

Praha dne 30.08.2021
Č. j.: MZP/2021/500/2011
Sp. zn.: ZN/MZP/2021/500/226

ROZHODNUTÍ

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ – DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I jako příslušný správní orgán podle § 21 písm. c) 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 EIA“) na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů, a na základě zjišťovacího řízení provedeného v souladu s § 7 zákona EIA a podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu EIA rozhodlo podle ust. § 7 odst. 6 citovaného zákona, že záměr

„Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo)“

nemůže mít významný vliv na životní prostředí a **nebude** posuzován podle zákona EIA.

Identifikační údaje

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1:

„Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo)“

Záměr zařazen v kategorii I, bod 44 „Celostátní železniční dráhy“.

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo) na celostátní dráze, která je zařazena do evropského železničního systému TEN-T. Rekonstrukce bude doplněna o výstavbu propojení úseku Kutná Hora hl. n. – Kolín a zhlaví směr Záboří nad Labem v železniční stanici Kolín, tzv. Hlízovská spojka. Jedná se o související stavbu v rámci rekonstrukce tohoto traťového úseku, a to v podobě jednokolejné trati s uvažovanou nejvyšší traťovou rychlostí 130 km/h. Celková délka rekonstruovaného traťového úseku bude přibližně 8,6 km. Součástí rekonstrukcí budou i železniční přejezdy, kdy se počítá se zrušením přejezdu P3728 a nahrazením objízdou komunikací s mimoúrovňovým křížením trati. Dále je uvažováno zřízení

nového mostu pod tratí přibližně v km 294,45, kde by rovněž měla vzniknout nová cesta. Na zastávce Hlízov budou nově zřízeny přístřešky a informační systém.

Umístění záměru:

kraj: Středočeský
Obec: Kolín, Starý Kolín, Libenice, Hlízov, Nové Dvory, Kutná Hora
k.ú.: Kolín, Starý Kolín, Libenice, Hlízov, Nové Dvory u Kutné Hory, Malín a Sedlec u Kutné Hory

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměr spočívá v rekonstrukci traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo) s využitím stávající stopy trati a instalaci nového traťového zabezpečovacího zařízení. Rekonstrukcí také dojde ke zvýšení traťové rychlosti až na hodnotu 160 km/h. Rekonstrukce bude doplněna o výstavbu tzv. Hlízovské spojky. Jedná se o novostavbu jednokolejné trati s nejvyšší traťovou rychlostí 130 km/h. Současný technický stav trati i její stavebně-technické parametry již nevyhovují současným a zejména budoucím nárokům na zajištění kvalitní a konkurenceschopné železniční dopravy. Tato trať není významná jen z hlediska regionální a příměstské železniční dopravy, ale také z hlediska nákladní železniční dopravy. Rekonstrukce traťového úseku bude mít pozitivní efekt i na životní prostředí, vzhledem ke snížení hlukové zátěže díky rekonstrukci železničního svršku a sanaci železničního spodku. Zároveň patří železniční doprava obecně k environmentálně nejšetrnějším způsobům dopravy s nízkou energetickou náročností.

Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo) je úzce spojena se sousedními souvisejícími investičními akcemi (investor Správa železnic, s.o.):

- "Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), včetně Libické spojky"
- "Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (mimo) – Kutná Hora (mimo)"

Další záměry zamýšlené v dotčené lokalitě, které by mohly mít kumulativní vliv, nejsou v současné době předpokládány.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

V rámci konstrukce železničního svršku dojde k navržení nového roštu z kolejnic 60E2 z oceli třídy R260 na betonových pražcích s hmotností větší než 300 kg a s pružným bezpodkladnicovým upevněním při rozdělení pražců „u“ a to v traťových kolejích přímých a s velkým poloměrem. Dále je z důvodu předpokládaného zatížení v obloucích s poloměrem menším než 1300 m v traťových kolejích č. 1 a 2 a na Hlízovské spojnici navržen nový rošt z kolejnic 60E2 z oceli třídy 350HT na betonových pražcích s hmotností větší než 300 kg a s pružným bezpodkladnicovým upevněním při rozdělení pražců „u“. Ve vlečkové koleji č. 36a je kolejový rošt sestaven z kolejnic 49E1 na betonových pražcích s hmotností menší než 300 kg, s pružným bezpodkladnicovým upevněním a rozdělením pražců „c“. Všechny nové a rekonstruované dopravní koleje, včetně výhybek do nich vložených, budou svařeny do bezстыkové koleje. V rámci konstrukce železničního spodku jsou

navrženy skladby pražcového podloží ve dvou typech. Jedná se o typ 3.1. štěrkodrtí frakce 0-32 mm tl. 0,30 m a typ 6 štěrkodrtí fr. 0-32 mm tl. 0,30 m. Dále je navržen nový násep pro Hlízovskou spojkou. Maximální výška náspu je cca 5 m a klesá směrem k železniční stanici Kolín. Nová trasa je vedena ve stávající stopě bez přeložek s mírnými příčnými posuny ve směrových obloucích. Úpravou geometrických parametrů koleje v kombinaci s modernizací jednotlivých částí zabezpečovacích zařízení a v kombinaci s rekonstrukcí umělých staveb a dalších opatření dojde ke zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h s propady rychlostí ve směrových obloucích. Minimální poloměr v rekonstruované hlavní koleji je $R = 300$ m, maximální převýšení je navrženo s ohledem na zatížení trati a skladbě provozu $D = 140$ mm. Mezi železničními tratěmi Pardubice – Kolín a Kutná Hora – Kolín je navržena Hlízovská spojka na novém násypovém drážním tělese ve směrovém oblouku $R = 720$ m při převýšení $D = 140$ mm. Maximální traťová rychlost je 130 km/h. Součástí rekonstrukcí budou i železniční přejezdy. Počítá se zrušením přejezdu P3728 a nahrazením objízdou komunikací s mimoúrovňovým křížením trati. Ostatní ponechané přejezdy budou nově zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie.

Součástí záměru je rekonstrukce 6 mostů. Nový most v ev. km 294,150 bude železobetonová rámová monolitická konstrukce světlosti 6,0 m a volnou výškou 4,69 m založená plošně. V případě mostu v ev. km 294,371 je navržena stavební úprava stávajícího mostu z roku 2008. Nový most v ev. km 294,425 bude železobetonová rámová monolitická konstrukce světlosti 6,0 m a volnou výškou 5,31 m založená plošně. Stávající NK-ŽB deska železničního mostu v ev. km 295,765 bude vybourána včetně stávajících úložných prahů a na ponechané opěry bude proveden nový železobetonový monolitický úložný práh. Na ponechané opěry mostu v ev. km 296,142 bude proveden nový železobetonový monolitický úložný práh a nová NK. Spodní stavba bude podchycena mikropilotami. Nové přemostění v km 0,482 Hlízovské spojky je navrženo jako železobetonový rám. Niveleta Hlízovské spojky je v místě křížení o 2,82 m níže než na hlavní trati. Po obou stranách mostu jsou dále navržena šikmá železobetonová křídla tvaru úhlové zdi. V případě propustků a mostů v místech potenciálních migračních tras byl zhodnocen technický migrační potenciál vhodných mostních objektů dle TP 180. Dále bude provedena rekonstrukce či odstranění a výstavba 8 stávajících propustků. Pro propustek přes bezejmenný potok u Hlízova je navržena výměna stávající propusti o průměru 800 mm za světlejší typ o průměru 1200 mm, čímž dojde ke zlepšení podmínek pro potenciální migrace.

