

## **P O S U D E K**

**podle § 9 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**

**Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN,  
3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)**

**Zpracovatel posudku:      Ing. Josef Tomášek, CSc.**

**Září 2022**

## Identifikační údaje

**Název:** Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění záměru „**Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)**“ (zpracováno s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění)

**Objednatel:** Ministerstvo životního prostředí  
Odbor výkonu státní správy III  
Hřímálého 11, 301 00 Plzeň  
IČ: 00164801  
zastoupený: Ing. Hubertem Bošinou, ředitelem OVSS III  
kontaktní osoba:  
Ing. Hubert Bošina  
tel: 267123301  
e-mail: Hubert.Bosina@mzp.cz

**Zpracovatel:** Středisko odpadů Mníšek s.r.o.  
Pražská 900  
252 10 Mníšek pod Brdy  
IČ: 46349316  
DIČ: CZ46349316  
kontaktní pracovník: Ing. Josef Tomášek, CSc.  
tel.: 318 591 770-1  
603 525 045  
e-mail: som@sommnisek.cz

## Obsah

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....	1
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE .....	4
II.1. Úplnost dokumentace .....	4
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení.....	6
A. Údaje o oznamovateli .....	6
B. Údaje o záměru .....	6
B.I. Základní údaje .....	6
B.II. Údaje o vstupech.....	9
B.III. Údaje o výstupech.....	10
B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží.....	10
B.III.2. Odpadní vody.....	11
B.III.3. Odpady.....	12
B.III.4. Ostatní emise a rezidua .....	13
B.III.5. Doplnující údaje.....	14
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území .....	14
C.I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území .....	14
C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny .....	16
C.III. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit .....	16
D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.....	17
D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru .....	17
D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích .....	30
D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů .....	31
D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně .....	31
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí.....	34
D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích .....	34
E. Porovnání variant řešení záměru .....	34
F. Závěr.....	34

G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru .....	34
H. Přílohy.....	35
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí.....	36
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice.....	36
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ .....	37
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ .....	40
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDRĚNÍ K DOKUMENTACI .....	45
1. Dotčené územní samosprávné celky .....	46
2. Dotčené správní orgány.....	47
3. Veřejnost .....	50
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	51
VII. NÁVRH STANOVISKA.....	56
PŘÍLOHY.....	70

## I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

### 1. Název záměru

**Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)**

### 2. Kapacita (rozsah) záměru

Stavba je navržena jako modernizace železniční tratě. Trať bude upravena v celém úseku Stod (mimo) – Domažlice (včetně), tj. od 135,042 km do 174,7 km následujícím způsobem:

- novostavba nové dvojkolejné žel. trati v úseku Stod (mimo) - Holýšov - odb. Dolní Kamenice (včetně) na rychlost 200 km/h
- optimalizací stávající jednokolejné trati v úseku odb. Dolní Kamenice (mimo) – ŽST Staňkov (včetně), zahrnující zdvojkolejnění úseků Staňkov (mimo) – odb. Vránov (vč.)
- elektrizaci stávající jednokolejné trati v úseku Staňkov (mimo) – odb. Přívozec (mimo)
- novostavba nové dvojkolejné žel. trati v úseku odb. Přívozec (včetně) – Domažlice (mimo) na rychlost 200 km/h
- optimalizací stávající jednokolejné trati v úseku Domažlice (včetně) – Domažlice odb.v.401 (odb. Pasečnice) (včetně), zahrnující zdvojkolejnění úseku Domažlice (mimo) – Domažlice město (včetně)

Délka trati po modernizaci bude 37,384 km.

V detailu:

Začátek stavby: pro železniční trať 0301 Plzeň-Jižní předměstí – Česká Kubice st.hr.ve stáv. km 135,042 (nkm 128,011)) – navázání na stavbu „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“

Konec stavby: pro železniční trať 0301 Plzeň-Jižní předměstí – Česká Kubice st.hr.ve stáv. km 174,700 – navázání na stávající stav v úseku trati Domažlice odb. v. 401 – Česká Kubice, resp. na stavbu „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN“

pro železniční trať 0321 odb. Vránov – Poběžovice v km 0,667, s přesahem technologických profesí do ŽST Horšovský Týn

pro železniční trať 0331 Domažlice (odb. Pasečnice) – Tachov v km 6,046, s přesahem technologických profesí do ŽST Klenčí pod Čerchovem

pro železniční trať 0351 Janovice nad Úhlavou – Domažlice v km 30,849, s přesahem technologických profesí do nákladíště Kout na Šumavě

Délka stavby:	37,384 km
Prostorová průchodnost pro ložnou míru:	UIC GC
Přechodnost pro mostní objekty:	D4/traťová rychlost
Třída zatížení:	D4
Staniční zabezpečovací zařízení:	3. kategorie typu elektronické stavědlo
Počet výhybek zabezpečených SZZ (bez výkolejek):	77 ks
Železniční svršek:	60 E2 nový 51 333 m 49 E1 nový 14 165 m

Počet nově vložených výhybek:	tvar 60 E2 nové 54 ks tvar 49 E1 nové 23 ks
Sanace žel. spodku:	staniční koleje 26 607 m traťové koleje 38 892 m
Trakční vedení:	stavební část (brány vč. základů) 81,3 km stavební část (podpěry vč. základů) 81,3 km montážní část (vodiče, závěsy, kotvení, propojky) 81,3 km montáž včetně provizorních stavů 81,3 km
Elektrický ohřev výměn:	77 ks
Výtahy:	na nástupiště 5 ks
Eskalátory:	na nástupiště 1 ks
Nástupiště:	ostrovní: nové 475 m jazykové: nové 330 m vnější: nové 1 660 m
Žel. mosty, propustky, zdi:	mosty, podchody nové 25 ks rekonstrukce 17 ks přestavba na most 1 ks demolice (bez náhrady) 1 ks mosty silniční nové, rekonstrukce 7 ks propustky nové 22 ks rekonstrukce 20 ks zdi opěrné, zárubní nové 15 ks

### 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj: Plzeňský

Obec: Stod, Střelice, Hradec, Holýšov, Staňkov, Hlohová, Křenovy, Horšovský Týn, Blížejev, Osvračín, Milavče, Chrastavice, Domažlice, Spáňov, Kout na Šumavě, Babylon, Újezd, Trhanov, Klenčí pod Čerchovem, Horní Kamenice, Zahořany, Chodov, Pasečnice, Kdyně

Katastrální území: Stod, Střelice, Hradec u Stoda, Holýšov, Dolní Kamenice u Holýšova, Ohučov, Kvíčovice, Horní Kamenice u Staňkova, Staňkov-město, Staňkov-ves, Hlohová, Vránov, Křenovy, Osvračín, Chotiměř u Blížejova, Přívozec, Blížejev, Výrov u Milavčí, Nahošice, Milavče, Radonice u Milavčí, Chrastavice, Sedlice u Domažlic, Bořice u Domažlic, Domažlice, Havlovice u Domažlic, Újezd u Domažlic, Pasečnice, Babylon, Semošice, Horšovský Týn, Smolov u Domažlic, Spáňov, Trhanov, Chodov u Domažlic, Klenčí pod Čerchovem, Kdyně, Prapořiště

### 4. Obchodní firma oznamovatele

Správa železnic, státní organizace

### 5. IČ oznamovatele

70994234

**6. Sídlo (bydliště) oznamovatele**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

## II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

Předmětem posouzení je dokumentace záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ (dále jen záměr) s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., která byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - rozhodnutí č. j. 10606/ENV/06 s posledním prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. MZP/2020/710/3888.

Zjišťovací řízení pro záměr zahájilo MŽP, odbor výkonu státní správy III (dále jen „příslušný úřad“) ve smyslu § 7 zákona dopisem č. j. MZP/2022/520/56 ze dne 17. 1. 2022. Oznámení zpracovala Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. Na základě obdržených vyjádření k oznámení vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení č. j. MZP/2022/520/291 ze dne 11. 3. 2022 s tím, že dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti vlivů:

1. Vlivy na povrchové a podzemní vody.
2. Vlivy na obyvatelstvo.
3. Vlivy na ovzduší a klima.
4. Vlivy na krajinu.
5. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy.
6. Nakládání s odpady.
7. Zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky a připomínky, které jsou uvedeny v doručených vyjádřeních.

Oznamovatel předložil dokumentaci příslušnému úřadu a ten ji dopisem č. j. MZP/2022/520/618 ze dne 3. 6. 2022 následně rozeslal dotčeným správním orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření a ke zveřejnění. Dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.

Zpracováním posudku k posuzovanému záměru byl na základě výběrového řízení pověřen Ing. Josef Tomášek, CSc., držitel osvědčení o odborné způsobilosti ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., č. o. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č. j.: MZP/2021/710/4875 ze dne 22. 9. 2021.

Pro zpracování posudku byly předány tyto podklady:

- vyjádření k dokumentaci předmětného záměru (9 vyjádření, zasláno e-mailem dne 28. 7. 2022)
- dokumentace dle přílohy 4 zákona č. 100/2001 Sb. „Modernizace trati Plzeň – Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ na životní prostředí (doručeno poštou 29. 7. 2022)

Vzhledem ke skutečnosti, že příslušný úřad neobdržel žádná odůvodněná nesouhlasná vyjádření veřejnosti k dokumentaci (v souladu s § 17 odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb.), upustil od konání veřejného projednání.

### II.1. Úplnost dokumentace

Dále je hodnocena úplnost dokumentace vlivů záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ (dále jen „dokumentace“), zpracované v květnu 2022. Dokumentace byla zpracována oprávněnou osobou



Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - rozhodnutí č. j. 10606/ENV/06 s posledním prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. MZP/2020/710/3888.

Dokumentace obsahuje 416 stran textu a 9 příloh. Za titulní stránkou dokumentace je uveden obsah, ve kterém je uveden výčet vyjádření správních orgánů, samosprávných celků a veřejnosti. Na dalších stránkách jsou tato vyjádření komentována. Není uvedeno, o jaká vyjádření se jedná, ale z uvedených datumů vyjádření je zřejmé, že se jedná o vyjádření k oznámení doručená v rámci zjišťovacího řízení.

Vlastní dokumentace v kapitole A. Údaje o oznamovateli charakterizuje základní údaje o oznamovateli předkládaného záměru.

Kapitola B. Údaje o záměru - obsahuje základní údaje o záměru a údaje o vstupech a výstupech záměru a splňuje po formální stránce požadavky přílohy č. 4 zákona. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Kapitola C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území - kapitola obsahuje tyto podkapitoly:

- C.I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území
- C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny
- C.III. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

Kapitola splňuje po formální stránce požadavky přílohy č. 4 zákona. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Kapitola D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví - kapitola obsahuje tyto podkapitoly:

- D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru
- D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích
- D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů
- D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně
- D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Kapitola splňuje po formální stránce požadavky přílohy č. 4 zákona. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Předložená dokumentace obsahuje dále požadovanou kapitolu E. Porovnání variant řešení záměru, kapitolu F. Závěr, kapitolu G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a kapitolu H. Přílohy (součástí dokumentace je 9 příloh).

Z výše uvedeného je zřejmé, že dokumentace záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ je zpracována v členění podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům tohoto zákona.

## **II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení**

V této části posudku je hodnocen obsah jednotlivých kapitol dokumentace. Je prověřena úplnost a správnost předkládaných údajů a úroveň jejich zpracování a prezentace. Jmenovitě jsou uvedeny všechny nedostatky ve zpracování, kterých se zpracovatelka dokumentace dopustila, a je vyhodnoceno, jak tyto nedostatky ovlivňují závěry dokumentace.

Obsah jednotlivých kapitol dokumentace je shrnut do krátkého odstavce a stanovisko zpracovatele posudku k obsahu a úrovni zpracování je uvedeno *kurzivou za tímto shrnutím*.

Za titulní stránkou dokumentace je uveden obsah obsahující výčet vyjádření orgánů státní správy, samosprávy a veřejnosti z ledna až února 2022. Na 18 stránkách je pak uvedeno vypořádání připomínek z těchto vyjádření.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato část byla do dokumentace zařazena nad rámec povinné osnovy dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2012 Sb. Ale je účelné, že ji zpracovatelka dokumentace uvedla. Zpracovatel posudku má pouze poznámku, že zde chybí údaj o tom, že se jedná o vypořádání vyjádření k oznámení.*

## **A. Údaje o oznamovateli**

Uvedeny jsou následující údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČ, sídlo, kontakt na oprávněného zástupce oznamovatele.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Kapitola obsahuje všechny údaje požadované zákonem.*

## **B. Údaje o záměru**

### **B.I. Základní údaje**

#### **B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1**

Je uveden tento název: Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)

Dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. byl v dokumentaci záměr zařazen do kategorie I pod bod č. 44. Celostátní železniční dráhy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

### **B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru**

Je popsán začátek a konec stavby dle staničení trati a návaznosti na 1. a 4. stavbu. Je uvedena délka stavby 37,384 km. Jsou uvedeny kapacity jednotlivých stavebních objektů a zařízení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

### **B.I.3. Umístění záměru**

Je uveden kraj Plzeňský,

Obce: Stod, Střelice, Hradec, Holýšov, Staňkov, Hlohová, Křenovy, Horšovský Týn, Blížejev, Osvračín, Milavče, Chrastavice, Domažlice, Spáňov, Kout na Šumavě, Babylon, Újezd, Trhanov, Klenčí pod Čerchovem, Horní Kamenice, Zahořany, Chodov, Pasečnice, Kdyně.

Katastrální území: Stod, Střelice, Hradec u Stoda, Holýšov, Dolní Kamenice u Holýšova, Ohučov, Kvíčovice, Horní Kamenice u Staňkova, Staňkov-město, Staňkov-ves, Hlohová, Vránov, Křenovy, Osvračín, Chotiměř u Blížejova, Přívozec, Blížejev, Výrov u Milavčí, Nahošice, Milavče, Radonice u Milavčí, Chrastavice, Sedlice u Domažlic, Bořice u Domažlic, Domažlice, Havlovice u Domažlic, Újezd u Domažlic, Pasečnice, Babylon, Semošice, Horšovský Týn, Smolov u Domažlic, Spáňov, Trhanov, Chodov u Domažlic, Klenčí pod Čerchovem, Kdyně, Prapořiště.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Pouze poznámka, že zpracovatel posudku postrádá situaci s umístěním trasy nebo alespoň odkaz na mapovou přílohu.*

### **B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry**

Je popsán charakter záměru (částečně novostavba, částečně optimalizace) a stručně popsáno řešení záměru. Jsou popsány souběžné, navazující (železniční a silniční) a ostatní stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

### **B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí**

Na úvod jsou zmíněny cíle stavby a uvedeno zlepšení kvalitativních parametrů. Je zmíněna aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN“ 2019 a popsány 4 projektové varianty s tím, že na základě vyhodnocení vlivů na životní prostředí, investičních nákladů, dopravních přínosů rozhodla centrální komise MD, že v další projektové přípravě bude sledováno řešení dle varianty 3b.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

**B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry**

Na úvod je konstatováno, že se jedná o kombinaci novostavby nové žel. trati v úseku Stod (mimo) – Holýšov – odb. Dolní Kamenice (včetně) a odb. Přívozec (včetně) – Domažlice (mimo) a optimalizaci zbývajících úseků žel. trati. Je popsán vztah k ZÚR Plzeňského kraje a navazující úseky stavby (1. a 4. stavba).

Je popsáno řešení stavby jak nově přeložené části trati, tak zdvojkolejnění případně úprava stávajících úseků trati (železniční svršek a spodek, realizace zastávek, elektrifikace, přemostění, propustky, úpravy komunikací, protihlukové stěny, rozvodna, přeložky stávající sítě technické infrastruktury, kácení zeleně, zabezpečovací zařízení). Na 18 stránkách je uveden výčet provozních souborů a stavebních objektů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek. Pouze poznámka, že výčet provozních souborů a stavebních objektů mohl být uveden spíše v příloze.

**B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení**

Je uveden termín zahájení stavby 9/2026 a termín ukončení stavby 05/2030.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

**B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků**

Je uveden Plzeňský kraj a obce Stod, Střelice, Hradec, Holýšov, Staňkov, Hlohová, Křenovy, Horšovský Týn, Blížejev, Osvračín, Milavče, Chrastavice, Domažlice, Mrákov, Spáňov, Kout na Šumavě, Babylon, Újezd, Trhanov, Klenčí pod Čerchovem, Pasečnice a Kdyně.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Formální připomínkou je, že dle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 326/2017 Sb., má být kapitola B.I.8. nazvaná „Výčet dotčených územních samosprávných celků“.

**B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat**

Je uvedeno územní rozhodnutí (obecný stavební úřad) a stavební povolení (dražní úřad).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek. Pouze poznámka, že dle aktuálního znění přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb. je v nadpisu této kapitoly uveden § 9 odst. 3 zákona 100/2001 Sb., ve kterém jsou ale řešeny lhůty pro zpracování posudku. Je vhodné, že jsou uvedena navazující rozhodnutí podle §

9a odst. 3 zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, tak jak to bylo v dřívějších zněních přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb.

## **B.II. Údaje o vstupech**

### **B.II.1. Půda**

Je uveden výčet obcí na jejichž území je záměr umístěn. Na obrázku jsou znázorněny krajinné typy způsobu využití území. V tabulkách jsou uvedeny výměry trvalého a dočasného záboru nad 1 rok v jednotlivých katastrálních územích dle druhu pozemku - ZPF a PUPFL. Je uveden přehled dotčených ochranných pásem sítí technické infrastruktury.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek, kapitola obsahuje požadované údaje.*

### **B.II.2. Voda**

#### Provoz

Je uveden výčet nových objektů budov s tím, že dešťová voda ze střech bude odváděna do sestavy vsakovacích modulů, které budou umístěny na stejném pozemku jako vlastní objekt a že tyto objekty nebudou trvale obsazeny a nebudou mít hygienické zařízení.

Dále jsou popsány nové samostatné objekty kanalizace. Je konstatováno, že stavba nevytváří, oproti stávajícímu stavu, nové požadavky na spotřebu pitné vody a odvádění splaškových vod. Ve stanicích nejsou navrženy nové prostory, které by navýšily spotřebu vody nad stávající stav.

#### Výstavba

Je popsáno odvodnění trati v době výstavby (stávající a nový systém). Je konstatováno, že v současnosti není znám počet pracovníků stavby, a tak je uveden orientační přehled potřeby na dodávku vody (pití, mytí a sprchování, technologická voda, provozní voda) s tím, že zásobování vodou může být zajištěno dovážkou v cisternách nebo napojením na místní vodovodní síť v případě dosažitelnosti.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola obsahuje požadované údaje. Pouze poznámka, že nakládání s dešťovými vodami a popis objektů kanalizace patří spíše až do kapitoly B.III.*

### **B.II.3. Ostatní přírodní zdroje**

Je uveden výčet vstupních surovin s tím, že celková spotřeba stavebních materiálů a bilance zemin bude specifikována v dalším stupni projektové přípravy. Je zmíněn odběr pohonných hmot pro automobily a nouzové agregáty. Stručně je komentována zemní bilance - rubanina z tunelu Střelická a přebytečná výkopová zemina z jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů, nevhodná zemina do násypů tělesa železničního spodku bude využita na rekultivace opuštěných úseků trati.

Je navrženo přebytečnou výkopovou zeminu přednostně využít k zasypávání pro účely rekultivace vytěžených oblastí nebo pro technické účely při terénních úpravách v zájmovém území stavby (DP Lomnička I, Lomnička u Plas).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Pouze poznámka, že údaje týkající výkopové zeminy patří spíše do kapitoly B.III.3.

**B.II.4. Energetické zdroje**

Je uveden výčet trakčních napájecích stanic a stávající a nová energetická bilance na jednotlivých železničních stanicích a odbočkách,

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

**B.II.5. Biologická rozmanitost**

Jsou popsány dotčené bioregiony - Plzeňský, Tachovský a Českoleský. V tabulkách je uvedena výměra orné a lesní půdy na území dotčených obcí a koeficient ekologické stability.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek.

**B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu**

Jsou popsány nároky na dopravu (silniční i železniční) po dobu výstavby (odvoz a návoz materiálů). Je konstatováno, že v rámci posuzovaného záměru budou dotčeny stávající inženýrské sítě s odkazem na kapitoly B.I.6, D.2.1.5 a D.2.1.6.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

**B.III. Údaje o výstupech**

**B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží**

**Znečištění vody**

Je zmíněna možnost znečištění vod v průběhu výstavby vnosem kontaminantů do toků a do podzemních vod a povinnost dodavatele stavby dle zákona č. 254/2001 Sb. učinit odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod (havarijní plán).

**Znečištění půdy a půdního podloží**

Opět zmíněna možnost havárie v období výstavby i provozu.

**Znečištění ovzduší**

**Provoz**

Je konstatováno, že po modernizaci bude trať elektrifikována a nebude zdrojem emisí

**Výstavba**

Jako liniový zdroj jsou uvedeny komunikace s automobilovým provozem, za bodové zdroje jsou označeny dieslové motory zařízení určených ke zpracování kameniva a za plošné zdroje mechanické procesy recyklační linky, plocha recyklační základny pojižděná stavebními

stroji a deponie sypkých materiálů. Je uveden celkový objem šterku určený k recyklaci a délka recyklace (v žst. Domažlice: 53 597 m<sup>3</sup>, 121 dní, v žst. Holýšov: 40 271 m<sup>3</sup>, 91 dní). Jsou popsány možnosti umístění recyklačních základen v ŽST Domažlice a v ŽST Holýšov.

#### Množství emitovaných škodlivin jednotlivými zdroji znečištění

##### Liniové zdroje

Obecně je popsán vznik emisí z těchto zdrojů. Je vyčíslen počet jízd - silniční doprava podsítného na skládku s tím, že intenzita nákladní dopravy je velmi nízká maximálně v jednotkách za hod. a proto i emise z této dopravy budou velice nízké a roční imisní příspěvek na hranici zjistitelnosti. Je komentován výpočet emisí z provozu nákladních vozidel po zpevněné komunikaci (včetně resuspenze a sekundární prašnosti).

