



OBEC OSTŘEŠANY

Ostřešany 202 | 530 02 Pardubice

Ministerstvo životního prostředí
Odbor výkonu státní správy VI.
Resslova 1229/2a
200 02 Hradec Králové

a

Krajský úřad Pardubického kraje
Komenského nám. 125
532 11 Pardubice

K č.j. 1720-2/550/16-17-Ko

70524/ENV/16

Věc: Vyjádření obce Ostřešany k dokumentaci vlivů záměru „Výstavba
Ostřešanské spojky“

I.

Dne 9. 5. 2017 byla na úřední desce Krajského úřadu Pardubického kraje uveřejněna dokumentace vlivů záměru („Výstavby Ostřešanské spojky“) na životní prostředí (dále jen „dokumentace“), přičemž dle ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů“), veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené správní úřady a dotčené územní samosprávné celky byly vyzvány, aby se k dokumentaci vyjádřily do 30 dní od zveřejnění informace o dokumentaci.



Obec Ostřešany jako dotčený územní samosprávný celek využívá tohoto zákonem založeného práva k podání vyjádření k výše označené dokumentaci, a to z důvodu pochybnosti nad její správností a potřebností realizace záměru pro obec Ostřešany a její obyvatele **především s ohledem na zhoršení hlukových poměrů v obci a narušení krajinného rázu.**

II.

Absence zdůvodnění potřeby záměru

Předložená dokumentace postrádá zcela elementární podstatnou náležitost, kterou je *zdůvodnění potřeby záměru a jejího umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí.* Stať B.1.5 dokumentace nelze v žádném případě hodnotit jako splňující tento zákonný požadavek. Dotčená část dokumentace je pouhým opakováním úvodního slova dokumentace, kdy je pouze:

- a) obecně konstatována potřeba železniční trati mezi Pardubicemi a Chrudimí,
- b) mezinárodní závazky ČR.

Jediným relevantním argumentem, který zaznívá, je zajištění **bezúvratového spojení** mezi Pardubicemi a Chrudimí. Realizace záměru pak počítá s „výhledem možného provozního napojení celého ramene Chrudim – Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř.“ Toto napojení však již v současné době existuje. Jako lichý nahlížíme argument zlepšení dopravního napojení na východní části města Pardubice, když toto bude kompenzováno zhoršením dopravního napojení obcí a lokalit na trase rušené železniční trasy s tím, že v současné době je napojení východní části obce Pardubice řešeno kyvadlově a nelze předpokládat, že by tato doprava z důvodu provedení záměru odpadla či byla jinak omezována.

Obecně formulované glosy této části dokumentace jsou pak zcela nedostačující až matoucí ve svých závěrech, a to: „*Tento nedostatek [kapacitní hrdlo na spojení Pardubice – Hradec Králové - Chrudim] by měl být dle citované Studie proveditelnosti řešen m.j. realizací popisovaného záměru.*“ (str. 17) A dále „*Podle výše uvedeného je tedy realizace záměru „Výstavba Ostřešanské spojky“ žádoucí a měla být přinést požadované řešení výše naznačených problémů.*“ Tato závažná nedůslednost při zvažování účelnosti prováděného záměru pak vede jednak k závěrům rozporným (kdy záměr jednak má řešit problémy a jednak je řeší pouze v rámci jiných záměrů) a jednak k závěrům podmíněným („měla by přinést“) bez garance výsledku.



Bohužel se v tomto směru nelze ničemu divit, když v předkládané (a velmi obsáhlé dokumentaci) chybí zhodnocení **možných variant a hledání jiných – efektivnějších, levnějších řešení realizace záměru**, jak již bylo obcí dříve rozporováno. Nebyla prověřena stávající trať Pardubice – Chrudim, chybí hlubší rozbor kumulativních a synergických efektů, které je třeba v kontextu vlakové dopravy třeba řešit jako celek. V příslušné pasáži dokumentace zcela chybí posouzení variant z hlediska trasování, napojení na stávající železnici ve Starých Jesenčanech aj.

Obec je přesvědčena, že v kontextu závadného trasování objektivně nedojde k efektivnímu začlenění do železniční sítě, ekonomická návratnost, investiční náklady spolu s negativními dopady na životní prostředí nemohou nikdy odůvodnit realizaci záměru.

Z těchto důvodů pak zřejmě obligatorní hodnocení chybí, kdy se dokumentace dovolává Studie proveditelnosti, aniž její úvahy rozpracovává. Zdůvodnění potřeby záměru je tak provedeno velmi povrchně a nedostatečně.

III.

