

Posudek

**dokumentace o vlivu stavby na životní prostředí
podle zákona č. 100/2001 Sb.
ve znění zákona č. 93/2004 Sb.**

Optimalizace železniční trati Planá u Mariánských Lázní - Cheb

Investor : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Prvního pluku 367/5
186 00 Praha 8 - Karlín

Zpracovatel : EKOLA group, spol. s r. o.
Mistrovská 4,
108 00 Praha 10 - Malešice
tel.,fax.: 274 784 927 - 9

OBSAH

Obsah.....	2
Úvod.....	4
I. Základní údaje.....	6
II. Posouzení dokumentace.....	8
1. Úplnost dokumentace.....	8
2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci (oznámení) včetně použitých metod hodnocení.....	9
3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí.....	26
4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahující státní hranice	26
III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí.....	27
IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.....	29
V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci.....	30
VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí.....	35
VII. Návrh stanoviska.....	36
IV. Přílohy.....	59

ÚVOD

Uvedený záměr je částí dvou záměrů, které byly již dříve posuzovány ve zjišťovacím řízení z hlediska jejich vlivů na životní prostředí. Pro tuto stavbu byly ve zjišťovacím řízení příslušnými úřady Krajský úřad Karlovarského kraje a Krajský úřad Plzeňského kraje.

V prosinci 2003 bylo zpracováno oznámení stavby „hranice Plzeňského kraje – Cheb – státní hranice“ a v dubnu 2004 oznámení stavby „Stříbro – Planá u Mar. Lázní – hranice Plzeňského kraje“, obojí ve smyslu § 6 uvedeného zákona, v rozsahu podle přílohy č. 3 k tomuto zákonu. Oznámení investor stavby (oznamovatel) předložil příslušným úřadům (Krajský úřad Karlovarského kraje a Krajský úřad Plzeňského kraje) k provedení zjišťovacího řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude dále posuzován podle citovaného zákona.

V případě záměru optimalizace trati v rozsahu „hranice Plzeňského kraje – Cheb – státní hranice“ vydal Krajský úřad Karlovarského kraje na základě oznámení a provedeného zjišťovacího řízení dne 25.2.2004 pod č.j. 202/ZZ/ZR/BA/04 závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr nebude dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb.

V případě záměru optimalizace trati v rozsahu „Stříbro – Planá u Mar. Lázní – hranice Plzeňského kraje“ vydal Krajský úřad Plzeňského kraje na základě oznámení a provedeného zjišťovacího řízení dne 18.6.2004 pod č.j. ŽP/4589/044 závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr nebude dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb.

Následně probíhala další projektová příprava této stavby a byla zpracována projektová dokumentace pro územní řízení, ve kterém bylo v roce 2004 vydáno územní rozhodnutí na stavbu optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní – Cheb. Poté byla zpracována projektová dokumentace stavby a předložena stavebnímu úřadu v Chebu ke stavebnímu řízení. Vzhledem k tomu, že od vydání územního rozhodnutí došlo v projektu stavby k některým změnám (např. upřesnění záborů ZPF, zrušení stávajícího úrovnového přejezdu v km 415,158, nová lávka pro pěší v km 414,815, změna křížení se silnicí I/21 apod.), proběhlo tzv. změnové územní řízení, které zahrnovalo i tyto změny stavby.

Vzhledem k tomu, že investor stavby hodlá žádat o finanční prostředky pro tuto stavbu z fondů Evropské unie, je k žádosti potřeba mimo jiné náležitosti přiložit i vyhodnocení plánované stavby z hlediska jejich vlivů na životní prostředí, a to v rozsahu, který je v souladu s příslušnou evropskou směrnicí a v souladu i s českou legislativou k této záležitosti (zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zák. č. 93/2004 Sb.).

Proto investor stavby - SŽDC, s.o., Stavební správa Plzeň (součástí SŽDC, s.o. je Stavební správa Plzeň od 1.4.2004) zadal zpracování dokumentace o hodnocení vlivů záměru optimalizace železniční trati na životní prostředí dle § 8 uvedeného zákona, v rozsahu podle přílohy č. 4 k zákonu (dokumentace EIA), jež by měla být přílohou žádosti o poskytnutí finančních prostředků. Dokumentace již neměla být dále projednávána podle zákona č. 100/2001 Sb., neboť projednání záměru optimalizace trati podle zákona bylo již ukončeno ve zjišťovacím řízení. Náležitosti dokumentace EIA podle přílohy č. 4 zákona jsou v souladu s požadavky příslušné směrnice na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů.

Během zpracování dokumentace EIA však investor po konzultacích s MŽP ČR došel k závěru, že dokumentaci EIA bude nutno projednat v procesu posuzování vlivů podle citovaného zákona, a to na základě čerpání dotací z evropských fondů a judikatury Evropského soudního dvora k evropské legislativě (viz vyjádření MŽP k dobrovolnému pokračování procesu EIA v listinné příloze).

Stavba „Optimalizace trati Planá u Mar. Lázní – Cheb“ podléhá dle přílohy č. 1, kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení), bodu 9.2. zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zák. č. 93/2004 Sb., podání oznámení a následnému zjišťovacímu řízení.

Bod 9.2. je definován pro „Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I.), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah, novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť“.

Předmětem dokumentace podle zákona č.100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí je přestavba liniové železniční komunikace pro vlaky s elektrickou trakcí. V souladu se zařazením záměru dle zákona č.100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004 Sb. je pro účely posouzení záměr charakterizován základními údaji o rozsahu:

- traťová rychlost je uvažována do 150 km/hod
- technologické změny - zabezpečovací zařízení (autoblok)
- sdělovací zařízení (optické kabely, informační zařízení ve vybraných stanicích, eventuálně i rozhlas)
- elektrická trakce - nová vedení, trakční napájecí stanice, ochrana proti bludným proudům
- rekonstrukce kolejového spodku a svršku
- stavba zahrnuje rekonstrukce mostních objektů a propustků
- pozemní stavby, v závislosti na celkové modernizaci ve vybraných stanicích obsahuje úpravu veřejného obvodu stanice, staniční podchody pro cestující, zavazadlové tunely apod.
- délka řešené trati 39,838 km

V březnu 2006 bylo pro záměr předloženo oznámení dle přílohy č. 3 zákona 100/2001 Sb., zpracované Mgr. Michaelem Pondělíčkem. V květnu 2006 bylo zahájeno zjišťovací řízení s tím, že Oznámení má všechny náležitosti Dokumentace a jako takové bude dále posuzováno v procesu EIA. Zjišťovací řízení bylo bez zásadních připomínek ukončeno v červenci 2006 Dokumentace byla předána zpracovateli posudku.

Při respektování požadavku § 9 zákona č.100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004 Sb., je zvolenou metodou zpracování posudku kontinuální hodnocení dokumentace s uvážením všech dalších předložených materiálů a získaných doplňujících informací, které k ní a k uvažovanému záměru mají vztah. Konkrétní připomínky a výhrady k některým částem dokumentace, resp. reakce na obsah vyjádření příslušných obcí a dotčených orgánů jsou průběžně včleněny do textu posudku.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název záměru

Optimalizace železniční trati Planá u Mariánských Lázní - Cheb

Kapacita (rozsah) záměru

Traťový úsek Planá u Mariánských Lázní – Cheb je součástí 3. tranzitního koridoru Mosty u Jablunkova st. hr. – Cheb st. hr. Uvedený traťový úsek bude optimalizován na maximální rychlost 150 km/h pro vozidla s naklápečí technikou, a maximální rychlost 130 km/h pro klasické soupravy. Začátek stavby je v km 413,497, konec stavby v km 453,335, tedy cca 40 km. V rámci této stavby bude rekonstruováno celkem šest železničních stanic (Chodová Planá, Mariánské Lázně, Valy u Mariánských Lázní, Lázně Kynžvart, Dolní Žandov, Lipová u Chebu) a tři zastávky (Stebnice, Všebor, Salajna).

Umístění záměru

Kraj:

Plzeňský

Karlovarský

Obec:

Planá

Chodová Planá

Mariánské Lázně

Valy

Lázně Kynžvart

Stará Voda

Dolní Žandov

Lipová u Chebu

Cheb

Katastrální území:

k.ú. Dolní Žandov

k.ú. Horní Lažany u Lipové

k.ú. Horní Žandov

k.ú. Chodová Planá

k.ú. Chotěnov u Mariánských Lázní

k.ú. Lázně Kynžvart

k.ú. Lipová u Chebu

k.ú. Mechová
k.ú. Planá u Mariánských Lázní
k.ú. Podhrad
k.ú. Salajna
k.ú. Stanoviště
k.ú. Stará Voda u Mariánských Lázní
k.ú. Stebnice
k.ú. Úšovice
k.ú. Valy u Mariánských Lázní

Obchodní firma oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

IČ oznamovatele

709 94 234

Sídlo (bydliště) oznamovatele

Prvního pluku 367/5

186 00 Praha 8 - Karlín

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

1. Úplnost dokumentace

Dokumentace je zpracována podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům zákona. Její rozsah je dostačující pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a pro zpracování posudku dle § 9 odst. 4 a 6 z. č. 100/2001 Sb. ve znění zákona 93/2004 Sb. Rozsah a obsah dokumentace je vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci dostatečný a vyvážený.