##### Bodové zdroje

Jako nový dočasný bodový zdroj jsou označeny pohonné jednotky recyklační linky - 2 dieslové motory. Je uvedeno vyčíslení emisí z tohoto zdroje (NO<sub>x</sub> a TZL dle emisních faktorů podle platné emisní normy STAGE IIIB a IV., benzen - odhad z poměru emisních faktorů podle programu MEFA13 pro TV při rychlosti 5 km/h. EURO4. benzo(a)pyren - E(f) z příručky Evropského programu pro monitorování a hodnocení ovzduší: tabulka 3-1, EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook, vydané EEA (European Environment Agency) 29.8.2013)

##### Plošné zdroje

Za plošné zdroje jsou označeny plochy staveniště s umístěnou recyklační linkou a obslužnými stavebními stroji. Jsou vyčísleny emise:

- z motoru nakladače pohybujícího se na plochách recyklačních základen v žst. Domažlice a žst. Holýšov - dle normy STAGE IIIB
- emise TZL z mechanických procesů třídiče a kolového nakladače - dle EF ve Sdělení MŽP ČR odboru ochrany ovzduší, jímž se stanovují emisní faktory podle § 12 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 415/2012 Sb. pro recyklační linky - Věstník MŽP 12/2021 (uvedena tabulka s EF dle sdělení z věstníku MŽP 12/2020)

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek. Pouze poznámka že na str. 56 dokumentace jsou sice uvedeny emisní faktory dle sdělení z věstníku MŽP č. 12/2020, ale ve výpočtu byly použity emisní faktory z věstníku 12/2021. Ty z věstníku 12/2020 byly použity v rozptylové studii v oznámení.*

## **B.III.2. Odpadní vody**

### **Fáze výstavby**

Je komentováno nakládání se:

- splaškovými vodami - množství bude odpovídat počtu pracovníků
- dešťovými vodami - je konstatováno, že v době výstavby bude využit stávající systém odvodnění trati.
- technologickými vodami.

### **Fáze provozu**

Je komentováno nakládání se:

- splaškovými vodami - předpokládá vznik splaškových odpadních vod v rámci zastávek, tyto vody budou svedeny do kanalizace

- dešťovými vodami - je uveden popis objektů týkajících se odkanalizování trati (příkopy, trativody), popis odvodnění nových pozemních komunikací a pozemních objektů (odvod vod ze střech)
- technologickými vodami - je konstatováno, že budou vznikat v minimálním množství.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

### B.III.3. Odpady

Na úvod je uveden výčet právních předpisů platných v odpadovém hospodářství (zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech, vyhlášky č. 8/2021 Sb. a č. 273/2021 Sb.)

#### **Kontrolní chemické analýzy štěrkového lože**

Je popsán odběr vzorků štěrkového lože, v tabulce je uvedena lokalizace odebraných vzorků, v dalších tabulkách jsou uvedeny výsledky chemických analýz v 7 reprezentativních vzorcích a srovnání s různými typy ukazatelů dle vyhlášky č. 294/2005 Sb. (třídy vyluhovatelnosti, limitní koncentrace pro odpady v sušině dle přílohy č.4 a č. 10 vyhlášky, hodnocení nebezpečné vlastnosti HP 15 dle vyhlášky č. 94/2016 Sb.). V závěrech a doporučeních je uvedeno, že štěrkové lože nelze využívat na povrchu terénu, neboť charakteristické vzorky překročily limitní hodnoty, stanovené v tabulce 10.1 přílohy č. 10 vyhlášky č. 294/2005 Sb. zejména u arsenu, kadmia, niklu a sumy polycyklických aromatických uhlovodíků. Výše uvedené znečištění štěrkového lože je nejvíce vázáno na jemnozrnnou (zahliněnou) frakci 0-8 mm, proto je vhodné v rámci stavby tuto frakci oddělit (např. pomocí mobilní třídící linky). Pro případné využívání štěrkového lože na povrchu terénu je tedy nutné předpokládat nutnou úpravu (vhodné se jeví rozřídění štěrkového lože na hrubozrnnou a jemnozrnnou frakci a s frakcemi dále nakládat samostatně). Hrubozrnnou frakci lze využívat bez omezení. U jemnozrnné frakce je nutné ověřit její vlastnosti před rozhodnutím o dalším nakládání s ní. Štěrkové lože charakterizované vzorky K1 až K5 a K7 lze případně přímo po odtěžení z kolejiště ukládat na skládky skupiny S-inertní odpad (S-IO).

Štěrkové lože charakterizované vzorkem K6, lze případně přímo po odtěžení z kolejiště ukládat na skládky skupiny S-ostatní odpad (podskupiny S-OO1 a S-OO3).

#### **Odpady z výstavby**

Je uvedeno, že objemově nejvíce odpadového materiálu bude tvořit především vytěžená zemina, štěrk ze železničního svršku, stavební suť a vybouraný beton (prostý beton i železobeton), vybouraný asfaltový beton, demontované kovové konstrukce, smýcené keře a kácené stromy z prostoru staveniště. V tabulce jsou uvedeny možné druhy produkovaných odpadů z výstavby. Podrobně je popsáno nakládání s jednotlivými druhy odpadů (včetně nebezpečných odpadů).

Je uvedeno 9 bodů, které budou respektovány z hlediska problematiky odpadů (nakládání v souladu s legislativou platnou v odpadovém hospodářství, odpovědnost zhotovitele stavby, specifikace prostoru pro soustředování odpadu, nakládání se stavebními a demoličními odpady, předání nezpracovaných odpadů do zařízení určeného pro nakládání s odpady, o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití, vedení evidence, v rámci závěrečné kontrolní prohlídky stavby předložení specifikace druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložení způsobu nakládání s těmito odpady).

Je uveden výčet konkrétních možných zařízení k využívání/odstraňování odpadů (rekultivace a terénní úpravy, recyklační střediska stavebních odpadů, kompostárny, skládky skupiny S-ostatní odpad, skládky skupiny S-nebezpečný odpad a dekontaminační plochy).



## Odpady z provozu

Za hlavní proces produkující odpady z provozu jsou označeny úklid a údržba veškerého zařízení související s provozem železniční dopravy. Způsoby využívání a odstraňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a budou respektovat platnou legislativu. V tabulce jsou uvedeny druhy produkovaných odpadů z provozu.

Jsou uvedeny povinnosti, které budou respektovány z hlediska problematiky odpadů (soustředování podle jednotlivých druhů a kategorií, oddělené soustředování nebezpečných odpadů, dohodnutí intervalů svozů).

*Stanovisko zpracovatele posudku:*

*Bez připomínek.*

### B.III.4. Ostatní emise a rezidua

*(například hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy - přehled zdrojů, množství emisí, způsoby jejich omezení)*

#### Hluk

##### Fáze výstavby

Je konstatováno, že zdroji hluku ze stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby záměru a že opatření pro minimalizaci vlivu hluku ze stavební činnosti jsou součástí hlukové studie příloha č. 1 a kapitoly D.IV.

##### Fáze provozu

Zdrojem hluku po dobu provozu bude vlastní kolejová doprava. V tabulce jsou uvedeny vypočtené hodnoty hluku ve vzdálenostech 25 metrů od osy kolejí pro rok 2000, pro stávající stav 2020 a výhled v roce 2035 s odkazem na podrobnější vyhodnocení v hlukové studii. Stručně jsou jednotlivé stavy porovnány: (v současném stavu je oproti roku 2000 patrný pokles hlučnosti v denní i noční době (provozování modernějších vlaků vybavených brzdovými systémy, které mají pozitivní vliv na jízdní plochu kola a tím i nižší hlučnost ze styku kola s kolejnicí, pokles počtu nákladních vlaků), ve výhledovém stavu pak dochází ke zvýšení stávající hlučnosti (navýšením počtu vlaků osobní i nákladní dopravy, zvýšení rychlosti).

Obecně jsou popsána protihluková opatření (snížení hlučnosti zdroje, opatření u exponovaných objektů a protihlukové bariéry)

#### Vibrace

Obecně je popsána problematika šíření vibrací. V tabulce jsou uvedeny výsledné hodnoty měření vibrací, které bylo provedeno ve 4 měřících bodech (v 1 bodě je překročen limit). Pro dodržení hygienického limitu vibrací v obytných objektech se navrhuje antivibrační opatření – antivibrační rohože.

#### Záření

Zdroj elektromagnetického záření a neionizujícího záření je vyloučen.

#### Zápach

Konstatováno, že nelze předpokládat, že by posuzovaný záměr byl zdrojem zápachu.

#### Světelné znečištění

Je popsáno řešení nového osvětlení železničních zastávek, jako zdroj světelného znečištění jsou označeny i projíždějící vlaky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek. Pouze poznámka že uvedené vypočtené hodnoty hluku patří spíše do kapitoly D.I., Zde měli být spíše údaje o tom, jaké zdroje hluku byly v jednotlivých stavech uvažovány. Tyto údaje je možné dohledat v příloze Hluková studie.*

**B.III.5. Doplnující údaje**

Je konstatováno, že není nezbytné uvádět žádné další doplňující informace

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

**C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území****C.I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území**

V této kapitole jsou environmentální charakteristiky popsány v těchto kapitolách:

- C.I.1. Struktura a ráz krajiny
- C.I.2. Geomorfologie a hydrologie
- C.I.3. Flóra a fauna
- C.I.4. Významné krajinné prvky
- C.I.5. Územní systém ekologické stability
- C.I.6. Zvláště chráněná území
- C.I.7. Přírodní parky
- C.I.8. Evropsky významné lokality a ptačí oblasti
- C.I.9. Poddolovaná území, ložiska nerostných surovin a sesuvy
- C.I.10. Území historického, kulturního nebo archeologického významu
- C.I.11. Území hustě zalidněná
- C.I.12. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení
- C.I.13. Staré ekologické zátěže

Shrnutí údajů uvedených v této kapitole:

Stávající železnice je mezi Stodem a Staňkovem vedena při okraji údolní nivy Radbuzy, kterou i překračuje. Na jihozápadním okraji Staňkova se do Radbuzy vlévá vodní tok Zubřina, v jehož nivou železnice prochází až do Domažlic.

Propustnost prostředí je značně proměnlivá, kolísá v závislosti na změnách v zrnitostním složení zemin a na intenzitě zvětrání a rozpukání hornin předkvartérního podkladu.

Během botanického průzkumu bylo zaznamenáno celkově 328 taxonů. V dotčeném území a jeho okolí byl potvrzen výskyt šesti druhů zvláště chráněných dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Jednalo se o silně ohrožený vstavač kukačku, lomikámen trojprstý a chudinu zední. Zaznamenána byla také přítomnost ohrožených druhů, mezi které patří sněženka podsněžní, tařice skalní a prstnatec májový. Byl zaznamenán i výskyt invazivních druhů (křídlatka japonská, bolševník velkolepý, turan roční, turanka kanadská, laskavec ohnutý a netýkavka malokvětá).

Fauna - ze zvláště chráněných druhů bezobratlých byli zjištěni zástupci čmeláků rodu *Bombus*, mravenců rodu *Formica* a zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*). Ryby - ze zvláště chráněných druhů byl v Zubřině v blízkosti Bílého mlýna u Staňkova v roce 2004 evidován

výskyt mníka jednovouseho. Obojživelníci - během průzkumů byla v širším zájmovém území potvrzena přítomnost ropuchy obecné (ohrožený druh) a čolka obecného (silně ohrožený druh). Plazy - byl prokázán výskyt tří druhů plazů, které jsou dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, řazeny mezi druhy zvláště chráněné (ještěrka obecná, slepýš křehký a užovka obojková). Ptáci v okolí posuzovaného záměru bylo během průzkumů zjištěno 9 druhů řazených mezi zvláště chráněné (čáp bílý, čáp černý, krkavec velký, křepelka polní, luňák červený, moták pochop, slavík obecný, ťuhýk obecný a vlaštovka obecná). Savci - z celkového počtu 18 zjištěných zástupců savců byla zaznamenána přítomnost tří druhů, které jsou dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění, řazen mezi druhy ohrožené, resp. silně ohrožené (veverka obecná, bobr evropský a vydra říční).

Stávající železnice dvakrát kříží migračně významné území, resp. biotop zvláště chráněných druhů velkých savců. A to v blízkosti Hradecké skály, kde je naplánována nová trasa železnice, a dále v území jižně od odbočky na Vránov.

Posuzovaný záměr není ve střetu s registrovanými významnými krajinnými prvky (VKP) ale kříží několik VKP dle § 3 zákona č. 114/1992 Sb. (Radbuza, Zubřina a další vodní toky). V širším okolí trati se nacházejí 3 památné stromy. Posuzovaný záměr je ve střetu s několika prvky ÚSES (regionální a lokální biocentra a biokoridory).

Ze zvláště chráněných území je nejbližší posuzované železniční trati přírodní památka Louka u Šnajberského rybníka a ve vzdálenosti 1,9 km západně konci stavby se nachází CHKO Český les. Záměr zasahuje do přírodních parků Český les – Domažlice a Zelenov. Řešený traťový úsek není v přímé územní kolizi s lokalitami chráněnými v rámci NATURA 2000. Nejbližší posuzovanému záměru se nachází EVL Čerchovský les ve vzdálenosti cca 4 km.

Zájmové území stavby se nenachází v prostoru žádného poddolovaného území, nejbližší poddolované území je ve staničení km 135,300 ve vzdálenosti cca 65 m od poddolovaného území (ID 603 Holýšov – Město). Ve staničení km 132,255 – 132,290 navržená trasa prochází ložiskem nevyhrazeného nerostu (stavební kámen) ID 3025300 Holýšov-Střelice.

Většina území spadá do oblasti klasifikované jako území s archeologickými nálezy (ÚAN) III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenavštědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Dále se v zájmovém nachází 7 lokalit ÚAN I (území s pozitivně prokázáním a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů) a 5 lokalit ÚAN II (území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu navštědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 - 100 %).

Celková kvalita ovzduší je průměrně dobrá a k překročení platných imisních limitů dochází pouze u BaP o 10 % v lokalitě Holýšov, o 10 % v lokalitě Staňkov, o 20 % v lokalitě Domažlice.

Železniční stanice Staňkov v km 141,0 a ŽST a depo Domažlice v km 168,0 jsou evidovány jako stará ekologická zátěž.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

*Tato kapitola je zpracována podrobně a srozumitelně a obsahuje požadované údaje.*

## **C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny**

V dokumentaci jsou v této kapitole charakteristiky současného stavu životního prostředí popsány v těchto kapitolách:

- C.II.1. Ovzduší
- C.II.2. Voda
- C.II.3. Půda
- C.II.4. Přírodní zdroje
- C.II.5. Biologická rozmanitost
- C.II.6. Klima
- C.II.7. Obyvatelstvo a veřejné zdraví
- C.II.8. Hmotný majetek, kulturní dědictví

### Shrnutí údajů uvedených v této kapitole:

Celková kvalita ovzduší je průměrně dobrá a k překročení platných imisních limitů dochází pouze u BaP o 10 % v lokalitě Holýšov, o 10 % v lokalitě Staňkov, o 20 % v lokalitě Domažlice.

V modernizovaném úseku trati nebo v jeho bezprostřední blízkosti se nachází 7 vodních zdrojů s vyhlášenými ochrannými pásmy, Uvažovaná stavba neprochází žádným územím CHOPAV. Zájmové území stavby je v kontaktu se záplavovým územím vodních toků Radbuza a Zubřina. Stavba se nachází v rizikových územích při přívalových srážkách.

Zemědělská půda je v zájmové oblasti zastoupena hnědými půdami, hnědozemí, pseudoglejemi a ilimerizovanými půdami. Odnímané plochy se nacházejí na všech pěti třídách ochrany (I. třída - trvalý zábor 88 499 m<sup>2</sup>, II. třída - trvalý zábor 173 213 m<sup>2</sup>, III. třída - trvalý zábor 234 863 m<sup>2</sup>, IV. třída - trvalý zábor 127 510 m<sup>2</sup> a V. třída - trvalý zábor 209 708 m<sup>2</sup>. Zájmové území se nachází v přírodní lesní oblasti 6 - Západočeská pahorkatina. (začátek stavby – km 169,500) a 11 - přírodní lesní oblasti Český les (169,500 – konec stavby). Celkem bude odňato 159 934 m<sup>2</sup> pozemků určených k plnění funkcí lesa. Posuzovaný záměr prochází převážně lokalitami s nízkou, velmi nízkou, střední hrozbou a vysokou hrozbou erozního smyvu.

Plánovaná stavba prochází v blízkosti, nebo zasahuje do čtyř poddolovaných území a jednoho ložiska nevyhrazených nerostů (Holýšov - Střelice).

V dotčeném území byla v rámci mapování biotopů v ČR a jejich aktualizací zjištěna celá řada přírodních či přírodě blízkých biotopů. Ve vazbě na posuzovanou trať a v okolí ovlivněné vedením v nové stopě, přeložkami, zdvoukolejněním a souvisejícími objekty byla zaznamenána přítomnost několika zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola je zpracována odpovídajícím způsobem a jednotlivé složky životního prostředí jsou dostatečně popsány.*

## **C.III. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit**

V této kapitole jsou shrnuty podstatné údaje u vedené v kapitole C.II. týkající se zejména hlukové situace, kvality ovzduší, VKP, soustavy NATURA, flory a fauny, povrchových a podzemních vod, starých ekologických zátěží a památek.

Je konstatováno, že předpokládaný pravděpodobný vývoj v případě neprovedení záměru představuje stávající železniční trať bez stavebních úprav.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

## **D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví**

### **D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru**

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Formální připomínkou je, že dle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 326/2017 Sb. má být tato kapitola nazvaná „Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí“*

#### **D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

Na úvod je konstatováno, že hlavními faktory, které mohou být záměrem významněji ovlivněny, budou hluk a znečištění ovzduší.

#### **Sociální a ekonomické vlivy**

##### Fáze výstavby

Konstatováno, že realizace záměru bude představovat zdroj práce pro stavební, projekční a dopravní firmy.

##### Fáze provozu

Konstatováno, že přínosem stavby bude zvýšení rychlosti a zkrácení jízdní doby a také zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

#### **Narušení faktorů pohody obyvatel**

Narušení faktorů pohody ve fázi je připuštěno v souvislosti s dopravou stavebního materiálu a hlukem ze stavební činnosti. Dotčené obyvatelstvo bude včas informováno o plánovaných činnostech, a tak jim umožnit odpovídající úpravu režimu dne.

#### **Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví**

Je uvedeno, že vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je součástí přílohy č. 6 dokumentace. Je uvedena metodika hodnocení.

Vlivy znečištění ovzduší na zdraví obyvatel

Je uvedena identifikace nebezpečnosti a vztahů dávka – účinek pro následující látky: suspendované částice, oxid dusičitý, benzen a benzo(a)pyren. Pro tyto látky je uvedeno hodnocení expozice a charakterizace rizika (cca 7 stránek textu) a následující závěr:

Z výše uvedených znečišťujících látek je nutno očekávat ve výpočtové oblasti zvýšené riziko z chronické expozice částicím PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, oxidu dusičitému a benzo(a)pyrenu. Obdobná situace je však typická pro většinu sídel na území ČR. V případě krátkodobých koncentrací NO<sub>2</sub> není třeba v žádné části zástavby očekávat hodnoty nad hranici směrné hodnoty WHO, u benzenu lze ve výchozím stavu očekávat imisní zátěž na hranici přijatelné míry rizika.

Vyhodnocení vlivů na lidské zdraví bylo provedeno pro fázi realizace, která bude v jednotlivých lokalitách trvat po dobu 91 – 121 dní. Příspěvek recyklačních linek nebude u žádné ze sledovaných imisních charakteristik představovat významnou změnu v míře zdravotního rizika. V případě suspendovaných částic jsou všechny hodnocené zdravotní účinky i v nejvíce dotčené zástavbě pod hranicí jednoho nového případu, a to včetně dnů s omezenou aktivitou a dnů pracovní neschopnosti.

V případě dlouhodobých koncentrací oxidu dusičitého se ani v nejvíce dotčené části zástavby příspěvky dopravy na hodnocené komunikaci k míře zdravotního rizika vyjádřené jako úmrtnost u dospělých neprojeví žádnou změnou, u ostatních ukazatelů se opět jedná o hodnoty několik řádů pod hranicí nového případu. V případě krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého pak nebyly v žádné části zájmového území zaznamenány hodnoty nad hranici směrné hodnoty WHO. Ani v případě benzenu a benzo(a)pyrenu nebylo zaznamenáno rozpoznatelné zvýšení zdravotního rizika vlivem záměru. Významnější ovlivnění může být způsobeno případnými zvýšenými krátkodobými koncentracemi suspendovaných částic PM<sub>10</sub> v průběhu realizace záměru. Nejvyšší vypočtené hodnoty nemusí být v území v době realizace vůbec dosaženy, nicméně při jejich případném výskytu nelze vyloučit zvýšený výskyt kašle v dotčené populaci. Z tohoto důvodu je třeba (zejména za nepříznivých rozptylových podmínek) důsledně zajistit minimalizaci prašnosti.

Vlivy hluku na zdraví obyvatel

Je uvedena identifikace nebezpečnosti a vztahů dávka – účinek a vyhodnocení expozice a charakterizace rizika (cca 9 stránek textu) a následující závěr:

Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že se vlivem železničního provozu na modernizované trati se bude podíl obyvatel silně obtěžovaných hlukem z železniční dopravy pohybovat na úrovni okolo 13,5 %, podíl obyvatel silně rušených při spánku bude okolo 6 %.

Hluk ze stavební činnosti nebyl v podkladové hlukové studii vyhodnocen, s to s doporučením na podrobnější vyhodnocení v rámci dalších stupňů projektové dokumentace, s ohledem na dosavadní neznalost použitých zařízení.

Pro vliv hluku z železniční dopravy nejsou stanoveny výpočetní vztahy pro určení míry kardiovaskulárního rizika a zároveň se nedoporučuje používat výpočtové vztahy odvozené pro hluk ze silniční dopravy. Tato charakteristika tedy není hodnocena.

Stanoviško zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

### D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

#### Vlivy na ovzduší

##### Provoz

Je konstatováno, že stávající trať je provozována v motorové trakci a že po modernizaci bude trať elektrifikována a nebude zdrojem emisí.

##### Výstavba

Jsou stručně popsány typy zdrojů během realizace výstavby, uvedeny imisní limity, popsán stávající stav ovzduší, uveden odhad imisního pozadí pro výpočtové roky 2027-2029, popsána metodika zpracování rozptylové studie a referenční body. Podrobně jsou komentovány výsledky výpočtu pro průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, benzenu a benzo(a)pyrenu, maximální denní koncentrace PM<sub>10</sub> a maximální krátkodobé (hodinové) koncentrace NO<sub>2</sub> s následujícím závěrem:

Z provedených výpočtů imisních příspěvků je patrné, že s výjimkou ročních příspěvků benzo(a)pyrenu, nebude mít plánovaná recyklace za následek ovlivnění imisní situace lokality. A ani velikost imisního příspěvku benzo(a)pyrenu není zásadní, činí max. 0,01-0,1 % platného imisního limitu v okolí obou recyklačních základen.

