadjezdu v EVL Libické luhy by neměly být realizovány (viz odůvodnění podmínky č. 3.). Podjezd v obci Libice nad Cidlinou (v km 310,440) vyvolá jiné negativní dopady v oblasti životního prostředí v obci Libice nad Cidlinou (v místě se nachází vysoká hladina podzemní vody). Bude tedy vhodné zvážit i variantu zachování stávajícího úrovnového železničního přejezdu P3584, ev. km 310,440 (nulová varianta řešení přejezdu) spolu s případnou realizací podchodu pro pěší (viz odůvodnění podmínky č. 3.).

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem a při respektování výše uvedených podmínek variantních řešení lze konstatovat, že navržené technické řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o minimalizaci negativního vlivu na životní prostředí potenciálně způsobeného posuzovaným záměrem, je navrhováno na velmi dobré úrovni a lze jej doporučit k realizaci.

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

Dokumentace EIA hodnotí záměr ve třech variantách Libické spojky (LS) - jedná se o varianty 1, 2 a 4.

Varianta 1 (V1) - řešení s jednou kolejí LS jižně od D11 pro směr z Chlumce n/C do Nymburku a jednou kolejí LS severně od D11 pro směr z Nymburku do Chlumce n/C.

Varianta 2 (V2) - řešení s oběma kolejemi LS severně od D11, rozplet tratí v obvodu Libice nad Cidlinou je umístěn co nejbližší k obvodu Kanín.

Varianta 4 (V4) - řešení s oběma kolejemi LS severně od D11. Kolej ve směru z Nymburku do Chlumce n/C je vedena přesmykem přes jednu traťovou kolej ve směru z Kolína do Nymburku.

V navržené lokalitě lze výstavbu LS doporučit k realizaci buď ve variantě 2, nebo variantě 4. Realizace varianty 1 není vhodná, jelikož může narušit migračně významné území a dálkový migrační koridor velkých savců a měla by významně negativní vliv na biotopy zvláště chráněných druhů velkých savců. Tato varianta by rovněž představovala největší plochu záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) - trvalý zábor 46 930 m². Varianta 1 by zasáhla do lesních porostů jak severně, tak jižně od dálničního tělesa D11. Tato varianta by měla rovněž největší nároky na dočasný zábor ZPF. Z výše uvedených důvodů nelze variantu 1 doporučit k realizaci.

Z podkladů, které jsou v současné době k dispozici, plyne, že maximální trvalý zábor ZPF si vyžádá realizace varianty 2 (169 699 m²), nejméně pak varianta 4 (147 014 m²). Varianta 2 a varianta 4 zasáhnou do lesních porostů (PUPFL) severně od tělesa dálnice. Plochou trvalého záboru (PUPFL) vycházejí téměř stejně (varianta 2 zábor 13 844 m² a varianta 4 zábor 14 540 m²), z hlediska dočasného záboru pak vychází lépe varianta V4. Trasa Libické spojky ve variantě 4 neleží v ochranném pásmu II. stupně přírodních léčivých vod. Z hlediska hluku byla stavba Libické spojky vyhodnocena pro nejnepríznivější variantu 4, ale ani u této varianty nedojde k překročení hygienického limitu.

Vzhledem k výše uvedenému příslušný úřad preferuje z hlediska vlivů na životní prostředí variantu 4 (nejmenší trvalý zábor ZPF, varianta 4 neleží v ochranném pásmu II. stupně přírodních léčivých vod). Realizace varianty 2 je rovněž přípustná, realizace varianty 1 není doporučena. Konečná volba mezi variantami 2 a 4 bude provedena v dalších stupních řízení.

Z pohledu životního prostředí se v rámci stavby jeví jako nejproblematictější řešení rušeného přejezdu P3584 v km 310,440 v Libici nad Cidlinou. V současné době jsou navržena tři variantní řešení. Jedná se o realizaci podjezdu v místě stávajícího železničního přejezdu na území obce, který leží mimo území EVL. Další dvě varianty jsou navrženy na území EVL Libické luhy. Jedná se o realizaci nadjezdu nebo podjezdu v km 310,780. Tyto dvě varianty by neměly být realizovány (viz výše odůvodnění podmínky č. 3.). Ani realizace varianty podjezdu v místě stávajícího železničního přejezdu se nevyhne negativním dopadům na životní prostředí i dalším negativním dopadům na stavbu a její provoz. Bude tedy vhodné zvážit variantu zachování stávajícího úrovnového železničního přejezdu P3584, ev. km 310,440 (nulová varianta řešení přejezdu) spolu s případnou realizací podchodu pro pěší (viz výše odůvodnění podmínky č. 3.).

Technologická varianta je dána - pro výhledový stav (po rekonstrukci a po výstavbě Libické spojky) je uvažováno s kolejovým svrškem, tvořeným kolejnicemi 60 E2 svařenými do bezстыkové koleje a uloženými na pražcích B 91 S (bezpodkladnicový systém s pružným upevněním). Na původní trati je v současné době starý svršek s místy stykovanou kolejí s tuhým upevněním, který bude nahrazen výše uvedeným novým svrškem.

Hodnocení variant, uvedené v předložené dokumentaci, je možno v daném případě akceptovat.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

Ministerstvo životního prostředí obdrželo k předložené dokumentaci EIA celkem 20 vyjádření, z nichž byla 3 vyjádření veřejnosti, 5 dotčených územních samosprávných celků a 12 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 OV1217, v části Posudek.

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

1. Pan Josef Jůza, Praha, bez č. j., ze dne 21. 7. 2019
2. Pan Ing. Čestmír Tvrzník, Opolany, bez č. j., ze dne 23. 8. 2019
3. Paní Mgr. Irena Stránská, Opolany, bez č. j., ze dne 23. 8. 2019
4. Středočeský kraj, č. j. 110697/2019/KUSK, ze dne 12. 8. 2019
5. Město Kolín, č. j. MUKOLIN/OZPZ 73926/19-Ch, ze dne 13. 8. 2019
6. Obec Libice nad Cidlinou, č. j. LINC-547/2019, ze dne 22. 8. 2019
7. Město Poděbrady, zn. MEUPDY/0058510/VU/2019/EJe, ze dne 1. 10. 2019
8. Obec Ovčáry, zn. mach/415/2019, ze dne 1. 8. 2019
9. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č. j. 100860/2019/KUSK, ze dne 19. 8. 2019
10. Městský úřad Kolín, odbor životního prostředí a zemědělství, č. j. MUKOLIN/OZPZ 72778/19-Ch, ze dne 5. 8. 2019
11. Městský úřad Poděbrady, odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí, č. j. MEUPDY/0045966/VZZP/2019/ERo, ze dne 30. 7. 2019
12. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, Sp. zn. KHSSC 38305/2019, ze dne 5. 8. 2019
13. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, č. j. ČIŽP/41/2019/9451, ze dne 6. 8. 2019
14. Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, ze dne 23. 7. 2019
15. Ministerstva životního prostředí, odboru druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků, ze dne 23. 7. 2019
16. Ministerstva životního prostředí, odboru odpadů, č. j. MZP/2019/720/3014, ze dne 26. 7. 2019
17. Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence – odd. IPPC a IRZ, ze dne 1. 8. 2019
18. Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany vod, ze dne 22. 8. 2019
19. Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší, ze dne 22. 8. 2019