Předkládaná dokumentace EIA obsahuje tři logické části:

A. – G. Textová část

H. Listinné přílohy

Mapové přílohy

Vlastní dokumentace EIA zpracovaná dle Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004 Sb. je obsažena v části *A – G Textová část*. Vyjádření příslušných stavebních úřadů, stanoviska k lokalitám NATURA 2000 a další jsou obsaženy v části *H. Listinné přílohy*. Grafické vyjádření skutečností prezentovaných v textové části a obsahuje část *Mapové přílohy*.

Samostatné odborné studie (Akustická studie, Znečištění ovzduší, Odpadové hospodářství) byly řešeny v rámci zpracování projektové dokumentace a s výjimkou rozsáhlé citace výsledků studie věnované odpadovému hospodářství nejsou k dokumentaci připojeny, což lze považovat za dílčí nedostatek dokumentace.

Z metodického pohledu dokumentace postupuje podle obvyklých standardů v procesu EIA a soustřeďuje na rozhodující aspekty spojené s posuzovaným záměrem s přihlédnutím k míře jejich vlivu.

K potvrzení predikace vlivů záměru na životní prostředí a vlivy obyvatelstva si zpracovatel posudku dle § 9, odst. 4 a 6 z. č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004 Sb. vyžádal další doplňující podklady a informace, které neměly vliv na celkové hodnocení vlivů záměru v dokumentaci.

Dokumentace je zpracována podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004 Sb. a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům zákona. Úplnost dokumentace je dostačující pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a pro formulaci stanoviska pro příslušný orgán (Ministerstvo životního prostředí), kterým lze ukončit proces posuzování podle z.č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004 Sb.

2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci (oznámení) včetně použitých metod hodnocení

ČÁST A - ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Bez komentáře.

ČÁST B - ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

Kapitola přináší obsírné seznámení se záměrem včetně jeho umístění, možnosti kumulace vlivů, přehledu variant, popisu technického a technologického řešení.

Kapitola je zpracována dostatečně, přičemž je patrné, že samotný projekt již v sobě zahrnuje mnohé aspekty, které budou řešeny v následujících kapitolách (protihluková opatření, nakládání s odpady atp.)

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

Kapitola informuje o záborech půd dle BPEJ, tříd ochrany a rozlohy záboru dle těchto tříd, charakterizuje jednotlivé hlavní půdní jednotky. Stejně tak uvádí charakteristiky dotčených PUPFL.

Chráněná území, ochranná pásma

Posuzovaný záměr se dostává do střetu s ochrannými pásmy inženýrských sítí. V souvislosti s ochranou vodních toků je důležitý souběh a křížení trati s řadou vodotečí. V úseku trati Planá u M.L. - Cheb se nachází pásma ochrany podzemních vod. Železniční trať sousedí s CHKO Slavkovský les, prochází CHOPAV (chráněnou oblastí přírodní akumulace vod). Posuzovaný záměr se dostává do střetu s několika pásmy hygienické ochrany vodních zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod.

Bez připomínek.

B.II.2. Voda

Celková potřeba vody na stavbu bude relativně nízká a bude odpovídat tomu, že kromě vody na mytí vozidel, odprášení stavebních prací, úklid ploch a další činnosti je maximum přípravy stavebního materiálu (výroba prefabrikátů, transport betonu atp.) přesunuto do výrobního areálu dodavatelů a hlavně smluvních subdodavatelů.

Po uvedení do provozu železniční trať již žádné nároky na potřebu technologické vody (kromě případného hašení požáru) nebude mít.

Bez připomínek.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Vzhledem k tomu, že trať v posuzovaném úseku Planá u Mariánských Lázní – Cheb je elektrifikovaná, bude mít při provozu poměrně značné nároky na spotřebu elektrické energie. Dokumentace EIA, zde uvádí energetickou bilanci formou přehledných tabulek vždy za konkrétní lokalitu, která byla zpracována v rámci přípravy projektu stavby.

V kapitole je dále uvedeno spektrum potřebných materiálů a surovin, které bude dále upřesňováno v dalších stupních projektu.

Bez připomínek.

B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Kapitola uvádí stručný přehled křížených komunikací a uvádí i stručný nástin řešení výstavby záměru – nástin dopravy materiálu potřebného pro výstavbu atp.

Bez připomínek

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší

Kapitola přináší přehled bodových, plošných a liniových zdrojů znečištění, které se mohou uplatnit při realizaci záměru, přičemž uvádí jako výrazný zdroj znečištění recyklační linku situovanou do prostoru Lázní Kynžvart. Její činnost srovnává s hodnocením podobné linky v jiných úsecích trati, která byla hodnocena v rámci rozptylových studií.

Podstatnou připomínkou může být skutečnost, že činnost podobné recyklační linky lze srovnávat pouze v rámci emisních hodnot, ale dopad činnosti v prostředí - imisní hodnocení nelze takto generalizovat – bude vždy závislé na místních podmínkách a pro jeho vyhodnocení by bylo vhodné použít samostatnou rozptylovou studii, která by postihovala přímo danou oblast a modelově ji hodnotila.

Recyklační linka je ovšem umístěna v dostatečné vzdálenosti od obytného území obce a bude spouštěna spíše nárazově ke zpracování materiálů. Vzhledem k uvedenému, bude mít na obytné prostředí nebo na přírodní prostředí provoz recyklační linky jen malý a velmi omezený vliv, protože znečištění ovzduší klesá s kvadrátem vzdálenosti od zdroje, tedy nejbližší sídla, lázně nebo přírodní prvky krajiny budou zasaženy velmi vzdáleně a omezeně. Proto lze naši připomínku hodnotit spíše jako metodickou, která nemá vliv na vlastní hodnocení záměru.

B.III.2. Odpadní vody

Kapitola seznamuje s řešením odtoku odpadních vod a činnosti, při kterých budou vody vznikat ve fázi výstavby a provozu.

Bez připomínek.

B.III.3. Odpady

Kapitola přináší seznam předpokládaných produkovaných odpadů. Je uvedeno předpokládané množství odpadu a navrhovaný způsob nakládání s ním. Dále kapitola přináší informace o chemických analýzách odebraných zemin, které zjišťují jejich případnou kontaminaci. Kapitola dále přináší výčet platné legislativy v odpadovém hospodářství.

Bez připomínek.

B.III.4. Hluk a vibrace

Hluk

Pro vyhodnocení hlukové zátěže území z provozu na již optimalizované trati (po dokončení rekonstrukce a modernizace trati) byla v rámci zpracování projektové dokumentace stavby „Optimalizace trati Planá u Mar. Lázní - Cheb“ zpracována Akustická studie (F.Kohlíček, SUDOP Praha a.s., listopad 2003), která byla poskytnuta jako jeden z podkladů pro zpracování dokumentace EIA. Hluková studie se zabývá přehledovým posouzením výhledové akustické situace v přílehlém okolí této trati po dokončení optimalizace (tzn. provoz na novém kolejovém svršku) a předkládá možnosti řešení snížení hlukového zatížení přílehlých chráněných území a obytné zástavby. Jedná se především o ochranu stávající obytné zástavby a ploch navržených v územně plánovací dokumentaci k bydlení, rekreaci či sportu.

Kapitola následně seznamuje s použitými limitními hodnotami, které byly použity ve studii, uvádí nejvýznamnější zdroje hluku v období výstavby i provozu, akustické parametry předpokládaných nasazených strojů, návrh technických a organizačních opatření pro období výstavby, provádí srovnání stávající a výhledové akustické situace a uvádí výsledky měření v posuzovaném území.

Vibrace

V kapitole jsou charakterizovány zdroje vibrací a uvedeny výsledky měření vibrací v posuzovaném území.

Vzhledem k tomu, že Akustická studie i projektová dokumentace byla vypracována již v roce 2003, byla zpracována dle platné legislativy v dané době, tj. dle NV č. 502/2000 Sb., které bylo novelizováno Nařízením vlády č. 88/2004 Sb.

Z hlediska limitních požadavků na železniční hluk nedošlo k žádným rozhodujícím změnám, a proto zůstávají závěry Akustické studie i nadále v platnosti a lze s nimi souhlasit. V současné době platí nové Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., kde z hlediska limitních požadavků na železniční hluk rovněž nedošlo ke změnám.

Přípomínkou formálního charakteru je skutečnost, že hodnocení výhledového stavu po formální stránce nespadá do kapitoly B pojednávající o vstupech a výstupech, ale je hodnocením vlivu záměru a jako takové by mělo být řazeno v kapitole D. Analogicky – výsledky měření ve stávajícím území opět formálně nespadají do kapitoly B, ale jsou popisem stávajícího stavu prostředí a jako takové spadají pod kapitolu C. Tato připomínka je formálního charakteru a nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

Část C - Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Kapitola přináší popis bioregionů zastoupených v zájmovém území, popis zvláště chráněných území v okolí posuzovaného záměru, lokalit spadajících do systému NATURA 2000 v okolí záměru, významných krajinných prvků, prvků ÚSES, objektů památkové péče a popisu jednotlivých sídel.

Z metodického hlediska upozorňujeme na skutečnost, že kapitola C.I by měla sloužit k vymezení základních problémových okruhů (s uvedením důvodů, proč právě tyto okruhy jsou podstatné), které by měly být následně detailně zpracovány až v rámci navazujících kapitol, případně by se měla věnovat zásadním problémům, namísto popisu všech položek uvedených jako příklad v závorce názvu kapitoly.