Příspěvek k maximálním denním koncentracím PM<sub>10</sub> může v jednotlivých výpočtových bodech krátkodobě a za nepříznivých rozptylových podmínek činit až 600 % platného imisního limitu v okolí recyklačních základen a 290-328 % u obydlých budov. Denní imisní limit však překročen nebude. Maximální počet překročení imisního limitu bude v obou případech činit 12 dní.

Vzhledem ke skutečnosti, že během recyklace bude docházet ke vzniku zejména TZL jako PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, je doporučeno při provádění recyklace zajistit preventivní opatření výrazně snižujících prašnost. Tyto obecné podmínky pro snížení prašnosti jsou rovněž uvedeny v Metodickém pokynu MŽP - Metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM<sub>10</sub> Projekt TA ČR č. TA02020245 Jedná se o následující :

- skrápění materiálu určeného k recyklaci s dostatečným předstihem před recyklací
- skrápění mezideponií materiálu určeného k odvozu (podsítného) na plochách ZS
- pravidelné čištění komunikací určených k návozu a odvozu materiálu na recyklační linku.
- zaplachtování koreb nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci
- v době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu práce stavebních mechanismů s vysokým výkonem – neprovádět recyklaci

Mimo výše uvedená opatření je v souvislosti s platnými emisními faktory TZL, které byly použity při výpočtu nutné zajistit i přímé skrápění recyklovaného materiálu před vlastním zpracováním v recyklační lince tak, aby mohl být použit faktor 0,3 snižující emise z provádění recyklace.

Ke snížení hodnot emisí produkovaných motory stavebních strojů jsou doporučena následující opatření:

- Na staveništi nebudou používány spalovací motory produkující viditelný kouř libovolné barvy, vyjma krátké doby (několik sekund, maximálně desítek sekund) při startování studeného motoru. To platí i pro vozidla přivázející či odvázející osoby nebo náklad.
- Na celém staveništi budou důsledně vypínány spalovací motory vozidel a strojů vždy, když nejsou aktivně využívány.
- Bude omezena souběžná pracovní činnost strojů během zhoršených rozptylových podmínek

- Použití stavebních strojů se splněním emisních parametrů dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NO<sub>x</sub> více než 8x nižší, než stanoví norma STAGE IIIB

Na závěr je uvedeno, že na základě komplexního zhodnocení vlivu posuzovaného stavebního záměru na ovzduší lze konstatovat, že navrhovaná liniová stavba je při dodržení všech opatření snižujících prašnost z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelná a lze ji v daném místě realizovat.

### **Vlivy na klima**

Je uveden odkaz na samostatnou přílohu č. 5 - vyhodnocení záměru z hlediska globálních změn klimatu.

Je uveden výčet klimatických faktorů, které se považují za klíčové při posuzování měnícího se klimatu (teplota, srážky, rychlost větru, vlhkost, sluneční záření). Hodnocení je provedeno v tabulkách. Je uveden výčet možných nebezpečí související se změnou klimatu vhodných ke zvážení, pro tato uvedená rizika je hodnocena pravděpodobnost, že se stanovené nebezpečí související se změnou klimatu ve stanoveném časovém rámci (za dobu životnosti projektu) vyskytne, dále je hodnoceno, co by se stalo, kdyby daná potenciální negativní událost nastala, tedy jaké by byly důsledky. Dle jednoduché rozhodovací matice je provedeno vyhodnocení závažnosti rizik, ze kterého vyplývá, že vyhodnocená rizika se nacházejí v kategorii I. a II. Kategorie II. představuje mírné riziko, pro jehož eliminaci je vyžadováno vhodné opatření, v této kategorii vyhodnoceno riziko povodní.

Jsou uvedeny údaje z krizového plánu Plzeňského kraje týkající se problematiky povodní, sněhové kalamity, vichřice a nárazového větru s tím, že provoz trati je koordinován v souladu s tímto krizovým plánem.

### Mitigační opatření

Je obecně popsána problematika snižování emisí skleníkových plynů a posilování jejich propadů (mitigace). Je uveden odkaz na přílohu č. 5, ve které je uveden výpočet úspor CO<sub>2</sub> na základě Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb.

Ve fázi provozu záměru je posuzovaný záměr hodnocen pozitivně, navržená elektrizace trati splňuje opatření snižující emise skleníkových plynů. Ve fázi výstavby dojde k nevýznamnému zvýšení emisí skleníkových plynů produkovaných vozidly po dobu stavby. Dle navrženého plánu organizace výstavby bude převážná část staveništní dopravy řešena po železnici. Vzhledem ke krátkodobému působení je tento vliv na klima hodnocen jako slabý a nevýznamný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek.*

*Z hlediska krátkodobých koncentrací vypočtených programem Symos se jedná o hodnoty za nejméně příznivých podmínek, které za dlouhou dobu nemusí nastat. Týká se především uváděného příspěvku k maximálním denním koncentracím PM<sub>10</sub>. Navíc imisní limit max. denní koncentrací je stanoven s tolerancí 35 hodnot.*

### **D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci**

Na úvod je konstatováno, že ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů a že podrobně ochranu před hlukem upravuje nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a



vibrací ve znění pozdějších předpisů. Je uveden krátký výtah z těchto legislativních předpisů týkající vysvětlení pojmů. Jsou komentovány hygienické limity hluku včetně korekcí a pojmu stará hluková zátěž a hygienické limity vibrací.

Je popsána metodika zpracování hlukové studie, nejistoty výpočtu. V tabulkách je uveden rozsah dopravy na jednotlivých úsecích posuzované železnice, na souvisejících tratích, je uvedena rychlost v jednotlivých ŽST, zastávkách a na mezistaničních úsecích. Je uvedeno porovnání celkových počtů vlaků a jednotlivých typů vlaků v roce 2000, v roce 2020 a ve výhledu v r. 2035 na jednotlivých úsecích posuzované trati. Je uveden popis výpočtových bodů použitých pro vyhodnocení hlukové zátěže (99 bodů). K hygienickým limitům hluku je uvedeno, že vzhledem k přeložkám trati nejsou splněny podmínky pro uplatnění korekcí staré hlukové zátěže. Stará hluková zátěž tak není posuzována vyjma úseku, kde je v rámci stavby plánováno pouze podbíjení koleje. Z tohoto důvodu je tato stavba z hlediska hluku posuzována na základní hygienické limity pro hluk z provozu na drahách 60/55 dB pro den/noc v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB pro den/noc za ochranným pásmem dráhy s tím, že stanovení hygienických limitů hluku je zcela v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví.

V tabulkách jsou uvedeny výsledky výpočtů ekvivalentních hladin akustického tlaku v těchto bodech pro roky 2000, 2020 a výhledový sta v roce 2035 v denní a noční době a rozdíl výsledků roku 2020 a 2035 oproti roku 2000. Zvýrazněny jsou hodnoty překračující uvažovaný hygienický limit.

#### Návrh protihlukových opatření

Protihluková opatření jsou navržena tak, aby byly po realizaci stavby splněny hygienické limity pro hluk z dopravy na drahách. Jedná se především o protihlukové stěny (jejich popis je uveden v tabulkách) nebo o eliminaci chráněného venkovního prostoru stavby (výměna oken, nucené větrání).

Dále jsou v tabulkách uvedeny výsledky výpočtu ekvivalentních hladin akustického tlaku s protihlukovými stěnami. Zvýrazněny jsou hodnoty překračující uvažovaný hygienický limit, u těchto bodů je v poznámce naznačeno další řešení (eliminace chráněného venkovního prostoru stavby).

#### Měření hluku

Je uvedeno, že pro zjištění stávající akustické situace bylo provedeno měření hluku od železniční tratě v pěti měřicích bodech. Výsledky měření jsou uvedeny v tabulce spolu s vypočtenými hodnotami pro stávající stav. Na základě uvedených hodnot je konstatováno, že naměřené a vypočtené hodnoty spolu korespondují.

#### Vibrace

Je vysvětlen pojem vibrace a zmíněn přenos podloží s tím, že přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění (vibrací) je velmi obtížné a přesné stanovení výhledových hodnot modelovým výpočtem je téměř nemožné.

Výskyt vyšších hodnot vibrací, než jsou max. přípustné hodnoty nelze předem vyloučit, je však předpoklad, že na základě geologického průzkumu bude navrženo takové řešení tělesa a konstrukce dráhy, že budou minimalizovány, či podstatně eliminovány vibrace v okolí obytné zástavby.

#### Měření vibrací

Měření bylo provedeno v červnu 2021 ve 4 bodech. Ve 3 bodech se hodnoty pohybovaly pod hygienickým limitem 78 dB a vlivem rekonstrukce se zde nárůst vibrací nad přípustné hodnoty neočekává. V bodě č. 3 - Milavče, č. p. 85 bylo prokázáno překročení limitu 78 dB, což je vyvoláno těsnou blízkostí objektu k trati. Z tohoto důvodu je zde doporučeno antivibrační opatření s přesahem 15 m do obou směrů od obrysu budovy.

Vzhledem ke vzdálenosti budovy od plánované železniční tratě (objekty ve vzdálenosti cca 10 m od osy bližší koleje), je dále doporučeno provést obdobná antivibrační opatření pro objekty:

Domažlice, Bezděkovské Předměstí č. p. 137 - rodinný dům, km 170,898 – 170,931

Havlovice u Domažlic, č. p. 47 - objekt k bydlení, km 172,383 – 172,423

Havlovice u Domažlic, č. p. 64 - objekt k bydlení. km 172,700 – 172,738

Dále je z důvodu nebezpečí strukturálního hluku doporučeno provést antivibrační opatření na mostním objektu SO 31-20-04 v km cca 132,300. Pod mostním objektem se nacházejí objekty pro rodinnou rekreaci, které leží na pozemku uvedeném v KN jako „ostatní plocha“, který lze v tomto případě považovat za chráněný venkovní prostor.

Rozsah antivibračních opatření bude ověřen v navazujících stupních projektové dokumentace.

### Synergie

Je uvedeno, že řešená železniční trať se v několika místech potkává se silničními stavbami „I/26 D5 – Stod“, „I/26 Babylon – obchvat“ a „I/26 Holýšov, obchvat“. V těchto lokalitách bude docházet k synergickým vlivům obou zdrojů hluku. Pro tyto 3 silniční stavby jsou komentovány synergické vlivy hluku.

### Hluk ze sdělovacích zařízení

Je popsán hluk ze sdělovacích zařízení (rozhlasová zařízení v žel. stanicích a zastávkách) s tím, že po realizaci stavby bude případně upraveno nastavení hlasitosti dle příslušných norem.

### Hluk z provádění stavby

Je uvedeno, že v současné době není možné blíže specifikovat hluk z provádění stavby, není známa mechanizace, která bude použita k realizaci stavby. Je doporučeno, aby hluk z výstavby byl podrobně řešen v dalších stupních projektové dokumentace.

V tabulce jsou uvedeny běžné činnosti, související s modernizací či optimalizací železničních tratí. Je uveden obecný návrh technických a organizačních opatření k omezení hluku.

Jsou popsány zdroje hluku při provozu recyklačních základen a uvedená hluková mapa a tabulka s výsledky výpočtu pro obě uvažované RZ. Z výsledných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku vyplývá, že pro recyklační základny nejsou nutná protihluková opatření.

### Závěr

Je uvedeno, že z výsledků hlukové studie vyplývá, že jsou překračovány hygienické limity hluku. Vzhledem k tomu, že trať je navržena převážně v přeložkách, není možné uplatnit korekce staré hlukové zátěže. Pro výhledový stav je tedy nutné splnit základní hygienické limity pro hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu dráhy 60/55 dB pro den/noc a 55/50 dB pro den/noc za ochranným pásmem dráhy.

Vzhledem k navýšení dopravy ve výhledovém stavu je možné splnit hygienické limity hluku pouze za předpokladu vybudování protihlukových opatření.

Za účelem splnění hygienických limitů byly navrženy protihlukové stěny, samostatné protihlukové úpravy objektů (eliminace chráněného venkovního prostoru stavby) a v jednom případě jsou navrženy kolejnicové absorbéry.

Na základě výpočtů je konstatováno, že pomocí navrhovaných protihlukových opatření budou po realizaci stavby dodrženy hygienické limity hluku.

### Vlivy na světelné znečištění

Je uvedeno, že stávající osvětlení železničních zastávek a stanic bude v celém rozsahu demontováno a bude nahrazeno novým osvětlením odpovídajícím současným požadavkům na osvětlení nástupišť a podchodů. Podrobněji je popsáno osvětlení jednotlivých žel. stanic a zastávek. s tím, že při návrhu světelných zdrojů je nutné postupovat v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č.j. MZP/202/710/2387) ze dne 30. 6. 2020.

Jako zdroj světelného znečištění jsou označeny i projíždějící vlaky. Primárním negativním vlivem nočního osvětlení krajiny reflektory vlaků je rušení živočichů. Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající trať, je ovlivnění okolního území označeno za akceptovatelné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

*Pouze poznámka, že tato kapitola je značně obsáhlá (cca 46 stran textu). Např. v případě údajů o platné legislativě a hygienických limitech stačil odkaz na přílohu Hluková studie. Údaje o rozsahu dopravy na železnici patří spíše do kapitoly B.III.4.*

*Formální připomínkou je, že dle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 326/2017 Sb. má být tato kapitola nazvaná „Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)“. Ale vlivy vibrací jsou v této kapitole uvedeny.*

#### **D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody**

##### **Vlivy na povrchové vody**

###### Záplavové území

Je uvedeno, že zájmové území stavby je v kontaktu se záplavovým územím vodních toků Radbuza a Zubřina. Pro jednotlivé toky je uveden výčet stavebních objektů v kontaktu s těmito toky (železniční mosty, propustky a přeložky místních komunikací apod.). Na 20 stánkách jsou tyto stavební objekty popsány.

###### Vlivy na útvary povrchových vod

V této podkapitole je uveden výčet dotčených útvarů (Radbuza od toku Zubřina po tok Merklínka (BER\_0250), Zubřina od toku Záhořanský potok po ústí do toku Radbuza (BER\_0240, Zubřina od pramene po Záhořanský potok (BER\_0220)) a jejich stav a podrobně popsány možné vlivy se závěrem, že lze předpokládat, že stavba modernizace trati ani provoz modernizované trati nebude překážkou ke zlepšení ekologického stavu útvarů povrchových vod BER\_0250, BER\_0240 a BER\_0220 a pro zlepšení chemického stavu útvarů BER\_0250, BER\_0240. Lze předpokládat, že stavba modernizace trati ani provoz modernizované trati nebude příčinou zhoršení chemického stavu útvaru povrchových vod BER\_0220. Nepředpokládá se, že by realizace a provoz modernizované trati narušil navržená opatření pro rámcové cíle pro zlepšení stavu povrchových vod a že budou ovlivněna navržená opatření pro uvedené útvary povrchových vod navržená v Plánu dílčího povodí Berounky.

##### **Vlivy na podzemní vody**

Na úvod je uvedeno vyhodnocení z hydrogeologického průzkumu provedeného během roku 2020 pro tři úseky stavby, které jsou vedeny v nové stopě. V úseku I, který je vymezen ve staničení dle zadání 125,350 – 130,700 km a kde je projektovaný i ražený tunel, stavba v úseku dlouhém 730 m zasahuje pod hladinu podzemní vody a způsobí změny v režimu podzemní vody.

V hodnoceném úseku II. (staničení dle zadání 132,500 – 134,500 km) a III. (staničení dle zadání 144,800 – 154,600 km) stavba nepřijde do kontaktu s podzemní vodou a neovlivní její stávající režim.

V tabulce je uveden pasport 73 domovních studní a 1 archivního vrtu, který proběhl v roce 2020. Všechny evidované objekty zachycují mělký obzor podzemní vody. Hladina podzemní vody se nachází většinou do 10 m pod terénem, jen výjimečně přesáhne 15 m.

#### Odvodnění traťového úseku a souvisejících objektů

Je uveden výčet stavebních objektů - železniční spodek a popsán otevřený a zakrytý způsob odvodnění. Jsou uvedeny zásady návrhu odvodňovacího zařízení a popsán navržený systém odvodnění v jednotlivých úsecích stavby. Je popsáno odvodnění dalších objektů - tunel, nástupiště, pozemní komunikace, pozemní objekty podchody.

#### Ochranná pásma povrchových a podzemních vodních zdrojů

Je konstatováno, že stavba zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje „Staňkov vrt pozorovací č.1573“ stanoveného ONV Domažlice pod č.j. Vod-492/66, 30.8.1966. V ochranném pásmu se nachází úsek staničení km 140,666 - 141,500. Je uveden výčet stavebních objektů, které zasahují do tohoto ochranného pásma. Je uveden zákres stavby a ochranného pásma do mapového podkladu.

#### Vyhodnocení vlivů na útvary podzemních vod

V této podkapitole je uveden výčet dotčených útvarů (Krystalinikum a proterozoikum v povodí Úhlavy a dolního toku Radbuzy – západní část (ID 62221), Krystalinikum v povodí Mže po Stříbro a Radbuzy po Staňkov (ID 62121)) a jejich stav a podrobně popsány možné vlivy se závěrem, že vzhledem k rozsahu a charakteru stavby se nepředpokládá zhoršení dobrého kvantitativního stavu útvarů podzemních vod. Nepředpokládá se, že by realizace a provoz modernizovaného traťového úseku „Stod (mimo) – Domažlice (včetně)“ byly překážkou zlepšení stavu konkrétních ukazatelů chemického stavu útvarů podzemních vod a narušily navržená opatření pro rámcové cíle pro zlepšení stavu podzemních vod.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

*Pouze poznámka, že popisy realizovaných staveb zasahujících do vodních toků nebo souvisejících s vodním hospodářstvím patří spíše do kapitoly B.I.6. Jedná se o údaje, které jsou uvedeny v příloze č. 4 Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách a na tuto přílohu zde není uveden ani odkaz.*

#### **D.I.5. Vlivy na půdu**

Je uvedeno, že zábor půdy je při výstavbě železniční tratě v nové stopě nevyhnutelný a možnosti jeho minimalizace jsou omezené. Vyvolané zábory ZPF a PUPFL jsou jedním z hlavních vlivů působících negativně na půdu z hlediska hodnocení posuzované stavby.

#### Vlivy na zemědělský půdní fond

Je popsán trvalý a dočasný zábor pozemků ZPF (trvalý zábor ZPF 83,38 ha, dočasný zábor ZPF nad 1 rok 31,96 ha), v tabulce uvedeny výměry záboru dle tříd ochrany. Dle zjištěných BPEJ se jedná o zábor zemědělské půdy ve všech třídách ochrany, přičemž převažující výměra odnímaných ploch ZPF se nachází z cca 69 % na pozemcích ve III., IV. a V. třídě ochrany. Obecně ve vztahu k existující třídě ochrany je záměr z hlediska velikosti vlivu označen za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Zábor lesního půdního fondu

Je popsán trvalý a dočasný zábor pozemků určených k plnění funkce lesa (trvalý zábor PUPFL 15,99 ha, dočasný zábor PUPFL nad 1 rok 3,16 ha). Záměr je z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označen za spíše velký, z hlediska významnosti vlivu za významný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

**D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje**Poddolovaná území

Jsou zopakovány údaje o poddolovaných územích uvedených v kapitole C.I.9. (zájmové území stavby se nenachází v prostoru žádného poddolovaného území)

Sesuvná území

Jsou zopakovány údaje sesuvných územích uvedených v kapitole C.I.9. (v zájmovém území nejsou evidovány žádné svahové nestability ani sesuvy).

Ložiska nerostných surovin

Jsou zopakovány údaje o ložiscích nerostných surovin uvedených v kapitole C.I.9. (navržená trasa prochází ložiskem nevyhrazeného nerostu (stavební kámen) id 3025300 Holýšov-Střelice (ložisko bylo v minulosti těženo povrchově) a nebilancovaným zdrojem (hlína, jíl) id 5174500 Milavče s dřívější povrchovou těžbou) s tím, že v navazujících stupních projektové přípravy bude postupováno v souladu s horním zákonem č. 44/1988 Sb.

Vlivy na staré ekologické zátěže

Je zmíněno, že záměr prochází územími s evidovanými starými ekologickými zátěžemi (Železniční stanice Staňkov v km 141,0, ŽST a depo Domažlice km 168,0) s tím, že v úseku s výše uvedenými starými ekologickými zátěžemi lze předpokládat v průběhu výstavby vznik nebezpečných odpadů. V dalších stupních projektové přípravy je nutné, aby v dotčeném úseku byl proveden podrobný geotechnický průzkum.

Vlivy pyrotechnických rizik

Je uvedeno, že v zájmovém území bude nutné provést pyrotechnický průzkum z důvodu možného výskytu nálezu jednotlivých kusů munice. Doporučeno je v předstihu před zahájením stavby v rámci záboru stavby provést pyrotechnický průzkum pomocí magnetometrie v úseku cca km 125,400 – cca 130,400 včetně založení mostů přes řeku a koryta řeky v místech budoucích mostů a v úseku cca km 144,00 – 145,500. Pyrotechnický dozor a průzkum je rovněž doporučen v železničních stanicích Holýšov, Staňkov, Blížejev a Domažlice.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

**D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (faunu, floru, ekosystémy)****Vlivy na mimolesní zeleň**

Na úvod jsou uvedeny důvody kácení mimolesní zeleně (zachování rozhledových poměrů a zajištění stability drážního tělesa, výstavby přeložek tratí atd.). Jsou uvedeny pasáže z platné legislativy týkající se kácení mimolesní zeleně. V tabulce je uveden soupis převládajících druhů dřevin v zájmovém území s tím, že celkem bude dotčeno 420 000 m<sup>2</sup> zapojených porostů dřevin a

1294 ks dřevin o obvodu kmene nad 80 cm, měřeného ve výšce 130 cm nad zemí. Je popsána ochrana dřevin při výstavbě dle ČSN 83 9061.

Náhradní výsadby za zeleň odstraněnou z důvodu stavby budou řešeny v rámci procesu o povolení ke kácení zeleně (§ 9 zák. č. 114/1992 Sb.), a to ve fázi dokumentace pro stavební povolení, po projednání kácení dřevin rostoucích mimo les. Tyto výsadby budou realizovány mimo zábor stavby a mimo pozemky Správy železnic s.o. přiléhající k dráze.

V souladu se Strategií EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2020, cílem 5 – boj proti nepůvodním invazivním druhům je navrženo sledování invazivních druhů rostlin a zamezení jejich šíření.