Porovnání variant řešení záměru

Obdobně nedostatečně dokumentace vyhodnocuje porovnání dokumentací uvažovaných variant řešení záměru, co do vedení trati na náspu či v zářezu. Argumentace zde uvedená je velmi tendenční a zástupná a jako taková taktéž nemůže obstát.

Posuzování nulové varianty zmiňuje výhradně negativa, která spočívají na třech pilířích:

- a) komplikované propojení vlaků z Pardubic do Chrudimi přes jednokolejný most s vysloveně paradoxním argumentem, že zde vzrůstá ohrožení povrchových vod (když upřednostňovaný záměr křížuje řeku Chrudimku, křížuje EVL Dolní Chrudimka, křížuje ochranné pásmo vodního zdroje v obci Nemošice)
- b) zhoršení přístupu obyvatel obcí Ostřešany, Mikulovice, Nemošice k ekologicky výhodnější železniční dopravě (tento argument je opět zástupný, zvýhodněním přístupu k železniční dopravě jedné obce, povede ke zhoršení přístupu k železniční dopravě v obcích jiných, kde je tento způsob dopravy dlouhodobě využíván. Studie nadto neobsahuje informace, v jaké míře – jakým množstvím pasažérů – se využití těchto zastávek předpokládá.)



- c) současná železniční trasa potřebuje rekonstrukci (zástupný argument, nebyly vůbec uvažovány náklady na rekonstrukci trati ani jejich skutečná potřeba)

Nemůže pak také obstát **zcela uměle vykonstruované bodové porovnání vlivů variant**. Tato pasáž je do očí bijícím důkazem o programovosti vypracované dokumentace. V první řadě tabulka na str. 131 nezdůvodňuje důvody zahrnutí konkrétních typů vlivů, resp. neuvažuje nad vlivy jinými, nevysvětluje např., proč není typem vlivu potřeba dodržení deklarovaných mezinárodních závazků. Dále pak u těchto typů vlivu není ani jasně vysvětleno, co je jejich obsahem.

Pokud jsou varianty hodnoceny polárně, není jasné, proč nulová varianta je v mnoha ohledech posuzována za nevyhovující, oproti neutrálním či mírně negativním vlivům záměru (které jsou podmiňovány dodržením nejrůznějších opatření). Například pokud je kácení dřevin negativním vlivem, musí být *a contrario* zachování dřevnatého porostu vlivem pozitivním. Pokud nulová varianta nehrozí omezením ochranných pásem vodního zdroje, není v aktivním záplavovém území, nevede k novému záboru cenné zemědělské půdy, nebude zasahovat do života obyvatel dotčených obcí několikaletou výstavbou je toto jednoznačně pozitivní jev. Proč také například není vysvětleno, proč je ten který vliv významně či mírně negativní a obráceně (například: jak může být vedení trati v náspu s 20 mostními konstrukcemi hodnoceno „mírně negativně“ co do ovlivnění krajinného rázu zasažené oblasti?) **Vyhodnocení posuzovaných záměrů musí být nutně shledáno za krajně netransparentní a nepřiměřené.**

IV.

Zásahy do krajiny, krajinný ráz, fragmentace krajiny a její prostupnost

Vyhodnocení vlivu na krajinný ráz je provedeno naprosto nedostatečně. Vizualizace jsou provedeny zcela nevhodně. Dokumentace nedostatečně hodnotí vliv antropogenní, liniové charakteristiky záměru s výškou náspu 6-14 m nad úrovní země. Chybí vizualizace v širších vztazích, popis kompenzačních opatření. Celé hodnocení vlivu na krajinný ráz je zpracováno účelově, tendenčně a velmi selektivně. Zvolené výhledy jsou zkreslené perspektivou. Vizualizace je třeba provést z pohledu silnice Ostřešany – Dražkovice, Nemošice – Jesničanky. Právě oblast spojnice Ostřešany - Dražkovice jsou vyhlídkovým místem do krajiny.

Je třeba doplnit vliv realizace záměru v kontextu celé trati, neboť realizací záměru hrozí nevratné poškození území. Krajina bude fragmentována. Realizace záměru bude fakticky znamenat vytvoření zemního valu, který znetvoří vzhled krajiny,



zhorší propustnost území, zhorší jeho průchodnost. Všechny stávající silnice kopírují historické cesty a tomu je přizpůsobena i okolní zástavba. Např. i horkovod do Chrudimi kopíruje silnice a místa osídlení tak, že zásadně opticky krajinu nenarušuje a nedochází k jejímu dalšímu „porcování“ a netvoří bariéru pro zvěř. Nelze potom souhlasit s tvrzením na str. 110 dokumentace, že „... Viditelnost budoucího záměru bude i po výstavbě nadzemních objektů ve variantě A nízká. Důvodem je malá výška budovaných objektů a zařízení, případně pohledové bariéry (budovy a zeleň) v území...“. Silnice Ostřešany – Dražkovice bude přetržena ve výši min. 6 m a již to je nad úroveň střech okolních domů. V trase od Nemošic dosáhne násep dokonce výšky kolem 12m a po překonání kopce se pravděpodobně počítá s dalšími železničními valy ve výši minimálně 6 m a to dokonce na jakési „náhorní rovině“, která je mezi Mikulovicemi a spojkou do Medlešic.