Dokumentace v této kapitole provádí hodnocení vlivu záměru na jednotlivé popisované složky, což je opět předmětem kapitoly D. Z hlediska hodnocení záměru a Dokumentace je tato připomínka pouze formálního charakteru s výjimkou provedení hodnocení vlivu záměru na VKP a prvky ÚSES. Hodnocení těchto prvků již není v kapitole D Dokumentace (věnující se hodnocení) dále uváděno, čímž může dojít k opomenutí tohoto vlivu. Dokumentace navíc případné střety s prvky ÚSES hodnotí velmi povrchně a omezuje se pouze na obecné charakterizování zásahu „Funkce biokoridoru bude ovlivněna po dobu stavby zvýšenou hladinou hluku a emisí.“

Dokumentace vychází z předpokladu, že křížení s těmito prvky je již v současné době řešeno systémem mostních objektů a propustků, které budou pouze rekonstruovány a nebudou výrazně měněny jejich parametry. Dokumentace se na základě tohoto předpokladu nevěnuje posouzení ovlivnění propustnosti tělesa pro zachování funkcí biokoridorů, což je z hlediska prvků ÚSES mnohem podstatnější vliv, než rušivé vlivy v průběhu výstavby.

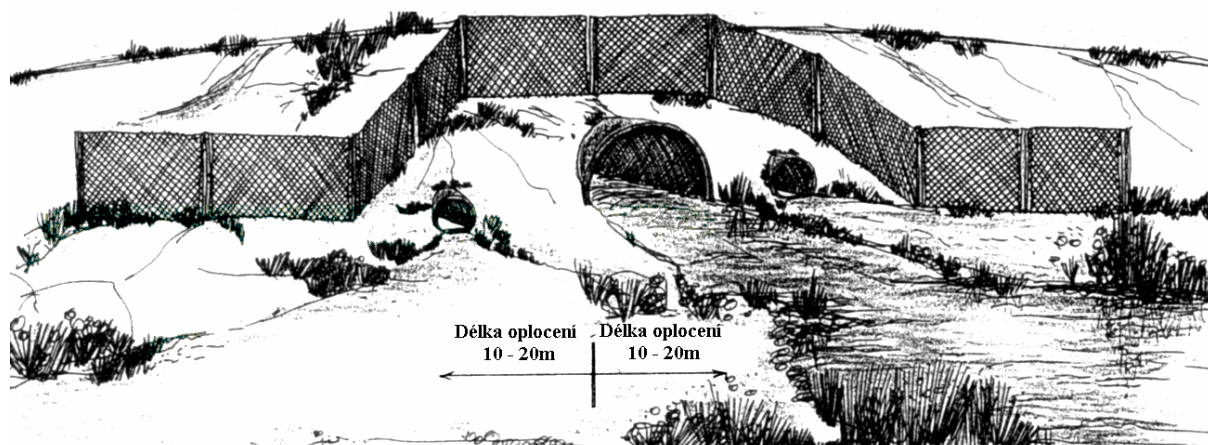
Vzhledem k tomu, že záměr je de facto rekonstrukcí stávající trati, nepředpokládá posudek negativní ovlivnění propustnosti biokoridorů a zvýšení bariérového efektu železničního tělesa **oproti stávajícímu stavu**. Protože stávající stav nemusí být vždy optimálním řešením, doporučujeme opatření, která mají zlepšit propustnost propustků a atraktivit je pro migrující organismy (mj. tím i působí proti migraci organismů přes kolejiště a tím snižují riziko kolizí).

Při zásahu do vegetace prvků ÚSES bude nutné realizovat náhradní výsadbu, která by umožnila plnit jejich původní funkci. Propustky pro biokoridory doporučujeme upravit dle metodiky Agentury ochrany přírody a krajiny, např. viz obr. 1 a 2.

Přechody komunikací přes vodoteče s funkcí biokoridorů doporučujeme v ústí přechodů *označit* několika většími kameny po stranách a okolní násep hojně *osázet* křovinami. Staveniště mostních objektů by mělo být omezeno pouze na prostor daný průmětem šířky mostu + 5 m. Údolnice by neměly sloužit jako přístupové cesty na staveniště.

Obr. 1:

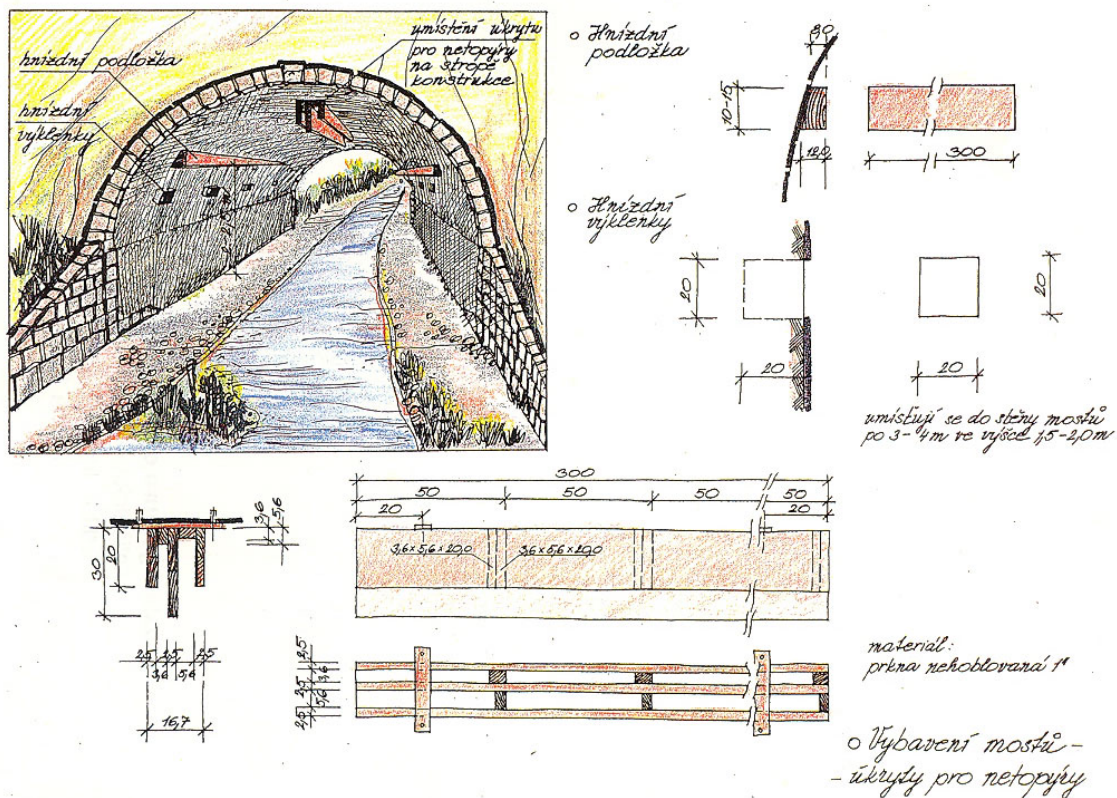
Propustky pro přechod malých savců



Pro délku překážky

do 10 m	do 20 m	do 50 m	přes 50 m
Ø 60 cm	Ø 80 cm	Ø 150/100 cm	řeší se individuálně

Obr. 2: Úpravy propustku pro zatraktivnění průchodu migrujících živočichů



C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

C.II.1. Ovzduší a klima

Kapitola shrnuje charakteristiky ovzduší a klimatu pro zájmové území.

C.II.2. Voda

Kapitola uvádí seznam povodí, do kterých posuzovaná trať zasahuje, uvádí výčet jednotlivých toků, které překračuje, ochranných pásem, seznam záplavových území. Dále charakterizuje hydrogeologická prostředí v trase, které ovlivňují podzemní vody.

C.II.3. Půda

Kapitola charakterizuje půdy a BPEJ, které budou realizací záměru dotčeny.

C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Kapitola popisuje geologické a hydrogeologické charakteristiky území, dále se zmiňuje základní geomorfologické jednotky, které se v zájmovém území nacházejí.

C.II.5. Fauna a flóra

Kapitola konstatuje, že zpracování Dokumentace EIA probíhalo v zimním období 2005-2006, tak nebylo možno zkoumat biologické prvky v krajině, protože vegetace byla pod sněhem a většina živočišných druhů mimo nebo v hibernaci.

V roce 2005 byl na jeden úsek trati zpracován biologický průzkum (v okolí zářezu trati mezi Lázněmi Kynžvart a Dolním Žandovem, což bylo úřadem v Chebu předběžně vyhodnoceno jako biologicky nejatraktivnější území), jehož výsledky – nalezené druhy – Dokumentace uvádí s tím, že po zkušenosti z jiných traťových úseků lze konstatovat, že je tento průzkum reprezentativní prakticky pro celou trať, zejména pak v daném území Tachovské brázdy. Cílem průzkumů bylo výraznější a přesnější zhodnocení přírodních podmínek v oblasti plánované výstavby optimalizace železniční trati.