### **Vlivy na flóru**

Je konstatováno, že železniční trať prochází intenzivně využívanou krajinou. Z přírodě bližších biotopů dominují v nivách Radbuzy a Zubřiny aluviální psárkové louky, místy doplněné o vlhké pcháčové či mezofilní ovsíkové louky.

Nejvýraznější budou zábory pro novou trasu či přeložky tratě na území hospodářských lesů a vlhkých aluviálních luk, bez výskytu zvláště chráněných či ohrožených druhů. V rámci zdvoukolejnění trati dojde k odstranění pásů ruderální vegetace, resp. náletových dřevin, které železnici doprovází.

Během výstavby bude vegetace na území stavby odstraněna, očekávat lze postupné zpětné šíření zejména ruderální vegetace. Obecně lze po ukončení výstavby předpokládat silnější šíření ruderálních druhů a také druhů invazních. I nadále bude těleso železnice ovlivňováno aplikací herbicidních prostředků.

V území byla zjištěna řada druhů Červeného seznamu ČR, okrajově budou narušeny populace některých z nich (zeměžluč okolikatá, ovsíř luční). Pravděpodobně zanikne lokální populace jehlice plazivé, která se nachází na drážním tělese v okolí km 145,0. Populace dalších zjištěných druhů ovlivněny nebudou.

Je popsán výskyt invazivních a expanzních druhů rostlin s tím, že během stavby je třeba předcházet jejich šíření (je nutné zaměřit se zejména na bolševník velkolepý a křídlatku japonskou).

V tabulce je uvedeno vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na zvláště chráněné druhy (chudina zední, lomikámen trojprstý, prstnatec májový, sněženka podsněžník, tařice skalní, vstavač kukačka). Ovlivnění je připuštěno v případě chudiny zední, prstnatce májového a tařice skalní (nutnost výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.)

### **Vlivy na faunu**

Mezi hlavní vlivy jsou uvedeny trvalé zábory v souvislosti s novým vedením trasy mezi Stodem a Holýšovem a Blížejevem a Domažlicemi a přeložkami v okolí Dolní Kamenice a v jižní části záměru. V souvislosti s odstraněním vegetace a zábory dojde ke snížení potravních a hnízdních příležitostí v dotčeném území. Dalším z předpokládaných vlivů je rušení (zvýšený pohyb osob a stavebních mechanismů během realizace stavby, navýšení hlučnosti, v období provozu dojde k navýšení intenzity dopravy oproti současnému stavu a ke zvýšení rychlosti projíždějících souprav).

#### Vliv na bezobratlé

Je zmíněno, že nově vybudované těleso železnice, resp. svahy náspů a zářezů budou v zemědělské krajině v závislosti na vegetačních úpravách představovat nové možnosti úkrytů a potravních biotopů.

V případě zásahu do vodního toku Zubřina je nutné provést průzkum s ohledem na výskyt raků a jejich záchranný transfer do navazujících částí toku, na vhodná místa, do vzdálenosti maximálně 2 km od místa výskytu.

#### Vliv na ryby

Zvýšené riziko znečištění, havarijních stavů a zakalení je připuštěno během realizace mostních objektů. Navrženo je také několik přeložek drobných vodních toků. Jako nejvýznamnější je hodnoceno navržené přeložení koryta Zubřiny, resp. jeho úpravy (opevnění břehů) v Blížejevě, resp. u Milavče.

Vzhledem k tomu, že se záměr nachází v nivě Radbuzy a Zubřiny, je nutné předcházet havarijním stavům, udržovat stavební techniku v perfektním stavu, v blízkosti vodních toků nemanipulovat s pohonnými hmotami a dalšími závadnými látkami, pod odstavenou stavební techniku umísťovat záchytné vany.

#### Vliv na obojživelníky

V posuzovaném území byli zástupci obojživelníků zjištěni ve vazbě na místa rozmnožování (rybníky či další vodní nádrže). Do těchto vodních ploch nebude v rámci stavby zasahováno. Zástupci obojživelníků územím dotčeným stavbou migrují při svých pravidelných tazích za rozmnožováním. Před a za propustky nesmí být umísťovány hluboké jímací či stupňovité objekty. Mosty by měly být navrženy tak, aby podél kynety toku byly postranní suché bermy o minimální šíři 30 cm umožňující přechod po souši.

Během výstavby by měl být přítomen odborný biologický dozor, který bude kontrolovat stav zábran proti vnikání obojživelníků a zajišťovat případné záchranné transfery zástupců obojživelníků z míst zasažených stavbou, vč. transferu larválních stádií.

#### Vliv na plazy

Je zmíněno, že těleso železnice často představuje pro plazy sekundární biotop, zejména pro ještěrky (slunění, lov potravy, úkryt). Úkryty sloužící k přezimování či kladení vajec se nacházejí spíše mimo vlastní těleso trati, kde nedochází k otřesům při průjezdu vlaků. Během výstavby dojde k lokálnímu zániku vhodných biotopů, které se po ukončení stavební činnosti postupně obnoví.

#### Vliv na ptáky

V souvislosti s realizací záměru dojde k poměrně rozsáhlému kácení dřevin v území. Kácení dřevin musí probíhat mimo hnízdní sezónu.

Na populace zejména pěvců a dravců bude mít vliv rušení během provozu, zvýšení traťové rychlosti a intenzity dopravy. Očekávat lze zvýšení mortality v důsledku střetů s projíždějícími soupravami.

V souvislosti se záměrem budou ve vybraných úsecích vybudovány protihlukové stěny (PHS). Pro jejich realizaci je nutné zvolit neprůhledný materiál, v případě transparentních PHS je nutné tyto stěny doplnit o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 10 cm.

#### Vliv na savce

V souvislosti se stavební činností bude docházet k rušení živočichů využívajících bezprostřední okolí záměru, lze očekávat jejich přesun do klidnějších částí krajiny, po ukončení stavby dojde k opětovnému osídlení. Vydra říční a bobr evropský - vzhledem k tomu, že se jedná o živočichy aktivující za soumraku, kdy stavební činnost neprobíhá, bude rušení minimalizováno.

Období provozu bude představovat riziko při pohybu zejména větších savců krajinou. Mostní objekty přes Radbuzu jsou navrženy dostatečně kapacitní.

### Vliv na migrační prostupnost

K ovlivnění migrační prostupnosti území dojde v souvislosti s vedením železnice v nové stopě v několika úsecích, se zdvoukolejněním a zvýšením intenzity dopravy a rychlosti.

Většina mostů zůstala po domluvě zachována alespoň ve stávajících parametrech. Rozsáhlé mostní objekty přes Radbuзу mezi Stodem a Holýšovem jsou dostatečně kapacitní. V případě propustků upřednostňovat propustky rámové, v případě přítomných trvalých vodních toků je třeba vytvořit kynetu.

Během terénních průzkumů bylo zjištěno pravidelné překonávání drážního tělesa přímo, a to jak v území, kde je železnice vedena v rovině s okolním terénem, tak v místech prudších svahů a zářezů. V celé délce drážního tělesa jsou vyšlapány stezky napříč železnicí, a to i v místech, kde se v současnosti nachází dostatečně kapacitní mosty, bez rušivých vlivů. Předpokládat tedy lze překonávání drážního tělesa přímo i po ukončení záměru, s vyšším rizikem srážek.

Na cca 24 stranách jsou popsány jednotlivé mostní objekty a propustky a uvedena jejich migrační propustnost. U mostů většině případů zůstane zachována, ale v případě některých propustků bude vzhledem ke zdvoukolejněním omezena.

### **Zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů**

Je konstatováno, že rámci posuzovaného území byl zjištěn výskyt řady zvláště chráněných druhů rostlin i živočichů. Vyhodnocení vlivů zdvoukolejnění a přeložek železnice na tyto druhy je uvedeno v tabulce (uvedeni pouze živočichové, rostliny uvedeny v předchozím textu).

### Vlivy na významné krajinné prvky

Jsou popsány přechody železnice přes jednotlivé vodní toky, uvedeny zábory lesního půdního fondu (VKP les).

### Vlivy na ÚSES

Je popsáno křížení železnice s jednotlivými regionálními a lokálními prvky SES s tím, že při zachování dostatečných parametrů mostních objektů nedojde k narušení ekologicko-stabilizačních funkcí koridoru podél Radbuzy a Zubřiny. Za závažný zásah do ekologicko-stabilizačních funkcí je označena přeložka tělesa železnice situované přímo do údolní nivy v okolí Blížejova a Milavče, vč. úpravy toku Zubřiny. Zúžením prostoru údolní nivy dojde k poměrně významnému zásahu do jejích funkcí (omezení možnosti rozlivu při povodňových stavech a snížení kapacity nivy, omezení potravních, hnízdních a úkrytových příležitostí rozsáhlými zábory, fragmentace). Za méně závažný, ale přesto významný vliv je označeno umístění portálu tunelu a trasy železnice do lesního porostu u Hradecké skály, který je celý vymezen jako směsice biocenter a biokoridorů ÚSES různých úrovní. Zde dojde k částečné fragmentaci a záborům území. Posuzovaný záměr je s ohledem na jednotlivé prvky ÚSES hodnocen jako závažný.

### Vlivy na evropsky významné lokality

Je konstatováno, že dle vyjádření KÚ Plzeňského kraje ze dne 22.11.2021 záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptáčích oblastí.

### Vlivy na zvláště chráněná území

Je konstatováno, že v současném projektovém řešení nenastává územní konflikt mezi záměrem a maloplošnými ZCHÚ.



Vlivy na památné stromy

Je konstatováno, že stavba není v kolizi se žádným památným stromem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

**D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce**

Na úvod je popsán postup posouzení dle metodického postupu (Vorel, Bukáček, Matějka, Culek, Sklenička 2004), jsou vysvětleny základní pojmy, uvedeny významy znaků, klasifikace cennosti znaků. Na situacích jsou znázorněny vymezené dotčené krajinné prostory v zájmovém území (DoKP A - DoKP F). Je popsáno využití krajiny v zájmovém území včetně fotografické dokumentace. Jsou podrobněji popsány jednotlivé dotčené krajinné prostory, v tabulkách je komentována přítomnost charakteristických znaků krajinného rázu a uvedena klasifikace identifikovaných znaků dle pozitivních či negativních projevů, dle významu v KR a dle cennosti. Na závěr je uvedena souhrnná tabulka s významem jednotlivých znaků v krajinném rázu dotčených krajinných prostorů.

V tabulce je uvedeno následující hodnocení předpokládaného vlivu záměru na rysy a hodnoty krajinného rázu.

<b>Rysy a hodnoty krajinného rázu dle §12</b>	<b>Vliv</b>
Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky	Středně silný
Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky	Žádný
Vliv na ZCHÚ	Žádný
Vliv na VKP	Silný
Vliv na kulturní dominanty	Žádný
Vliv na estetické hodnoty	Slabý
Vliv na harmonické měřítko krajiny	Středně silný
Vliv na harmonické vztahy v krajině	Středně silný

Celkově je konstatováno, že vedením železnice v nové stopě ve vybraných úsecích, zdvoukolejněním železničního tělesa, elektrifikací, realizací mimoúrovňových křížení, přeložkami silnic, výstavbou protihlukových stěn a dalších souvisejících objektů a kácením dřevin dojde k rušivému zásahu do zákonných kritérií krajinného rázu, a to na úrovni slabého až silného ovlivnění. Posuzovaný záměr představuje únosný zásah do jednotlivých charakteristik krajinného rázu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

**D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů**

Na úvod je uvedeno, že stávající trať prochází ochranným pásmem městské památkové rezervace Domažlice a nemovitou kulturní památkou železniční stanice Staňkov, a proto zde bude postupováno v souladu se zákonem o státní památkové péči č. 20/1987 Sb.

Náhon Teplé Bystřice

Obec Babylon podala v roce 2021 žádost na Ministerstvo kultury ČR o prohlášení tohoto toku za kulturní památku, které jí zaregistrovalo pod č.j. MK 51160/2021 OPP a zahájilo ve věci řízení.

### Demolice

Je uvedeno, že objekty navržené k demolici jsou vždy v konfliktu s nově navrhovaným řešením železničního spodku/ svršku, komunikacemi, přístupy na nástupiště apod. K demolicím jsou navrženy ty povrchové objekty pozemních staveb, které jsou v kolizi s novým prostorovým uspořádáním, kolejovým řešením a objekty, které jsou v havarijním stavu a objekty, které nevyhovují nové technologii a je nutné na jejich místě navrhnout objekty nové vyhovující. Je uveden výčet stavebních objektů představujících demolice.

Dále je uvedeno, že posuzovaný záměr prochází územím s různými kategoriemi ÚAN včetně ÚAN kategorie I. Je zmíněna povinnost investora splnit požadavky, které ukládá § 22 a § 23 zákona č. 20/1987 Sb. a uveden návrh opatření na umožnění provedení záchranného archeologického výzkumu.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Pouze poznámka, že uvedené opatření na umožnění provedení záchranného archeologického výzkumu není převzato do kapitoly D.IV. Ale toto není dle zpracovatele posudku potřeba, protože se jedná o povinnost, která vyplývá z platné legislativy.*

## **D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích**

Možnost vzniku havárií je připuštěna jak v etapě výstavby, tak i v etapě provozu s tím, že v etapě výstavby havarijní situaci nelze vyloučit při používání stavebních mechanismů v blízkosti vodních toků. Veškeré dopady na okolí se projeví především v kontaminaci vod a půd.

Pro provoz navržené železniční trati je uvedeno, že se neplánuje skladování ani používání nebezpečných chemických látek ani používání nebezpečných chemických přípravků. Rovněž nejsou známy v okolí navržené trasy objekty nebo zařízení, ve kterých se tyto nebezpečné chemické látky nebo nebezpečné chemické přípravky používají, respektive skladují.

Je vyloučena potřeba řešit zásady prevence závažných havárií podle přílohy č. 9 vyhlášky č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření. Je uvedena povinnost investora stavby a dodavatele stavby před zahájením stavby zpracovat Havarijní plán splňující náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. a jsou uvedeny povinnosti dodavatele stavby zajistit před zahájením stavby a provozu konkrétního zařízení stavby administrativní opatření týkající se havárií (ustanovení zodpovědného zaměstnance stavby, ověření telefonního spojení na místa ohlášení havárie, prokazatelné seznámení s „Havarijním plánem“, předložení Havarijního plánu dotčenému správci toku k odbornému stanovisku a ke schválení dotčenému vodoprávnímu úřadu.)

Z pohledu možných nehod je popsána kontaminace povrchových a podzemních vod, půdy a půdního podloží z úniku ropných látek a olejů. Je zmíněno riziko požáru a exploze

### Následná opatření

Jsou uvedena opatření ke zneškodňování havárie s tím, že tyto a obdobné postupy se použijí pouze podle pokynů vodoprávního úřadu, udělených jím v rámci řízení prací při zneškodňování havárie.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

**D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů**

Na úvod je konstatováno, že posuzovaný záměr je v daném území předkládanou dokumentací posouzen ze všech podstatných hledisek a že z hlediska charakteru předloženého záměru je patrné, že se jedná o aktivitu v souladu s ÚPD.

Je uvedeno shrnutí vlivů uvedených kapitolách v části D.I. a D.II. týkajících se vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví, na ovzduší a klima, na hluk, na povrchové a podzemní vody, na půdu, na přírodní zdroje, na biologickou rozmanitost (fauna, flora a ekosystémy), na krajinu a na hmotný majetek a kulturní dědictví.

Možnost přeshraničních vlivů je vyloučena.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

**D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně**

Jsou uvedena tato opatření:

*Opatření pro fázi přípravy – dokumentace pro územní řízení*

1. Na začátku a konci propustků neumísťovat jímky a nerealizovat zde překážky vyšší než 10 cm.
2. K opevnování břehů vodních toků využívat přednostně kamenný pohoz, resp. kamennou rovinaninu či kamennou dlažbu s hlubokým spárováním. Nevhodná je betonová dlažba, panely či prostý beton.
3. Pod mostními objekty v přes Radbuzu a Zubřinu ponechat v co největší míře přírodní, nezpevněný povrch.
4. U mostů přes vodní toky (týká se zejména Zubřiny a Tlumačovského potoka) je nutné zachovat břehové bermy po obou stranách mostu o minimální šíři 2 m.
5. Cyklostezku v podmostí mostu SO 33-20-05 umístit asymetricky tak, aby nevyplňovala celé podmostí. Část podmostí zachovat jako nezpevněnou.
6. V případě propustků upřednostňovat propustky rámové, v případě přítomných trvalých vodních toků je třeba vytvořit kynetu.
7. Pro realizaci protihlukových stěn (PHS) je nutné zvolit neprůhledný materiál, v případě transparentních PHS je nutné tyto stěny doplnit o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 10 cm.
8. Zvětšit parametry mostního objektu SO 31-21-02. Výška by měla být minimálně 2 m, šířka minimálně 4 m.

*Opatření pro fázi přípravy – dokumentace pro stavební povolení*

9. Optimalizovat zemní bilanci a zpracovat hlukovou a rozptylovou studii pro fázi výstavby.
10. V dalších stupních zpracování projektové dokumentace navrhnout realizaci bariér proti vnikání obojživelníků podél toků, kde bude těleso železnice budováno v nové trase.

*Opatření pro fázi výstavby*

11. Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (biologický dozor). Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, požadavků na úseku ochrany přírody. Operativně bude přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců (realizace dočasných zábran proti vnikání obojživelníků na stavbu, záchranné transfery).
12. Skrývku zeminy na plochách polí a luk provést mimo období hnízdění. Ideálně od konce srpna do konce března.
13. Při zásahu do vodního toku Zubřina u Milavče je nutné provést průzkum s ohledem na výskyt raků a jejich záchranný transfer do navazujících částí toku, na vhodná místa, do vzdálenosti maximálně 2 km od místa výskytu.
14. Kácení dřevin provádět mimo vegetační období. Kácení lze provést od začátku listopadu do konce března.
15. Při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků. Technický stav stavební techniky musí být v perfektním stavu, nepoužívaná technika bude podložena záchytnými vanami. Doplňování provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků.
16. Zemina z místa výskytu v okolí drážního km 151,0 (křížení Zubřiny, bolševník velkolepý) a ze stávajících drážních km 174,5; 148,56 a 150,5 (křídlatka japonská) nesmí být použita na jiných místech stavby. Pokud dojde k rozšíření těchto dvou druhů mimo místa původních nálezů, musí být nově vzniklé populace odborně odstraněny. Prostor stavby musí být s ohledem na výskyt invazních druhů monitorován alespoň 1 rok následující po ukončení stavby, s vytvořením zprávy o stavu invazních druhů v území. V případě výskytu křídlatek či bolševníku velkolepého musí být přikročeno k jejich odbornému odstranění i po ukončení stavby.
17. Během stavebních prací je třeba předcházet dalšímu šíření a zavlékání invazních druhů. V případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat, zejména křídlatky a bolševník velkolepý.
18. V případě sucha budou skrápěny plochy ZS k recyklaci kameniva.
19. Materiál určený k recyklaci bude skrápěn s dostatečným předstihem před recyklací.
20. Materiál určený k recyklaci na plochách ZS bude skrápěn na mezideponiích.
21. Komunikace určené k návozu a odvozu materiálu na recyklační linku budou pravidelně čistěny.
22. Korby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci budou zaplachtovány.
23. V době nepříznivých rozptylových podmínek bude zamezeno souběhu práce stavebních mechanismů s vysokým výkonem – nebude prováděna recyklace.
24. Na staveništi nebudou používány spalovací motory produkující viditelný kouř libovolné barvy, vyjma krátké doby (několik sekund, maximálně desítek sekund) při startování studeného motoru. To platí i pro vozidla přivázející či odvázející osoby nebo náklad.

25. Na celém staveništi budou důsledně vypínány spalovací motory vozidel a strojů vždy, když nejsou aktivně využívány.
26. Bude omezena souběžná pracovní činnost strojů během zhoršených rozptylových podmínek.
27. Na zařízení staveniště budou používány stavební stroje splňující emisní parametry dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NO<sub>x</sub> více než 8x nižší než stanoví norma STAGE IIIB.
28. V průběhu stavebních prací bude postupováno v souladu s ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích.
29. Striktně dodržování POV a povodňového plánu tak, aby stavební činností nikdy nedošlo ke kontaminaci vodního prostředí.
30. Všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny zejména v denní době, a to cca od 7 do 21 hodin.
31. Případné požadavky na noční práce v blízkosti chráněných objektů je třeba v předstihu konzultovat s orgány ochrany veřejného zdraví, které stanoví další podmínky.
32. Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností.
33. Stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB).
34. Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny).
35. Dle možností umístit stroje co nejdále od obytné zástavby.
36. Zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny).
37. Staveništní dopravu organizovat vždy dle možností mimo obydlené zóny.
38. Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak jim umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
39. Pro období výstavby a případně pro určité období po uvedení do provozu musí být navržen hydrogeologem s osvědčením o odborné způsobilosti hydrogeologie monitoring režimu podzemních vod a kvality podzemních vod pro vybrané objekty podzemních vod z okolí stavby.
40. Doporučeno je v předstihu před zahájením stavby v rámci záboru stavby provést pyrotechnický průzkum pomocí magnetometrie v úseku cca km 125,400 – cca 130,400 včetně založení mostů přes řeku a koryta řeky v místech budoucích mostů a v úseku cca km 144,00 – 145,500. Pyrotechnický dozor a průzkum je rovněž doporučen v železničních stanicích Holýšov, Staňkov, Blížejev a Domažlice.