Nové trolejové vedení je navrženo podle vzorové dokumentace, schválené na provozní rychlost do 160 km/hod. Trakční proudová soustava stejnosměrná 3 kV. Izolačně (izolátory 25 kV) bude stavba připravena na plánovaný přechod na střídavou trakční napěťovou soustavu 25 kV. Navržené průběhy trakčního vedení pod mostními objekty vyhovují i pro střídavou trakční napěťovou soustavu 25 kV.

V rámci rekonstrukce železniční trati nebude stávající kanalizace stavbou dotčena. Navržena je pouze její ochrana po dobu trvání stavby. Je navržena přeložka vodovodního potrubí v délce 42 m z HDPE PE 100 SDR 11 - d110x10 mm uložená pod železniční tratí v ocelové chráničce DN 200 v délce 20 m. V rámci výstavby přeložky bude zrušeno 43 m vodovodního potrubí, jedna

šachta a podzemní hydrant. Dále dojde k přeložkám plynovodů DN 300, DN 63 a DN 500 a to v ev. km 289,165, 290,394 a 292,827. Tako dojde k demolici stávajících objektů přístřešku pro cestující v nynější zastávce Hlízov (ev. km 290,348). Důvodem demolice je zchátralý stav, nesplňující náročné požadavky objednatele na design a architektonický vzhled zastávek. Objekty nejsou připojeny na inženýrské ani drážní sítě.

Předpokládané zahájení: 2023

Předpokládané dokončení: 2025

Oznamovatel: Správa železnic, s.o.
IČO: 709 94 234, DIČ: CZ70994234
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové město

V zastoupení: Ing. Vladana Čížková
METROPROJEKT a.s.
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 - Holešovice

Zpracovatel oznámení: RNDr. Petr Blahník
Ecological Consulting a.s.
Leionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

O d ů v o d n ě n í

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu:

Z oznámení je patrné, že nejvýznamnější vlivy lze předpokládat v oblasti ochrany veřejného zdraví (znečištění ovzduší a hluk) v období výstavby a dále také v migrační prostupnosti. Tyto jsou však dle výsledků hlukové, rozptylové a migrační studie minimální. Celkový přehled všech vlivů a zhodnocení jejich významnosti viz dále bod I., II. a III. odůvodnění rozhodnutí.

Zpracované oznámení podalo přehled možných vlivů realizace záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, v průběhu zjišťovacího řízení se neobjevily překážky, které by z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví bránily realizaci předmětného záměru v dané lokalitě. Na základě došlých vyjádření a samotného oznámení záměru došel příslušný úřad k závěru, že předkládaný záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nepodléhá dalšímu posuzování dle příslušného zákona. (viz také kap. III Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí).

I. Charakteristika záměru

Posuzovaným záměrem je rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora hl. n. (mimo) – Kolín (mimo), při které dojde ke zvýšení traťové rychlosti až na hodnotu 160 km/h s využitím stávající stopy trati a instalaci nového traťového zabezpečovacího zařízení. Rekonstrukce bude doplněna o výstavbu propojení úseku Kutná Hora hl. n. – Kolín a zhlaví směr Záboří nad Labem v železniční stanici Kolín, tzv. Hlízovská spojka. Jedná se o novostavbu jednokolejné trati s nejvyšší traťovou rychlostí 130 km/h. V návrhovém stavu bude přejezd P3728 zrušen a nahrazen objízdou komunikací s mimoúrovňovým křížením trati. Ostatní ponechané přejezdy budou nově zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie.

Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo) je úzce spojena se sousedními souvisejícími uvažovanými investičními akcemi, a to „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), včetně Libické spojky“ a „Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (mimo) – Kutná Hora (mimo)“. Další záměry uvažované v dotčené lokalitě, které by mohly mít kumulativní vliv, nejsou v současné době předpokládány.

Realizací záměru dojde k trvalému i dočasnému záboru pozemků. Plochy určené k záboru jsou v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území. Trvalý zábor pozemků zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) je požadován v katastrálním území Hlízov, Libenice, Malín, Sedlec u Kutné Hory a Starý Kolín a činí 11 981 m². Dočasný zábor pozemků ZPF je požadován v katastrálním území Hlízov, Kolín, Libenice, Malín, Sedlec u Kutné Hory, Starý Kolín a Nové Dvory u Kutné Hory. Dočasný zábor pozemků ZPF nad 1 rok je uvažován na dobu 28 měsíců + 24 měsíců následná rekultivace a jeho rozsah je uvažován 16 102 m². Rozsah dočasného záboru pozemků ZPF do 1 roku je uvažován 575 m². Trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) je požadován v katastrálním území Kolín a Starý Kolín. Rozsah trvalého záboru PUPFL je uvažován celkem 28 061 m². Dočasný zábor lesních pozemků nad 1 rok (cca 28 měsíců) je požadován v katastrálním území Kolín a Starý Kolín, dále je pak uvažováno s dočasným zábořem lesních pozemků do 1 roku v katastrálním území Starý Kolín. Rozsah dočasného záboru PUPFL činí celkem 13 160 m².

Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště), tak v menší míře i ve fázi provozu. Při výstavbě bude docházet ke spotřebě technologické vody, a to zejména na kropení betonu a čištění spár či techniky před výjezdem ze staveniště. Spotřeba vody bude záviset na ročním období provádění stavebních prací a počasí. Voda bude čerpána z vodovodních řadů či dovážena cisternami. V případě nutnosti odběru vody z povrchových vod bude na tento odběr vydáno povolení příslušným vodoprávním orgánem. Kde to bude možné, budou zařízení staveniště napojena na stávající veřejné vodovodní řady nebo hydranty. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena. Pitná voda bude

na zařízení stavenišť dovážena balená. V případě havarijních situací (požáry) je možná nárazově vyšší spotřeba vody. Ve fázi provozu bude voda odebírána a spotřebována pouze v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Pouze v nárazových případech, jako je například požár, může dojít k výrazně vyšší spotřebě vody.

Srážkové vody budou vznikat jak v období výstavby, tak v době provozu tratě a účelových komunikací. Odvodnění tělesa železničního spodku je navrženo zejména pomocí otevřených příkopů zpevněných příkopovými tvárnicemi TZZ3, dále pak pomocí trativodů nebo je voda vyvedena na svah zemního tělesa. Zpevněné příkopy jsou provedeny příkopovými tvárnicemi TZZ3 a jsou uloženy do betonového lože tl. 0,10 m. Trativody jsou navrženy z plastových trubek DN 150. V obvodu jsou umístěny dvě vsakovací jímky, a to v km 293,9, do které jsou svedeny srážkové vody z levostranného příkopu, a v km 293,6, do které jsou svedeny srážkové vody z pravostranného příkopu. Dno vsakovacích jímek bude zpevněno vrstvou štěrku.

Při budování tzv. Hlízovské spojky dojde k zásahu do významného krajinného prvku (dále jen „VKP“) les, jehož porost tvoří borovicová monokultura s přítomností pionýrských druhů na pasekách. Trať také přesahuje tři drobné vodní toky, jejichž ekologicko-stabilizační funkce je slabá, v místech křížení jsou tyto toky silně antropogenně ovlivněny a potenciál k trvalému osídlení ekologicky hodnotných společenstev rostlin a živočichů je nízký.