Posudek nesouhlasí s tvrzením, že zmíněný zkoumaný úsek může plně nahradit průzkum podél celého 40 km úseku rekonstruované trati, a to zejména z důvodu, že nepostihuje všechna reprezentativní stanoviště, která se vyskytují podél trati. De facto se opírá o průzkum skalnatého zářezu, jehož stanovištní podmínky jsou zcela odlišné např. od stanovišť na náspevcích tělesech v oblasti mokřadů a podmáčených luk v okolí Plané (Sv. Anna), Chodové Plané (mokřady Velké Mokřiny navazující na rybník Regent a sledující silnici I/21 do Trstěnic), navazující úsek lesními porosty Skláře – Mariánské Lázně, kde mj. těleso vstupuje do niv Kosového potoka atp. Pouze na tomto dílčím úseku lze zaznamenat několik typických stanovišť, jejichž charakter je odlišný od popisované lokality.

Doplňujeme dále, že v tomto území je dokumentováno několik druhů zvláště chráněných druhů živočichů např. mokřad pod Sv. Annou - mokřadni stanoviště severně od Plané jsou stanovišti bekasiny otavní – silně ohrožený druh, motáka pochopa – ohrožený druh, slavíka modráčka – silně ohrožený druh. Ve Velkých Mokřinách mezi Zaječím rybníkem a Regentem lze např. zastihnout bekasinu otavní, motáka pochopa, kuňku žlutobřichou a skokana ostronosého.

Vzhledem k tomu, že v rámci Dokumentací zahrnutého lokálního průzkumu byl zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů živočichů, nelze v předmětném území stavby jejich další výskyt vyloučit, a proto bude nutné v reprezentativních částech úsecích trati - zejména v ochranných pásmech zvláště chráněných území, při průchodu VKP a prvky ÚSES – provést před vlastním zahájením stavby detailní biologický průzkum a na základě jeho výsledků bude nutné přijmout opatření na ochranu těchto druhů.

C.II.6. Krajina

Z hlediska zachování krajiny Dokumentace hodnotí území jako krajinu harmonickou s vyváženými vztahy mezi technickou a antropogenní složkou krajiny a přírodními prvky v krajině.

Řešení otázky zásahu do krajinného rázu v okolí lázeňských sídel a další infrastruktury, zvláště když stavba probíhá převážně na stávajícím tělese dráhy je poněkud irelevantní. K zásahu do krajinného rázu zřejmě nedojde, protože se terénní tvary nebudou měnit a kromě několika drobných změn v kolejišti a při přestavbě nádraží zejména uvnitř budov se není nutno obávat. Menší narušení krajinného rázu mohou znamenat pouze a hlavně protihlukové stěny instalované podle trati na základě legislativních požadavků. V praxi jsou ovšem rozmístěny převážně v sídlech a také v okolí sídel, proto by krajinný ráz ve smyslu pohledových měřítek ve volné krajině měl být narušen jen minimálně. Kompenzací tohoto narušení je vhodné začlenění stěn v místech, kde je to možné, např. popínavými rostlinami, zemními valy, porosty keřů, atp.

Střetovými místy stavby protihlukových stěn a zájmů ochrany krajiny jsou především následující dvě místa

- v úseku mezi km 427,374 až 429,00, kde je nutno vyřešit vztah lokálních biokoridorů a nadregionálního biokoridoru v úrovnovém křížení s 2,5 m vysokou a 1472 m dlouhou protihlukovou stěnou západně od trati, a to vše na hranici CHKO Slavkovský les. Protihluková stěna by mohla narušit měřítko krajiny i biologickou konektivitu jejích prvků okolí trati.
- mezi km 450,6 a 452,0 se nacházejí hlavně západně od trati 2m vysoké a několik set metrů dlouhé protihlukové stěny, které omezí hlavně lokální biokoridor u okraje města Cheb a budou i negativně působit z pohledového a krajinářského hlediska na krajinu v okolí nádrže Jesenice, současně krajinu znovu znepřístupní.

Dokumentace dále konstatuje, že k zásahu do charakteru krajinného rázu dojde jen velmi omezeně a na vybraných místech, která lze dále řešit.

Posudek se se závěry této kapitoly Dokumentace ztotožňuje.

C.II.7. Obyvatelstvo

Kapitola uvádí seznam dotčených obcí a počet jejich obyvatel.

C.II.8. Hmotný majetek

Kapitola uvádí, že posuzovaný záměr bude v podstatě zhodnocením hmotného majetku v území.

C.II.9. Kulturní památky

V kapitole jsou uvedeny kulturní památky, které se nacházejí v zájmovém území, dále kapitola rekapituluje rekonstrukce železničních stanic, které budou realizovány v dotčených městech a jejichž technické řešení bude nutné konzultovat s NPÚ.

Kapitola dále předkládá obecnou podmínku pro ochranu případných archeologických památek.

Bez připomínek.

C.III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

Kapitola hodnotí dotčené území z hlediska jednotlivých aspektů životního prostředí, poukazuje na problémová místa nebo naopak na cenné lokality v kontextu s posuzovaným záměrem. Dokumentace mj. konstatuje, že z hlediska celkového zatížení zájmového území negativními vlivy lze konstatovat, že záměr optimalizace trati nezvýší významně celkovou ekologickou zátěž území (v některých aspektech ji zlepší) a že je jeho realizace únosná pro dané území.

Zhodnocení kvality životního prostředí je provedeno pro účely celkového posouzení dostačujícím způsobem.

Shrnutí:

Kapitola C je zpracována dostačujícím způsobem. Posudek k ní nemá připomínky, které by měly vliv na celkové hodnocení záměru. Dle doplňkového terénního šetření provedeného v rámci vypracování posudku charakteristiky a údaje uvedené v dokumentaci odpovídají skutečnosti, případně odpovídají dílčím úsekům trati. Uvedené relevantní skutečnosti poskytují dostatek informací pro vyhodnocení záměru v jednotlivých dílčích oblastech a lze je dále doplnit v dalších fázích přípravy záměru a nemají výrazný vliv na celkové hodnocení záměru z hlediska vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví.

ČÁST D Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí.

D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Jako hlavní druhy a způsoby ovlivnění uvádí Dokumentace např.:

V období provozu:

- vlivy hluku z provozu železničních souprav po optimalizované trati
- vlivy na krajinný ráz, vzhled a estetické hodnoty okolního území v důsledku výstavby navržených protihlukových stěn
- pohledové zvýraznění tělesa železnice (včetně propustků a mostů) v krajině po vykácení stávající zeleně (zejména mimolesní) podél trati
- zlepšení kultury a komfortu cestování pro veřejnost

- zvýšení bezpečnosti při provozu trati
- zlepšení podmínek pro osoby se sníženou mobilitou
- a další.

V období výstavby:

- omezení železniční dopravy v době stavby (výluky na trati)
- případná náhradní autobusová doprava po dobu výluky v jednotlivých úsecích
- ztížení podmínek cestování pro osoby se sníženou pohyblivostí
- snížení komfortu dopravy cestujících
- nepříznivé vlivy spojené s prováděním stavebních prací (zvýšená prašnost, hluchost, zvýšená intenzita nákladní silniční dopravy)

Jednotlivé negativní vlivy na obyvatelstvo budou v maximální míře eliminovány technickým řešením stavby a vhodným harmonogramem postupu stavebních prací (maximální zkrácení doby výstavby, omezení prostoru stavenišť apod.). Případné negativní vlivy budou poměrně malé, budou mít nepravidelný a časově omezený charakter a nemohou ovlivnit zdravotní stav okolních obyvatel.

Sociálně ekonomické vlivy

Optimalizovaná trať bude mít pozitivní vlivy v oblasti sociální i ekonomické. Dojde ke zvýšení jízdního komfortu i odbavování cestujících, zvýšená četnost vlaků na tratilepší dopravní dostupnost obcí na trati, zvýšení jízdní rychlosti bude znamenat zkrácení jízdní doby a úsporu času pro cestující.

Optimalizace trati bude mít i ekonomický přínos, neboť na realizaci stavby se jako dílčí dodavatelé nebo spolupracující organizace mohou podílet i místní firmy (stavební, dopravní aj.).

Bez připomínek

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Kapitola uvádí, že ve fázi provozu nebude optimalizovaná elektrifikovaná trať zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Provoz železniční trati v úseku Planá u Mar. Lázní – Cheb nijak neovlivní kvalitu ovzduší v okolním území.

Kvalita ovzduší v dotčeném území může být ovlivněna pouze v okolí stavby ze zdrojů v období výstavby použitými stavební mechanismy a dopravními prostředky s dieslovými motory, které budou znečišťovat ovzduší výfukovými plyny a budou zdrojem sekundární prašnosti. Dalším zdrojem znečištění ovzduší (zejména prašností) bude recyklační linka pro recyklaci šterku z kolejového lože, která bude umístěna v prostorách žst. Lázně Kynžvart.

S uvedenými závěry lze souhlasit.

D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a eventuální další fyzikální a biologické charakteristiky

Dokumentace konstatuje, že vyčerpávající posouzení zatěžování chráněných venkovních prostor a chráněných venkovních prostor staveb hlukem při rekonstrukci traťového svršku a rekonstrukcích a výstavbě samostatných objektů v konkrétní lokalitě bude umožněno až na základě podkladů poskytnutých dokumentací vyhotovenou v dalších stupních projektového zpracování, nejlépe před realizací stavby, kdy bude rovněž znám dodavatel (dodavatelé) stavby, jeho technické možnosti a strojový park. Při výběru dodavatelů stavebních prací je nutné vyžadovat použití

mechanizmů splňujících technické požadavky na výrobky z hlediska hluku dle přílohy č. 4 Nařízení vlády č. 9/2002 Sb. v platném znění.