Připomínky vznesené na veřejném projednání záměru byly zodpovězeny jak zástupci oznamovatele, tak zpracovatelem dokumentace.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

1. Pan Josef Jůza - požaduje se dále zabývat možnostmi překonání trati chodci v oblasti rušeného přejezdu P3593 a mostu 38-028B s ohledem na bezpečnost jejich i dalších účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Vypořádání: *Posuzování vlivů na životní prostředí neřeší dopravní bezpečnost, příslušný úřad proto pouze doporučuje zabývat se tímto požadavkem v rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace.*

2. Pan Ing. Čestmír Tvrzník - konstatuje, že na stránkách portálu CENIA nebyl uveden termín pro zasílání vyjádření. Tento termín s datem 22. 8. 2019 se zde objevil až 23. 8. 2019. Vedení tělesa dráhy v oblasti výkresu C2_15 ve všech variantách je posunuto blíže k dálnici, aby bylo minimalizováno hlukové zatížení obce Kanín. Tímto krokem, je ale zabráno území stávající ochranné zeleně podél dálnice a tuto zeleň je třeba nahradit. Dále uvádí, že se v průběhu realizace stavby nebere dostatečně v potaz zhutnění půd. Je vznesen dotaz na způsob zajištění kvalitního architektonického zpracování zastávek a stanic, dále konstatuje, že je nutno zvážit úpravu odvodnění trati přírodě bližším způsobem a že chybí kompenzace za zábor ochranného pásu zeleně podél dálnice tratí. Upozorňuje na rozpor v příloze 11 „Posouzení vlivu na veřejné zdraví“ v hodnotách uvedených v tabulce 1 a v tabulce č. 3. K příloze 12 „Posouzení vlivu na krajinný ráz“ uvádí, že nedostatečně reflektuje fyzické vlivy záměru. Hodnocení vlivu je velmi zaměřené na vizuální vlivy na krajinný ráz, ale zároveň je nedostatečně reflektován sluchový projev stavby. K příloze 14 „Studie vyhodnocení vlivů na klima“ konstatuje, že se z výrazné části zabývá vlivem klimatu na modernizaci tratového úseku a těleso dráhy a nedostatečně řeší vliv dráhy na klima v dané lokalitě. K obr. 8. uvádí, že z něj vyplývá, že kolej, tak jak je výškové postavena, se nachází mimo záplavové území Q₁₀₀ v oblasti od Libice nad Cidlinou po Velký Osek. Avšak tento fakt nekoresponduje s tvrzením na straně 45 v tabulce č. 19. Závěrem konstatuje, že kapitola 4. Vyhodnocení vlivů na klima – mitigace vytváří závěr, že záměr bude mít pozitivní vliv na snižování emise škodlivin CO₂ bez zjevného podkladu.

Vypořádání: *Námítka, že na stránkách portálu CENIA nebyl dne 22. 08. 2019 zveřejněn termín pro zaslání vyjádření, byla vypořádána během veřejného projednání. Jednalo se o chybu příslušného úřadu bez velkého dopadu na posouzení vlivů záměru na životní prostředí, ke všem obdržným vyjádřením bylo přihlédnuto.*

K dokumentaci:

Dle výpočtového modelu nemá těleso dálnice včetně protihlukových opatření významnější vliv na šíření hluku od železničního provozu pro obec Kanín. S ohledem na velký poloměr navrhovaných oblouků neuvažuje výpočtová metodika se zvýšením akustické emise. Vliv úzkého pásu zeleně podél liniových staveb je menší než 0,5 dB. Dle metodiky pro výpočet hluku se s účinností zeleně dá uvažovat až nad 20 m šířky. V rámci zkušebního provozu bude provedeno měření hluku pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení hygienických limitů, musí být

provedena dodatečná protihluková opatření. Požadavky jsou uvedeny jako podmínky souhlasného stanoviska.

Vlivy na půdu jsou popsány v kap. D.I.5 dokumentace EIA na stranách 112 až 116. Na str. 114 až 116 je prezentován návrh plánu rekultivace. Vlivům na půdu je v dokumentaci věnována dostatečná pozornost. K vlastnímu zhutnění půd je možno poznamenat, že se mu při realizaci tak rozsáhlé stavby nelze vyhnout. Nicméně zásady organizace výstavby (ZOV) by měly jednoznačně stanovit trasy pojezdů obslužných nákladních automobilů a stavební techniky tak, aby k hutnění půdy docházelo co nejméně (stavební technika a vozidla by měla používat pouze navržené přístupové cesty). Půda postižená hutněním bude ošetřena postupem, který je uveden v návrhu plánu rekultivace. Požadavek na zpracování zásad organizace výstavby (ZOV) je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska.

Sociální a ekonomické důsledky jsou uvedeny v kap. D.I.1 dokumentace EIA na str. 106 a je zde předjímáno, že se zvýší estetická úroveň železničních zastávek a stanic. Nicméně není úlohou procesu posuzování vlivů na životní prostředí hodnotit, jak bude zajištěno vlastní architektonické zpracování jednotlivých zastávek a stanic. Tato problematika bude řešena v rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace.

Požadavek na zvážení úpravy odvodnění trati přírodě bližším způsobem, než je využití vsakovacích studní a příkopů s tvárnici, je značně problematický, protože takto zvolené odvodnění trati dotuje jak podzemní vody (použití vsakovacích příkopů, resp. ukončení trativodů ve vsakovacích studních), tak vodoteče (voda z náspů je odváděna na terén, případně je zaústěna do vodotečí).

Kompenzace za zábor ochranného pásu zeleně podél dálnice není v kap. D.IV. dokumentace EIA skutečně uvedena. Rozsah případných náhradních výsadeb jako kompenzace za kácené dřeviny rostoucí mimo les stanoví ve svém rozhodnutí či závazném stanovisku (povolení ke kácení) orgán ochrany přírody obcí, kterými trať prochází. Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les je jeden z dokladů, které se dokládají k žádosti o vydání stavebního povolení. Důvod ke kácení dřevin vzniká umístěním stavby, tj. vydáním pravomocného územního rozhodnutí. Investor, kterým je v tomto případě státní organizace čerpající prostředky ze státního rozpočtu, si nemůže sám stanovit rozsah náhradních výsadeb. To je v kompetenci orgánu ochrany přírody (§ 9 zákona č. 114/1992 Sb.). Jakmile je povinnost náhradních výsadeb investorovi uložena orgánem ochrany přírody rozhodnutím či závazným stanoviskem na základě předchozí žádosti, stává se součástí projektové dokumentace a bude v požadovaném rozsahu realizována. Požadavek na zpracování návrhu náhradní výsadby je uveden jako jedna z podmínek souhlasného stanoviska.