Je uveden předpokládaný účinek navrhovaných opatření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola je použita jako jeden z podkladů při zpracování návrhu podmínek stanoviska v kapitole VII. tohoto posudku. Komentář zpracovatele posudku k jednotlivým opatřením je uveden dále v kapitole IV. tohoto posudku. Některá opatření vyplývají z platné legislativy, jsou již součástí záměru nebo jsou obecného charakteru a nebyla převzata do návrhu stanoviska.*

#### **D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí**

Je uvedeno, že při zpracování dokumentace byly použity literární údaje, terénní průzkumy a osobní jednání. Jsou uvedeny programy, kterými byly zpracovány hluková a rozptylová studie. Je popsána metodika hodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích**

Jsou komentovány chyby a nejistoty při zpracování hlukové studie, rozptylové studie (klimatické a meteorologické vstupní údaje, vyhodnocení imisní zátěže apod.) a uvedena analýza nejistot při hodnocení zdravotních rizik.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **E. Porovnání variant řešení záměru**

Je konstatováno, že předložený záměr byl z hlediska procesu posuzování vlivů na životní prostředí řešen jednovariantně.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **F. Závěr**

Je konstatováno, že v rámci předkládané dokumentace byl posuzovaný záměr posouzen ze všech podstatných hledisek. V příslušných kapitolách jsou navržena opatření pro eliminaci, respektive snížení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

Z celkového hodnocení vlivů záměru na životní prostředí vyplývá, že předmětný záměr je přijatelný za podmínky realizace opatření uvedených jako opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s tímto závěrem.*

#### **G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru**

V této kapitole je uveden název záměru, jeho zařazení dle přílohy č. 1 zákona a je uvedeno, že se jedná o kombinaci novostavby nové trati a optimalizace zbývajících úseků. Dále je shrnuto hodnocení vlivů na hlukovou situaci, na ovzduší ve fázi výstavby, na obyvatelstvo, na zvláště chráněná území, na floru a faunu, na významné krajinné prvky, na prvky SES, na EVL a ptačí oblasti, na půdu (ZPF a PUPFL), na podzemní a povrchové vody, na kulturní památky a na další složky životního prostředí.

Na závěr je navržený záměr označen pro dané území za akceptovatelný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola má sloužit široké laické veřejnosti, aby mohla získat o záměru a o hlavních vlivech na životní prostředí a obyvatele základní informace bez toho, aby musela číst celou dokumentaci. Z tohoto hlediska kapitola obsahuje potřebné údaje.*

*Pokud má zpracovatel posudku k údajům v této kapitole nějaké připomínky, uvedl je již v textu výše při hodnocení příslušných kapitol.*

## H. Přílohy

Je uveden následující výčet příloh:

H.1 Vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace:

Vyjádření MěÚ Domažlice ze dne 12.5.2022, č.j. MeDO-34198/2022-Lah

Vyjádření MěÚ Stod ze dne 2.5.2022, č.j.1166/22/OV

Vyjádření MěÚ Horšovský Týn ze dne 16.11.2021, č.j. MUHT 20341/2021

H.2 Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny:

Stanovisko KÚ Plzeňského kraje ze dne 22.11.2021, č.j. PK-ŽP/18046/21

Přílohy:

Dokumentace dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb.

1. Hluková studie
2. Rozptylová studie
3. Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody podle §67 zákona č.114/1992 Sb.
4. Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst. 7
5. Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu
6. Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

Mapové přílohy

1. Situace faktorů životního prostředí 1:20 000

Dále je uveden referenční seznam použitých zdrojů, datum zpracování dokumentace, údaje o zpracovatelce dokumentace a o spolupracujících osobách a výčet použitých zkratk.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů má být v části H dokumentace uvedeno vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace, dále např. přílohy mapové, obrazové a grafické, stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a*

krajiny, referenční seznam použitých zdrojů, datum zpracování dokumentace, kontakty na zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace a podpis zpracovatele dokumentace. Všechny tyto údaje tato kapitola obsahuje.

*K přílohám nemá zpracovatel posudku zásadní připomínky.*

### **Celkové stanovisko zpracovatele posudku k dokumentaci**

*Zpracovatel posudku považuje dokumentaci o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí za akceptovatelnou a zpracovanou dle požadavku zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.*

*V dokumentaci je kladen hlavní důraz na prioritní ovlivnitelné složky životního prostředí - na hlukovou situaci, floru, faunu a ekosystémy, vody, na půdu a na ovzduší (v etapě výstavby). Mimo jiné byla zpracována hluková studie (pro provoz na železniční trati a pro provoz recyklačních základen v období výstavby), přírodovědný průzkum, hodnocení z hlediska Směrnice o vodách, rozptylová studie (pro provoz recyklačních základen v období výstavby) a vyhodnocení z hlediska globálních změn klimatu. V dokumentaci jsou posouzeny vlivy na veřejné zdraví.*

*Je zcela zřejmé, že zpracovatelka dokumentace danou problematiku zná a dobře se v ní orientuje. Drobné připomínky zpracovatele posudku vyplývají spíše z rozdílného přístupu ke zpracování dokumentací. Odborné studie jsou zpracované na odpovídající profesionální úrovni.*

### ***II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí***

*Záměr byl předložen pouze v jedné variantě jak umístění, tak technického řešení.*

*Stanovisko zpracovatele posudku:*

*Bez připomínek.*

### ***II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice***

*Možnost přeshraničních vlivů byla vyloučena v dokumentaci v kapitole D.III*

*Stanovisko zpracovatele posudku:*

*Bez připomínek.*



### III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Předmětem posuzovaného záměru je modernizace železniční trati Stod (mimo) - Domažlice (včetně). Stavba je součástí souboru 4 staveb, které mají zvýšit rychlost a zkapacitnit celou mezinárodní trať Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN tak, aby byla konkurenceschopná v mezinárodní dopravě i v obsluze Plzeňského kraje.

Jedná o kombinaci novostavby nové žel. trati v úseku Stod (mimo) - Holýšov - odb. Dolní Kamenice (včetně) a odb. Přívozec (včetně) - Domažlice (mimo) a optimalizaci zbývajících úseků žel. trati v úseku odb. Dolní Kamenice (mimo) - odb. Přívozec (mimo) a Domažlice (včetně) - Domažlice odb.v.401 (odb. Pasečnice) (včetně), zahrnující zdvojkolejnění úseků Staňkov (mimo) - odb. Vránov (vč.) a Domažlice (mimo) - Domažlice město (včetně).

Novostavba a modernizace trati, vč. zdvojkolejnění výše uvedených úseků, zajistí prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení UIC D4, dostatečnou kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI-PRM), vztahující se dle vyhlášky. č. 398/2009 Sb., § 1, odst. 3, na stavbu dráhy zařazené do evropského železničního systému. Pouze části stavby nespádající pod působnost těchto TSI-PRM, jako jsou vyvolané úpravy stávajících komunikací, budou posuzovány podle vyhl. č. 398/2009 Sb.

Železniční svršek traťových a hlavních staničních kolejí se navrhuje v souladu se Směrnicí č. 28/2005 s kolejnicemi tvaru 60E2 na betonových pražcích pro běžnou kolej délky 2,6 metru s bezpodkladnicovým pružným upevněním svérkou, které jsou schválené pro běžné použití nebo v rozšířeném provozním ověřování. Štěrkové lože z nového drceného kameniva frakce 31,5 – 63. Všechna zařízení realizovaná v úrovni optimalizace-novostavba budou splňovat podmínky TSI INF (TSI INF 2015), TSI-PRM a Směrnice GR č. 16/2005. Železniční spodek bude z převážné části vybudovaný nový a bude tvořen pomocí násypů, zářezů a konstrukčních vrstev, které budou zajišťovat dostatečnou únosnost pláň tělesa železničního spodku. Odvodnění nového tělesa bude zajištěno soustavou zpevněných příkopů, příkopových žlabů a trativodů.

Železniční spodek bude vybudován v rozsahu železničního svršku včetně sanace pražcového podloží v rozsahu dle geotechnického průzkumu a vybudování nových násypů a zářezů.

Mezi Stodem a Holýšovem a Holýšovem a odbočkou Dolní Kamenicí je trasa vedena v nové stopě pro rychlost až 200 km/h, na které bude zřízena nová zast. Střelice u Stoda, jako náhrada za zrušenou zastávku Hradec u Stoda na opouštěném úseku žel. trati, Stávající zastávka Dolní Kamenice bude zrušena bez náhrady. ŽST Holýšov bude zcela přestavěna s novou konfigurací kolejiště v prostoru stávající žel. stanice. V úseku mezi odbočkou Přívozec a Domažlicemi je trasa též vedena v nové stopě pro rychlost až 200 km/h. Na této trase bude zřízena nová zastávka Blížejov (náhrada za stejnojmennou žel. stanici na opouštěném úseku žel. trati) a nová odbočka Nový Mlýn. Zastávka Milavče bude umístěna cca v poloze stávající zastávky. Ve zbývajících úsecích budou přestavěny ŽST Staňkov a Domažlice s novou konfigurací kolejiště v prostoru stávajících žel. stanic a dojde ke zřízení nové ŽST Pasečnice.

Všechna nově navržená nástupiště budou dle ČSN 734959 s výškou hrany 550 mm nad temenem kolejnice s bezbariérovým přístupem mimo úroveň koleje

Železniční trať bude nově elektrifikovaná střídavou trakční soustavou AC 25 kV 50 Hz.

Nové úseky žel. trati jsou vedeny relativně mimo zastavěné území (mimo oblast zahrádkářské kolonie v Holýšově), křížící řadu stávajících silnic I., II. a III. třídy a místních komunikací. Stavba řeší velký počet nových přemostění a přeložek různých kategorií komunikací (polní, lesní cesty až silnice II. třídy). Převážná část mostních objektů bude realizována jako nové železniční a silniční mosty. Nové mostní objekty budou splňovat ČSN EN 1991-2 na LM (zatížení mostu – Load Model) se součinitelem  $\alpha = 1,21$ . Mostní objekty, které budou sanovány, budou splňovat prostorové uspořádání dle ČSN 736201 včetně nutného obrysu kolejového lože. Rekonstruované mostní objekty budou dále splňovat ČSN EN 1991-2 na LM se součinitelem  $\alpha = 1,21$ .

Součástí stavby je celkem 44 železničních mostů, z toho 17 rekonstrukce, 1 přestavba na propustek, 1 demolice a 25 nových mostních objektů. Železniční mosty překonávají komunikace různých tříd a drobné vodoteče. V ŽST Holýšov, Staňkova Domažlice a v zastávkách Blížejev a Milavče jsou navrženy nové bezbariérové podchody. Dále je ve stavbě navrženo 4 silniční nadjezdy, které překonávají železniční trať a vyvolávají přeložky komunikací různých kategorií, vč. 3 mostních objektů na těchto přeložkách. Dále je navrženo celkově 43 propustků, z toho 20 rekonstrukcí, 1 demolice a 22 nových mostních objektů, které umožní převod drobných a občasných vodotečí pod trati a zároveň umožňují také, dle doporučení závěrů biologického průzkumu, přechod zvěře pod trati. 15 nových zárubní a opěrných zdi jsou navrženy z důvodu podchycení terénu nebo souběžných a překládaných komunikací.

U objektů pozemních komunikací se jedná o přeložky nebo úpravy komunikací II. a III. třídy, místních komunikací, přístupových lesních a polních cest. U polních a lesních cest se jedná především o přeložky nebo vybudování nových propojení jako náhrada za novou železniční trať přerušené stávající cesty. Dále je v rámci stavby uvažováno s vybudováním nových přestupních uzlů v místě odsunutých, nových a modernizovaných zastávek a žel. stanice. Takto upravené uzly by měly zvýšit atraktivitu železniční dopravy a převést tak více cestujících z individuální automobilové dopravy na dopravu železniční.

K ochraně před hlukem z železniční dopravy budou zřízeny protihlukové stěny (PHS). V řešeném úseku je umístěno celkem 15 protihlukových stěn.

V rámci této stavby dojde k vybudování nové rozvodny 110 kV TNS Domažlice. Jsou navrženy ochrany a přeložky stávajících sítí technické infrastruktury v rozsahu dotčení stavbou.

Stavba bude realizována jak na pozemcích dráhy, ve vlastnictví Správy železnic, s.o., příp. ČD, a.s., tak na pozemcích nedrážních, na pozemcích cizích vlastníků. Pro realizaci stavby jsou tak nutné trvalé zábory nedrážních pozemků, a to včetně pozemků zemědělského a lesního půdního fondu.

Stavba vyvolává nutnost kácení mimolesní a lesní zeleně, a to včetně kácení pro zajištění bezpečného provozu na železniční trati. Ve stavbě je počítáno s realizací náhradních výsadeb dle požadavků příslušných orgánů povolujících kácení.

Součástí železniční stavby je úprava železničního zabezpečovacího zařízení v navazujících úsecích Staňkov – Horšovský Týn, ŽST Pasečnice – Klenčí pod Čerchovem a také v rámci koordinace souvisejících staveb „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“ a „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN“.

Podrobněji je technické řešení záměru popsáno v dokumentaci v kapitole B.I.6. Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a za předpokladu respektování navržených opatření jsou respektovány požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního záměru.

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

## IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ

V této kapitole jsou sumarizovány veškeré návrhy na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí a k jejich monitorování, které:

- byly již prezentovány v dokumentaci v kapitole D.IV.
- byly požadovány v rámci vyjádření k dokumentaci a byly akceptovány zpracovatelem posudku

**Zpracovatelka dokumentace v kapitole D.IV. uvádí následující opatření** k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (*proloženým písmem je uveden komentář zpracovatele posudku, pokud se jedná o opatření vyplývající z platné legislativy nebo která jsou již součástí záměru, nejsou tato opatření v souladu s metodickým sdělením MŽP č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 převzata do podmínek v návrhu závazného stanoviska*):

### ***Opatření pro fázi přípravy – dokumentace pro územní řízení***

1. Na začátku a konci propustků neumísťovat jímky a nerealizovat zde překážky vyšší než 10 cm.

*Jedná se o součást záměru, není převzato do podmínek návrhu stanoviska.*

2. K opevnování břehů vodních toků využívat přednostně kamenný pohoz, resp. kamennou rovinaninu či kamennou dlažbu s hlubokým spárováním. Nevhodná je betonová dlažba, panely či prostý beton.

*Jedná se o součást záměru, není převzato do podmínek návrhu stanoviska.*

3. Pod mostními objekty v přes Radbuzu a Zubřinu ponechat v co největší míře přírodní, nezpevněný povrch.

*Převzato do návrhu podmínek stanoviska v tomto posudku.*

4. U mostů přes vodní toky (týká se zejména Zubřiny a Tlumačovského potoka) je nutné zachovat břehové bermy po obou stranách mostu o minimální šíři 2 m.

*Jedná se o součást záměru, není převzato do podmínek návrhu stanoviska.*

5. Cyklostezku v podmostí mostu SO 33-20-05 umístit asymetricky tak, aby nevyplňovala celé podmostí. Část podmostí zachovat jako nezpevněnou.

*Jedná se o součást záměru, není převzato do podmínek návrhu stanoviska.*

6. V případě propustků upřednostňovat propustky rámové, v případě přítomných trvalých vodních toků je třeba vytvořit kynetu.

*Převzato do návrhu podmínek stanoviska v tomto posudku.*

7. Pro realizaci protihlukových stěn (PHS) je nutné zvolit neprůhledný materiál, v případě transparentních PHS je nutné tyto stěny doplnit o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 10 cm.

*Převzato do návrhu podmínek stanoviska v tomto posudku.*

8. Zvětšit parametry mostního objektu SO 31-21-02. Výška by měla být minimálně 2 m, šířka minimálně 4 m.

*Převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

#### **Opatření pro fázi přípravy – dokumentace pro stavební povolení**

9. Optimalizovat zemní bilanci a zpracovat hlukovou a rozptylovou studii pro fázi výstavby.

*Převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

10. V dalších stupních zpracování projektové dokumentace navrhnout realizaci bariér proti vnikání obojživelníků podél toků, kde bude těleso železnice budováno v nové trase.

*Převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

#### **Opatření pro fázi výstavby**

11. Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (biologický dozor). Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, požadavků na úseku ochrany přírody. Operativně bude přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců (realizace dočasných zábran proti vnikání obojživelníků na stavbu, záchranné transfery).

*Převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

12. Skrývku zeminy na plochách polí a luk provést mimo období hnízdění. Ideálně od konce srpna do konce března.

*Nepřevzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku. Jedná se náplň prací odborně způsobilé osoby (biologický dozor).*

13. Při zásahu do vodního toku Zubřina u Milavče je nutné provést průzkum s ohledem na výskyt raků a jejich záchranný transfer do navazujících částí toku, na vhodná místa, do vzdálenosti maximálně 2 km od místa výskytu.

*Nepřevzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku. Jedná se náplň prací odborně způsobilé osoby (biologický dozor).*

14. Kácení dřevin provádět mimo vegetační období. Kácení lze provést od začátku listopadu do konce března.

*Jedná se o opatření vyplývající z platné legislativy, není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

15. Při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků. Technický stav stavební techniky musí být v perfektním stavu, nepoužívaná technika bude podložena záchytnými vanami. Doplnění provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků.

*Jedná se o obecné opatření, není převzato do podmínek návrhu stanoviště v tomto posudku.*

16. Zemina z místa výskytu v okolí drážního km 151,0 (křížení Zubřiny, bolševník velkolepý) a ze stávajících drážních km 174,5; 148,56 a 150,5 (křídlatka japonská) nesmí být použita na jiných místech stavby. Pokud dojde k rozšíření těchto dvou druhů mimo místa původních nálezů, musí být nově vzniklé populace odborně odstraněny. Prostor stavby musí být s ohledem na výskyt invazních druhů monitorován alespoň 1 rok následující po ukončení stavby, s vytvořením zprávy o stavu invazních druhů v území. V případě výskytu křídlatek či bolševníku velkolepého musí být přikročeno k jejich odbornému odstranění i po ukončení stavby.

*Převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku s tím, že bude součástí zásad organizace výstavby.*

17. Během stavebních prací je třeba předcházet dalšímu šíření a zavlékání invazních druhů. V případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat, zejména křídlatky a bolševník velkolepý.

*Takto nepřevzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku - bude předmětem činnosti biologického dozoru - viz podmínka č. 11.*

18. V případě sucha budou skrápěny plochy ZS k recyklaci kameniva.

*Není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku. Jedná se o opatření, u kterého není zřejmé, jakým způsobem by se rozhodovalo, že je období „sucha“. Skrápění kameniva k recyklaci je součástí záměru a bude specifikováno v provozním řádu dle zákona č. 201/2012 Sb. schváleného v rámci povolení provozu recyklačních center.*

19. Materiál určený k recyklaci bude skrápěn s dostatečným předstihem před recyklací.

*Není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku. Viz předchozí bod.*

20. Materiál určený k recyklaci na plochách ZS bude skrápěn na mezideponiích.

*Není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku. Opatření 18 - 19 - skrápění kameniva k recyklaci je součástí záměru a bude specifikováno v provozním řádu dle zákona č. 201/2012 Sb. schváleného v rámci povolení provozu recyklačních center.*

21. Komunikace určené k návozu a odvozu materiálu na recyklační linku budou pravidelně čistěny.

*Jedná se o opatření vyplývající z platné legislativy, není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

22. Korby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci budou zaplachtovány.

*Není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku – bude zahrnuto v provozním řádu dle zákona č. 201/2012 Sb. schváleného v rámci povolení provozu recyklačních center.*

23. V době nepříznivých rozptylových podmínek bude zamezeno souběhu práce stavebních mechanismů s vysokým výkonem – nebude prováděna recyklace.

*Jedná se o obecné opatření, není zřejmé, na základě čeho by se určovalo, kdy nastaly „zhoršené rozptylové podmínky“, není převzato do podmínek návrhu závazného stanoviště.*

24. Na staveništi nebudou používány spalovací motory produkující viditelný kouř libovolné barvy, vyjma krátké doby (několik sekund, maximálně desítek sekund) při startování studeného motoru. To platí i pro vozidla přivázející či odvázející osoby nebo náklad.

*Jedná se o obecné opatření, není převzato do podmínek návrhu závazného stanoviště.*

25. Na celém staveništi budou důsledně vypínány spalovací motory vozidel a strojů vždy, když nejsou aktivně využívány.

*Jedná se o obecné opatření, není převzato do podmínek návrhu závazného stanoviště.*

26. Bude omezena souběžná pracovní činnost strojů během zhoršených rozptylových podmínek.

*Jedná se o obecné opatření, není zřejmé, na základě čeho by se určovalo, kdy nastaly „zhoršené rozptylové podmínky“, není převzato do podmínek návrhu závazného stanoviště.*

27. Na zařízení staveniště budou používány stavební stroje splňující emisní parametry dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NO<sub>x</sub> více než 8x nižší než stanoví norma STAGE IIIB.

*Převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku s tím, že bude součástí smlouvy s dodavatelem stavby.*

28. V průběhu stavebních prací bude postupováno v souladu s ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích.

*Jedná se o opatření vyplývající z platné legislativy, není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

29. Striktně dodržování POV a povodňového plánu tak, aby stavební činností nikdy nedošlo ke kontaminaci vodního prostředí.

*Není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku – POV a povodňový plán jsou pro dodavatele prací závazné*

30. Všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny zejména v denní době, a to cca od 7 do 21 hodin.

*Jedná se o obecné opatření, není zřejmé, jakým způsobem by se rozhodovalo, co jsou „hlučné práce“, není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

31. Případné požadavky na noční práce v blízkosti chráněných objektů je třeba v předstihu konzultovat s orgány ochrany veřejného zdraví, které stanoví další podmínky.

*Převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

32. Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností.

*Jedná se o obecné opatření, není zřejmé, jakým způsobem by se rozhodovalo, co jsou „hlučné práce“, není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

33. Stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB).

*Není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku – nemůže se jednat o opatření platné pro celou stavbu.*

34. Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny).

*Jedná se o obecné opatření, není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

35. Dle možností umístit stroje co nejdále od obytné zástavby.

*Umístění stavby ve vztahu k obytné zástavbě je dané. Není zřejmé, jaké „stroje“ jsou myšleny. Umístění recyklačních základen je v ŽST Domažlice a v ŽST Holýšov. Další stroje při výstavbě budou pracovat tam, kde bude třeba. Není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

36. Zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny).

*Jedná se o obecné opatření, není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku. Bude řešeno ZOV.*

37. Staveništní dopravu organizovat vždy dle možností mimo obydlené zóny.

*Jedná se o obecné opatření, není převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku. Bude řešeno ZOV.*

38. Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak jim umožnit odpovídající úpravu režimu dne.

*Převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

39. Pro období výstavby a případně pro určité období po uvedení do provozu musí být navržen hydrogeologem s osvědčením o odborné způsobilosti hydrogeologie monitoring režimu podzemních vod a kvality podzemních vod pro vybrané objekty podzemních vod z okolí stavby.

*Převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

40. Doporučeno je v předstihu před zahájením stavby v rámci záboru stavby provést pyrotechnický průzkum pomocí magnetometrie v úseku cca km 125,400 – cca 130,400 včetně založení mostů přes řeku a koryta řeky v místech budoucích mostů a v úseku cca km 144,00 – 145,500. Pyrotechnický dozor a průzkum je rovněž doporučen v železničních stanicích Holýšov, Staňkov, Blížejov a Domažlice.