Vlivem výhledového provozu na optimalizované železnici budou překračovány hlukové limity – nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, zejména vlivem zvýšeného počtu vlaků, zvýšené rychlosti vlaků i vzhledem k tomu, že již za současného stavu jsou tyto limity překračovány.

Proto byla na základě výsledků akustické studie navržena dostatečně účinná protihluková opatření – protihlukové stěny (PHS) a individuální protihluková opatření (IPO) na objektech – tak, aby stanovené limity hluku byly při budoucím provozu dodrženy.

Výsledné očekávané ekvivalentní hladiny hluku po vybudování navržených PHS s navrženými parametry (vzdálenost od zdroje, výška, vzduchová neprůzvučnost, zvuková pohltivost) byly ověřeny v hlukové studii ve výpočty zvolených referenčních bodech. Podrobné výsledky výpočtů jsou přehledně uvedeny v Hlukové studii v projektové dokumentaci (F.Kohlíček, SUDOP Praha, leden 2006).

Celková délka navržených PHS je 9 581 m.

Realizací protihlukových stěn dojde k podstatnému snížení hlukového zatížení obytných objektů a dojde jednoznačně k podstatnému zlepšení akustického klimatu, ve většině lokalitách bude dosaženo limitních hodnot ve venkovním prostoru v ochranném pásmu ČD.

U nejbližších objektů, kde i po vybudování protihlukových stěn s vysokou účinností (snížení o 10 – 11 dB(A)) budou překročeny limitní hladiny venkovního hluku, a kde dalšími technickými prostředky používanými pro ochranu železničních tratí již nelze zajistit dodržení limitních hodnot ve venkovním prostoru chráněných území dle nařízení vlády č. 502/2000 Sb., budou realizována odpovídající individuální protihluková opatření v souladu s § 12 nařízení vlády.

Pro individuální protihlukovou ochranu je uvažováno s objekty, jejichž hluková zátěž 2 m před fasádou překračuje hranici 55 dB (předpokládá se útlum stávajících oken cca 25 dB, což postačí k dodržení hladiny vnitřního hluku 30 dB v noční době). Pokud kontrolní měření v rámci zkušebního provozu prokáží, že některé domy tohoto limitu nedosáhnou, budou na těchto domech opatření doplněna. Celkem bude potřeba provést, případně prověřit IPO cca na 105 objektech. IPO nejsou navrhována na rekreačních objektech.

Podrobný rozsah individuálních opatření bude upřesněn v dalších stupních přípravy stavby.

Je nutné poznamenat, že Akustická studie, která byla zpracována v projektové dokumentaci byla zpracována podle dnes již neplatného Nařízení vlády č. 502/2000 Sb. Vzhledem k tomu, že Oznámení (Dokumentace) a proces územního řízení byl ukončen před nabytím účinnosti Nařízení č. 148/2006 Sb., lze považovat závěry Dokumentace EIA za relevantní. Aktuální právní úprava nezahrnuje možnost individuální ochrany objektů, které Akustická studie poměrně podrobně řeší. Posudek se nicméně domnívá, že tato forma řešení problematiky je v daných lokalitách vhodná a metodicky se s ní ztotožňuje. V případě, že by kontrolní měření po uvedení trati do provozu prokázala překročení limitních hodnot, bude nutné dodatečnými úpravami tuto situaci řešit.

Další možností snížení hlukové zátěže je snížení hlučnosti u zdroje hluku (zdrojem hluku je pohyb vlakových souprav po kolejích). Předpokládá se, že k určitému snížení emitovaného hluku dojde vlivem optimalizace kolejového svršku a spodku (bylo již zahrnuto do výpočtů hlukové studie) a vlivem obnovy vozového parku ČD. Toto snížení však není možné v současné době kvantitativně posoudit. Dnes je známo, že nový železniční svršek, bezstyková kolej, její pružné upevnění a další

technická opatření v rámci optimalizace zlepši stávající stav o cca 4 – 5 dB. Další výraznější snížení hluchnosti při provozu kolejových vozidel již pravděpodobně nelze očekávat.

Jinou možností ke snížení hluku u zdroje je snížení rychlosti vlakových souprav, což by však bylo v rozporu s účelem optimalizace trati – zvýšení jízdní rychlosti na tratích rychlostních železničních koridorů.

Vlivy vibrací

Dokumentace konstatuje, že v současné době nedochází k překračování stanovených limitů vibrací (jak bylo v projektové dokumentaci dokladováno měřeními) z železničního provozu a že na základě realizace technických opatření při optimalizaci železniční trati se hodnoty vibrací sníží o 5 – 7 dB. Je tedy pravděpodobné, že při provozu optimalizované trati nebude docházet k šíření nadlimitních vibrací do okolní zástavby. Posuzovaný záměr optimalizace trati Planá u Mar. Lázní – Cheb tedy neovlivní své okolí vibracemi, které by mohly mít vliv z hlediska zdraví okolních obyvatel.

Vzhledem k tomu, že Akustická studie i projektová dokumentace byla vypracována již v roce 2003, byla zpracována dle platné legislativy v dané době, tj. dle NV č. 502/2000 Sb., které bylo novelizováno Nařízením vlády č. 88/2004 Sb.

Z hlediska limitních požadavků na železniční hluk nedošlo k žádným rozhodujícím změnám, a proto zůstávají závěry Akustické studie i nadále v platnosti a lze s nimi souhlasit. V současné době platí nové Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., kde z hlediska limitních požadavků na železniční hluk rovněž nedošlo ke změnám.

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

Kapitola hodnotí vlivy na kvalitu a kvantitu povrchových a podzemních vod.

Z hlediska ochrany povrchových vod jako celku není stavba Optimalizace trati Planá – Cheb reálným nebezpečím ohrožení jejich kvality. Stavba se kromě rekonstrukce mostních objektů nedotýká povrchových vod, ani s nimi žádným způsobem nenakládá. Stavbou nedojde ke změně současných odtokových poměrů. Při rekonstrukcích mostních objektů se nepočítá se zásahy do toků ani úpravami koryta.

Tyto rekonstrukce a stavby by s výjimkou mostních konstrukcí a příp. propustků neměly zasáhnout do oběhu podzemních vod. Při stavbě se nepředpokládá trvalá změna režimu proudění. Plánované rekonstrukce propustků by měly přispět k bezproblémovému odvodnění rekonstruovaných staveb, snadnému odvádění srážkových vod a zabezpečit průchody vodotečí naspem železniční trati. Změny koryt vodních toků nejsou projektovány.

Určitou komplikací pro kvalitu vod by mohlo být riziko úniku ropných produktů ze stavebních mechanismů. Proto by zvýšená opatrnost a denní kontrola technického stavu vozidel měla být věnována v úsecích stavby v ochranných pásmech vodních zdrojů a přírodních léčivých zdrojů.

Kapitola uvádí seznam požadavků Českého inspektorátu lázní a zřidel na ochranu přírodních léčivých zdrojů.

Dále se kapitola zabývá ochranou čistoty vod na zařízeních stavenišť.

Bez připomínek.

D.I.5. Vlivy na půdu

Kapitola uvádí jaký bude zábor zemědělských půd dle BPEJ a jaké je nebezpečí kontaminace znečištěním. Zábor lesní půdy (PUPFL) ale i ZPF je vzhledem k celkovému významu záměru akceptovatelný a prakticky zanedbatelný.

Je třeba ještě doplnit, že jedním z aspektů z hlediska ochrany půdy je také zacházení se skrývkovými zeminami. Kulturní vrstvy půdy sejmuté z ploch trvalého záboru budou v převážné míře použity na zpětné ohumusování svahů případných násypů. Tuto půdu bude třeba uložit na skládkových plochách a řádně ošetřovat. Přebytek lze dle rozhodnutí orgánů ochrany ZPF použít na rekultivace. Skládkové plochy není vhodné vytvářet v blízkosti vodotečí, aby nedocházelo k jejich případnému zanášení.

Doporučujeme také sejmout ornici z manipulačních ploch dočasného záboru a uložit na oddělené skládky v místě pomocného zařízení staveniště. Po ukončení prací tuto ornici zpět rozhrnout a následně provést technickou a biologickou rekultivaci.

Uvedené připomínky jsou doplněním a budou součástí návrhu stanoviska a na celkové hodnocení nemají vliv.

D.I.6. Vliv na horninové prostředí a hydrogeologické charakteristiky

Výstavba ani provoz optimalizované trati Planá u Mar. Lázní – Cheb nebude mít významné nebo znatelné vlivy na horninové prostředí ani na přírodní zdroje v zájmovém území.

Jde o rekonstrukci stávající tratě, niveleta trati se nebude měnit, pro výstavbu a rekonstrukci souvisejících staveb se nepředpokládají významné výkopové práce nebo zakládání staveb do větší hloubky, které by mohly případně ovlivnit horninové prostředí.

Bez připomínek.