K příloze 11:

V tabulce 1 na str. 12 přílohy 11 jsou uvedeny deskriptory pro obtěžování hlukem ve venkovním prostředí (L_{den} 45 dB, dle EEA L_{den} 42 dB) a pro akutní, chronický účinek ve vnitřním prostoru staveb (dle EEA L_{den} 32 dB). Dle posledních poznatků se WHO přiklání k názoru, že obtěžování je doplňkovým faktorem hodnocení, protože je spíše otázkou komfortu než zdravotní ukazatel.

V současné době je provoz trati zdrojem vysokých hladin hluku ve svém okolí. Nejzatíženější lokalitou je obytná zástavba v blízkosti posuzované trati, a to především ve Velkém Oseku. V literatuře jsou popisovány účinky hluku na zdraví obyvatel. Nejvíce poznatků je však o silniční a letecké dopravě, ze kterých vychází i limitní hladiny zdravotních účinků. Na vlivu účinků hluku na zdraví obyvatel nemá vliv pouze emitovaná ekvivalentní hladina akustického tlaku, ale i typ zdroje, ze kterého pochází. Například při stejné hlukové expozici $L_{den} = 60$ dB je procento obtěžovaných obyvatel pro jednotlivé typy dopravy letecká-silniční-železniční v hodnotách 38 %-26 %-15 %. Realizací záměru, zvláště po realizaci protihlukových opatření dojde ke snížení hluku v okolí posuzované trati. Mezi jednotlivými navrhovanými variantami však co se počtu zasažených obyvatel týče, není významný rozdíl. Pokud vezmeme v úvahu limitní hodnoty 50 dB ve dne a 40 dB v noci, kdy nedochází ke zjevným negativním účinkům hluku na zdraví obyvatel, pak po realizaci záměru nelze očekávat dosažení limitních hodnot ani v denní a ani v noční době. Každopádně realizace záměru bude mít pozitivní vliv na snížení hladin hluku a tím i zmírnění negativních účinků na zdraví obyvatel.

K příloze 12:

Pro zjištění, zda dochází k zásahu do pozitivních znaků a hodnot krajinného rázu, je nutné provést hodnocení, jehož podstatou je identifikace znaků a hodnot krajinného rázu dotčeného území a stanovení míry jejich ovlivnění plánovaným záměrem. Tento princip využívají všechny používané metodiky pro hodnocení krajinného rázu v České republice. Tohoto principu využívá i metodika hodnocení krajinného rázu vydaná v roce 2004 pod názvem „Metodický postup posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz“ (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička 2004), z níž vychází i studie, která je jako příloha 12 součástí hodnocené dokumentace. Výstupem posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz je vyhodnocení vlivů záměru na zákonná kritéria krajinného rázu (viz § 12 zákona č. 114/1992 Sb.), kterými jsou: vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky, vliv na rysy a hodnoty kulturní charakteristiky, vliv na významné krajinné prvky, vliv na zvláště chráněná území, vliv na kulturní dominanty, vliv na estetické hodnoty, vliv na harmonické měřítko krajiny a vliv na harmonické vztahy v krajině. Z výše uvedeného je zřejmé, že mezi kritérii není zařazen sluchový projev stavby. Problematika hluku je řešena hlukovou studií, která je v hodnoceném případě přílohou 8 dokumentace EIA. K námitce, že hodnocení stavby jako vlivově slabé na krajinný ráz je neúměrně mírné, je možno citovat závěr studie posouzení vlivu na krajinný ráz (příloha 12 dokumentace), kde je na str. 40 uvedeno: „Na základě výše uvedené analýzy v předchozích kapitolách je možno konstatovat, že navrhovaný záměr „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ do určité míry představuje rušivý zásah do zákonných kritérií a do znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu, přičemž tento zásah je však hodnocen maximálně jako středně silný, což dle výše uvedeného hodnocení znamená únosný zásah do zákonných kritérií krajinného rázu“.

K příloze 14:

Příloha 14 dokumentace EIA vychází z Metodického výkladu k aplikaci vybraných nových pojmů

a požadavků zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a zejména ve znění zákona č. 326/2017 Sb. (č. j.: MZP/2017/710/1985 ze dne 20. 10. 2017), který vydalo MŽP. V Metodickém výkladu se mj. na str. 4 uvádí: „V rámci údajů či komplexní charakteristiky a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí je třeba popsat a zhodnotit vliv záměru na zmírňování změny klimatu – vliv na mitigaci změny klimatu, vliv záměru na přizpůsobení se změně klimatu – adaptaci na změnu klimatu, ale také zranitelnost záměru samotného vůči dopadům změny klimatu.“ Z uvedeného je zřejmé, že cíle přílohy 14 vycházejí z uvedeného Metodického výkladu MŽP. Není možno jednoznačně tvrdit, že doporučení pro řešení přívalových dešťů, respektive doporučení zlepšit odtok vody povede k zvyšování sucha v lokalitě. Pokud dojde při přívalových srážkách k lokální přívalové povodni, je to jev velmi nebezpečný a je nutno se na něj připravit, i když je v příloze 14 na str. 46 konstatováno, že záměr neprochází rizikovým územím při přívalových srážkách. Při normálních srážkách je naopak nutno učinit vše proto, aby byl v krajině zadržen max. objem vody. V minulých letech došlo plošně ke zvyšování teploty a snižování četnosti srážek, což je vnímáno jako změna mikroklimatu. Není však prokázáno, že by výstavba liniových staveb měla takový vliv na změnu mikroklimatu.

K obrázku 8 na str. 29 je nutno poznamenat, že v ev. km 309,500 až 310,000 přiléhá trať k záplavovému území Q_{100} , z obr. 10 na str. 30 je zřejmé, že trať přiléhá k záplavovému území v Libici nad Cidlinou až do ev. km 311,100, tedy zhruba tak, jak je uvedeno v tabulce 19 na str. 45. Navíc ve vyjádření obce Libice nad Cidlinou je uvedeno, že tato část obce bývá často zaplavována (jak dokládají letecké snímky, které jsou přiloženy k vyjádření obce).