*Převzato do návrhu podmínek stanoviště v tomto posudku.*

### **V rámci vyjádření k dokumentaci byla požadována následující opatření:**

**Městský úřad Domažlice, odbor životního prostředí, vyjádření č. j. MeD0-40450/2022-V ze dne 13. 7. 2022**

Z hlediska ochrany přírody a krajiny - požadují v km 173,000 - 174,000, kde trať překračuje údolní nivu toku Zubřiny, navrhnout mostní objekt místo propustku SO 38-21-02 tak, aby umožňoval migraci živočichů, a v rámci rekultivace původního železničního tělesa provést rekultivaci zatrubněné části toku Zubřiny. Současné řešení formou náspu a ŽB prefabrikovaným rámovým propustkem v délce 42,24 m v podstatě téměř kompletně zneprůchodňuje údolní nivu.

*Zpracovatel posudku navrhuje do návrhu stanoviště v tomto posudku tuto podmínku:*

- *V další projektové přípravě prověřit možnost náhrady propustku SO 38-21-02 v km 173,330 za mostní objekt.*

**Zpracovatel posudku** nenavrhuje žádná další specifická opatření.



## V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Předmětem posouzení je dokumentace záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., která byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - rozhodnutí č. j. 10606/ENV/06 s posledním prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. MZP/2020/710/3888.

Dokumentace záměru byla zveřejněna a rozeslána dopisem příslušného úřadu (MŽP OVSS III) č. j. MZP/2022/520/618 ze dne 3. 6. 2022.

Zpracovateli posudku byla příslušným úřadem předána vyjádření k dokumentaci záměru e-mailem dne 28. 7. 2022 (9 vyjádření). Přehled všech obdržených vyjádření k dokumentaci je uveden v následujících tabulkách. Ke zveřejněné dokumentaci se vyjádřily následující subjekty:

### Obdržená vyjádření dotčených územních samosprávných celků

	č. j.	ze dne
Obec Babylon		1. 7. 2022
Město Kdyně*	MeKd/2022/3278	21. 7. 2022

\* doručeno po termínu pro zaslání vyjádření (termín pro zaslání 14. 7. 2022, termín doručení 22. 7. 2022) - k vyjádření se nepřihlíží

### Obdržená vyjádření dotčených správních orgánů

	č. j.	ze dne
Městský úřad Stod, odbor životního prostředí	1223/22/0ŽP	4. 7. 2022
Městský úřad Domažlice, odbor životního prostředí	MeD0-40450/2022-V	13. 7. 2022
ČIŽP, OI Plzeň	ČIŽP/43/2022/2968	27. 6. 2022
Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje	KHSPL/15968/21/2022	8. 7. 2022
Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského	SBS 25565/2022/OBÚ-06/1	5. 6. 2022
MŽP, odbor ochrany ovzduší		23. 6. 2022

### Obdržená vyjádření veřejnosti

	ze dne
Spolek Babylon z.s.	1. 7. 2022

V následujícím přehledu jsou stručně shrnuta vyjádření k dokumentaci a komentář zpracovatele posudku (*proloženým písmem*). Úplná znění všech došlých vyjádření jsou uvedena v příloze 1 (na příloženém CD).

## 1. Dotčené územní samosprávné celky

### Obec Babylon

vyjádření ze dne 1. 7. 2022

#### Podstata vyjádření:

Uvádějí, že se dlouhodobě snaží prosadit stavbu skutečného železničního koridoru. Prosazují stavbu železničního koridoru mezi Prahou a Mnichovem, kdy část tohoto koridoru by byla zaústěna do tunelu. V současné době je naprojektován úsek trati Plzeň - Stod, který bude dvojkolejný a je projektovaný na rychlost 200 km/h. Proto je překvapilo, když se Správa železnic, s.o. rozhodla realizovat stavbu s názvem „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“. Tato „Modernizace“ železniční tratě je navrhována částečně dvojkolejná a částečně jako jednokolejná trať, tím pádem nedojde k podstatnému navýšení traťové rychlosti a dopravní propustnosti.

Sami zástupci Správy železnic, státní organizace v tisku uvádějí nutnost posunout úroveň železniční dopravy do 21. století neboť vybudování nového skutečného koridoru bude během několika let nutnost pro zachování regionálního rozvoje i pro rozvoj mezinárodního obchodu a cestovního ruchu.

Nejsou proti modernizaci trati, chtějí jen to, co je s ohledem na dnešní technické možnosti nejen pro jejich region a jeho obyvatele, ale i pro životní prostředí i samotnou železniční dopravu to nejlepší. Řešení, které opravdu umožní zvýšení rychlosti na 200 km/h., které vyřeší i křížení s pozemními komunikacemi a díky zdvojkolejnění i navýšení přepravní kapacity. Stavba koridorové tratě by měla zohlednit budoucí potřeby a být finálním, a ne provizorním řešením pro další udržitelný rozvoj měst a obcí. Varianta pouze částečného zdvojkolejnění dotčeného úseku tratě při současném požadavku na navýšení nákladní dopravy a rychlosti nedává smysl. Budoucnost této dopravní tepny je v jejím přizpůsobení v celé délce rychlostem 200 km/h., kdy bude její část zaústěna do tunelu a vytvořit tak rychlé spojení mezi Prahou a Mnichovem.

Stavba se významně dotkne životního prostředí, z důvodu jednokolejných úseků však dopady na životní prostředí budou daleko významnější, než kdyby došlo ke zdvojkolejnění celého úseku železniční tratě. Navrhované částečné dvojkolejné řešení si v blízké budoucnosti vyžádá další stavební zásahy s opětovnými negativními vlivy na životní prostředí. Z těchto důvodů by měl investor stavby přepracovat projekt, aby se předešlo škodám na životním prostředí

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Varianta zdvojkolejnění celé trasy Stod - Domažlice nebyla posuzována a ani v závěru zjišťovacího řízení nebylo toto požadováno.*

*Jak již bylo v dokumentaci ve vypořádání vyjádření obce Babylon k oznámení uvedeno, podkladem pro zpracování posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví byla dokumentace pro územní řízení. Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dráhy (DUR) je zpracována na základě schválené Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Plzeň - Domažlice, která stanovila rozsah navržených úprav v jednotlivých úsecích železniční trati, tedy částečnou novostavbu ve dvou úsecích mezi Stodem a Domažlicemi. Pojem Modernizace trati neznamená pouze výstavbu nové plně dvoukolejné trati, ale jedná se o uvedení celé trati, která je součástí evropského systému TEN-T, do souladu s legislativními požadavky, zejména Nařízení EU č. 1315/2013.*

*Dosavadní příprava, spočívající v prověření a vyhodnocení variant modernizace železniční trati mezi Plzní a státní hranicí ČR/SRN v rámci zpracování Studií proveditelnosti, vč. navazujících aktualizací, řešila vždy modernizaci a zdvojkolejněním s rychlostí max. 200 km/h včetně pouze v úseku Plzeň - Domažlice. Zbývající úsek na státní hranici byl řešen ve stávající stopě jako jednokolejný, variantně s částečnými jednokolejnými přeložkami na rychlost až 200*

km/h. V rámci přípravy investic dopravní infrastruktury nestačí pracovat pouze s technickými možnostmi, ale je potřeba v rámci přeshraničních projektů vycházet z možností podmíněných dohodou obou stran a v závislosti na ekonomických možnostech projektu. Tyto výchozí předpoklady stanovuje Studie proveditelnosti. Pro spojení Praha - Mnichov se se stavbou vysokorychlostní trati ani ve výhledovém plánování neuvažuje. V rámci modernizace trati řešíme konvenční trať do rychlosti 200 km/h. Pro trati, které jsou součástí evropské sítě TEN-T není dle Nařízení EU č. 1315/2013 (dále Nařízení) požadováno provozování celé trati výhradně na rychlost 200 km/h ani nemusí být plně dvoukolejné.

Rozsah výstavby nových úseků vychází ze splnění sledovaných požadavků Nařízení, a to na celém modernizovaném úseku trati v závislosti na výhledových dopravních potřebách to vše samozřejmě při zajištění ekonomické efektivity projektu.

## **Město Kdyně**

vyjádření č. j. MeKd/2022/3278 ze dne 21. 7. 2022

doručeno po termínu pro zaslání vyjádření (termín pro zaslání 14. 7. 2022, termín doručení 22. 7. 2022) - k vyjádření se nepřihlíží (§ 8, odst. (3) zákona)

## **2. Dotčené správní orgány**

### **Městský úřad Stod, odbor životního prostředí**

vyjádření č. j. 1223/22/0ŽP ze dne 4. 7. 2022

#### Podstata vyjádření:

Uvádějí, že k dokumentaci nemají připomínky.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

### **Městský úřad Domažlice, odbor životního prostředí**

vyjádření č. j. MeDO-40450/2022-V ze dne 13. 7. 2022

#### Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany přírody a krajiny - požadují v km 173,000 - 174,000, kde trať překračuje údolní nivu toku Zubřiny, navrhnout mostní objekt místo propustku SO 38-21-02 tak, aby umožňoval migraci živočichů, a v rámci rekultivace původního železničního tělesa provést rekultivaci zatrubněné části toku Zubřiny. Současné řešení formou náspu a ŽB prefabrikovaným rámovým propustkem v délce 42,24 m v podstatě téměř kompletně zneprůchodňuje údolní nivu (odkazují na hodnocení vlivu podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.

Uvádějí, že požadavek vychází z jejich vyjádření k zahájení zjišťovacího řízení č.j. MeDO-5114/2022-Mar ze dne 17. 2. 2022. Dle jejich názoru zde uvedená doporučení nebyla respektována v plné míře:

- „při překonávání prvků ÚSES a významných krajinných prvků (údolní niva, vodní tok) omezit stavební činnost na nejnutnější minimum“ - podle předložené dokumentace je údolní niva Zubřiny v tomto úseku překonávána náspem o základně 42 m v délce cca 140 m (5 880 m<sup>2</sup>), oproti tomu mostní objekt by znamenal pouze několik menších plocha pro pilíře.
- „případné úpravy vodních toků provádět přírodě blízkým způsobem“ - navržené řešení znamená zatrubnění toku Zubřiny v délce 42 m.

- „mostní objekty navrhnout s dostatečnými parametry pro migraci živočichů“ - ŽB prefabrikovaný propustek o rozměrech 2 x 2 m v délce 42 m nezmenší téměř nepropustnou migrační bariéru, zvláště pro vyšší živočichy.

Vodní tok Zubřina a jeho údolní niva je významným migračním koridorem, propojuje regionální biocentrum s dalšími prvky systému ekologické stability. V tomto regionálním biocentru je evidován výskyt několika druhů zvláště chráněných živočichů (např. rak kamenáč a rak říční, mihule potoční, ledňáček říční a vydra říční) a navrhované opatření by výrazně zlepšilo podmínky pro jejich migraci a výrazně by omezilo negativní vliv stavby na tyto významné krajinné prvky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku navrhuje do návrhu stanoviska v tomto posudku tuto podmínku:*

- *V další projektové přípravě prověřit možnost náhrady propustku SO 38-21-02 v km 173,330 za mostní objekt.*

**ČIŽP, OI Plzeň**

vyjádření č. j. ČIŽP/43/2022/2968 ze dne 27. 6. 2022

Podstata vyjádření:

Oddělení ochrany vod - nemají zásadních výhrad a ztotožňují se zejména s návrhem opatření obsaženým v kapitole D.IV. Jedná se o opatření týkající se monitoringu režimu podzemních vod a kvality podzemních vod pro vybrané objekty podzemních vod v okolí stavby, pohybu stavební techniky v korytě toků, technického stavu stavební techniky, podložení nepoužívané techniky záchytnými vanami a způsobu doplňování provozních kapalin.

Oddělení ochrany ovzduší - uvádějí, že z hlediska vlivu záměru na kvalitu ovzduší je nejzávažnější provoz recyklačních linek a související doprava materiálu v recyklačních centrech v žst. Holýšov a Domažlice. Konstatují, že recyklační linka je vyjmenovaným stacionárním zdrojem znečišťování ovzduší a zdroj lze provozovat pouze na základě povolení příslušného krajského úřadu. Nedílnou součástí povolení je provozní řád linky zpracovaný z hlediska ochrany ovzduší. Za předpokladu, že budou dodržena opatření omezující primární a sekundární znečišťování ovzduší prašností z provozu recyklačních linek a souvisejících činností, nemají k dokumentaci připomínek.

Oddělení odpadového hospodářství - k dokumentaci nemají připomínek.

Oddělení ochrany přírody - k dokumentaci nemají připomínek.

Oddělení ochrany lesa - konstatují, že investor si je vědom, že kvůli záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa, bude nutné získat souhlasné stanovisko příslušného orgánu státní správy lesů. K dokumentaci nemají připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Oddělení ochrany vod - *vzhledem k obsahu bez komentáře.*

Oddělení ochrany ovzduší a oddělení ochrany lesa - *jedná se o upozornění na platné legislativní předpisy.*

Oddělení odpadového hospodářství a oddělení ochrany přírody - *vzhledem k obsahu bez komentáře.*

**Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje**

vyjádření č. j. KHSPL/15968/21/2022 ze dne 8. 7. 2022

Podstata vyjádření:

Uvádějí, že s předloženou dokumentací souhlasí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

**Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského**

vyjádření č. j. SBS 25565/2022/OBÚ-06/1 ze dne 5. 6. 2022

Podstata vyjádření:

Nemají k dokumentaci žádné připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

**MŽP, odbor ochrany ovzduší**

vyjádření č. j. ze dne 23. 6. 2022

Podstata vyjádření:

Shrnují údaje o záměru a o provozu recyklačních linek v žst. Domažlice a v žst. Holýšov. Uvádějí technickou podmínku stanovenou pro tento zdroj vyhláškou 415/2012 Sb. Citují z dokumentace pasáž týkající se omezování prašnosti (skrápění, čištění komunikací zaplachtování koreb, přímé skrápění recyklovaného materiálu) s tím, že pokud budou tato opatření skutečně plněna, lze záměr považovat za akceptovatelný.

Upozorňují, že pokud by provoz recyklační linky vyvolával stížnosti na TZL v okolní zástavbě, bude nezbytné stanovit dodatečné podmínky provozu podle § 13 odst. 2 zákona o ochraně ovzduší.

Shrnují údaje o pětiletých průměrných koncentracích pro období 2016 - 2020 v Domažlicích a v Holýšově a výsledky rozptylové studie v Domažlicích a v Holýšově.

Konstatují, že s ohledem na výše uvedené považují záměr za akceptovatelný pouze při striktním dodržení všech podmínek uvedených v kapitole D.I.2. vlivy na ovzduší a klima a v případě, že provoz záměru bude vyvolávat stížnosti na zvýšenou prašnost v okolní zástavbě, bude nezbytné stanovit dodatečné podmínky provozu podle § 13 odst. 2 zákona o ochraně ovzduší.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Opatření k omezení prašnosti budou uvedena v provozním řádu dle zákona č. 201/2012 Sb. schváleného v rámci povolení provozu recyklačních center.*

### 3. Veřejnost

#### **Spolek Babylon z.s.**

vyjádření ze dne 1. 7. 2022

#### Podstata vyjádření:

Konstatují, že vzhledem zavedení mýta na silnicích I. třídy bude stále více spedičních a dopravních firem využívat železnici jako levnější alternativu. Současná neeletrifikovaná trať je relativně klidná právě proto, že ji nemohou využívat všichni dopravci. Elektrifikace ji ztraktivní pro všechny nákladní dopravce, proto dojde k mnohem většímu vytížení této dopravní cesty, která se nestane rychlotratí, ale především nákladním koridorem se všemi negativními vlivy na své okolí.

3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně) navazuje na 4. stavbu, Domažlice st. hranice SRN, ke které podali řadu podnětů a připomínek. Obě stavby spolu těsně souvisejí, proto doporučují řešení navrhované dlouhodobě obcí Babylon - dvoukolejnou trať, která umožní doopravdy modernizaci trati a zamezí hromadění vlaků v jednokolejných úsecích, které může mít mnohem větší důsledky než se kterými studie počítá.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zatraktivnění trati je cílem záměru. Varianta zdvojkolejnění celé trasy Stod - Domažlice nebyla posuzována a ani v závěru zjišťovacího řízení nebylo toto požadováno. Podrobněji ke zdvojkolejnění trati - viz vypořádání připomínky obce Babylon.*

## VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Předmětem posuzovaného záměru je modernizace železniční trati Stod (mimo) - Domažlice (včetně). Stavba je součástí souboru 4 staveb, které mají zvýšit rychlost a zkapacitnit celou mezinárodní trať Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN tak, aby byla konkurenceschopná v mezinárodní dopravě i v obsluze Plzeňského kraje.

Jedná o kombinaci novostavby nové žel. trati v úseku Stod (mimo) - Holýšov - odb. Dolní Kamenice (včetně) a odb. Přívozec (včetně) - Domažlice (mimo) a optimalizaci zbývajících úseků žel. trati v úseku odb. Dolní Kamenice (mimo) - odb. Přívozec (mimo) a Domažlice (včetně) - Domažlice odb.v.401 (odb. Pasečnice) (včetně), zahrnující zdvojkolejnění úseků Staňkov (mimo) - odb. Vránov (vč.) a Domažlice (mimo) - Domažlice město (včetně).

K posouzení byla předložena dokumentace „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ zpracovaná oprávněnou osobou dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění Ing. Kateřinou Hladkou, PhD. v květnu 2022. V rámci předkládané dokumentace byla posouzena jedna varianta vedení trati i technického řešení stavby.

Dokumentace byla posouzena podle požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb., a to v rozsahu podle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dle názoru zpracovatele posudku je dokumentace akceptovatelná a zpracovaná dle požadavku zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dokumentace posuzuje záměr ze všech aspektů jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu. Značná pozornost je v dokumentaci věnována především vlivům na hlukovou situaci, floru faunu a ekosystémy, vody a na ovzduší. Mimo jiné byla zpracována hluková studie (pro provoz na železniční trati a pro provoz recyklačních základen v období výstavby), přírodovědný průzkum, hodnocení z hlediska Směrnice o vodách, rozptylová studie (provoz recyklačních základen v období výstavby) a vyhodnocení z hlediska globálních změn klimatu. V dokumentaci jsou posouzeny vlivy na veřejné zdraví.

### Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

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

Ve vztahu k hlukové zátěži byl hodnocen vliv provozu po modernizované trati. Ve vztahu ke znečištění ovzduší v období výstavby byl hodnocen vliv imisních koncentrací látek vznikajících provozem recyklačních linek (bodové, plošné a liniové zdroje).

Z hlediska zdravotních rizik lze konstatovat, že vlivem železničního provozu na modernizované trati se bude podíl obyvatel silně obtěžovaných hlukem z železniční dopravy pohybovat na úrovni okolo 13,5 %, podíl obyvatel silně rušených při spánku bude okolo 6 %.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> a benzo(a)pyren. Vyhodnocení vlivů na lidské zdraví bylo provedeno pro fázi realizace, která bude v jednotlivých lokalitách trvat po dobu 91 – 121 dní.

Příspěvek recyklačních linek nebude u žádné ze sledovaných imisních charakteristik představovat významnou změnu v míře zdravotního rizika. V případě suspendovaných částic jsou všechny hodnocené zdravotní účinky i v nejvíce dotčené zástavbě pod hranicí jednoho nového případu, a to včetně dnů s omezenou aktivitou a dnů pracovní neschopnosti.

V případě dlouhodobých koncentrací oxidu dusičitého se ani v nejvíce dotčené části zástavby příspěvky dopravy na hodnocené komunikaci k míře zdravotního rizika vyjádřené jako úmrtnost u dospělých neprojeví žádnou změnou, u ostatních ukazatelů se opět jedná o hodnoty několik řádů pod hranici nového případu. V případě krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého pak nebyly v žádné části zájmového území zaznamenány hodnoty nad hranicí směrné hodnoty WHO. Ani v případě benzenu a benzo[a]pyrenu nebylo zaznamenáno rozpoznatelné zvýšení zdravotního rizika vlivem záměru. Významnější ovlivnění může být způsobeno případnými zvýšenými krátkodobými koncentracemi suspendovaných částic PM<sub>10</sub> v průběhu realizace záměru. Nejvyšší vypočtené hodnoty nemusí být v území v době realizace vůbec dosaženy, nicméně při jejich případném výskytu nelze vyloučit zvýšený výskyt kašle v dotčené populaci. Z tohoto důvodu je třeba (zejména za nepříznivých rozptylových podmínek) důsledně zajistit minimalizaci prašnosti.

Provoz na elektrifikované železniční trati nebude zdrojem emisí - vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví nulový. Pokud modernizace trati zvýší atraktivitu železniční dopravy a dojde k převedení části silniční dopravy na železnici, lze toto považovat za pozitivní vliv - snížení emisí ze silniční dopravy. Toto snížení se ale netýká bezprostřední blízkosti železniční trati a obyvatel bydlicích v okolí trati.

## **Vlivy na ovzduší a klima**

### Ovzduší

Jako zdroj znečištění ovzduší po dobu výstavby byly uvažovány plochy recyklačních základen v žst. Domažlice a žst. Holýšov s umístěnými recyklačními linkami.

Z provedených výpočtů imisních příspěvků je patrné, že nebude mít plánovaná recyklace za následek ovlivnění imisní situace lokality.

Příspěvek k maximálním denním koncentracím PM<sub>10</sub> může v jednotlivých výpočtových bodech krátkodobě a za nepříznivých rozptylových podmínek činit až 600 % platného imisního limitu v okolí recyklačních základen a 290 - 328 % u obydlených budov. Denní imisní limit však překročen nebude. Maximální počet překročení imisního limitu bude v obou případech činit 12 dní, imisní limit připouští toleranci překročení 35 denních hodnot.

Vzhledem ke skutečnosti, že během recyklace bude docházet ke vzniku zejména TZL jako PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> je doporučeno při provádění recyklace zajistit preventivní opatření výrazně snižujících prašnost.

Recyklace přispěje zanedbatelnou měrou v okolí žel. stanic Domažlice a Holýšov ke zvýšení ročních koncentrací benzo(a)pyrenu. Z dlouhodobého hlediska však dodržování imisního limitu benzo(a)pyrenu neovlivní. Velikost imisního příspěvku benzo(a)pyrenu není zásadní, činí max. 0,01 - 0,1 % platného imisního limitu v okolí obou recyklačních základen.

Realizace stavby nebude pro své okolí příčinou překročení ročních imisních limitů dalších sledovaných znečišťujících látek (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, benzen) a nepovede k výraznějšímu zhoršení stávající kvality ovzduší v daných lokalitách.