Dále dojde k narušení migrační prostupnosti krajiny. V místě křížení trati s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců, resp. migračně významným územím a trasou dálkových migračních koridorů nedojde k umístění nové antropogenní bariéry. Navýšení traťové rychlosti zde bude jen částečné, neboť biotop křížuje železnici v místech oblouku. Migrační průchodnost tak bude v rámci možností zachována. Železniční těleso je obecně užší než silniční a jeho překonání živočichům nečiní tak významné problémy, jako silnice a dálnice. Provoz je také zcela rozdílný, kdy železnice nabízí časové prodlevy mezi vlaky, kdy může dojít k překonání trati. Místní populace středních savců jsou k životu v kulturní krajině a rušivým vlivům přizpůsobeny. Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba pro výkon biologického dozoru. Tato osoba pak bude po celou dobu stavby zajišťovat zájmy ochrany přírody a krajiny podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“).

K ovlivnění ovzduší, zhoršení hlukových poměrů a produkci odpadů dojde pouze na omezenou dobu během výstavby. Ovlivnění ovzduší bude způsobené vlivem dopravy a stavebních prací. Během stavebních prací budou do ovzduší emitovány pevné částice manipulací se sytkými hmotami a provozem mechanismů či nákladních automobilů. Vznikne recyklační základna jako plošný zdroj znečištění. Celkové množství materiálu (štěrku) určeného k recyklaci je přibližně 26 500 t. Recyklační linka bude umístěna v blízkosti rozvodny Borovinka. Emise z recyklační linky budou tvořeny zejména emisemi tuhých znečišťujících látek (TZL) – suspendovaných částic velikostních frakcí PM₁₀ a

PM_{2,5}, které budou vznikat během procesu recyklace (třídění a drcení materiálu) a během všech přesypů a celkové manipulace s tímto materiálem. Doprava materiálu k recyklační základně se uvažuje po železnici, liniovým zdrojem tak bude pouze pohyb nakladače po ploše staveniště.

Pro zhodnocení imisního příspěvku v období výstavby byla zpracována rozptylová studie a navržena opatření ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel. Výpočtovým rokem je rok 2024. Nejbližší obytná zástavba je vzdálena cca 370 metrů. Provoz recyklační linky se uvažuje ve dvou stavebních sezónách, v roce 2024 a 2025. V každém roce se pak uvažuje přibližně 18 dní na recyklaci a půl roku na uskladnění materiálu k recyklaci. V lokalitě nebude docházet k překročení imisního limitu ani u jedné sledované znečišťující látky. Budou realizována opatření na snížení emisí při realizaci stavby, především činnost skrápěcího zařízení, provoz zařízení v denní době (8–16 hodin) po dobu nejdéle 8 hodin denně při 100 tunách zpracovaného materiálu za hodinu a pouze za příznivých rozptylových a povětrnostních podmínek a omezení pojezdové rychlosti v areálu na 10 km/h. Při striktním dodržování opatření navržených v oznámení je možné tento záměr v dané lokalitě realizovat.

Během procesu výstavby mohou být hlukem krátkodobě ovlivněny objekty v blízkosti rekonstruovaných kolejí. Hygienický limit 65 dB pro stavební činnost nebude překročen ani u nejbližší obytné zástavby. V případě recyklační základny se nepředpokládá nadlimitní ovlivnění hlukem během výstavby. V nočních hodinách nebude recyklační základna provozována. Po realizaci záměru se neočekává zhoršení hlučnosti. Celkově dojde ke snížení stavu hlučnosti vlivem rekonstrukce kolejového svršku, a to i přes zvýšení intenzity dopravy. K překračování hlukových limitů při provozu vlaků po trati v noční době dochází u objektů RD Starý Kolín 108, Starý Kolín a RD Hlízov 94, Hlízov vlivem jejich těsní blízkosti s železnicí. U těchto objektů byly navrženy protihluková opatření formou individuálních hlukových opatření. Po realizaci záměru lze vlivem rekonstrukce očekávat nižší projev vibrací z důvodu lepších vlastností železničního spodku a zejména železničního svršku.

V průběhu rekonstrukce budou vznikat odpady, se kterými bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., zákon o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“). Převážná část vzniklých odpadů bude spadat dle „Katalogu odpadů“ do skupiny č. 17 – Stavební a demoliční odpady včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst. Největší část pak budou tvořit odpady katalogového čísla 17 05 04 – zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O. Ostatní odpady bude dodavatel stavebních prací shromažďovat a třídit podle druhu a kategorií a zabezpečí je před nežádoucím únikem do životního prostředí. Na ploše staveniště budou skladovány odpady jen krátkodobě. Odstranění všech odpadů bude zajištěno subdodavatelsky oprávněnou společností vlastníci příslušná oprávnění pro nakládání s odpady. Výstavbou nebudou vznikat odpady, které by zapříčinily přímé

znečištění půdy, změnu místní topografie, stabilitu či erozi půdy. V rámci fáze provozu železniční tratě bude produkce odpadů minimální.

Stavba nebude mít negativní dopad na horninové prostředí a nerostné zdroje a nezpůsobí ani změny hydrogeologických charakteristik území.

Posuzovaný záměr nepředstavuje zásadní riziko z hlediska havárií v dotčené lokalitě, při dodržování zásad provozních řádů a bezpečnosti práce pracovníků i uživatelů. Možnost vzniku havárie s negativním dopadem na životní prostředí i zdraví lidí je možné omezit na minimum technickými a organizačními opatřeními. Mezi rizika spojená s realizací stavby lze uvést únik pohonných či stavebních hmot do půdy, případně do vody a jejich kontaminace (pro tyto případy se zpracovává havarijní plán). Tomu bude zabráněno technologickou kázní dodavatelů těchto prací. Záměr neemituje žádné radioaktivní, elektromagnetické či ionizující záření.

II. Umístění záměru

Záměr se nachází ve Středočeském kraji a je situován mezi městy Kolín a Kutná Hora. Převážně je stavba lokalizována v nezastavěném rovinatém území vyjma intravilánu obce Hlízov. Začátek rekonstruovaného úseku je v km 288,099, tj. od kolínského zhlaví železniční stanice Kutná Hora a konec stavby je v km 296,704, tj. těsně před kutnohorským zhlavím železniční stanice Kolín. Plánovaná trať je vedena ve stávající stopě, součástí rekonstrukce je realizace i tzv. Hlízovské spojky, která propojí hlavní koleje s tratí č. 010 Pardubice – Kolín.

Z hlediska územně plánovací dokumentace se vyjádřil příslušný úřad územního plánování (městský úřad Kutná Hora), a to tak, že záměr je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území (č. j. MKH/006037/2021). Dle závazného stanoviska Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 22. 2. 2021 (č. j. 025181/2021/KUSK dle § 96b odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „StZ“), je záměr v souladu také s územně plánovací dokumentací města Kolín, obce Starý Kolín, obce Hlízov, městyse Nové Dvory a obce Libenice.

Realizací záměru dojde k trvalým i dočasným záborům pozemků ZPF a PUPFL. K záboru pozemků ZPF dojde dočasně na ploše 16 677 m² a trvale na ploše 11 981 m². Zábor PUPFL dočasný bude na 28 061 m² a trvalý na 13 160 m².