V závěru kapitoly 4 přílohy 14 dokumentace EIA je v subkapitole 4.1 Uhlíková stopa uvedeno: „Cílem předkládaného záměru je modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky. Jedná se o plně elektrifikovanou trať, která při svém provozu nevytváří další emise znečišťujících látek. Ovšem při provozu na trati bude docházet ke spotřebě elektrické energie, kterou budou využívat pro svůj provoz vlaky. Jelikož při výrobě elektrické energie, která bude spotřebovávána na provoz trati, dochází k uvolňování mimo jiné i skleníkových plynů, je nutné toto zatížení uvést. Při výrobě elektrické energie dochází ke vzniku skleníkových plynů např. vodní páry a oxidu uhličitého. V konečném důsledku se tak jedná o nepřímé emise skleníkových plynů, které souvisejí s provozem železniční trati (záměrem). V současné době nelze určit množství emisí škodlivin CO_2 související s hodnoceným záměrem. Důvodem je skutečnost, že analýza nákladů a přínosů (CBA analýza), která zahrnuje zhodnocení zjištěných externalit záměru, tedy množství emisí CO_2 apod., je momentálně ve fázi rozpracovanosti. Obecně lze říci, že záměr bude mít pozitivní vliv na množství vyprodukovaných emisí, jelikož dojde ke snížení emisí škodlivin CO_2 u individuální automobilové dopravy a autobusové dopravy, a to z důvodů převedení tohoto druhu dopravy na železniční dopravu. Ve výsledku bude mít realizace záměru pozitivní vliv na snižování emisí škodlivin CO_2 .“ S uvedenými skutečnostmi je možno souhlasit. Je nutno dále uvést, že při výrobě elektrické energie dochází stále ke vzniku skleníkových plynů, i když jejich objem neustále klesá s tím, jak se u nás mění energetický mix ve výrobě elektrické energie.

3. Paní Mgr. Irena Stránská - Vyjádření je prakticky shodné s vyjádřením pana Ing. Čestmíra Tvrzníka.

Vypořádání: Viz vypořádání k vyjádření pana Ing. Čestmíra Tvrzníka.

4. Středočeský kraj - souhlasí s dokumentací EIA a doporučuje realizaci dle varianty 2 nebo 4.

Vypořádání: Varianty č. 2 (trvalý zábor 13 844 m²) a č. 4 (trvalý zábor 14 540 m²), která rovněž předpokládá více dočasného záboru nad 1 rok, lze hodnotit z pohledu ochrany PUPFL jako srovnatelné. Z hlediska trvalého záboru ZPF představuje varianta č. 2 (169 699 m²) poněkud větší zábor, než je tomu u varianty č. 4 (147 014 m²). Je však nutno poznamenat, že dle předložené dokumentace jsou zábory ZPF a PUPFL orientační a přesná velikost záborů bude upřesněna po vyřešení majetkových vztahů. Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného závazného stanoviska.

5. Město Kolín - konstatuje, že realizací posuzovaného záměru dojde po dobu stavby k určitému vyššímu zatížení okolí stavby zejména tuhými znečišťujícími látkami. Toto se nejvíce projeví v místě provozu recyklační linky, kde provoz způsobí určité překročení imisního limitu průměrné denní koncentrace PM₁₀. Emise tuhých znečišťujících látek však budou maximálně omezovány dodržováním opatření navržených k omezení prašnosti. Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezený negativní vliv po dobu provádění stavby, lze považovat tento negativní vliv na ovzduší za akceptovatelný za předpokladu, že při realizaci záměru budou důsledně dodržována všechna opatření ke snížení prašnosti uvedená v Rozptylové studii v bodě 8. Závěrečné hodnocení. Na základě všech informací uvedených v dokumentaci nemá k provedení záměru námitky.

Vypořádání: Opatření související se zmírněním vlivů záměru po dobu jeho výstavby a provozu recyklační linky jsou zahrnuta mezi podmínky závazného souhlasného stanoviska.

6. Obec Libice nad Cidlinou - uvádí, že záměr protíná celou obec a rozdělí ji na dvě části se spojením nadjezdem/podjezdem za obcí. Podjezd v obci se nejvíce jeví jako nejvhodnější řešení s ohledem na zachování vzhledu obce a dopravního uspořádání. Protihlukové stěny o výšce 2 m budou mít zásadní vliv na estetické hodnoty obce.

Je nedostatečně řešena ochrana obyvatel před hlukem šířícím se po řece z vyvýšeného železničního mostu na oblast Zámostí a okolí, a to díky absenci požadovaných protihlukových stěn. Nebyl akceptován požadavek na protihluková opatření i v oblastech přilehlých k obci tak, aby bylo zabráněno šíření hluku do dalších částí obce, které těsně nepřiléhají k trati. Obec dále nesouhlasí s použitím redukce pro starou hlukovou zátěž a nehodnocením kumulativního vlivu s ostatními zdroji hluku v obci a jejím okolí.

K památkové rezervaci Slavníkovská Libice – nesouhlasí s návrhem změny řešení uspořádání pěší dopravy a navrhuje posunout podchod do nezaplavované a památkově méně exponované oblasti blíže železničního přejezdu.

Provedení přeložky silnice č. III/3281 a vybudování nadjezdu/podjezdu se jeví jako nevhodné řešení vzhledem k významnému negativnímu vlivu na území EVL Libické luhy. Obec nesouhlasí s navrženými kompenzačními opatřeními a požaduje řádné vyhodnocení a projednání varianty přeložky silnice III/3281 i varianty zachování železničního přejezdu tak, aby obec, veřejnost, příslušný úřad a dotčené orgány měly dostatek informací pro výběr nejvhodnější varianty. Podchod pro pěší, příslušná bezpečnostní opatření spolu s již existujícím silničním obchvatem se nabízí jako jedno z možných řešení předloženého problému. Zachovaný přejezd bude více využíván místními obyvateli a cestující, kteří mají záměr obcí jen projet, mohou využít stávající nájezd na dálnici.

Do doby odeslání vyjádření nebyl v informačním systému EIA zveřejněn termín pro zaslání vyjádření.

Vypořádání: Navržené PHS o výšce 2 m zajistí nepřekračování hygienického limitu s korekcí pro starou hlukovou zátěž. V případě použití nižších stěn dojde k překračování hygienického limitu zejména ve vyšších podlažích obytných objektů. Protihlukové stěny je možné realizovat z různých materiálů a barev. Pro zmírnění narušení krajinného rázu a estetických hodnot je tedy možné vybrat tu variantu, která co nejméně naruší harmonické měřítko obce a krajiny. V tomto případě dochází ke střetu zájmu ochrany veřejného zdraví a ochrany památkové péče. Prioritně je chráněno veřejné zdraví.

Nové vedení kolejí je mimo stávající mosty, proto budou rozebrány a nahrazeny novými včetně spodní stavby a založení. Dá se předpokládat, že mosty budou realizovány s uzavřeným kolejovým žlabem a s průběžným kolejovým ložem, u kterého jsou kolejnice uloženy ve šterkovém loži kolejového svršku a emise hluku je značně nižší (až o 5 dB), než když jsou kolejnice upevněny přímo na ocelové mostní konstrukci. Po přiznání korekce na starou hlukovou zátěž nebudou i v oblastech přilehlých k obci další protihluková opatření nutná. Základním protihlukovým opatřením je rekonstrukce kolejového svršku, spodku, mostních objektů a postupná obnova provozovaných vlakových souprav. Použití korekce pro starou hlukovou zátěž a její výpočet jsou dány nařízením 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.“). Prověření použití korekce pro starou hlukovou zátěž je současně jednou z hlavních podmínek investora při posuzování hlukové zátěže v okolí stávajících železničních staveb. Navrhovaná rekonstrukce kolejového svršku, spodku, mostních objektů a postupná obnova provozovaných vlakových souprav znamená snížení hluku oproti stavu hlučnosti v roce 2000, a proto je splněna podmínka pro přiznání korekce pro starou hlukovou zátěž. Příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví, který rozhoduje o přiznání korekce na starou hlukovou zátěž, je Krajská hygienická stanice Středočeského kraje. Ta v rámci zjišťovacího řízení procesu EIA vydala souhlasné stanovisko s hodnocením a umístěním stavby, tak jak byla navržena, tedy včetně korekce pro starou hlukovou zátěž a navrženými protihlukovými opatřeními. Hygienické limity jsou dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., stanoveny pro jednotlivé druhy dopravy. V případě, že by byla provedena kumulace zdrojů hluku, pak by nebylo možné provést vyhodnocení ve vztahu k hygienickému limitu.