V.

Další konkrétní nedostatky vypracované dokumentace

V předkládané dokumentaci absentuje přehledná mapa zamýšlených dopravních cest materiálu, včetně vyznačení maximální kalkulované četnosti jízd po jednotlivých trasách a tonáže vozů, umístění a zamýšlený rozsah meziskladů hlíny a jiného materiálu, umístění a velikosti zařízení stavenišť s vyčíslením předpokládaných počtů strojů, které zde budou parkovány a těch, které zde budou trvale pracovat, jakožto i informace, kde bude umístěna „recyklační základna“, resp. zda bude využívána ta, co je uvedena v EIA u Hlavního nádraží, nebo bude vystavěna jiná další. Dokumentace pak pouze deklaruje, jaké pozemní komunikace budou pohybem vozidel zatíženy, nicméně neuvádí v jakém přesném rozsahu a v jaké četnosti v průběhu realizace záměru dle jeho jednotlivých fází (zprůměrování četnosti těchto jízd není uchopitelným údajem, neumožňuje pečlivější zhodnocení vlivů na silniční dopravu, jakož i kvalitu ovzduší).

Na straně 106 dokumentace (a vycházejíc z dendrologického průzkumu) je uvedena podmínka přípustnosti záměru za splnění náhradního opatření. Přitom v dokumentaci absentuje jakákoliv vize řešení tohoto náhradního opatření, resp. náhradní výsadby vč. určení druhového složení a množství.

Obdobný problém představuje zajištění přechodů pro zvěř. V okolí obce Ostřešany jsou teritoriálně fixované populace volně žijících savců, především Srnce obecného a Zajíce polního. Realizací záměru bude populace decimována, a to jak skrze realizaci stavebních prací, tak z důvodu provozu vlakových souprav. Nepochybně tak bude docházet ke škodám způsobeným na zvěři, jakož i k narušení jejich reprodukčního



cyklu z důvodu zvýšeného hlukového a světelného znečištění. Nadto pak předložená dokumentace, resp. migrační studie, předpokládá, že migraci budou umožňovat nespecifikované propustky, jakož i silniční mosty, a to s ohledem na domnělé malé dopravní zatížení. Pokud je uvažováno, že zvěř bude „muset“ využívat pozemní komunikace ke své migraci, je tím jednoznačně připuštěno, že opatření pro bezproblémovou migraci zvěře nejsou dostatečná. Vedlejším efektem pak bude zvýšené riziko srážky motorových vozidel s migrující zvěří, což nejenže způsobí úbytky zvěře, ale také bude ohrožovat bezpečnost provozu na těchto pozemních komunikacích.

Předělení krajiny vysokým náspem, vedeným téměř kolmo na převládající směr větrů způsobí zvýšenou prašnost za náspem vlivem ztráty energie prachových částic a jejich usazování, ale také ke zvýšené koncentraci a usazování škodlivých látek (srov. str. 96 studie). Tuto skutečnost je pak třeba vnímat v souvislosti se stávajícím stavem ovzduší. Strana 99 dokumentace pak přiznává *nepatrný* nárůst emisí z dieselelektrické trakce, nicméně není uvažováno brzdění a následný rozjezd vlaků. Obdobně pak nelze souhlasit se závěrem, že realizace záměru nepovede ke zhoršení ovzduší, když již za stávající situace dochází v okolí záměru k občasnému překračování ročního imisního limitu benzo-a-pyrenu. Za takové situace je třeba přijímat opatření emisní zatížení snižující a ne naopak.

Studie neuvažuje tržní znehodnocení nemovitostí a pozemků nacházejících se v bezprostředním okolí záměru. Zejména právě pozemky v obcích Mikulovice a Ostřešany jsou nyní zatíženy hlukem minimálně (mimo zemědělskou činnost). Není ani uvažován vliv na samotnou zástavbu v době realizace záměru, kdy v důsledku vibrací, potažmo i provozem železnice může dojít k postupnému „potrhání“ staveb.