V katastru Kutné Hory tvoří dráha rozhraní navrženého a funkčního lokálního koridoru LBK1, ovšem v místě křížení biokoridoru a železnice nejsou navrženy zásadní stavební úpravy, lze tak vyloučit potenciálně významné vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES). Příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny (Krajský úřad Středočeského kraje) bylo dne 15.2.2021 v souladu s § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny vydáno stanovisko, kterým byl vyloučen významný vliv záměru samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) nebo ptačí oblasti (dále jen „PO“). Realizací záměru nebude dotčeno území přírodních parků.

V případě VKP ze zákona, dojde k zásahu do VKP les a VKP vodní toky. Při budování Hlízovské spojky dojde k zásahu do VKP les, kde se předpokládá zábor PUPFL. Porost tvoří borovicová monokultura a na pasekách jsou přítomny i pionýrské druhy rostlin. Trať dále překračuje tři drobné vodní toky. Jedná se o Nebovidský potok (ID: 10185512), Hořanský potok (ID: 10185511) a bezejmenný potok u Hlízova (ID: 10176288). V lokalitě se nenachází registrované VKP.

Byl také proveden biologický průzkum. Na území stavby nebyly zjištěny ochranné cenné společenstva, ani zvláště chráněné rostliny. V oblasti lesního porostu Borovinka byla v širším okolí stavby zaznamenána trávnička obecná (*Armeria vulgaris*, C4a) a dle Nálezové databáze ochrany přírody také paličkovec nachový (*Corynephorus canescens*, C4a). Dále byla podél trati pozorována strdivka sedmihradská (*Melica transsilvanica*, C4a). Výskyt ostřice pobřežní (*Carex riparia*, C4a) podél bezejmenného potoka nebyl během terénního průzkumu v místě plánované stavby potvrzen. Z živočichů byly pozorovány mravenci rodu *Formica* (O), čmeláci rodu *Bombus* (O) a ještěrka obecná (*Lacerta agilis*, SO, VU, IV).

Lokalita se nachází v území kategorie UAN III, jedná se o území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenásvědčují žádné indicie. Paleontologické nálezy v tomto území se nepředpokládají. Na území stavebního záměru se nenachází hustě zalidněná území ani území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (staré zátěže). Část tratě u obce Hlízov zasahuje do poddolovaného území Sedlec u Kutné Hory – Turkaň (polymetalické rudy).

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Z vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí je nutné zmínit především znečištění ovzduší a zvýšení hlukové zátěže. V rámci stavby bude probíhat přeprava stavebních materiálů a odpadů, a je možné, že rozsah automobilové dopravy bude v určitých měsících představovat hlukovou a emisní zátěž pro obyvatelstvo. Převážná část rekonstrukce a výstavba tzv. Hlízovské spojky bude probíhat v neobydleném území.

Pro kvantifikaci výsledných hodnot imisních koncentrací v období výstavby byla zpracována rozptylová studie. Emise z recyklační linky budou tvořeny zejména emisemi tuhých znečišťujících látek (TZL), suspendovaných částic velikostních frakcí PM₁₀ a PM_{2,5}. V rozptylové studii byly vypočteny roční průměrné koncentrace PM₁₀, a dojde k nárůstu maximálně o desetiny mikrogramů u dotčené obytné zástavby. Pozadové koncentrace se v dané lokalitě pohybují pod imisním limitem. U dalších sledovaných znečišťujících látek dojde pouze k mírnému navýšení pozadové koncentrace a nedojde k překročení imisních limitů. Pro ochranu ovzduší je nutné maximálně omezovat emise tuhých znečišťujících látek, a to striktním dodržováním navržených opatření. Negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel tak bude

akceptovatelný. Imisní zátěž bude po dokončení rekonstrukce stejná jako před realizací. Zhoršení kvality ovzduší bude pouze dočasné a plně reverzibilní.

Pro posouzení vlivu hluku z provozu železniční trati a hluku během procesu výstavby byla vypracována hluková studie. V průběhu prací nedojde k překračování úrovně hlukosti ohrožující zdraví lidí. Po realizaci záměru dojde celkově ke snížení hlukosti vlivem rekonstrukce kolejového svršku, a to i přes zvýšení intenzity dopravy. U objektů, které jsou v bezprostřední blízkosti trati, a dochází u nich tak k překračování hlukových limitů, dojde k realizaci protihlukových opatření formou individuálních hlukových opatření. Po realizaci záměru lze vlivem rekonstrukce očekávat nižší projev vibrací z důvodu lepších vlastností železničního spodku a zejména železničního svršku.

Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezené negativní vlivy, je možné konstatovat, že negativní vlivy na zdraví obyvatel budou akceptovatelné. Je třeba podporovat modernizace železničních tratí i za předpokladu, že v rámci výstavby může dojít krátkodobě ke zhoršení kvality ovzduší, případně zvýšení hlukové zátěže.

Ohledně ochrany půdy dojde k vynětí pozemků ze ZPF a také PUPFL. Tyto plochy jsou v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území. Záměr je navrhován v rámci ploch dopravní infrastruktury s využitím pro železniční dopravu.

Jedním z dalších vlivů na životní prostředí je snížení migrační prostupnosti v místě křížení trati s dálkovým migračním koridorem a biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců. Limitujícím faktorem pro migraci je v tomto místě především frekventovaná silnice I/38. Železnice je sice oproti silnici menším rušivým prvkem, dochází zde ale ke kumulaci vlivů. Navíc povaha železniční dopravy je odlišná ve srovnání s dopravou silniční, kdy železnice poskytuje mezi jednotlivými průjezdy časové prodlevy, které umožňují migraci živočichů. V daném úseku nedojde k vytvoření nové antropogenní bariéry, jedná se o rekonstrukci trati ve stávající trase bez přeložek, pouze s mírnými příčnými posuny ve směrových obloucích. Zvýšení rychlosti v tomto místě také není výrazné, vzhledem k tomu, že biotop křížuje železnici v místech oblouku. Místo stávajících 90 km/h bude po realizaci záměru nejvyšší povolená rychlost 125 km/h, reálně však rychlost vlaků nepřesáhne 105 km/h, vzhledem k již zmíněnému oblouku.

V lokalitě se nenachází registrované VKP. VKP ze zákona jsou les a vodní toky. Stavbou tzv. Hlízovské spojky dojde k zásahu do VKP les. Mezi tratěmi vznikne izolovaný fragment, který bude jen omezeně plnit vlastnosti původního celku. Porost je však běžně obhospodařován pasečným způsobem a jedná se o borovicovou monokulturu. V této lokalitě nebyla zjištěna společenstva ekologicky hodnotných druhů rostlin ani živočichů. Vlivy záměru na ekologicko-stabilizační funkci VKP les lze proto hodnotit jako akceptovatelné.

Trať také překračuje tři drobné VKP vodní toky. Údolní nivy těchto potoků jsou nevýrazné, břehové porosty jsou silně eutrofizovány a jejich ekologicko-stabilizační funkce je slabá. V místech křížení jsou tyto toky silně antropogenně ovlivněny a

potenciál k trvalému osídlení ekologicky hodnotných společenstev rostlin a živočichů v těchto vodotečích je nízký.