D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Dokumentace konstatuje, že v přímé souvislosti se stavbou nebudou dotčeny žádné ohrožené a vzácné druhy rostlin a zvláště chráněné druhy živočichů budou dotčeny jen okrajově. Stavba rekonstrukce železniční trati se nachází mimo přírodní komplexy a chráněné části přírody, naopak prochází často zemědělsky a lesnický využívaným územím se značným ochuzením bioty v krajině a větším počtem sekundárních a mírně ruderalizovaných ploch mimolesní zeleně. Hodnota porostů v trase posuzovaného úseku optimalizace železniční trati je spíše nízká a vypovídá o nízké úrovni údržby porostů i luk ve volné krajině v současnosti (množství neofytů). Z hlediska fauny byly v trase navržené železniční trati nalezeny běžné chráněné a vzácné druhy živočichů, což svědčí rovněž o úrovni a stávajícím stavu krajiny.

Posudek se s touto formulací plně neztotožňuje. Jde o vágní konstataci, která vychází z omezeného množství informací (Dokumentace se opírá o biologický průzkum v jediné lokalitě o rozloze 2 ha, jehož výsledky zevšeobecňuje pro celý posuzovaný úsek) a která nešťastně operuje neexaktními termíny „běžné chráněné a vzácné druhy živočichů“ namísto dodržování jasně vymezených kategorií zvláště chráněných druhů či řazení dle Červeného seznamu.

Vzhledem k tomu, že v rámci tohoto lokálního průzkumu byl zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů živočichů, nelze v předmětném území stavby jejich další výskyt vyloučit, a proto bude nutné v reprezentativních částech úsecích trati - zejména v ochranných pásmech zvláště

chráněných území, při průchodu VKP a prvky ÚSES – provést detailní biologický průzkum a na základě jeho výsledků bude nutné přijmout opatření na ochranu těchto druhů.

V průzkumu jmenovaných druhů rostlin a živočichů je uvedeno, že jde o druhy rozptýlené v zemědělské a urbanizované krajině, podle navržené železniční trati na různých, většinou vzdálených lokalitách. Skutečná likvidace cenných biotopů (a to i přírodních komplexů nebo biotopů významných z hlediska systému Natura 2000) vlivem stavby nehrozí, a proto lze stavební činnost kompenzovat předběžným průzkumem v místě výstavby a případnými záchrannými transfery, spojenými s vhodným výběrem doby ke stavbě v daném místě (červen-červenec). Jako zásadní se jeví realizace stavebních úprav až v letním období, kdy většina jedinců již bude mimo lokality výstavby.

V území návrhu optimalizace železniční trati nejsou zaznamenány lokality Evropského systému ochrany přírody a krajiny Natura 2000.

Nejsou zde zaznamenány nějaké zásadní vlivy na přírodní ekosystémy v okolí stavby (v dosahu trati přímo se nevyskytují). Zvláštní zřetel by ovšem měl být dán na citlivost zásahů do podloží, a do potenciálních sukcesních a mokřadních lokalit, které trať kříží a které se budou dále vyvíjet.

Bez připomínek.

D.I.8. Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Dokumentace konstatuje, že zapojení stavby do krajiny souvisí s časem od spuštění provozu na trati a od ozelenění (musí se regenerovat doprovodné porosty a rekultivovat zařízení staveniště u tělesa trati). Pokud to půjde, tak je vhodné výsadby doprovodné zeleně na vybraných místech provést v dostatečném předstihu nebo sousledně a nikoliv až po ukončení celé stavebně-technické části trati.

Zásadní význam a vliv na krajinný ráz budou mít hlavně protihlukové stěny, jak již bylo uvedeno a to ve dvou místech : U Chebu za mostem přes nádrž Jesenice (křížení s biokoridorem a pohledové hledisko) a v okolí Valů u M.L. na hranici CHKO Slavkovský les.

Negativní vlivy v krajině lze kompenzovat opatřeními maskovacími (barvy, popínavé rostliny, atp.) a opatřeními technickými přímo na stěnách (průhlednost, členění, průchody, valy, atp.)

Bez připomínek.

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Území, na kterém se uskuteční stavba optimalizace železniční trati, je nutné pokládat za území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zák. č. 20/1987 Sb., o památkové péči. Stavba nevede v blízkosti žádného památkově chráněného objektu ani neprochází památkově chráněným územím.

V projektové dokumentaci jsou navrženy další úpravy a demolice budov ve stanicích a zastávkách. Historické výpravní budovy, případně i další stavby v areálech stanic, jsou objekty památkového zájmu.

Ve spolupráci s památkovou péčí bude vhodné stanovit jednotná pravidla pro opravy a úpravy těchto objektů. Současně bude vhodné navrhnout případné odstranění nevhodných úprav uvedených budov z doby po II. světové válce, které degradují jejich vnější vzhled. Rovněž nové objekty v rámci stavby (domky pro technologii, přístřešky aj.) by bylo vhodné umístit a vzhledově upravit tak (po případné konzultaci s organizací památkové péče), aby nepůsobily rušivě ve vztahu k hodnotným historickým objektům.

V dalším stupni projektové dokumentace budou objekty ve stanicích určené k úpravám nebo k demolici předloženy Národnímu památkovému ústavu k vyjádření, který sdělí případné požadavky na event. vyjmutí hodnotných technických zařízení či uměleckořemeslných prvků a jejich předání regionálnímu nebo oborovému muzeu.

Návrh opatření předpokládá součinnost investora s příslušnými památkovými úřady.

Bez připomínek.

Kapitola D.I. neobsahuje hodnocení vlivu záměru na ÚSES a VKP, které jsou hodnoceny v popisné části C.I. Dokumentace. Jde o formální nedostatek, který nemá vliv na celkové hodnocení záměru i Dokumentace .

D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

Vlivy výstavby optimalizace železniční trati na jednotlivé složky a faktory životního prostředí i sociální sféru v rozsahu přesahujícím státní hranice jsou u uvedeného vnitrozemského úseku železniční trati vyloučeny.

Faktem je, že vlaky z Prahy dorazí přes Plzeň a Planou do Chebu a Marktredwitzu výrazně dříve, což bude mít sekundární (nepřímý) vliv na regulaci a harmonogramy navazujících spojů v SRN i ČR. Zrychlení dopravy na novém úseku trati do Plzně umožní částečné dosažení „západního“ jízdního komfortu. Podobně tomu bude i s nákladní dopravou na uvedeném III. mezinárodním železničním koridoru.

Vlivy z výstavby a provozu optimalizované železniční trati budou omezené a spíše lokální až regionální. Nelze očekávat, že kromě zrychlení v jízdě a zkrácení trasy na hranice ČR dojde k nějakým dalším mezinárodním a přeshraničním vlivům (zejména pak ne vlivům životní prostředí).

Zásadní vlivy ze stavby na zdraví obyvatel, tedy hluchost a znečištění ovzduší budou po ukončení stavby spíše sníženy na vhodnou úroveň a vliv celé realizované stavby bude převážně pozitivní a to i ve vztahu k zachování lokality systému Natura 2000, omezení záboru půdy, omezení kácení doprovodné zeleně a rekultivace ploch, rekultivace staré trati) a to přesto, že v daných lokalitách není zásadním, protože v okolní krajině je dostatek podobných biotopů.

Posudek se v tomto ohledu plně ztotožňuje s Dokumentací.

D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Kapitola uvádí následující výčet zásadních rizik při výstavbě a provozu posuzovaného záměru:

- havárie na vodách , na lesním nebo přírodním prostředí, na kontaminaci půdy
- biologická kontaminace prostředí nevhodnými látkami nebo organismy
- nevhodné terénní úpravy nebo změny krajinného rázu
- ničení a nebo snižování hodnoty předmětů ochrany chráněných území nebo cenných biotopů
- trvalá likvidace ploch překrytím nebo uzavřením povrchu (asfaltování, atp.)
- výrazné snížení biologické kvality nebo ekologické stability pozemků v okolí stavby.

Dokumentace dále uvádí:

„...vzhledem k charakteru a lokalizaci záměru je riziko havárií s vážnějšími důsledky na životní prostředí i na obyvatelstvo při dodržení základních ochranných a preventivních opatření na ochranu životního prostředí poměrně malé a málo významné a nepřesahuje obvyklou míru rizika u obdobných staveb.“

Bez připomínek.

D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

Uváděná opatření jsou rozdělena na opatření pro další období přípravy stavby, období výstavby (ochrana vody, přírody, ovzduší, ochrana před hlukem, aj.) a pro období provozu.

Navržená opatření poskytují záruky pro to, aby celkový vliv záměru na životní prostředí byl co nejmenší. V rámci návrhu stanoviska budou opatření doplněna dle nových informací zjištěných v průběhu zpracování posudku, na základě rozboru vyjádření příslušných orgánů státní správy a samosprávy a v dalších stupních přípravy stavby bude požadováno zpřesnění některých informací o území a zpřesnění dimenzování technických opatření.

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

Zvolené metody hodnocení a výchozí předpoklady odpovídají stupni projektové přípravy a nevymykají se obvyklým postupům v procesu EIA.

Posudek má dílčí metodické připomínky ke zevšeobecnování některých informací týkajících se pouze některých úseků trati na celý posuzovaný úsek. Tímto způsobem může dojít k bagatelizaci některých vlivů, nicméně Posudek předpokládá, že je dílčí informace možné zpracovat i v následných fázích přípravy stavby, stejně tak lze i přijmout případná opatření pro minimalizaci negativních vlivů.