Z důvodu zachování historického odkazu obce, kde je zachována morfologie raně středověkých struktur opevnění Libice z 10. století, by měl být zásah do rázu obce co nejmenší. Navrhovaný podchod k nástupišťům se nachází v důležité oblasti archeologické rezervace, a navíc v oblasti, která bývá při vyšším stavu vody opakovaně zaplavována. V daném případě by bylo vhodné zvážit posunutí podchodu do nikdy nezaplavované a památkově méně exponované oblasti blíže stávajícího železničního přejezdu (P3584 v km 310,440), kde by navíc jeho realizace snižovala při případném zachování stávajícího železničního přejezdu riziko vstupu chodců do kolejiště. Požadavek je uveden jako jedna z podmínek závazného souhlasného stanoviska.

Realizace přeložky silnice III/3281 a vybudování nadjezdu/podjezdu se jeví jako velmi problematické. Varianty s umístěním podjezdu nebo nadjezdu v EVL Libické luhy by tedy neměly být realizovány (viz výše závěr „naturového posouzení“ - příloha 5 dokumentace EIA). Ani realizace varianty podjezdu v místě stávajícího železničního přejezdu se nevyhne negativním dopadům na životní prostředí i dalším negativním dopadům na stavbu a její provoz. Bude tedy vhodné zvážit variantu zachování stávajícího úrovněvého železničního přejezdu P3584 v km 310,440 (nulová varianta řešení přejezdu) spolu s případnou realizací podchodu pro pěší, i když tomu tak bude na úkor bezpečnosti jak silniční, tak železniční dopravy. Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného závazného stanoviska.

Ke konstatování, že předložené projekty sledují především ekonomické zájmy a nabízejí pouze likvidaci okolní krajiny nebo závažný zásah do organismu obce lze uvést následující: Jedním ze základů pro řešení dopravní problematiky určité oblasti je kvalitní dopravní infrastruktura. Pokud po určitých trasách železnice již vede, je ji třeba udržovat a neustále rozvíjet. Navíc modernizovaný úsek má být součástí koridoru RFC7 (Hamburk – středomořské oblasti) a železniční dopravy po pravém břehu Labe, což by v budoucnu mohlo vést k přenesení většího podílu nákladní dopravy ze silnic na železnici. Nelze opominout ani skutečnost, že železniční doprava obecně patří k environmentálně nejšetrnějším způsobům dopravy s nízkou energetickou náročností.

Pokud jde o námitku, že v informačním systému EIA nebyl do určitého dne zveřejněn termín pro zaslání vyjádření, viz výše vypořádání námítky v bodě 2.

7. Město Poděbrady – (pozn.: Vyjádření bylo předáno a připomínka byla vypořádána na veřejném projednání záměru dne 1. 10. 2019 v Kolíně). Požaduje komplexní posouzení hlukové zátěže v celém úseku železnice, která vede zastavěným územím města Poděbrady, tj. na katastrálním území Velké Zboží a Poděbrady, a to podle norem pro stavbu nové železniční tratě.

Vypořádání: Použití korekce pro starou hlukovou zátěž a její výpočet jsou dány nařízením vlády č. 272/2011 Sb. Prověření použití korekce pro starou hlukovou zátěž je současně jednou z hlavních podmínek investora při posuzování hlukové zátěže v okolí stávajících železničních staveb. Navrhovaná rekonstrukce kolejového svršku, spodku, mostních objektů a postupná obnova provozovaných vlakových souprav znamená snížení hluku oproti stavu hlučnosti v roce 2000, a proto je splněna podmínka pro přiznání korekce pro starou hlukovou zátěž. Příslušným

orgánem ochrany veřejného zdraví, který rozhoduje o přiznání korekce na starou hlukovou zátěž, je Krajská hygienická stanice Středočeského kraje. Ta v rámci zjišťovacího řízení procesu EIA vydala souhlasné stanovisko s hodnocením a umístěním stavby, tak jak byla navržena, tedy včetně korekce pro hlukovou zátěž a navrženými protihlukovými opatřeními.

8. Obec Ovčáry - Nemá námitky k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí.

Vypořádání: Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

9. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství -

Z hlediska ochrany ovzduší konstatuje, že se jedná o záměr, který je v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02. Stavební činnost, která je spojená s tímto projektem, může být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM_{10} a $PM_{2,5}$), proto je nutné při provádění stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení.

Vypořádání: Je nutno se ztotožnit s požadavkem, aby při stavební činnosti byla dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek (PM_{10} a $PM_{2,5}$), která vycházejí z dokumentu „Program zlepšování kvality ovzduší – Zóna Střední Čechy – CZ02“ (Ministerstvo životního prostředí 2016). Konkrétně pak bude aplikováno opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti. Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného závazného stanoviska.

Připomínky z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“) požaduje zohlednit v dalším stupni projektové dokumentace. Upozorňuje, že výkopová zemina používaná mimo místo vzniku je odpadem a může být předána k využití pouze do zařízení k tomu určených dle § 14 odst. 1, resp. § 14 odst. 2 zákona o odpadech. Zákon o odpadech se nevztahuje pouze na zeminu využívanou na stavbě v místě vzniku v rámci téhož projektu. Požaduje popsat podrobněji i řešení nakládání s odpady vznikajícími při údržbě trati (smýcená zeleň, komunální odpad apod.).

Vypořádání: Výše uvedené požadavky ze zákona jsou respektovány v dokumentaci EIA na str. 56, kde je uvedeno: „Pokud nebudou zemina a šterk využity k výše zmíněným účelům, bude nutno s nimi nakládat jako s odpadem a přebytečné materiály budou předány do příslušného zařízení k odstranění odpadů (dle výsledků geotechnického průzkumu). Při samotné realizaci výkopových prací je třeba sledovat, zda těžený materiál nebyl kontaminován nebezpečnými látkami (zejména pohonné hmoty a maziva). V případě zjištěné kontaminace je nutno provést analytický rozbor odpadu a následně na základě výsledku tohoto rozboru odpad zatřídit jako druh 17 05 03 a 17 05 07 a nakládat s tímto odpadem jako s odpadem nebezpečným (např. biodegradace nebo uložení na skládce nebezpečných odpadů).“ V dalším stupni projektové dokumentace bude vhodné podrobněji popsat řešení nakládání s odpady vznikajícími při údržbě trati (smýcená zeleň, komunální odpad apod.). Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného závazného stanoviska.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu upozorňuje na zákonné povinnosti.