Na základě provedeného biologického průzkumu byla zjištěna přítomnost tří méně ohrožených druhů rostlin vyžadujících pozornost. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávající železniční trati a jen částečně o budování nové trati v případě tzv. Hlízovské spojky, nebude mít záměr za předpokladu dodržení obecných zásad k minimalizaci vlivů významný negativní vliv na stávající rostlinná společenstva. Převážná délka trati vede polními ekosystémy s návazností na vegetaci polních plevelů a ruderalní vegetace. Tato společenstva vyžadují pravidelnou disturbanci, tudíž vlivy plánované stavby na tuto vegetaci lze hodnotit jako nevýznamné.

V případě bezobratlých může dojít k narušení biotopů mravenců rodu *Formica* (O) a čmeláků rodu *Bombus* (O). V případě plazů dojde k zásahu do biotopů ještěrky obecné (*Lacerta agilis*, SO, VU, IV). Je předpoklad, že po dokončení záměru ještěrky původní stanoviště opět osídlí. Riziko nadměrné mortality kvůli úpravě železničního svršku a spodku nepřevyšuje vlivy běžného provozu na trati. Pro realizaci záměru bude postupováno dle ustanovení § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny (povolení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných živočichů). Dotčené vodní prostředí netvoří podmínky pro trvalý výskyt ryb, ty tak nebudou záměrem významně dotčeny. Při realizaci záměru nedojde k zásahu do reprodukčních vodních biotopů obojživelníků. Migrační trasy obojživelníků budou zachovány, popřípadě upraveny na vhodnější.

Kácení dřevin bude prováděno pouze v nezbytně nutném rozsahu, který není v současné době možné zcela jednoznačně stanovit. Kácení a případná náhradní výsadba bude uložena orgány ochrany přírody v rámci povolování kácení. Kácení stromů proběhne mimo hnízdní období od 1. října do 31. března v rámci preventivní ochrany ptáků. Ovlivnění ptáků během výstavby je vyhodnoceno, s ohledem na zjištěnou avifaunu v okolí, jako akceptovatelné.

Vzhledem k umístění záměru lze vyloučit vlivy na zvláště chráněná území, přírodní parky, prvky ÚSES, lokality Natura 2000, krajinu a krajinný ráz či na hmotný majetek a kulturní památky (viz výše v textu). KÚSK vydal stanovisko dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny o tom, že lze vyloučit významný vliv předmětného záměru na EVL či PO. Vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci lze vyloučit potenciálně významné vlivy přesahující státní hranice. Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného ochranného pásma podzemního vodního zdroje, do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje.

Z výše uvedeného je možné vyvodit, že za předpokladu dodržování navržených opatření nebude mít záměr negativní vliv na veřejné zdraví.

1. Úkony před vydáním rozhodnutí

Ministerstvu životního prostředí byl dne 13.3. 2021 předložen záměr „Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo)“ v rozsahu přílohy č. 3 zákona EIA, spolu s žádostí o

provedení zjišťovacího řízení dle § 7 uvedeného zákona. Dopisem ze dne 30. 3. 2021 č.j. MZP/2021/500/787 zahájil OVSS I v souladu s § 7 odst. 3 zákona zjišťovací řízení. Oznámení záměru bylo zveřejněno v souladu s § 16 zákona a v souladu s § 16 odst. 4 zákona byla dne 9. 4. 2021 zveřejněna informace o oznámení a o tom, kdy je možno do něj nahlížet, na úřední desce a internetových stránkách Středočeského kraje a také v Informačním systému EIA na adrese http://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr, pod kódem záměru OV1244.

2. Podklady pro vydání rozhodnutí

Podkladem pro vydání rozhodnutí bylo oznámení záměru v rozsahu přílohy č. 3 zákona EIA, zpracované RNDr. Petrem Blahníkem, autorizovanou osobou ve smyslu § 19 zákona, spolu s vyjádřeními dotčených samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti která OVSS I obdržel. Požadavek záměr dále posuzovat dle zákona vznesla České inspekce životního prostředí, jejíž připomínky jsou vypořádány níže v textu. Dotčená veřejnost se k uvedenému záměru vyjádřila, vyjádření zaslali pan Luboš Cenker a pan Jiří Svoboda. S ohledem na povahu a rozsah záměru, lokalitu a charakter předpokládaných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, rozhodl OVSS I tak jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

3. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
- Středočeský kraj, po termínu
- Město Kolín, starosta města
- Městský úřad Kolín, odbor životního prostředí a zemědělství
- Městský úřad Kutná Hora, odbor životního prostředí, po termínu
- Krajská hygienická stanice, oddělení hygieny obecné a komunální pro okresy Kolín a Kutná Hora
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
- Pan Luboš Cenker
- Pan Jiří Svoboda

4. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Krajský úřad Středočeského kraje

Připomíná, že v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny vydal stanovisko č. j. 004177/2021/KUSK ze dne 15. 2. 2021 k dotčenému záměru, kterým byl vyloučen významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi na předmět ochrany nebo celistvost EVL nebo PO stanovených příslušnými vládními nařízeními, které spadají do kompetence krajského úřadu Středočeského kraje (dále jen „KÚSK“) – toto stanovisko zůstává i nadále v platnosti. Ve vztahu záměru k možnému negativnímu ovlivnění

skladebných částí nadregionálního či regionálního územního systému ekologické stability a zvláště chráněných území v kategoriích přírodní rezervace a přírodní památka a jejich ochranných pásem nemá připomínky. Upozorňuje na nutnost respektovat základní podmínky ochrany uvedené v ust. § 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb., jelikož dle Hodnocení podle § 67 (Biologický průzkum) byl na území zamýšleného záměru zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů mravence (*Formica spp.*), čmeláka zemního (*Bombus terrestris*) a ještěrky obecné (*Lacerta agilis*). Jelikož je reálně možné, že v důsledku realizace záměru dojde k škodlivému zasahování do přirozeného vývoje nebo do biotopu některých z těchto druhů, je nezbytné KÚSK zažádat o povolení výjimky ze zákazů podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Připomínky KÚSK mají pouze doplňující či vysvětlující charakter a upozorňují na skutečnosti plynoucí z platné legislativy.