Realizace záměru bude provázena výrazným zábořem nejvíce bonitované půdy zemědělského půdního fondu. Tento zábor však není objektivně zdůvodnitelný a je zbytečný s ohledem na existenci stávajícího dopravního spojení mezi Pardubicemi a Chrudimí. Rozsah záboru nelze ospravedlňovat úvahami o možné budoucí rekultivaci a převedení pozemků rušené trati do ZPF, protože se v současné době jedná o spekulaci. Dále není vyřešeno, jak bude s vytěženou zemínou naloženo. Odvolání na jakýsi „pokyn“ orgánu ochrany ZPF ohledně transportu zeminy značí, že se jedná o další z nedomyšlených řešení.

Rozptylová studie provádí hodnocení pouze pro železnici. Ta však nemůže být hodnocena odděleně od vlivů v území na silniční a jinou dopravu. Požadujeme zahrnutí vlivu poklesu / nárůstu emisí z dopravy silniční s ohledem na změnu zvyků



obyvatel a spedice a to i v případě, bude-li vliv pozitivní, neboť ten je potřeba dokázat.

V dokumentaci absentuje dopadová studie na železniční dopravu v ČR, zejména na trať HB – Liberec. Dokumentace taktéž neřeší dopady realizace nové trati na stávající železniční síť (Pardubice – Chrudim). Vše zůstává v obecné rovině.

VI. Hluková studie

Zásadní obavy obce panují stran zvýšeného hlukového zatížení. Provedením záměru dojde ke zhoršení pohody a kvality bydlení v obci Ostřešany. Občané budou permanentně obtěžováni hlukem projíždějících, brzdících souprav, byť toto není záměrně do hlukové studie zahrnuto. Kompenzace hluku kalkulací průjezdů v průjezdné rychlosti je naprosto zkreslující. Odtud plynoucí závěr, že u obce Ostřešany nejsou třeba protihlukové stěny, je pro obec naprosto nepřijatelný. Nadto je třeba si uvědomit, že při provozu trati bude vlastní hluk z provozu nad úrovní zástavby.

Dokumentace konstatuje, že mezi variantami provedení záměru existují jen nepatrné rozdíly a nedojde k překročení hygienických limitů hluku. Občané obce tak toto nevnímají. Obec Ostřešany žádá, aby byly záměr a dokumentace doplněny o možná protihluková opatření. Dokumentace totiž nad rámec uvedeného také konstatuje, že „V případě nutnosti dojde provedením PHS k minimalizaci kumulativních vlivů hluku a tím ke snížení zatížení obyvatel hlukem z provozované nové železniční trati.“ (srov. str. 15). Na straně 99 je pak operováno s **možností** přijetí protihlukových opatření dle potřeby v době výstavby. Taková formulace je ovšem bezobsažná a je třeba ji rozpracovat pečlivěji. Při provozu trati pak bude rušivým faktorem vlastní hluk z provozu, a vedení kolejového svršku nad úrovněmi domů a zahrad, které mají i oddychovou funkci.

Obdobně nelze oddalovat provedené hlukové studie pro případ využití silnic III. třídy a místních komunikací během výstavby, neboť je zřejmé, že se tak stane. Dokumentace se v tomto směru vzdává svého poslání posoudit odborně vliv realizace záměru na životní prostředí.

Nerozumíme také formulaci obsažené na str. 100 dokumentace, že „Nepatrná, výše uvedená překročení hygienických limitů budou ale pravidelně představovat výrazné zlepšení



současného stavu.“ Obdobně pak působí jako zavádějící konstatování, že „*Vlastní Ostřešanská spojka přispěje k navýšení hlukové zátěže pouze 0,1 dB.*“ Kontextuálně se zřejmě tento argument vztahuje jen na území Pardubic, resp. trati Praha - Česká Třebová.

VII. Závěr

Předkládaná dokumentace s ohledem na shora uvedené vady netvoří dostatečně objektivní odborný podklad pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí, jakož ani pro další realizaci záměru. Naopak vykazuje velmi závažné vady, je tendenční a neuvažuje v rozsahu, v jakém je tak na místě očekávat, nad důsledky prováděného záměru. Namísto toho obsahuje studii spousty duplicit, obecných doporučení bez garance výsledku a nejasností. Dokumentace, jak je vypracována, přináší spoustu nezodpovězených otázek, namísto toho, aby již dříve vyjádřené pochyby rozptýlovala.

Aby mohl být naplněn pravý, resp. zákonný účel předkládané dokumentace, kterým je vyhotovení komplexního, přezkoumatelného a ve vztahu ke konkrétnímu záměru nosného odborného stanoviska stran posouzení vlivů záměru na životní prostředí, žádá obec Ostřešany, jako dotčený územně samosprávný celek, aby byla dokumentace v odpovídajícím rozsahu přepracována a doplněna včetně přehodnocení trasování.

V Ostřešanech dne 7. 6. 2017 za obec Ostřešany

Mgr. Josef Vodrážka
starosta