Vypořádání: Žádost o odnětí zemědělské půdy ze ZPF je možno podat po ukončení procesu posuzování vlivů na životní prostředí, avšak před vydáním územního rozhodnutí tak, jak je uvedeno ve vyjádření.

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 varianta 1 se z pohledu státní správy lesů jeví jako nevhodná, protože předpokládá výrazně největší trvalý zábor lesních pozemků. Dále upozorňuje na zákonné povinnosti.

Vypořádání: Je možno souhlasit s názorem, že varianta 1 se z pohledu státní správy lesů jeví jako nevhodná, protože předpokládá výrazně největší trvalý zábor v rozsahu 46 930 m². Varianty č. 2 (trvalý zábor 13 844 m²) a č. 4 (trvalý zábor 14 540 m²) lze hodnotit z pohledu ochrany PUPFL jako srovnatelné. Dle předložené dokumentace jsou zábory PUPFL orientační a přesná velikost záborů bude upřesněna po vyřešení majetkových vztahů. Je nutno se rovněž ztotožnit s názorem, že k podrobnějšímu posouzení je nutno přesně specifikovat trvalý a dočasný zábor PUPFL a rovněž vymezit pozemky, které se nacházejí ve vzdálenosti 50 m od okraje lesa tzv. „ochranné pásmo lesa“. Pokud z podrobného vymezení vyplynou další zábory nebo omezení PUPFL, je zadavatel liniové stavby povinen si před zpracováním podkladů k vydání územního rozhodnutí vyžádat u orgánu státní správy lesů informace o podmínkách vedení trasy v souladu s příslušnou právní normou.

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. požaduje, aby záměr byl realizován výhradně ve variantě bez významného negativního vlivu na EVL Libické luhy, tedy ve variantě „s podjezdem v obci Libice nad Cidlinou“. Požaduje realizovat opatření navržená v kapitole č. 14 „naturového hodnocení“ ke zmírnění vlivů záměru na EVL Libické luhy. Dále uvádí, že nesouhlasí s realizací záměru v předložené variantě 1, doporučuje realizovat záměr ve variantě kolejového řešení trasy V2 nebo V4, výhradně však v kombinaci s řešením náhrady železničního přejezdu P3584 v km 310,440 ve variantě mimoúrovňového křížení železniční trati se silnicí III/3281 v místě stávajícího přejezdu, případně v kombinaci s nulovou variantou řešení přejezdu, tedy zachování přejezdu, což nevyžaduje přeložku dané silnice na území EVL Libické luhy. Požaduje, aby v rámci projektové přípravy a následné realizace byla náležitě reflektována skutečnost, že se záměr dotýká prvků ÚSES a aby tento dopad byl minimalizován na nezbytně nutnou míru a byla stanovena adekvátní opatření. Požaduje v další projektové přípravě blíže rozpracovat veškerá opatření rámcově navržená v kapitole D.IV dokumentace EIA (str. 133-134), v kapitole B.I.6 dokumentace EIA (str. 33-35) a v kapitole 7 biologického hodnocení (příloha 6 dokumentace EIA) a následně tato opatření realizovat (např. způsob řešení propustků, protihlukových stěn, postup a termín provádění skrývek ornice a zásahů do vegetace, monitoring a opatření proti šíření invazních druhů apod.). Dále připomíná zákonné povinnosti.

Vypořádání: Realizace přeložky silnice III/3281 a vybudování nadjezdu/podjezdu se jeví jako velmi problematické. Varianty s umístěním podjezdu nebo nadjezdu v EVL Libické luhy by tedy neměly být realizovány (viz výše závěr „naturového posouzení“ - příloha 5 dokumentace EIA). Ani realizace varianty podjezdu v místě stávajícího železničního přejezdu se nevyhne negativním dopadům na životní prostředí i dalším negativním dopadům na stavbu a její provoz. Bude tedy

vhodné zvážit variantu zachování stávajícího úrovně železničního přejezdu P3584 v km 310,440 (nulová varianta řešení přejezdu) spolu s případnou realizací podchodu pro pěší, i když tomu tak bude na úkor bezpečnosti jak silniční, tak železniční dopravy. Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného závazného stanoviska. S požadavkem orgánu ochrany přírody na realizaci opatření navržených v kapitole č. 14 přílohy 5 dokumentace EIA („naturové hodnocení“) ke zmírnění vlivů záměru na EVL Libické luhy lze souhlasit. Všechna navržená opatření jsou zahrnuta mezi podmínky souhlasného závazného stanoviska. V případě realizace Libické spojky ve variantě 1 by mj. došlo k výraznému zúžení migračního území a významnému omezení dálkového migračního koridoru velkých savců. Porušení či významné omezení migrační prostupnosti krajiny lze oprávněně považovat za škodlivý zásah do vývoje zvláště chráněných druhů živočichů. Požadavek je uveden jako jedna z podmínek závazného souhlasného stanoviska. Lze souhlasit s požadavkem na realizaci Libické spojky ve variantě č. 2 nebo č. 4. Rovněž požadavek na řešení náhrady železničního přejezdu P3584 (ev. km 310,440) ve variantě mimoúrovňového křížení železniční trati se silnicí III/3281 v místě stávajícího přejezdu, případně v kombinaci s nulovou variantou řešení přejezdu, je oprávněný. Nicméně realizace varianty podjezdu v místě stávajícího železničního přejezdu se nevyhne negativním dopadům na životní prostředí i dalším negativním dopadům na stavbu a její provoz (viz podrobně výše). Požadavky jsou zahrnuty mezi podmínky souhlasného závazného stanoviska. S požadavkem, aby v rámci projektové přípravy a následné realizace byla náležitě reflektována skutečnost, že se záměr dotýká prvků ÚSES, je nutno souhlasit. Požadavek, aby dočasný dopad stavebních prací byl minimalizován na nezbytně nutnou míru a byla stanovena adekvátní opatření, rovněž požadavek konzultace konkrétního způsobu stavebního řešení a opatření se zoologem či odborníkem na migrační prostupnost krajiny pro živočichy, lze považovat za opodstatněné. Výše uvedené požadavky jsou zahrnuty mezi podmínky souhlasného závazného stanoviska. Požadavky související se zásahy do dřevin jsou zahrnuty mezi podmínky souhlasného závazného stanoviska. Je nutno se ztotožnit s požadavkem, aby v další projektové přípravě byla blíže rozpracována veškerá opatření rámcově navržená v kapitole D.IV a B.I.6 dokumentace EIA, v kapitole 7 biologického hodnocení (příloha 6 dokumentace EIA), následně aby byla tato opatření realizována. Tato opatření jsou zahrnuta mezi podmínky souhlasného závazného stanoviska. S požadavky plynoucími z právních norem je nutno se ztotožnit.