Nesouhlasí s plánovaným zvýšením traťové rychlosti v prostoru protnutí železniční tratě s kritickým místem č. 63 vymezeného biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců a v úseku podjezdu ev. č. 3272-1 B požaduje omezení maximální rychlosti na železničních tratích na 100 km/h. V kritickém místě č. 63 je identifikován konfliktní bod ID 163, křížení s I/38 a tratí Havl. Brod – Kolín severně od Kutné Hory (Identifikace a hodnocení konfliktních bodů v křížení zelené a dopravní infrastruktury, Brno, 2017), jehož koeficient C, hodnotící konflikty na již existující infrastrukturu, má hodnotu 0,82, a tudíž je daný konfliktní bod hodnocen jako „vysoce závažný konflikt – je přímo ohrožena soudržnost ekologické sítě nebudou-li realizována zprůchodňující opatření“. Návrh optimalizace mostních objektů v místech křížení zelené a dopravní infrastruktury (Brno, 2017) ve vztahu k záměru žádná vhodná opatření neobsahuje a dle Migrační studie vzhledem k vedení trati na úrovni terénu a umístění silnice žádný jiný vhodný migrační objekt nelze navrhnout. K tomu dle Metodiky pro identifikaci potenciálních střetů zelené a dopravní infrastruktury (Brno, 2016) maximální rychlost nad 100 km/h na železničních tratích zvyšuje hodnocení bariérového efektu železnic. V důsledku těchto aspektů by plánovaným zvýšením traťové rychlosti došlo ke snížení prostupnosti již tak velmi fragmentovaným prostředím pro vybrané zvláště chráněné druhy velkých savců a tím pádem k omezení možnosti rozmnožování předmětných druhů a ohrožení jejich populací, což je v rozporu s § 50 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Realizací záměru nebude zásadně omezena celistvost biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců, v místech křížení totiž nedojde k umístění nové antropogenní bariéry. V těchto místech bude trať vedena ve stávající trase bez přeložek, pouze s mírnými příčnými posuny ve směrových obloucích. Hlavní migrační bariérou v místech křížení železnice s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců je frekventovaná silnice I/28, která vede na vysokém násypu. Železnice je zde tedy pouze synergický, méně významný činitel bariérového efektu. V tomto místě je nyní nejvyšší povolená rychlost 90 km/h, po realizaci záměru bude nejvyšší povolená rychlost 125 km/h, reálná rychlost vlaků však nepřesáhne 105 km/h, neboť biotop křížuje železnici v místech oblouku. Přínosy omezení rychlosti nejsou pro zmírnění bariérového efektu v řešeném úseku významné. Pravděpodobnost střetu migrujícího zástupce zvláště chráněného druhu velkých

savců by byla snížena jen nepatrně. V prostoru křížení biotopu zvláště chráněného druhu velkých savců není doklad o jejich průchodu, jedná se pouze o místo, které na základě modelů využitelnosti prostředí vytváří potenciálně vhodnou migrační trasu. Funkční řešení podchodu či nadchodu zde není vzhledem k niveletě železnice a přítomnosti silnice I/20 realizovatelné. Další posuzování této problematiky by zřejmě nepřineslo nové závěry.

Sděluje, že v rámci realizace záměru dojde ke vzniku stacionárního zdroje znečišťování ovzduší (recyklační linka stavebních hmot), který je, v rámci přílohy č. 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“), označený kódem 5.11. Provozovatel linky musí disponovat platným povolením provozu pro recyklační linku, případně požádat KÚSK, Odbor životního prostředí a zemědělství, oddělení ochrany ovzduší o jeho vydání dle § 11 odst. 2 písm. d) zákona o ochraně ovzduší.

KÚSK upozorňuje na skutečnosti plynoucí z platné legislativy.

Upozorňuje, že stavební činnost může být výrazným zdrojem prašnosti, především TZL (PM₁₀ a PM_{2,5}), proto je nutné při provádění stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení, například opatření, která jsou uvedena v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností.

Tato problematika je blíže řešena v oznámení, část B.I.6 Stručný popis technického a technologického řešení záměru, Organizace výstavby, kde jsou uvedena opatření pro omezení prašnosti a znečištění ovzduší.

Z hlediska nakládání s odpady nemá k oznámení záměru námitky.

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Upozorňuje na nutnost podat žádost o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF dle ustanovení § 9 odst. 8 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

KÚSK upozorňuje na skutečnosti plynoucí z platné legislativy.

Upozorňuje, že část stavby je navržena na PUPFL a vzhledem k tomu, že záměr byl definován jako stavba ve veřejném zájmu v územním plánu obce Starý Kolín, nemá dalších připomínek. Upozorňuje, že příslušným orgánem státní správy lesa k odnětí z PUPFL je krajský úřad.

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Město Kolín

Sděluje, že v rámci předloženého oznámení vyplývá, že záměr je posouzen ze všech podstatných hledisek a lze konstatovat, že navrhovaný záměr při respektování navržených podmínek svými parametry zohledňuje povolené limity, a proto je v navržené lokalitě přípustný. K oznámení nemá námitky za podmínky, že při realizaci záměru budou ke zmírnění negativního

dopadu realizace stavebního záměru důsledně uplatněna a dodržována všechna opatření uvedená v oznámení k omezení vlivu záměru na životní prostředí a obyvatelstvo.

Vzato na vědomí. Vzhledem k tomu, že závěr zjišťovacího řízení nemůže obsahovat podmínky, je oznamovatel tímto o upozorněních Města Kolín informován.

Městský úřad Kolín

Z hlediska ochrany ovzduší sděluje, že je záměr v daném území posouzen ze všech podstatných hledisek. Při respektování navržených podmínek svými parametry zohledňuje povolené limity a proto je v navržené lokalitě přípustný. Nemá k návrhu námitky za podmínky, že při realizaci záměru budou ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel důsledně uplatněna a dodržována všechna opatření uvedená v oznámení a v rozptylové studii pro snižování emisí látek znečišťujících ovzduší.

Vzato na vědomí. Vzhledem k tomu, že závěr zjišťovacího řízení nemůže obsahovat podmínky, je oznamovatel tímto o upozorněních MÚ Kolín informován. Dále lze doplnit, že ve zjišťovacím řízení byl posuzován záměr v podobě a v rozsahu uvedeném v oznámení, kterým je oznamovatel i pro navazující řízení vázán.

Z hlediska ochrany ZPF bere oznámení na vědomí a upozorňuje, že v souladu s ust. § 9 zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, je nutný souhlas s odnětím půdy ze ZPF, ve kterém budou stanoveny podmínky odnětí.

MÚ Kolín upozorňuje na skutečnosti plynoucí z platné legislativy.

Z hlediska nakládání s odpady, ochrany přírody a krajiny, státní správy lesů a myslivosti a vodoprávního úřadu bere na vědomí a nemá námitky.

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Krajská hygienická stanice

Sděluje, že s realizací záměru souhlasí a není nutné záměr dále posuzovat dle zákona EIA.

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Upozorňuje na překročení hygienických limitů hluku u RD Starý Kolín č.p. 108 a u RD Hlízov č.p.94, kde jsou navržena individuální protihluková opatření. Dále požaduje doplnění ověření hodnot přenosu vibrací k projektu stavby kontrolním měřením i v bodě V 12 Starokolínská 127, Malín - Kutná Hora v rámci zpracování dokumentace navrhované stavby jako vstupní údaj pro závazné posouzení, a doložení všech protokolů z měření vibrací v dokladové části dokumentace stavby.

Vzato na vědomí. Vzhledem k tomu, že závěr zjišťovacího řízení nemůže obsahovat podmínky, je oznamovatel tímto o upozorněních KHS informován. Stanovení kontrolního měření hluku je otázkou následných povolujících řízení.

Česká inspekce životního prostředí

Z hlediska ochrany ovzduší, ochrany vod, odpadového hospodářství a ochrany lesa bere na vědomí a nemá k záměru připomínky.

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Z hlediska ochrany přírody má zásadní připomínky a požaduje další posuzování vlivů záměru na životní prostředí. Z hlediska biotopu zvláště chráněných velkých savců, resp. migračně významné území a trasy dálkových migračních koridorů uvádí, že nynější i navrhované propustky nemají praktický význam a požaduje v rámci rekonstrukce trati a navýšení rizik pro migraci zapracovat do dokumentace kompenzační opatření k zajištění prostupnosti krajiny, resp. průchodnosti v místě záměru pro volně žijící živočichy k zmírnění negativních dopadů záměru. Uvádí, že by mělo být věnováno více prostoru obojživelníkům a možnostem provedení opatření k zamezení jejich možného ohrožení v rámci migračních tras (zejména v příčinné souvislosti s ekologií ropuch). Upozorňuje, že přírodovědný průzkum byl proveden 11. června a 2. září 2020, tudíž nemohl zahrnout jarní migraci obojživelníků. Pro realizaci záměru by mělo být postupováno v souladu ustanovením § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny (povolení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných živočichů).