Akustická studie, která byla zpracována v projektové dokumentaci byla zpracována podle dnes již neplatného Nařízení vlády č. 502/2000 Sb. Vzhledem k tomu, že Oznámení (Dokumentace) a proces územního řízení byl ukončen před nabytím účinnosti Nařízení č. 148/2006 Sb., lze považovat závěry Dokumentace EIA za relevantní. Aktuální právní úprava nezahrnuje možnost individuální ochrany objektů, které Akustická studie poměrně podrobně řeší. Posudek se nicméně domnívá, že tato forma řešení problematiky je v daných lokalitách vhodná a metodicky se s ní ztotožňuje. V případě, že by kontrolní měření po uvedení trati do provozu prokázala překročení limitních hodnot, bude nutné dodatečnými úpravami tuto situaci řešit.

D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostech, které se vyskytly při zpracování dokumentace

Dokumentace samotná uvádí, že v některých případech je hodnocení vlivů záměru či dalších skutečností zatíženo určitou nejistotou nebo nejsou popsány či vyhodnoceny do všech podrobností. Konkrétní nejistoty, neurčitosti či absence v datech jsou uvedeny vždy v příslušných kapitolách dokumentace.

Hlavním nedostatkem Dokumentace je, že často vychází pouze z omezených podkladů, které se týkají jen určité části posuzovaného záměru a tyto údaje zevšeobecnuje pro celý posuzovaný úsek.

Uvedené nedostatky bude nutné řešit a zpřesnit v dalších stupních přípravy záměru a projektové dokumentace.

Část E – Porovnání variant řešení záměru

Přestavba trati jako záměr řešící komplexní obnovu stávajícího tahu vznikla delší diskuzí mezi územně plánovacími, správními orgány, projektantem a investorem stavby.

Umístění záměru optimalizace trati je dáno umístěním stávající trati v území. Vzhledem k tomu, že optimalizace a rekonstrukce tratě bude probíhat na stávajícím železničním tělese a ve stávajících stanicích a zastávkách a nepředpokládá se budování nových úseků trati, není účelné zvolit jiné umístění posuzované stavby. Je bezpředmětné uvažovat jiné varianty umístění záměru.

Významné varianty technického a stavebního řešení stavby také nepřicházely v úvahu, neboť technické požadavky a parametry pro tento typ trati jsou pevně stanoveny. Rovněž možnosti variant stavebních a technologických úprav v železničních stanicích a zastávkách jsou malé, neboť stavby musí především splňovat daný účel a musí být v návaznosti na stávající stavby a zařízení.

Uvedené řešení je jednoznačně přínosem k šetrné a kvalitní dopravě mezi obytnými aglomeracemi v III. železničním koridoru a poskytuje vhodnou a odpovídající moderní alternativu automobilové dopravě.

Nulová varianta není posuzována, protože v daném stupni přípravné dokumentace již nelze od zjevně pozitivního záměru úprav trati a navazujících přeložek bez závažných důvodů (které zatím nejsou známy) ustoupit. Realizace stavby zrychlí a zpřístupní železniční dopravu veřejnosti a učiní z ní atraktivní a pohodlný dopravní prostředek.

Dokumentace konstatuje, že provedením navržené varianty řešení optimalizace trati Planá – Cheb nedojde ke zhoršení stávajícího stavu životního prostředí v dotčeném území, naopak u některých složek životního prostředí (realizace protihlukových opatření, veřejné zdraví, ochrana vod) dojde ke zlepšení oproti stávajícímu stavu – proto lze říci, že navržená varianta řešení je ekologicky příznivější a přijatelnější než nulová varianta – současný stav.

Posudek se ztotožňuje se zdůvodněním invariantního řešení záměru. Bez připomínek.

Část F – Závěr

Dokumentace na základě provedeného zhodnocení konstatuje, že v případě záměru optimalizace trati se bude jednat pouze o lokální záměr s poměrně malými důsledky na životní prostředí, při realizaci i při provozu předpokládá většinou jen malé, lokální a málo významné negativní vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo. Tyto vlivy se projeví především v období vlastního provádění optimalizace trati (v období výstavby). Naopak pro období provozu po optimalizaci trati lze předpokládat některé významné pozitivní vlivy stavby – především výrazné snížení stávající hlukové zátěže u chráněných objektů, zvýšení bezpečnosti provozu, zvýšení komfortu cestování, zvýšení ochrany vod, zlepšení estetického vzhledu objektů žst. a zastávek, zvýšení efektivity železniční dopravy apod. V porovnání s dalšími dopady jiných záměrů a aktivit, ovlivňujících životní prostředí v zájmovém území (např. trasa silničního tahu na Cheb), se jeví vlivy optimalizace trati jako méně významné až bezvýznamné a zanedbatelné.

Podmínkou pro realizaci je dodržení opatření navržených v kapitole D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Bez připomínek.

Část G – Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Shrnutí je zpracováno v rozsahu úměrném rozsahu popisované problematiky v dokumentaci. Věnuje se popisu záměru, stanovuje nejzávažnější střety s životním prostředím a rozebírá jednotlivé vlivy na aspekty životního prostředí.

Bez připomínek.

Závěr:

Z hlediska úplnosti informací obsažených v jednotlivých kapitolách lze konstatovat, že podstatné informace jsou v dokumentaci obsaženy, případně je možné je doplnit v dalším stupni přípravy záměru (požadavky na toto doplnění jsou včleněny do návrhu stanoviska), další připomínky mají doplňující charakter.

Posudek má připomínku k tomu, že dílčí studie (Akustická, rozptylová) nejsou součástí vlastní dokumentace, takže s nimi není možné pracovat zároveň s dokumentací a je nutné pro tyto odborné studie pracovat s projektovou dokumentací. Tato skutečnost v určité míře omezuje vypovídací schopnost vlastní dokumentace a znesnadňuje práci s ní.

Posudek má dále výhrady k formální stránce dokumentace. Připomínky lze shrnout do dvou okruhů – chybné řazení údajů do jednotlivých kapitol (popis vlivů v kapitolách věnovaných popisu stávajícího stavu, popis dopadu na prostředí v části výstupů atp.) a místy chaotické uspořádání vlastního textu, který často opakuje jednu a tutéž informaci i ve dvou navazujících (místy identických) odstavcích.

3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Posuzovaný záměr je řešen invariantně.

Variantní řešení záměru by přicházelo v úvahu pouze v dílčích otázkách a pro posouzení, ale i pro samotný záměr by nebylo účelné ani podstatné.

Umístění záměru optimalizace trati je dáno umístěním stávající trati v území a i z hlediska minimalizace negativních dopadů optimalizace železniční trati je bezpředmětné uvažovat jiné varianty vedení trati.

Stejně tak technické a stavební řešení záměru je přesně vymezeno technickými parametry trati a proto nepřichází v úvahu ani různé varianty technického řešení.

Není posuzována ani nulová varianta, protože záměr je de facto vyvolán nevyhovujícím technickým stavem stávající trati a posuzovaný záměr přináší pozitivní změny zejména v oblasti dopravy, ale i v okolí trati (hluková situace, veřejné zdraví, ochrana vod). Zde často dojde ke zlepšení oproti stávajícímu stavu – proto lze říci, že navržená varianta řešení je ekologicky příznivější a přijatelnější než nulová varianta – současný stav.

4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahující státní hranice

Dokumentace předpokládá, že vlivy z výstavby a provozu optimalizované železniční trati budou omezené a spíše lokální, maximálně regionální. Posudek se ztotožňuje s názorem, že kromě zrychlení v jízdě a zkrácení trasy na hranice ČR nedojde k nějakým dalším mezinárodním a přeshraničním vlivům (zejména pak ne ve vztahu k životnímu prostředí).

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

Technické řešení odpovídá soudobým požadavkům na řešení obdobných projektů infrastruktury v zemích EU. Technologické řešení stavby je věcí zadání investora a také věci výběrového řízení s vybraným subjektem, který výstavbu traťového úseku provede. Nelze tedy dost dobře předběžně odhadnout použité stroje a ani technologie použité pro výstavbu železniční trati.

Stavba má charakter optimalizace trati. Začátek stavby je v km 413,497 (navazuje na další připravovanou stavbu – „Optimalizace trati Stříbro – Planá u M.L.“). Konec stavby v km 453,335 navazuje na v současnosti připravovanou stavbu Cheb – státní hranice, respektive vlastní ŽST Cheb.

Náplní optimalizace trati je standardní činnost nutná pro obnovu trati a zrychlení provozu na ní. Jde zejména o realizaci rekonstrukce železničního spodku a svršku, pozemních staveb a nástupišť, rekonstrukce železničních mostů, propustků, opěrných, zárubních a záchytných zdí, sanace skalních svahů, vybudování protihlukových stěn, rekonstrukce TV, energetických zařízení, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v traťových úsecích, železničních stanicích a zastávkách.

K zajištění stavby a jejímu provedení budou sloužit obvyklé stavebně technické postupy a soudobé stavební technologie. Ve stavbě je zahrnuto řešení železničních stanic - ŽST Chodová Planá, ŽST Mariánské Lázně, ŽST Valy u M.L., ŽST Lázně Kynžvart, ŽST Dolní Žandov a ŽST Lipová u Chebu. Stávající ZŠT (výhybna) Salajna bude po dopravní stránce zrušena a bude plnit pouze funkci zastávky spolu s dalšími dvěma zastávkami Stebnice a Všeboř.