10. Městský úřad Kolín, odbor životního prostředí a zemědělství - z hlediska nakládání s odpady, ochrany ovzduší, ochrany zemědělského půdního fondu, ochrany přírody a krajiny a z hlediska státní správy lesů a myslivosti nemá k záměru námitky.

Z hlediska vodoprávního úřadu uvádí, že část zájmového území ve správním obvodu ORP Kolín se nachází v záplavovém území Q₁₀₀ řeky Labe, dále dojde ke styku s vodními toky, případně hlavními odvodňovacími zařízeními. Vzhledem k uvedenému je třeba před vydáním územního rozhodnutí požádat vodoprávní úřad MěÚ Kolín o vydání souhlasu dle § 17 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Vypořádání: S uvedeným požadavkem, plynoucím z právních předpisů, je nutno se ztotožnit.

11. Městský úřad Poděbrady, odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí - z hlediska nakládání s odpady připomíná, že veškeré nakládání s odpady musí probíhat v souladu se zákonem o odpadech. Z hlediska ochrany ovzduší nemá připomínky. Z hlediska ochrany ZPF upozorňuje, že záměrem budou dotčeny pozemky zemědělského půdního fondu, proto musí co nejvíce naplňovat znění § 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 334/1992 Sb.“). Z hlediska státní správy lesů připomíná, že záměrem budou dotčeny pozemky lesního půdního fondu, proto musí co nejvíce naplňovat znění lesního zákona. Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemá připomínky.

Vypořádání: Nakládání s odpady bude v rámci projektové dokumentace navrženo v souladu s platnou legislativou, kterou se původce odpadů (zhotovitel stavby) musí řídit. S uvedeným požadavkem, plynoucím z právních předpisů, je nutno se ztotožnit. Z hlediska ochrany ZPF upozorňuje Městský úřad Poděbrady na zákonné povinnosti, s uvedeným požadavkem je nutno se ztotožnit. S požadavkem, aby záměr co nejvíce naplňoval znění lesního zákona, je nutno se ztotožnit. Vyjádření k ochraně ovzduší a k ochraně přírody a krajiny je vzhledem k obsahu ponecháno bez komentáře.

Z hlediska vodního hospodářství uvádí, že před vydáním stavebního povolení je třeba požádat zdejší odbor o souhlas vodoprávního úřadu dle § 17 odst. 1 písm. a) a c) vodního zákona. Žádost bude podána ve smyslu vyhl. č. 183/2018 Sb., v platném znění, včetně příloh. Akcí nesmí být dotčeny vodní toky ani pozemky s nimi sousedící a ochranná pásma vodních zdrojů. Pro důkladné posouzení vodoprávního úřadu je potřeba k předloženému záměru doložit stanovisko Povodí Labe, s.p.

Vypořádání: Požadavek, aby byl udělen souhlas vodoprávního úřadu dle § 17 odst. 1 písm. a) a c) vodního zákona, upozorňuje na zákonné povinnosti, je nutno se s ním ztotožnit. Lze se rovněž ztotožnit s požadavkem, že realizací záměru nesmí být dotčeny vodní toky ani pozemky s nimi sousedící a ochranná pásma vodních zdrojů. Nicméně posuzovanou železniční trať protíná několik vodních toků (viz tabulka 16 na str. 67 dokumentace EIA). Stavební záměr od cca km 309,700 až po km 314,500 zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje II. stupně Poděbrady Choťánky prameniště. Stávající železniční trať prochází ochranným pásmem II. stupně přírodních léčivých míst Poděbrady a Sadská. Navrhovaná Libická spojka ve variantě 4 v tomto ochranném pásmu neleží, ostatní varianty spolu s přeložkami komunikací do území částečně zasahují. Zájmové území není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). V daném případě bude tedy nutno omezit negativní dopady na vodní toky, pozemky s nimi sousedící a ochranná pásma vodních zdrojů v rámci realizace záměru i jeho provozu na minimum. Je však nutno poznamenat, že znečištění vodotečí drážními vodami při provozu lze dnes téměř vyloučit. Do vodotečí jsou svedeny vody z traťových úseků, kde se výhybky zpravidla nevyskytují. Potenciálně rizikovými místy jsou železniční stanice a zastávky a místa dlouhých stání vlaků, kde je větší počet výhybek. Zastávky a stanice jsou zpravidla umístěny v obytné zástavbě a vody jsou tak svedeny do kanalizací a napojeny na čistící zařízení. V současné době se již výhybky nepromazávají jako v minulosti, používají se válečkové stoličky

bez nutnosti mazání. Znečištění vod je možné uvažovat pouze v souvislosti s haváriemi. Požadavky související s eliminací negativních dopadů ze zásahů do vodních toků, pozemků s nimi sousedících a ochranných pásem vodních zdrojů jsou zahrnuty mezi podmínky souhlasného závazného stanoviska. Bude vhodné, aby za účelem důkladného posouzení předloženého záměru ze strany vodoprávního úřadu bylo doloženo stanovisko Povodí Labe, s.p.

V závěru vyjádření je uveden požadavek na projednání jakékoliv změny v projektové dokumentaci v průběhu řízení vedeném příslušným stavebním úřadem, jakožto i změny podléhající změně vydaného správního aktu vydávaného příslušným stavebním úřadem (např. změna stavby před dokončením apod.), případně jiným správním úřadem, s MěÚ Poděbrady, odborem výstavby, územního plánování a životního prostředí, oddělením životního prostředí a vodoprávním úřadem.

Vypořádání: Požadavek Městského úřadu Poděbrady lze považovat za legitimní a lze s ním souhlasit.

12. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, územní pracoviště v Nymburku, územní pracoviště Kolín - s předloženou dokumentací záměru souhlasí za podmínek:

V rámci zkušebního provozu bude provedeno měření hluku pro ověření závěrů akustické studie a účinnosti navržených protihlukových opatření. Měřicí místa a podmínky k měření budou zvolena po dohodě s KHS. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení hygienických limitů, musí být provedena dodatečná protihluková opatření. Bude zpracována hluková studie pro etapu výstavby. V dalším stupni projektové dokumentace budou vyhodnocena místa, kde dochází k překročení hygienických limitů od procesu výstavby a zda bude možné použít mobilní protihlukové stěny. V případech, kdy tyto stěny nebude možné použít a zároveň budou u těchto objektů navržena individuální protihluková opatření (výměna oken a zajištění větrání do hlukem podlimitně zasažené fasády), realizovat tato opatření před zahájením procesu výstavby v daném úseku. K stavebnímu řízení aktualizovat hlukovou studii pro již vybranou konkrétní variantu. V dalším stupni projektové dokumentace řešit problematiku vibrací. Vyhodnotit, zda realizaci navržené stavby nevznikne riziko výskytu nadlimitních vibrací v chráněných objektech. V případě, že by byly vibrace překročené, řešit protivibrační opatření.