Realizací záměru nebude zásadně omezena celistvost biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců, v místě křížení totiž nedojde k umístění nové antropogenní bariéry. Více viz výše, vypořádání připomínek KÚSK. Funkční řešení podchodu či nadchodu zde není vzhledem k niveletě železnice a přítomnosti silnice I/20 realizovatelné. Další posuzování této problematiky by zřejmě nepřineslo nové závěry.

Co se týče propustků, po konzultaci s oznamovatelem byla domluvena optimalizace návrhu propustku přes Hlízovský potok, podél kterého mohou potenciálně migrovat obojživelníci. Namísto trubního propustku o průměru 1,2 m, zde bude navržen v podélném řezu světlejší rámový propustek o šířce 2 m a s max. možnou výškou (podle nivelety trati). Průtok uvnitř propustku bude sveden do kynety tak, aby vznikly postranní lavice pro suchý přechod. Postranní lavice na obou stranách propustku budou plynule navazovat na okolní terén. Trať celkem přesahuje tři drobné vodní toky, jejichž ekologicko-stabilizační funkce je však slabá. Tyto toky jsou v křížení silně antropogenně ovlivněny. Všechny dosavadní propustky budou zachovány, rekonstruovány nebo odstraněny a znovu vystavěny.

V rámci oznámení je uvedeno, že v případě zvláště chráněných živočichů bude postupováno v souladu s ustanovením § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny (povolení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných živočichů).

Uvádí, že v oznámení není vyslovena povinnost vydání závazného stanoviska k zásahům do VKP lesy, vodní toky a popřípadě údolní nivy. V případě výstavby tzv. Hlízovské spojky je vyhodnocen vliv záměru na VKP les jako akceptovatelný, i když se jedná o umístění novostavby do VKP, a nejsou navržena kompenzační opatření.

Realizace proběhne na plochách schválených v rámci územního plánování pro umístění železniční trati, z hlediska EIA je stavba tzv. Hlízovské spojky hodnocena jako akceptovatelná. Závazné stanovisko k zásahu do VKP bude vydáno v rámci následných řízení.

Uvádí, že technické řešení konstrukce trati není v oznámení zmíněno dostatečně detailně a nelze z těchto údajů dostatečně vyhodnotit vlivy na životní prostředí.

Z pohledu MŽP je technické řešení pro potřeby posuzování EIA zmíněno dostatečně. Jedná se především o rekonstrukci železniční trati ve stejné stopě bez přeložek. Vybudování tzv. Hlízovské spojky proběhne na pozemcích schválených v rámci územního plánování jednotlivých dotčených území jako pozemky určené pro prospěšné stavby. Mapové podklady v oznámení jsou pro tuto fázi dostatečné. Bližší posouzení technického provedení bude probíhat v rámci následného řízení.

Uvádí, že není blíže konkretizováno ovlivnění VKP les u Malína, kácení dřevin a náhradní výsadba.

Kácení bude prováděno pouze v nezbytně nutném rozsahu. Jak je uvedeno v oznámení, v současné době není možné přesně definovat rozsah kácení. Bude však probíhat v souladu s ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a bude přesněji řešeno s orgány ochrany přírody a krajiny, které určí závaznými stanovisky, případně rozhodnutími, i náhradní výsadbu vzhledem k ekologické újmě. V případě ovlivnění VKP les u Malína bude vydáno závazné stanovisko k zásahu do VKP v rámci následného řízení.

Ministerstvo životního prostředí, Odbor ochrany ovzduší

Uvádí, že pokud budou striktně dodržována opatření k eliminaci znečišťování ovzduší v období realizace záměru a budou respektovány legislativní požadavky na ochranu ovzduší, je záměr z pohledu kvality ovzduší akceptovatelný. Nepožaduje další posouzení dle zákona EIA.

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Pan Luboš Cenker

Uvádí, že záměr nezohledňuje velké množství vlivů a jeho rozsah je nevyhovující a zavádějící a žádá o další posuzování. Uvádí, že je v oznámení nedostatečně řešeno zatížení rekreační oblasti z hlediska hluku a prašnosti, dále dopravní obslužnosti, podzemních vod a nebezpečných látek.

Z pohledu MŽP oznámení obsahuje všechny náležitosti dle přílohy 3 zákona EIA.

Sděluje, že objekty v rekreační a odpočinkové zóně Sandberk jsou trvale obydleny a uvádí, že nezahrnutí těchto objektů do rozptylové a hlukové studie je v rozporu s ústavou ČR.

Hluková studie byla vypracována v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Rozptylová studie byla vypracována v souladu se zákonem o ochraně ovzduší a vyhláškou č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, a také byla

vypracována autorizovanou osobou (Mgr. Bc. Rudolf Polášek). Referenční body v rámci studie byly vybrány v nejbližší obytné zástavbě.

Uvádí, že v oznámení je sdělen způsob dopravy materiálu do recyklační základny po železnici a následně je uveden způsob dopravy pomocí vozidel.

Železniční doprava bude využívána k návozu stavebního materiálu z velkých vzdáleností k prostoru stavby trati. Silniční doprava pak bude využívána v rámci staveniště rekonstruovaného úseku. Tyto údaje ze strany 38 a 39 (a tabulky 12) v oznámení jsou údaji k procesu výstavby celého záměru.

Uvádí, že komunikace 3275 nesplňuje technické podmínky pro provoz vozidel o hmotnosti 30 tun.

Hodnocení technického stavu komunikací není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí.

Uvádí, že přeprava znečištěného kameniva do recyklační základny představuje zdravotní a ekologické riziko z hlediska úletu drobných částic nebezpečných látek a upozorňuje na nepřítomnost rozboru používaných materiálů, které obsahují obrovské množství nebezpečných látek. Uvádí, že problematika recyklace, nakládání, odvážení a likvidace těchto látek není v oznámení dostatečně řešena.

Ohledně odpadů vznikajících při rekonstrukci trati je v kapitole B.III.3 Odpady uveden způsob nakládání s odpady a také zařazení odpadů do katalogu odpadů. Konkrétně bude převážná část odpadů spadat do skupiny č. 17 – Stavební a demoliční odpady včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst. V tabulce 11 je pak přehled předpokládaných odpadů vznikajících při výstavbě stavebního záměru včetně odhadu množství vzniklého odpadu. S odpady bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech prováděcími předpisy k tomuto zákonu. Ohledně znečištění ovzduší byla vypracována rozptylová studie, která vylučuje překročení stanovených hygienických limitů.

Uvádí, že ve vzdálenosti 100 m se nachází zdroje pitné vody pro přilehlé objekty a že je nedostatečně řešen únik ropných látek ze strojů, úniky kapalin, kontaminace spodních vod při zkrápění materiálu v rámci recyklační základny.