### Klima

Záměru nehrozí z důvodu klimatických změn žádná významná rizika. Z provedené analýzy vyplývá, že vyhodnocená rizika se nacházejí v kategorii I. a II. Kategorie II. představuje mírné riziko, pro jehož eliminaci je vyžadováno vhodné opatření. V kategorii II. bylo vyhodnoceno riziko povodní. Posuzovaný záměr je možné považovat za záměr adaptovaný na změnu klimatu.



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

Z výsledků hlukové studie vyplývá, že jsou překračovány hygienické limity hluku. Vzhledem k tomu, že trať je navržena převážně v přeložkách, není možné uplatnit korekce staré hlukové zátěže. Pro výhledový stav je tedy nutné splnit základní hygienické limity pro hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu dráhy 60/55 dB pro den/noc a 55/50 dB pro den/noc za ochranným pásmem dráhy.

Vzhledem k navýšení dopravy ve výhledovém stavu je možné splnit hygienické limity hluku pouze za předpokladu vybudování protihlukových opatření.

Za účelem splnění hygienických limitů byly navrženy protihlukové stěny, samostatné protihlukové úpravy objektů (eliminace chráněného venkovního prostoru stavby) a v jednom případě jsou navrženy kolejnicové absorbéry.

Na základě výpočtů je možno konstatovat, že pomocí navrhovaných protihlukových opatření budou po realizaci stavby dodrženy hygienické limity hluku.

### **Vlivy na povrchové a podzemní vody**

Zájmové území stavby je v kontaktu se záplavovým územím vodních toků Radbuza a Zubřina.

Lze předpokládat, že stavba modernizace trati ani provoz modernizované trati nebude překážkou ke zlepšení ekologického stavu útvarů povrchových vod BER\_0250, BER\_0240 a BER\_0220 a pro zlepšení chemického stavu útvarů BER\_0250, BER\_0240. Lze předpokládat, že stavba modernizace trati ani provoz modernizované trati nebude příčinou zhoršení chemického stavu útvaru povrchových vod BER\_0220.

Pro období výstavby a případně pro určité období po uvedení do provozu musí být navržen hydrogeologem s osvědčením o odborné způsobilosti hydrogeologie monitoring režimu podzemních vod a kvality podzemních vod pro vybrané objekty podzemních vod z okolí stavby.

Stavba zasahuje do ochranného pásma podzemního vodního zdroje Staňkov vrt pozorovací č.1573.

Nepředpokládá se, že by realizace a provoz modernizovaného traťového úseku „Stod (mimo) – Domažlice (včetně)“ byla překážkou zlepšení stavu konkrétních ukazatelů chemického stavu útvarů podzemních vod Krystalinikum a proterozoikum v povodí Úhlavy a dolního toku Radbuzy – západní část (ID 62221) a Krystalinikum v povodí Mže po Stříbro a Radbuzy po Staňkov (ID 62121) pro něž je uplatňována výjimka dle článku 4 odst. 5 směrnice o vodách. Jedná se o ukazatele ovlivněné především výskytem starých kontaminovaných místech včetně starých skládek a zemědělstvím (bez vypouštění).

### **Vlivy na půdu**

Celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí cca 83,38 ha, dočasný zábor ZPF nad 1 rok požadovaný pro realizaci stavby je předběžně stanoven na 31,96 ha, po ukončení užívání dočasného záboru nad 1 rok budou v souladu se schváleným Plánem rekultivace dočasně odnímané plochy rekultivovány. Obecně ve vztahu k existující třídě ochrany lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Stavba zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa. Výměra předpokládaného trvalého záboru PUPFL je 15,99 ha a 3,16 ha dočasného záboru PUPFL nad 1 rok. Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označit za spíše velký, z hlediska významnosti vlivu za významný.

### **Vlivy na přírodní zdroje**

Zájmové území stavby se nachází v prostoru ložisek nerostných surovin, a to ve staničení km 132,255 – 132,290 navržená trasa prochází ložiskem nevyhrazeného nerostu (stavební kámen) id 3025300 Holýšov-Střelice. Ložisko bylo v minulosti těženo povrchově. Dále navržená trasa prochází ve staničení km 162,675 – 163,160 nebilancovaným zdrojem (hlína, jíl) id 5174500 Milavče s dřívější povrchovou těžbou.

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

V dotčeném území byly v roce 2021 prováděny průzkumy se zaměřením na přítomnost zvláště chráněných a ohrožených, ale také běžných druhů rostlin i živočichů a jejich biotopů. Hodnocen byl celkový potenciál území.

V území byla zjištěna přítomnost zvláště chráněných rostlin podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Hojně jsou přítomny také druhy uvedené v Červeném seznamu ČR (Grulich 2012). Jejich populace budou ovlivněny spíše okrajově, v souvislosti s navrženými zmírňujícími opatřeními nedojde k zániku jejich populací v území.

Během průzkumů byla zaznamenána také řada zvláště chráněných a ohrožených druhů živočichů. Někteří pouze na přeletu, jiní jsou přímo vázání na vegetaci a porosty dřevin doprovázejících železnici či vázání na území přeložek a nových tras, další využívají území k migracím. Tyto druhy, resp. jejich populace mohou být záměrem více či méně dotčeny. Navržena byla taková zmírňující opatření, aby byla míra jejich ovlivnění co možná nejnižší.

Území je protkáno celou řadou vodních toků a dílčích prvků územního systému ekologické stability. Ty budou ovlivněny zejména ve spojení s realizací mostních objektů. Mostní objekty byly navrženy tak, aby byla zachována migrační prostupnost území a aby byly zachovány ekologicko-stabilizační funkce jednotlivých prvků. S ohledem na umístění přeložek železnice do území údolní nivy Zubřiny je nutné konstatovat závažný vliv na ekologicko-stabilizační funkci VKP údolní niva a regionálního biokoridoru.

Celkem bude dotčeno 420 000 m<sup>2</sup> zapojených porostů dřevin a 1294 ks dřevin o obvodu kmene nad 80 cm, měřeného ve výšce 130 cm nad zemí.

Zvláště chráněná území, památné stromy a jeskyně v souvislosti se záměrem ovlivněny nebudou.

### **Vlivy na krajinu**

Vedením železnice v nové stopě ve vybraných úsecích, zdvoukolejněním železničního tělesa, elektrifikací, realizací mimoúrovňových křížení, přeložkami silnic, výstavbou protihlukových stěn a dalších souvisejících objektů a kácením dřevin dojde k rušivému zásahu do zákonných kritérií krajinného rázu, a to na úrovni slabého až silného ovlivnění. Posuzovaný záměr představuje únosný zásah do jednotlivých charakteristik krajinného rázu.

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

Stávající trať prochází ochranným pásmem městské památkové rezervace Domažlice a nemovitou kulturní památkou železniční stanice Staňkov. Posuzovaný záměr prochází územím s různými kategoriemi ÚAN. V oblasti ÚAN kategorie I se nachází: Hradec - mohyly " Borový les", Holýšov - jádro města, Chotiměř - bývalá tvrz, Poloha "V Kopcích" v oblasti s ÚAN II s pozitivně prokázanými archeologickými nálezy jsou evidovány lokality Chotiměř.

### **Přeshraniční vlivy**

Jedná se o záměr modernizaci trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně) ve vnitrozemí České republiky, přímé negativní vlivy přesahující stávající hranice tak nejsou předpokládány.

Pokud bude záměr realizován a provozován tak, jak je uvedeno v dokumentaci, budou dodrženy platné legislativní předpisy a budou realizována opatření navržená v tomto posudku (v návrhu stanoviska), bude mít záměr minimální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a bude splňovat požadavky právních předpisů na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Navržené podmínky v návrhu stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru, ze zkušeností z předchozího provozu a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a realizace záměru. Důležité bude dodržování opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti, realizace protihlukových stěn a realizace náhradních výsadeb za pokácenou zeleň. V souvislosti s výstavbou bude realizován monitoring nejbližších studní (měření hladiny podzemní vody a monitoring kvality) a v případě ztráty vody budou realizována nápravná opatření.

Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by bránil předmětnému záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelkou dokumentace, orgánů státní správy a samosprávy a zpracovatelem posudku.

S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a obdržená vyjádření a při respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný.

## VII. NÁVRH STANOVISKA

MŽP – OVSS III

Č. j.:

### Závazné stanovisko

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy III (dále jen „MŽP“), jako věcně a místně příslušný orgán veřejné správy dle ust. § 22 písm. a) 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“), vydává podle ust. § 9a odst. 1 zákona EIA, v souladu s ust. § 149 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), oznamovateli záměru - Správa železnic, státní organizace - toto **souhlasné závazné stanovisko** k posouzení vlivů provedení záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ na životní prostředí (dále jen „závazné stanovisko“).

### I. Povinné údaje

#### 1. Název záměru:

**Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)**

#### 2. Kapacita (rozsah) záměru:

Délka stavby 37,384 km

#### 3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1:

44. Celostátní železniční dráhy

#### 4. Umístění záměru:

Kraj: Plzeňský

Obec: Stod, Střelice, Hradec, Holýšov, Staňkov, Hlohová, Křenovy, Horšovský Týn, Blížejev, Osvračín, Milavče, Chrastavice, Domažlice, Spáňov, Kout na Šumavě, Babylon, Újezd, Trhanov, Klenčí pod Čerchovem, Horní Kamenice, Zahořany, Chodov, Pasečnice, Kdyně

Katastrální území: Stod, Střelice, Hradec u Stoda, Holýšov, Dolní Kamenice u Holýšova, Ohučov, Kvíčovice, Horní Kamenice u Staňkova, Staňkov-město, Staňkov-ves, Hlohová, Vránov, Křenovy, Osvračín, Chotiměř u Blížejova, Přívozec, Blížejev, Výrov u Milavčí, Nahošice, Milavče, Radonice u Milavčí, Chrastavice, Sedlice u Domažlic, Bořice u Domažlic, Domažlice, Havlovice u Domažlic, Újezd u Domažlic, Pasečnice, Babylon, Semošice, Horšovský Týn, Smolov u Domažlic, Spáňov, Trhanov, Chodov u Domažlic, Klenčí pod Čerchovem, Kdyně, Prapořiště.

#### 5. Obchodní firma oznamovatele:

Správa železnic, státní organizace

**6. IČ oznamovatele:**

70994234

**7. Sídlo (bydliště) oznamovatele:**

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

**8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví**

Souhlasné závazné stanovisko k záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ je vydáno s následujícími podmínkami:

**I. Podmínky pro fázi přípravy záměru - dokumentace pro územní řízení**

41. Pod mostními objekty v přes Radbuzu a Zubřinu ponechat v co největší míře přírodní, nezpevněný povrch.
42. V případě propustků upřednostňovat propustky rámové, v případě přítomných trvalých vodních toků je třeba vytvořit kynetu.
43. Pro realizaci protihlukových stěn (PHS) je nutné zvolit neprůhledný materiál, v případě transparentních PHS je nutné tyto stěny doplnit o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 10 cm.
44. Zvětšit parametry mostního objektu SO 31-21-02. Výška by měla být minimálně 2 m, šířka minimálně 4 m.
45. Provéřit možnost náhrady propustku SO 38-21-02 v km 173,330 za mostní objekt.

**II. Podmínky pro fázi přípravy záměru - dokumentace pro stavební povolení**

46. Optimalizovat zemní bilanci a zpracovat hlukovou a rozptylovou studii pro fázi výstavby.
47. V dalších stupních zpracování projektové dokumentace navrhnout realizaci bariér proti vnikání obojživelníků podél toků, kde bude těleso železnice budováno v nové trase.
48. Součástí zásad organizace výstavby (ZOV) bude, že zemina z místa výskytu v okolí drážního km 151,0 (křížení Zubřiny, bolševník velkolepý) a ze stávajících drážních km 174,5; 148,56 a 150,5 (křídlatka japonská) nesmí být použita na jiných místech stavby. Pokud dojde k rozšíření těchto dvou druhů mimo místa původních nálezů, musí být nově vzniklé populace odborně odstraněny. Prostor stavby musí být s ohledem na výskyt invazních druhů monitorován alespoň 1 rok následující po ukončení stavby, s vytvořením zprávy o stavu invazních druhů v území. V případě výskytu křídlatek či bolševníku velkolepého musí být přikročeno k jejich odbornému odstranění i po ukončení stavby.
49. Součástí smlouvy s dodavatelem stavby bude podmínka, že na zařízení staveniště budou používány stavební stroje splňující emisní parametry dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC,
50. V předstihu před zahájením stavby v rámci záboru stavby provést pyrotechnický průzkum pomocí magnetometrie v úseku cca km 125,400 – cca 130,400 včetně založení mostů přes řeku a koryta řeky v místech budoucích mostů a v úseku cca km 144,00 – 145,500.

Pyrotechnický dozor a průzkum je rovněž doporučen v železničních stanicích Holýšov, Staňkov, Blížejov a Domažlice.

### III. Podmínky pro fázi realizace záměru:

51. Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (biologický dozor). Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, požadavků na úseku ochrany přírody. Operativně bude přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců (realizace dočasných zábran proti vnikání obojživelníků na stavbu, záchranné transfery) a opatření k předcházení šíření a zavlékání invazních druhů rostlin.
52. Případné požadavky na noční práce v blízkosti chráněných objektů je třeba v předstihu konzultovat s orgány ochrany veřejného zdraví, které stanoví další podmínky.
53. Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak jim umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
54. Pro období výstavby a případně pro určité období po uvedení do provozu bude navržen oprávněným hydrogeologem monitoring režimu podzemních vod a kvality podzemních vod pro vybrané objekty podzemních vod z okolí stavby.

### III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

Žádné specifické podmínky a opatření se nestanovují.

### IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Žádné specifické podmínky a opatření se nestanovují

### ***9. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí***

#### **Monitoring pro fázi přípravy**

1. Před zahájením výstavby realizovat monitoring režimu podzemních vod a kvality podzemních vod pro vybrané objekty podzemních vod z okolí stavby v rozsahu a s četností dle návrhu oprávněného hydrogeologa.

#### **Monitoring pro období výstavby**

2. Během stavby pokračovat v monitoringu režimu podzemních vod a kvality podzemních vod pro vybrané objekty podzemních vod z okolí stavby v rozsahu a s četností dle návrhu oprávněného hydrogeologa.

#### **Monitoring pro fázi provozu záměru**

3. Po ukončení stavby provést monitoring režimu podzemních vod a kvality podzemních vod pro vybrané objekty podzemních vod z okolí stavby v rozsahu a s četností dle návrhu oprávněného hydrogeologa včetně zpracování návrhu případných nápravných opatření.

## II. Odůvodnění

### 1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

MŽP vycházelo při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

- Oznámení záměru zpracované na základě § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů podle přílohy č. 4 „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“, které zpracovala Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. v prosinci 2021
- Vyjádření k oznámení záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“
- Dokumentace vlivů na životní prostředí ve smyslu § 8 a přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“, kterou zpracovala Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. (rozhodnutí o udělení autorizace rozhodnutí o udělení autorizace č. j. 10606/ENV/06, poslední prodloužení autorizace č. j. MZP/2020/710/3888 do 8.3.2026) v květnu 2022
- Vyjádření k dokumentaci záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“
- Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ (dále jen „posudek“), který vypracoval Ing. Josef Tomášek, CSc., autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle zákona EIA (osvědčení č.j. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č.j. MZP/2021/710/4875 ze dne 22. 9. 2021) v září 2022.

Vydání souhlasného závazného stanoviska je založeno jednak na vyhodnocení současného stavu příslušných složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území (v době zpracování dokumentace) a jednak na vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace, tedy že předmětný záměr je přijatelný za podmínky realizace opatření uvedených jako opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

Při splnění navržených doporučení v tomto závazném stanovisku pro eliminaci, respektive snížení negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí lze považovat záměr z hlediska vlivů na životní prostředí za akceptovatelný.

#### **Odůvodnění stanovených podmínek:**

V posudku je v návrhu závazného stanoviska uvedeno 14 podmínek za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Do podmínek navržených v posudku ani do podmínek závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky z dokumentace, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru záměru. Rovněž nejsou uváděna opatření obecného charakteru.

Navržené podmínky závazného stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. V podmínkách je kladen důraz především na přípravu záměru.

Odůvodnění podmínek za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví:

### I. Podmínky pro fázi přípravy záměru - dokumentace pro územní řízení

1. Pod mostními objekty v přes Radbuzu a Zubřinu ponechat v co největší míře přírodní, nezpevněný povrch - *podmínka navržena z důvodu podpory migrační prostupnosti území.*
2. V případě propustků upřednostňovat propustky rámové, v případě přítomných trvalých vodních toků je třeba vytvořit kynetu - *podmínka navržena z důvodu podpory migrační prostupnosti území.*
3. Pro realizaci protihlukových stěn (PHS) je nutné zvolit neprůhledný materiál, v případě transparentních PHS je nutné tyto stěny doplnit o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 10 cm - *podmínka navržena z důvodu ochrany ptáků - zabránění střetů s PHS.*
4. Zvětšit parametry mostního objektu SO 31-21-02. Výška by měla být minimálně 2 m, šířka minimálně 4 m - *podmínka navržena z důvodu podpory migrační prostupnosti území.*
5. Provéřit možnost náhrady propustku SO 38-21-02 v km 173,330 za mostní objekt - *podmínka navržena z důvodu podpory migrační prostupnosti území.*

### II. Podmínky pro fázi přípravy záměru - dokumentace pro stavební povolení

6. Optimalizovat zemní bilanci a zpracovat hlukovou a rozptylovou studii pro fázi výstavby - *podmínka navržena z důvodu minimalizace zemních prací a zpřesnění vyhodnocení vlivu na ovzduší a hlukovou situaci ve fázi výstavby.*
7. V dalších stupních zpracování projektové dokumentace navrhnout realizaci bariér proti vnikání obojživelníků podél toků, kde bude těleso železnice budováno v nové trase - *podmínka navržena z důvodu snížení rizika střetů obojživelníků se stavbou.*
8. Součástí zásad organizace výstavby (ZOV) bude, že zemina z místa výskytu v okolí drážního km 151,0 (křížení Zubřiny, bolševník velkolepý) a ze stávajících drážních km 174,5; 148,56 a 150,5 (křídlatka japonská) nesmí být použita na jiných místech stavby. Pokud dojde k rozšíření těchto dvou druhů mimo místa původních nálezů, musí být nově vzniklé populace odborně odstraněny. Prostor stavby musí být s ohledem na výskyt invazních druhů monitorován alespoň 1 rok následující po ukončení stavby, s vytvořením zprávy o stavu invazních druhů v území. V případě výskytu křídlatek či bolševníku velkolepého musí být přikročeno k jejich odbornému odstranění i po ukončení stavby - *podmínka navržena z důvodu minimalizace rizika šíření invazních druhů rostlin.*
9. Součástí smlouvy s dodavatelem stavby bude podmínka, že na zařízení staveniště budou používány stavební stroje splňující emisní parametry dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, - *podmínka navržena z důvodu ochrany před nepříznivými vlivy znečišťování ovzduší.*
10. V předstihu před zahájením stavby v rámci záboru stavby provést pyrotechnický průzkum pomocí magnetometrie v úseku cca km 125,400 – cca 130,400 včetně založení mostů přes řeku a koryta řeky v místech budoucích mostů a v úseku cca km 144,00 – 145,500. Pyrotechnický dozor a průzkum je rovněž doporučen v železničních stanicích Holýšov, Staňkov, Blížejev a Domažlice - *podmínka navržena z důvodu minimalizace rizika souvisejícího s nálezem historické munice (konec druhé světové války).*

### III. Podmínky pro fázi realizace záměru:

11. Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (biologický dozor). Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, požadavků na úseku ochrany přírody. Operativně bude přijímat



opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců (realizace dočasných zábran proti vnikání obojživelníků na stavbu, záchranné transfery) a opatření k předcházení šíření a zavlékání invazních druhů rostlin - *podmínka navržena z důvodu ochrany přírody.*

12. Případné požadavky na noční práce v blízkosti chráněných objektů je třeba v předstihu konzultovat s orgány ochrany veřejného zdraví, které stanoví další podmínky - *podmínka navržena z důvodu ochrany veřejného zdraví.*
13. Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak jim umožnit odpovídající úpravu režimu dne - *podmínka navržena z důvodu ochrany veřejného zdraví, zejména pohody obyvatel.*
14. Pro období výstavby a případně pro určité období po uvedení do provozu bude navržen oprávněným hydrogeologem monitoring režimu podzemních vod a kvality podzemních vod pro vybrané objekty podzemních vod z okolí stavby - *podmínka navržena z důvodu minimalizace vlivů na zdroje podzemní vody.*

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

Předmětem posuzovaného záměru je modernizace železniční trati Stod (mimo) - Domažlice (včetně). Stavba je součástí souboru 4 staveb, které mají zvýšit rychlost a zkapacitnit celou mezinárodní trať Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN tak, aby byla konkurenceschopná v mezinárodní dopravě i v obsluze Plzeňského kraje.

Jedná o kombinaci novostavby nové žel. trati v úseku Stod (mimo) - Holýšov - odb. Dolní Kamenice (včetně) a odb. Přívozec (včetně) - Domažlice (mimo) a optimalizaci zbývajících úseků žel. trati v úseku odb. Dolní Kamenice (mimo) - odb. Přívozec (mimo) a Domažlice (včetně) - Domažlice odb.v.401 (odb. Pasečnice) (včetně), zahrnující zdvojkolejnění úseků Staňkov (mimo) - odb. Vránov (vč.) a Domažlice (mimo) - Domažlice město (včetně).

K posouzení byla předložena dokumentace „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“ zpracovaná oprávněnou osobou dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění Ing. Kateřinou Hladkou, PhD. v květnu 2022. V rámci předkládané dokumentace byla posouzena jedna varianta vedení trati i technického řešení stavby.

Dokumentace byla posouzena podle požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb., a to v rozsahu podle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dle názoru zpracovatele posudku je dokumentace akceptovatelná a zpracovaná dle požadavku zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dokumentace posuzuje záměr ze všech aspektů jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu. Značná pozornost je v dokumentaci věnována především vlivům na hlukovou situaci, floru faunu a ekosystémy, vody a na ovzduší. Mimo jiné byla zpracována hluková studie (pro provoz na železniční trati a pro provoz recyklačních základen v období výstavby), přírodovědný průzkum, hodnocení z hlediska Směrnice o vodách, rozptylová studie (provoz recyklačních základen v období výstavby) a vyhodnocení z hlediska globálních změn klimatu. V dokumentaci jsou posouzeny vlivy na veřejné zdraví.