Vypořádání: Lze se ztotožnit s požadavkem na provedení kontrolního měření hluku po realizaci stavby za účelem ověření výsledků hlukové (akustické) studie. Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného závazného stanoviska. Po období výstavby může být ovlivněno několik stovek až tisíc obyvatel především vlivem pojezdů stavebních mechanismů, resp. nákladních aut. V této souvislosti bude vhodné zpracovat hlukovou studii také pro období výstavby záměru. Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného závazného stanoviska. Je nutno se ztotožnit s požadavkem, aby v dalším stupni projektové dokumentace byla vyhodnocena místa, kde dojde k překročení hygienických limitů v období výstavby záměru a určeno, zda bude možné použít mobilních protihlukových stěn. Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného

závazného stanoviska. K stavebnímu řízení bude nutno aktualizovat hlukovou studii pro již vybranou konkrétní variantu (2 nebo 4). Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného závazného stanoviska. Je možno se ztotožnit s požadavkem, aby v dalším stupni projektové dokumentace byla řešena problematika vibrací. V případě, že by byly vibrace překročeny, bude nutno řešit protivibrační opatření a po realizaci stavby provést kontrolní měření vibrací v denní a noční době v chráněném vnitřním prostoru staveb obytné zástavby v okolí záměru. Měření musí prokázat, že při provozu záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů vibrací stanovených v § 18 a v příloze č. 5 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., pro chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu. Požadavek je uveden jako jedna z podmínek souhlasného závazného stanoviska.

13. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha - z hlediska ochrany ovzduší, ochrany vod, odpadového hospodářství a ochrany lesa nemá k předložené dokumentaci připomínky. Z hlediska ochrany přírody považuje dokumentaci za dostatečným způsobem zpracovanou pro posouzení vlivů na životní prostředí.

Vypořádání: *Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

14. Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny - Jelikož v obou doporučených variantách (V2 a V4) dojde k záboru zemědělské půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany, upozorňuje, že v souladu s § 4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, je možné odejmout zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany pouze v případech, kdy veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.

Vypořádání: *Výstavba nové liniové stavby, v daném případě železnice, je případem, kdy veřejný zájem převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu. Nicméně umístění hodnocené liniové stavby musí co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu. S uvedeným požadavkem, plynoucím z právních předpisů, je nutno se ztotožnit.*

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

Vypořádání: *Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

16. Ministerstvo životního prostředí, odbor odpadů - nemá připomínek s tím, že budou dodrženy podmínky zákona o odpadech.

Vypořádání: *S uvedeným požadavkem, plynoucím z právních norem, je nutno se ztotožnit.*

17. Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence – odd. IPPC a IRZ - Bez připomínek.

Vypořádání: *Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

18. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod - Bez připomínek.

Vypořádání: *Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

19. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší - Zdrojem znečištění ovzduší bude mobilní drtící zařízení s výkonem cca 100 - 150 tun/hodinu, umístěné v obci Velký Osek v rámci železniční stanice. V zájmové oblasti dochází dle pětiletých průměrných koncentrací z let 2013 - 2017 k překračování imisního limitu benzo[a]pyrenu do hodnoty 1,5 ng/m³. Imisní limity ostatních sledovaných znečišťujících látek jsou plněny. Z rozptylové studie je zřejmé, že s výjimkou denních koncentrací PM₁₀ je vliv činností spojených s výstavbou záměru a související dopravou na kvalitu ovzduší v předmětné lokalitě minimální a její projevy lze na stávající úroveň znečištění území považovat za zanedbatelné. Při provozu linky je nutné dodržovat navržená opatření v kapitole 8 rozptylové studie. Za předpokladu, že budou vyčerpána všechna možná řešení snižování prašnosti (max. vzdálenost od obytl. zástavby, opatření ke snižování prašnosti, optimalizace množství recyklovaného materiálu a doby recyklace s ohledem na minimalizaci prašnosti), lze imisní příspěvky po dobu nezbytně nutnou pro rekonstrukci (minimální počet dní v roce) strpět.

Vypořádání: *S požadavkem se lze ztotožnit. V oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší je nutno 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. Opatření související se zmírněním vlivů záměru po dobu jeho výstavby a provozu recyklační linky jsou zahrnuta mezi podmínky souhlasného závazného stanoviska.*

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Písemná vyjádření byla zaslána následujícími dotčenými územně samosprávnými celky:

Středočeský kraj (vyjádření č. j. 110697/2019/KUSK, ze dne 12. 8. 2019),

Město Kolín (vyjádření č. j. MUKOLIN/OZPZ 73926/19-Ch, ze dne 13. 8. 2019),

Obec Libice nad Cidlinou (vyjádření č. j. LINC-547/2019, ze dne 22. 8. 2019),

Město Poděbrady (vyjádření zn. MEUPDY/0058510/VU/2019/EJe, ze dne 1. 10. 2019),

Obec Ovčáry (zn. mach/415/2019, ze dne 1. 8. 2019)

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
v z. Mgr. Antonín Frič, zástupce ředitele
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 vyrozumění (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 OV1217.

Současně s tímto závazným stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání č. j. MZP/2020/500/470 ze dne 15. 10. 2019.

Rozdělovník k č. j. MZP/2019/500/1477

Dotčené územní samosprávné celky:

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

Město Kolín, starosta, Karlovo náměstí 78, 280 12 Kolín I

Město Poděbrady, starosta, Jiřího náměstí 20/I, 290 31 Poděbrady

Obec Veltruby, místostarosta, Sportovní 239, 280 02 Veltruby

Obec Velký Osek, starosta, Revoluční 36, 281 51 Velký Osek

Obec Libice nad Cidlinou, starostka, Husova 4, 289 07 Libice nad Cidlinou

Obec Choťánky, starosta, Choťánky 24, 290 01 Poděbrady

Obec Sány, starosta, 5. května 16, 289 06 Sány

Obec Ovčáry, starosta, Vrchlického 39, 280 02 Ovčáry

Obec Opolany, starostka, Opolany 68, 289 07 Libice nad Cidlinou

Dotčené orgány:

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

Městský úřad Kolín, Odbor životního prostředí a zemědělství,
Sokolská 545, 280 12 Kolín II

Městský úřad Poděbrady, Odbor výstavby, územního plánování a životního prostředí,
Jiřího náměstí 20/I, 290 31 Poděbrady

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, územní pracoviště
v Kolíně, Karlovo náměstí 44, 280 02 Kolín

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, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Zpracovatel dokumentace:

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA, Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48,
779 00 Olomouc

Zpracovatel posudku:

Prof. Ing. Vladimír Lapčík, CSc., K Odře 67/10, 700 30 Ostrava - Výškovice

Na vědomí:

MŽP OPVIP, Vršovická 65, 100 10 Praha 10

Městský úřad Kolín, Odbor výstavby - stavební úřad, Zámecká 160, 280 12 Kolín II

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

METROPROJEKT Praha a.s., I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2

Archeologický ústav AV ČR, Praha, v.v.i., Mgr. Jan Mařík, Ph.D., Letenská 4, 118 01 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

odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence - odd. IPPC a IRZ