V kapitole B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru, zejména pak v částech Plán organizace výstavby, havarijný a povodňový plán) jsou navrženy technické podmínky pro průběh realizace záměru. Co se týká vod, které budou vznikat v rámci technologických postupů a v rámci mytí stavební techniky a zařízení, budou ze strany dodavatelů stavby respektovány a dodržovány předpisy na ochranu vod a mytí vozidel bude probíhat jen v zařízeních k tomuto účelu zřízených a ve zkolaudovaných stavbách (v případě pevných staveb). Nakládání s odpadními vodami je blíže popsáno v kapitole B.III.2. Odpadní vody.

Uvádí, že v oznámení není dostatečně řešen vliv recyklační základny na životní prostředí, a především na obyvatele, stejně tak na turistický ruch v dané lokalitě s ohledem na bezpečnost turistů a cyklistů pohybujících se na komunikaci 3275.

Oznámení splňuje náležitosti dané přílohou č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. V části D. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVEM ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ jsou uvedeny vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, konkrétně v kapitole D.1.8. Vlivy stavby na veřejné zdraví. V této kapitole jsou popsána opatření, která budou v rámci provozu recyklační základny uplatňována. Ohledně recyklační základny pak musí mít její provozovatel povolení k provozování stacionárního zdroje znečišťování ovzduší, které v případě recyklační linky (podle přílohy č. 2 zákona o ovzduší spadá recyklační linka do kategorie 5.11) musí obsahovat provozní řád. Ten poté blíže upravuje samotný provoz recyklační linky. Otázky vlivu záměru na cestovní ruch i na bezpečnost chodců a turistů nejsou a nemohou být předmětem zjišťovacího řízení dle zákona č. 100/2001 Sb.

Ohledně vlastní rekonstrukce tratě sděluje, že jsou stavby v blízkosti trati podél komunikace 3275 zatíženy nadměrným hlukem a vibracemi a neproběhlo v těchto stavbách měření v rámci hlukové studie a upozorňuje, že stavby, které byly v hlukové studii zahrnuty, se nacházejí ve vzdálenosti od trati větší.

Výběr referenčních bodů v rámci hlukové studie byl proveden v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Měření proběhlo v obytných objektech Starý Kolín 108, Starý Kolín a Hlízov 94, Hlízov. Realizací dojde k rekonstrukci železničního svršku a sanaci železničního spodku, čímž se do budoucna hluková zátěž sníží.

Uvádí, že je nedostatečně řešen vliv záměru na člověka.

V rámci oznámení jsou dostatečně řešeny všechny vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva. Rozptylová a hluková studie byly vypracovány v rámci ochrany lidského zdraví v okolí realizace záměru. Oznámení bylo rozesláno dotčeným orgánům, které zahrnují také orgán ochrany veřejného zdraví, a to Krajskou hygienickou stanici. Ta se k záměru, a především pak k hluku, vyjádřila ve smyslu, že není třeba záměr dále posuzovat. K rozptylové a hlukové studii neměla dále námítky. Také MŽP – Odbor ochrany ovzduší se k danému záměru vyjádřil a za předpokladu, že budou plněna opatření, nedoporučil další posuzování.

Pan Jiří Svoboda

Uvádí, že nebylo bráno v potaz rekreační zastavitelné území v těsné blízkosti rekonstruované trati, a tato oblast byla také opomenuta ve studii vibrací a hlukové studii, kdy nebyly rekreační objekty v této oblasti vybrány jako referenční body v těchto studiích.

Hluková studie byla vypracována v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Rozptylová studie byla vypracována v souladu se zákonem o ochraně ovzduší a vyhláškou č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím

zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, a také byla vypracována autorizovanou osobou (Mgr. Bc. Rudolf Polášek). Referenční body v rámci studie byly vybrány v nejbližší obytné zástavbě. Následně bylo oznámení rozesláno dotčeným orgánům, které zahrnují také orgán ochrany veřejného zdraví, a to Krajskou hygienickou stanici. Ta se k záměru vyjádřila ve smyslu, že není třeba záměr dále posuzovat. K rozptylové a hlukové studii neměla dále námítky.

Uvádí, že mu mohou být způsobeny škody TZL látkami vznikajícími při provozu recyklační základny a požaduje uvedení nemovitosti do původního stavu – tzn. důkladné vyčištění dřevostavby tak, aby v usazeninách nedošlo k růstu např. mechu a podobných hub ve spárách, podhledech atd.

V lokalitě nebude docházet při dodržování navržených opatření k překročení imisního limitu ani u jedné sledované znečišťující látky. Co se týče nápravy případných škod vzniklých v souvislosti se záměrem, pak se jedná o soukromoprávní otázku, kterou nelze řešit v rámci „řízení“ dle zákona č. 100/2001 Sb.

Uvádí, že v rekreační oblasti jsou vodní zdroje (studny), které nejsou v oznámení zohledněny.

V kapitole D.1.7. Vlivy na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje je uvedeno, že předmětná trasa záměru nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani žádného ochranného pásma vodního zdroje či přírodního léčivého zdroje. Záměr nezpůsobí změny hydrogeologických charakteristik území. Při dodržení opatření bude vliv na vodní toky, plochy a zdroje nevýznamný.

Uvádí, že komunikace (ulice Starokolínská) není svým charakterem a vlastnostmi schopna pojmu frekvenci a požadavky rekonstrukce železniční trati.

Hodnocení technického stavu komunikací není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí.

P o u č e n í

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona rozklad k Ministerstvu životního prostředí. O rozkladu rozhoduje ministr životního prostředí na základě návrhu rozkladové komise. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v rozkladu.

Ing. Miloslav Kuklík
ředitel odboru výkonu státní správy I
podepsáno elektronicky

Rozdělovník

Dotčené územní samosprávné celky:

Středočeský kraj

hejtmanka
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Město Kutná Hora

starosta
Havlíčkovo náměstí 552/1
284 01 Kutná Hora

Město Kolín

starosta
Karlovo náměstí 78
280 12 Kolín

Městys Nové Dvory

Starostka
Masarykovo náměstí 11
285 31 Nové Dvory

Obec Hlízov

Starosta
Hlízov 164
285 32 Hlízov

Obec Libenice

Starosta
Libenice 115
280 02 Kolín

Obec Starý Kolín

Starosta
Náměstí 117
281 23 Starý Kolín

Dotčené správní úřady:

Krajský úřad Středočeského kraje

odbor životního prostředí a zemědělství
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Městský úřad Kutná Hora

odbor životního prostředí
Radnická 178
284 01 Kutná Hora

Městský úřad Kolín

Odbor životního prostředí a zemědělství
Sokolská 545
280 12 Kolín II

**Krajský hygienická stanice Středočeského kraje
se sídlem v Praze**

územní pracoviště v Kutné Hoře
U Lorce 40
284 01 Kutná Hora

**Krajský hygienická stanice Středočeského kraje
se sídlem v Praze**

územní pracoviště v Kolíně
Karlovo náměstí 44
280 02 Kolín

Česká inspekce životního prostředí

Oblastní inspektorát Praha
Wolkerova 40
160 00 Praha 6

Oznamovatel:

Správa železnic, s.o.

Toužimská 664
199 00 Praha 9

V zastoupení

Ing. Vladana Čížková

METROPOJEKT Praha a.s.
Argentinská 1621/36
170 00 Praha 7

Zpracovatel oznámení:

RNDr. Petr Blahník

Ecological Consulting a.s.
Legionářská 1085/8
779 00 Olomouc

Na vědomí:

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

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

MŽP OPVIP

Vršovická 65
100 10 Praha 10