### **Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

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

Ve vztahu k hlukové zátěži byl hodnocen vliv provozu po modernizované trati. Ve vztahu ke znečištění ovzduší v období výstavby byl hodnocen vliv imisních koncentrací látek vznikajících provozem recyklačních linek (bodové, plošné a liniové zdroje).

Z hlediska zdravotních rizik lze konstatovat, že vlivem železničního provozu na modernizované trati se bude podíl obyvatel silně obtěžovaných hlukem z železniční dopravy pohybovat na úrovni okolo 13,5 %, podíl obyvatel silně rušených při spánku bude okolo 6 %.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> a benzo(a)pyren. Vyhodnocení vlivů na lidské zdraví bylo provedeno pro fázi realizace, která bude v jednotlivých lokalitách trvat po dobu 91 – 121 dní.

Příspěvek recyklačních linek nebude u žádné ze sledovaných imisních charakteristik představovat významnou změnu v míře zdravotního rizika. V případě suspendovaných částic jsou všechny hodnocené zdravotní účinky i v nejvíce dotčené zástavbě pod hranicí jednoho nového případu, a to včetně dnů s omezenou aktivitou a dnů pracovní neschopnosti.

V případě dlouhodobých koncentrací oxidu dusičitého se ani v nejvíce dotčené části zástavby příspěvky dopravy na hodnocené komunikaci k míře zdravotního rizika vyjádřené jako úmrtnost u dospělých neprojeví žádnou změnu, u ostatních ukazatelů se opět jedná o hodnoty několik řádů pod hranicí nového případu. V případě krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého pak nebyly v žádné části zájmového území zaznamenány hodnoty nad hranicí směrné hodnoty WHO. Ani v případě benzenu a benzo[a]pyrenu nebylo zaznamenáno rozpoznatelné zvýšení zdravotního rizika vlivem záměru. Významnější ovlivnění může být způsobeno případnými zvýšenými krátkodobými koncentracemi suspendovaných částic PM<sub>10</sub> v průběhu realizace záměru. Nejvyšší vypočtené hodnoty nemusí být v území v době realizace vůbec dosaženy, nicméně při jejich případném výskytu nelze vyloučit zvýšený výskyt kašle v dotčené populaci. Z tohoto důvodu je třeba (zejména za nepříznivých rozptylových podmínek) důsledně zajistit minimalizaci prašnosti.

Provoz na elektrifikované železniční trati nebude zdrojem emisí - vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví nulový. Pokud modernizace trati zvýší atraktivitu železniční dopravy a dojde k převedení části silniční dopravy na železnici, lze toto považovat za pozitivní vliv - snížení emisí ze silniční dopravy. Toto snížení se ale netýká bezprostřední blízkosti železniční trati a obyvatel bydlících v okolí trati.

## **Vlivy na ovzduší a klima**

### Ovzduší

Jako zdroj znečištění ovzduší po dobu výstavby byly uvažovány plochy recyklačních základů v žst. Domažlice a žst. Holýšov s umístěnými recyklačními linkami.

Z provedených výpočtů imisních příspěvků je patrné, že nebude mít plánovaná recyklace za následek ovlivnění imisní situace lokality.

Příspěvek k maximálním denním koncentracím PM<sub>10</sub> může v jednotlivých výpočtových bodech krátkodobě a za nepříznivých rozptylových podmínek činit až 600 % platného imisního limitu v okolí recyklačních základů a 290 - 328 % u obydlených budov. Denní imisní limit však překročen nebude. Maximální počet překročení imisního limitu bude v obou případech činit 12 dní; imisní limit připouští toleranci překročení 35 denních hodnot.

Vzhledem ke skutečnosti, že během recyklace bude docházet ke vzniku zejména TZL jako PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> je doporučeno při provádění recyklace zajistit preventivní opatření výrazně snižujících prašnost.

Recyklace přispěje zanedbatelnou měrou v okolí žel. stanic Domažlice a Holýšov ke zvýšení ročních koncentrací benzo(a)pyrenu. Z dlouhodobého hlediska však dodržování imisního

limitu benzo(a)pyrenu neovlivní. Velikost imisního příspěvku benzo(a)pyrenu není zásadní, činí max. 0,01 - 0,1 % platného imisního limitu v okolí obou recyklačních základen.

Realizace stavby nebude pro své okolí příčinou překročení ročních imisních limitů dalších sledovaných znečišťujících látek (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, benzen) a nepovede k výraznějšímu zhoršení stávající kvality ovzduší v daných lokalitách.

### Klima

Záměru nehrozí z důvodu klimatických změn žádná významná rizika. Z provedené analýzy vyplývá, že vyhodnocená rizika se nacházejí v kategorii I. a II. Kategorie II. představuje mírné riziko, pro jehož eliminaci je vyžadováno vhodné opatření. V kategorii II. bylo vyhodnoceno riziko povodní. Posuzovaný záměr je možné považovat za záměr adaptovaný na změnu klimatu.

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

Z výsledků hlukové studie vyplývá, že jsou překračovány hygienické limity hluku. Vzhledem k tomu, že trať je navržena převážně v přeložkách, není možné uplatnit korekce staré hlukové zátěže. Pro výhledový stav je tedy nutné splnit základní hygienické limity pro hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu dráhy 60/55 dB pro den/noc a 55/50 dB pro den/noc za ochranným pásmem dráhy.

Vzhledem k navýšení dopravy ve výhledovém stavu je možné splnit hygienické limity hluku pouze za předpokladu vybudování protihlukových opatření.

Za účelem splnění hygienických limitů byly navrženy protihlukové stěny, samostatné protihlukové úpravy objektů (eliminace chráněného venkovního prostoru stavby) a v jednom případě jsou navrženy kolejnicové absorbéry.

Na základě výpočtů je možno konstatovat, že pomocí navrhovaných protihlukových opatření budou po realizaci stavby dodrženy hygienické limity hluku.

### **Vlivy na povrchové a podzemní vody**

Zájmové území stavby je v kontaktu se záplavovým územím vodních toků Radbuza a Zubřina.

Lze předpokládat, že stavba modernizace trati ani provoz modernizované trati nebude překážkou ke zlepšení ekologického stavu útvarů povrchových vod BER\_0250, BER\_0240 a BER\_0220 a pro zlepšení chemického stavu útvarů BER\_0250, BER\_0240. Lze předpokládat, že stavba modernizace trati ani provoz modernizované trati nebude příčinou zhoršení chemického stavu útvarů povrchových vod BER\_0220.

Pro období výstavby a případně pro určité období po uvedení do provozu musí být navržen hydrogeologem s osvědčením o odborné způsobilosti hydrogeologie monitoring režimu podzemních vod a kvality podzemních vod pro vybrané objekty podzemních vod z okolí stavby.

Stavba zasahuje do ochranného pásma podzemního vodního zdroje Staňkov vrt pozorovací č.1573.

Nepředpokládá se, že by realizace a provoz modernizovaného traťového úseku „Stod (mimo) – Domažlice (včetně)“ byla překážkou zlepšení stavu konkrétních ukazatelů chemického stavu útvarů podzemních vod Krystalinikum a proterozoikum v povodí Úhlavy a dolního toku Radbuzy – západní část (ID 62221) a Krystalinikum v povodí Mže po Stříbro a Radbuzy po Staňkov (ID 62121) pro něž je uplatňována výjimka dle článku 4 odst. 5 směrnice o vodách. Jedná se o ukazatele ovlivněné především výskytem starých kontaminovaných místech včetně starých skládek a zemědělstvím (bez vypouštění).

## Vlivy na půdu

Celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí cca 83,38 ha, dočasný zábor ZPF nad 1 rok požadovaný pro realizaci stavby je předběžně stanoven na 31,96 ha, po ukončení užívání dočasného záboru nad 1 rok budou v souladu se schváleným Plánem rekultivace dočasně odnímané plochy rekultivovány. Obecně ve vztahu k existující třídě ochrany lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Stavba zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa. Výměra předpokládaného trvalého záboru PUPFL je 15,99 ha a 3,16 ha dočasného záboru PUPFL nad 1 rok. Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označit za spíše velký, z hlediska významnosti vlivu za významný.

## Vlivy na přírodní zdroje

Zájmové území stavby se nachází v prostoru ložisek nerostných surovin, a to ve staničení km 132,255 – 132,290 navržená trasa prochází ložiskem nevyhrazeného nerostu (stavební kámen) id 3025300 Holýšov-Střelice. Ložisko bylo v minulosti těženo povrchově. Dále navržená trasa prochází ve staničení km 162,675 – 163,160 nebilancovaným zdrojem (hlína, jíl) id 5174500 Milavče s dřívější povrchovou těžbou.

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

V dotčeném území byly v roce 2021 prováděny průzkumy se zaměřením na přítomnost zvláště chráněných a ohrožených, ale také běžných druhů rostlin i živočichů a jejich biotopů. Hodnocen byl celkový potenciál území.

V území byla zjištěna přítomnost zvláště chráněných rostlin podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Hojně jsou přítomny také druhy uvedené v Červeném seznamu ČR (Grulich 2012). Jejich populace budou ovlivněny spíše okrajově, v souvislosti s navrženými zmírňujícími opatřeními nedojde k zániku jejich populací v území.

Během průzkumů byla zaznamenána také řada zvláště chráněných a ohrožených druhů živočichů. Někteří pouze na přeletu, jiní jsou přímo vázání na vegetaci a porosty dřevin doprovázejících železnici či vázání na území přeložek a nových tras, další využívají území k migracím. Tyto druhy, resp. jejich populace mohou být záměrem více či méně dotčeny. Navržena byla taková zmírňující opatření, aby byla míra jejich ovlivnění co možná nejnižší.

Území je protkáno celou řadou vodních toků a dílčích prvků územního systému ekologické stability. Ty budou ovlivněny zejména ve spojení s realizací mostních objektů. Mostní objekty byly navrženy tak, aby byla zachována migrační propustnost území a aby byly zachovány ekologicko-stabilizační funkce jednotlivých prvků. S ohledem na umístění přeložek železnice do území údolní nivy Zubřiny je nutné konstatovat závažný vliv na ekologicko-stabilizační funkci VKP údolní niva a regionálního biokoridoru.

Celkem bude dotčeno 420 000 m<sup>2</sup> zapojených porostů dřevin a 1294 ks dřevin o obvodu kmene nad 80 cm, měřeného ve výšce 130 cm nad zemí.

Zvláště chráněná území, památné stromy a jeskyně v souvislosti se záměrem ovlivněny nebudou.

## Vlivy na krajinu

Vedením železnice v nové stopě ve vybraných úsecích, zdvoukolejněním železničního tělesa, elektrifikací, realizací mimoúrovňových křížení, přeložkami silnic, výstavbou protihlukových stěn a dalších souvisejících objektů a kácením dřevin dojde k rušivému zásahu do zákonných kritérií krajinného rázu, a to na úrovni slabého až silného ovlivnění. Posuzovaný záměr představuje únosný zásah do jednotlivých charakteristik krajinného rázu.

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

Stávající trať prochází ochranným pásmem městské památkové rezervace Domažlice a nemovitou kulturní památkou železniční stanice Staňkov. Posuzovaný záměr prochází územím s různými kategoriemi ÚAN. V oblasti ÚAN kategorie I se nachází: Hradec - mohyly " Borový les", Holýšov - jádro města, Chotiměř - bývalá tvrz, Poloha "V Kopcích" v oblasti s ÚAN II s pozitivně prokázanými archeologickými nálezy jsou evidovány lokality Chotiměři.

### **Přeshraniční vlivy**

Jedná se o záměr modernizaci trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně) ve vnitrozemí České republiky, přímé negativní vlivy přesahující stávající hranice tak nejsou předpokládány.

Pokud bude záměr realizován a provozován tak, jak je uvedeno v dokumentaci, budou dodrženy platné legislativní předpisy a budou realizována opatření uložená v tomto stanovisku, bude mít záměr minimální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a bude splňovat požadavky právních předpisů na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Stanovené podmínky v tomto stanovisku vycházejí z charakteru předmětného záměru, ze zkušeností z předchozího provozu a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a realizace záměru. Důležité bude dodržování opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti, realizace protihlukových stěn a realizace náhradních výsadeb za pokácenou zeleň. V souvislosti s výstavbou bude realizován monitoring nejbližších studní (měření hladiny podzemní vody a monitoring kvality) a v případě ztráty vody budou realizována nápravná opatření.

Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by bránil předmětnému záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelkou dokumentace, orgánů státní správy a samosprávy a zpracovatelem posudku.

S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a obdržená vyjádření a při respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný.

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

Předmětem posuzovaného záměru je modernizace železniční trati Stod (mimo) - Domažlice (včetně). Stavba je součástí souboru 4 staveb, které mají zvýšit rychlost a zkapacitnit celou mezinárodní trať Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN tak, aby byla konkurenceschopná v mezinárodní dopravě i v obsluze Plzeňského kraje.

Jedná o kombinaci novostavby nové žel. trati v úseku Stod (mimo) - Holýšov - odb. Dolní Kamenice (včetně) a odb. Přívozec (včetně) - Domažlice (mimo) a optimalizaci zbývajících úseků žel. trati v úseku odb. Dolní Kamenice (mimo) - odb. Přívozec (mimo) a Domažlice (včetně) - Domažlice odb.v.401 (odb. Pasečnice) (včetně), zahrnující zdvojkolejnění úseků Staňkov (mimo) - odb. Vránov (vč.) a Domažlice (mimo) - Domažlice město (včetně).

Novostavba a modernizace trati, vč. zdvojkolejnění výše uvedených úseků, zajistí prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení UIC D4, dostatečnou kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro

interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI-PRM), vztahující se dle vyhlášky. č. 398/2009 Sb., § 1, odst. 3, na stavbu dráhy zařazené do evropského železničního systému. Pouze části stavby nespádající pod působnost těchto TSI-PRM, jako jsou vyvolané úpravy stávajících komunikací, budou posuzovány podle vyhl. č. 398/2009 Sb.

Železniční svršek traťových a hlavních staničních kolejí se navrhuje v souladu se Směrnicí č. 28/2005 s kolejnicemi tvaru 60E2 na betonových pražcích pro běžnou kolej délky 2,6 metru s bezpodkladnicovým pružným upevněním svérkou, které jsou schválené pro běžné použití nebo v rozšířeném provozním ověřování. Šterkové lože z nového drceného kameniva frakce 31,5 – 63. Všechna zařízení realizovaná v úrovni optimalizace-novostavba budou splňovat podmínky TSI INF (TSI INF 2015), TSI-PRM a Směrnice GR č. 16/2005. Železniční spodek bude z převážné části vybudovaný nový a bude tvořen pomocí násypů, zářezů a konstrukčních vrstev, které budou zajišťovat dostatečnou únosnost pláň tělesa železničního spodku. Odvodnění nového tělesa bude zajištěno soustavou zpevněných příkopů, příkopových žlabů a trativodů.

Železniční spodek bude vybudován v rozsahu železničního svršku včetně sanace pražcového podloží v rozsahu dle geotechnického průzkumu a vybudování nových násypů a zářezů.

Mezi Stodem a Holýšovem a Holýšovem a odbočkou Dolní Kamenicí je trasa vedena v nové stopě pro rychlost až 200 km/h, na které bude zřízena nová zast. Střelice u Stoda, jako náhrada za zrušenou zastávku Hradec u Stoda na opuštěném úseku žel. trati, Stávající zastávka Dolní Kamenice bude zrušena bez náhrady. ŽST Holýšov bude zcela přestavěna s novou konfigurací kolejiště v prostoru stávající žel. stanice. V úseku mezi odbočkou Přívozec a Domažlicemi je trasa též vedena v nové stopě pro rychlost až 200 km/h. Na této trase bude zřízena nová zastávka Blížejev (náhrada za stejnojmennou žel. stanici na opuštěném úseku žel. trati) a nová odbočka Nový Mlýn. Zastávka Milavče bude umístěna cca v poloze stávající zastávky. Ve zbývajících úsecích budou přestavěny ŽST Staňkov a Domažlice s novou konfigurací kolejiště v prostoru stávajících žel. stanic a dojde ke zřízení nové ŽST Pasečnice.

Všechna nově navržená nástupiště budou dle ČSN 734959 s výškou hrany 550 mm nad temenem kolejnice s bezbariérovým přístupem mimo úroveň koleje

Železniční trať bude nově elektrifikovaná střídavou trakční soustavou AC 25 kV 50 Hz.

Nové úseky žel. trati jsou vedeny relativně mimo zastavěné území (mimo oblast zahrádkářské kolonie v Holýšově), křížící řadu stávajících silnic I., II. a III. třídy a místních komunikací. Stavba řeší velký počet nových přemostění a přeložek různých kategorií komunikací (polní, lesní cesty až silnice II. třídy). Převážná část mostních objektů bude realizována jako nové železniční a silniční mosty. Nové mostní objekty budou splňovat ČSN EN 1991-2 na LM (model zatížení mostu) se součinitelem  $\alpha = 1,21$ . Mostní objekty, které budou sanovány, budou splňovat prostorové uspořádání dle ČSN 736201 včetně nutného obrysu kolejového lože. Rekonstruované mostní objekty budou dále splňovat ČSN EN 1991-2 na LM se součinitelem  $\alpha = 1,21$ .

Součástí stavby je celkem 44 železničních mostů, z toho 17 rekonstrukce, 1 přestavba na propustek, 1 demolice a 25 nových mostních objektů. Železniční mosty překonávají komunikace různých tříd a drobné vodoteče. V ŽST Holýšov, Staňkova Domažlice a v zastávkách Blížejev a Milavče jsou navrženy nové bezbariérové podchody. Dále je ve stavbě navrženo 4 silniční nadjezdy, které překonávají železniční trať a vyvolávají přeložky komunikací různých kategorií, vč. 3 mostních objektů na těchto přeložkách. Dále je navrženo celkově 43 propustků, z toho 20 rekonstrukcí, 1 demolice a 22 nových mostních objektů, které umožní převod drobných a občasných vodotečí pod tratí a zároveň umožňují také, dle doporučení závěrů biologického průzkumu, přechod zvíře pod tratí. 15 nových zárubní a opěrných zdi jsou navrženy z důvodu podchycení terénu nebo souběžných a překládaných komunikací.

U objektů pozemních komunikací se jedná o přeložky nebo úpravy komunikací II. a III. třídy, místních komunikací, přístupových lesních a polních cest. U polních a lesních cest se jedná především o přeložky nebo vybudování nových propojení jako náhrada za novou železniční trať přerušené stávající cesty. Dále je v rámci stavby uvažováno s vybudováním nových přestupních uzlů v místě odsunutých, nových a modernizovaných zastávek a žel. stanice. Takto upravené uzly by měly zvýšit atraktivitu železniční dopravy a převést tak více cestujících z individuální automobilové dopravy na dopravu železniční.

K ochraně před hlukem z železniční dopravy budou zřízeny protihlukové stěny (PHS). V řešeném úseku je umístěno celkem 15 protihlukových stěn.

V rámci této stavby dojde k vybudování nové rozvodny 110 kV TNS Domažlice. Jsou navrženy ochrany a přeložky stávajících sítí technické infrastruktury v rozsahu dotčení stavbou.

Stavba bude realizována jak na pozemcích dráhy, ve vlastnictví Správy železnic, s.o., příp. ČD, a.s., tak na pozemcích nedrážních, na pozemcích cizích vlastníků. Pro realizaci stavby jsou tak nutné trvalé záborů nedrážních pozemků, a to včetně pozemků zemědělského a lesního půdního fondu.

Stavba vyvolává nutnost kácení mimolesní a lesní zeleně, a to včetně kácení pro zajištění bezpečného provozu na železniční trati. Ve stavbě je počítáno s realizací náhradních výsadeb dle požadavků příslušných orgánů povolujících kácení.

Součástí železniční stavby je úprava železničního zabezpečovacího zařízení v navazujících úsecích Staňkov – Horšovský Týn, ŽST Pasečnice – Klenčí pod Čerchovem a také v rámci koordinace souvisejících staveb „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“ a „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN“.

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

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

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

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

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

K dokumentaci příslušný úřad obdržel 1 vyjádření územního samosprávného celku (Babylon), 6 vyjádření dotčených správních orgánů (Městský úřad Domažlice, odbor životního prostředí; Městský úřad Stod, odbor životního prostředí; Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského; Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Plzeň; Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni a MŽP, odbor ochrany ovzduší) a 1 vyjádření veřejnosti (Spolek Babylon z.s.).

Připomínky z došlých vyjádření jsou vypořádány v posudku v kapitole V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci. Relevantní požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem vypořádány a byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto stanoviska.

Dokumentace i posudek jsou zveřejněny v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA (Česká informační agentura životního prostředí) pod kódem záměru OV3090.

Vzhledem ke skutečnosti, že příslušný úřad neobdržel žádná odůvodněná nesouhlasná vyjádření veřejnosti k dokumentaci (v souladu s § 17 odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb.), upustil od konání veřejného projednání.

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

Vyšší územní samosprávný celek: Plzeňský kraj

Základní územní samosprávné celky: Stod, Střelice, Hradec, Holýšov, Staňkov, Hlohová, Křenovy, Horšovský Týn, Blížejev, Osvračín, Milavče, Chrastavice, Domažlice, Spáňov, Kout na Šumavě, Babylon, Újezd, Trhanov, Klenčí pod Čerchovem, Horní Kamenice, Zahořany, Chodov, Pasečnice, Kdyně

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.

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.

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 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:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:



**Datum zpracování posudku: 22. 9. 2022**

**Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:**

***Zpracovatel posudku:***

Ing. Josef Tomášek, CSc. - držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - osvědčení č.j. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č.j. MZP/2021/710/4875 ze dne 22. 9. 2021 (do 31. 12. 2026)

Středisko odpadů Mníšek s.r.o.

Pražská 900

252 10 Mníšek pod Brdy

IČ: 46349316

DIČ: CZ46349316

tel.: 318 591 770-71, 603 525 045

e-mail: som@somnisek.cz

***Spolupracovala:***

Ing. Ivana Lundáková, Středisko odpadů Mníšek s.r.o. (držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - osvědčení č.j. 7232/876/OPVŽP/99 ze dne 15. 9. 1999 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č.j. MZP/2021/710/4873 ze dne 22. 9. 2021 (do 31. 12. 2026)

**Podpis zpracovatele posudku:**

## **PŘÍLOHY**

**Na přiloženém CD jsou uvedeny následující přílohy:**

Příloha č. 1 Vyjádření k dokumentaci

Příloha č. 2 Podklady využité pro zpracování posudku