Součástí stavby je i rekonstrukce traťové transformovny Jindřichov.

V rámci stavby dojde k optimalizaci polohy hlavních kolejí s důrazem na reálné zvýšení rychlosti jízdy. Vzhledem k tomu, že stavba je pouze optimalizací trati, pak k výraznějším směrovým posunům dochází pouze omezeně v následujících případech:

- mezistaniční úsek Planá u M.L. – Chodová Planá km cca 415,900 – 416,800 (oblast zámeckého parku Chodová Planá) se směrovými posuny do hodnoty až cca 3,5 m
- mezistaniční úsek Valy u M.L. – Lázně Kynžvart km cca 431,450 – 431,650 (oblast vjezdu do stanice Lázně Kynžvart) s posunem až cca 4,5 m
- mezistaniční úsek Lázně Kynžvart – Dolní Žandov km cca 432,550 – 432,950 (oblast výjezdu ze stanice Lázně Kynžvart – změna polohy hlavní koleje č.1 ve stanici) s posunem až cca 4,5 m
- mezistaniční úsek Dolní Žandov – Salajna - jedná se o největší směrovou úpravu hlavní koleje č. 1 v rozsahu od km cca 439,000 po km cca 439,550 , kde směrové posuny dosahují hodnot až cca 18 m.

Posuny umožňuje konfigurace stávajícího tělesa dráhy – Salajna - směrové posuny v úseku od km cca 441,650 po km 442,200 činí až cca 5,1 m. Posuny se nachází v místě uvolněném zrušenou staniční kolejí stávající výhybní. Výraznější posuny kolejí se nachází též ve stanicích. Konkrétně se jedná o ŽST Chodová Planá, Lázně Kynžvart, Dolní Žandov a Lipová u Chebu (vysunutí stanice směr Plzeň).

Úpravy železničního spodku a svršku budou prováděny převážně na pozemcích ČD a.s. a SŽDC s.o. Stavební úpravy vesměs probíhají na stávajícím tělese, k malým směrovým posunům kolejí a k záborům pozemků dochází v některých traťových úsecích a v žst, jak je uvedeno výše. Zásada řešení směrových poměrů vychází z předchozího projektového stupně – dokumentace stavby spolu se zpracováním požadavků uvedených ve schvalovacím a posuzovacím protokolu a z doplňujících požadavků při projednání v průběhu zpracovávání projektové dokumentace.

Návrh směrového řešení vychází z požadavku zvýšení traťové rychlosti v celém úseku pro klasické vlakové soupravy (rychlost označená V), rychlost výjimečnou pro soupravy s moderními podvozky umožňujícími využít hodnoty nedostatku převýšení do $I_k = 130$ mm (rychlost označená V_{vyj}) a pro soupravy naklápečí technikou (NT) (rychlost označená V_k).

Součástí záměru je úprava následujících železničních stanic:

ŽST Chodová Planá

ŽST Mariánské Lázně

ŽST Valy u Mariánských Lázní

ŽST Lázně Kynžvart

ŽST Dolní Žandov

ŽST Lipová u Chebu

Záměr dále komplexně řeší optimalizaci trati, včetně železničních přejezdů, nástupišť, odvodnění kolejí, úpravy křížených komunikací, případných demolic, protihlukové ochrany, organizace výstavby.

Vzhledem k tomu, že investor má četné zkušenosti s realizací obdobných záměrů, je již v samotném projektu zřejmá návaznost na nejnovější technologická řešení a koncepce.

Použité technické řešení záměru ukazuje vhodnost a správnost použité technologie, jakož i situování záměru. Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob výstavby a provozu záměru lze technické řešení záměru považovat za vhodné.

Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí technických opatření sloužících k ochraně životního prostředí do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace, z tohoto posudku a dále z nových poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů v průběhu přípravy území ke stavbě.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Uváděná opatření jsou rozdělena na opatření pro návazné fáze přípravy projektu, technická opatření pro fázi výstavby a provozu (ochrana povrchové a podzemní vody, přírody, ovzduší, ochrana před hlukem a ostatní).

Zpracovatel posudku souhlasí s navrženými opatřeními. Ve vazbě na obdržená vyjádření k dokumentaci, vyžádané dílčí podklady a posouzení v rámci přípravy posudku jsou tato opatření doplněna a zpřesněna.

Opatření týkající se omezení potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatelstva jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – MŽP ČR, který je součástí tohoto posudku.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Úplné znění došlých vyjádření je obsahem přílohy posudku. V této části posudku je uvedena stručná podstata těchto vyjádření, případně sumarizace jejich obsahu a reakce zpracovatele s případným návrhem řešení.

Svá vyjádření zaslaly k předložené dokumentaci tyto dotčené orgány státní správy a samosprávy:

1. MŽP, odbor ochrany ovzduší
2. Ministerstvo zemědělství České republiky, odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů
3. MŽP, odbor ekologie krajiny a lesa
4. Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni
5. Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech
6. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor ochrany vod
7. Správa CHKO Slavkovský les
8. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor odpadových technologií a obalů
9. Ministerstvo zdravotnictví
10. ČIŽP, OI Plzeň
11. Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
12. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor zvláště chráněných částí přírody
13. Karlovarský kraj

Svá vyjádření zaslaly k předložené dokumentaci tyto příslušné obce:

14. Městský úřad Tachov
15. Městský úřad Cheb, odbor životního prostředí
16. Městský úřad Mariánské Lázně
17. Město Cheb
18. Město Planá
19. Obec Dolní Žandov

Vypořádání jednotlivých vyjádření:

1. **Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor ochrany ovzduší**

(č.j. 1893/740/06/RH ze dne 25. 5. 2006)

Bez připomínek.

2. Ministerstvo zemědělství, odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů

(č.j. 19486/06-16210 ze dne 29.5. 2006)

Bez připomínek.

3. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor ekologie krajiny a lesa

(č.j. 1505/640/06 38873/ENV/06 ze dne 29.5. 2006)

Vyjádření doporučuje

- pro následnou revitalizaci dotčeného území zpracovat projekt nakládání se zelení, který by byl projednán s příslušným orgánem ochrany přírody, ve spolupráci s AOPK.
- minimalizovat zásahy do VKP, a to zejména nadregionálních a regionálních ÚSES
- výsadbu doprovodné zeleně za účelem zapojení stavby do krajiny provádět současně se stavbou
- přijmout opatření proti šíření invazních druhů při přemísťování zeminy.

Posudek se s doporučeními ztotožňuje, doporučení budou součástí návrhu stanoviska.

4. Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni

(č. j. 21/10969/1292/451/2006 ze dne 31. května 2006)

Vyjádření s předloženou dokumentací souhlasí bez připomínek.

5. Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech

(č. j. CH/HK/2014/06/Gal/215.46 ze dne 1.6. 2006)

Vyjádření se záměrem realizace stavby souhlasí. Souhlas se váže na následující podmínky: Při realizaci záměru je nutné respektovat organizační a technická opatření uvedená v dokumentaci pro ochranu před hlukem a v době zkušebního provozu provést kontrolní měření hluchnosti.

Připomínka bude součástí návrhu stanoviska.

6. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor ochrany vod

(č.j. 38873/ENV/06; 1741/650/06 ze dne 1.6. 2006)

Daný záměr je možné realizovat za předpokladu respektování stanovených podmínek na ochranu vod.

Posudek se ztotožňuje s vyjádřením. Podmínky pro ochranu vod budou součástí návrhu stanoviska.

7. Správa CHKO Slavkovský les

(č.j. 557/SL/E/06 ze dne 1.6. 2006)

Bez připomínek.

8. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor odpadových technologií a obalů

(7.6.2006)

Bez připomínek.

9. Ministerstvo zdravotnictví

(OVZ-3212-24.5.06/24040 ze dne 12. 6. 2006)

Bez připomínek.

10. ČIŽP, OI Plzeň

(43/ŘI/060003941/06/ZLM ze dne 8.6.2006)

Oddělení ochrany ovzduší, odpadového hospodářství, ochrany lesa

Bez připomínek

Oddělení ochrany přírody.

V případě zřizování manipulačních ploch v CHKO bude třeba požádat o výjimku dle §43 z.č. 114/92 Sb.

Minimálně v úseku procházejícím CHKO před započítáním stavby provést biologický průzkum.

Kácení dřevin je třeba řešit dle platné legislativy.

V případě zásahů do VKP je třeba požádat o závazné stanovisko orgánů ochrany přírody dle §4 odst. 2 zákona č. 114/92 Sb.

Z hlediska vlivu na krajinný ráz výstavbou protihlukových stěn je nutné požádat o souhlas dle §12 odst. 2 zákona č. 114/92 Sb.

Posudek se ztotožňuje s uvedenými požadavky. Posouzení vlivu realizace protihlukových stěn na krajinný ráz bude účelné mimo intravilán obcí. Tyto podmínky budou součástí návrhu stanoviska.

11. Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

(č. j. 1616/ZZ/06 ze dne 19. 6. 2006)

Bez připomínek.

12. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor zvláště chráněných částí přírody

(č.j. 388873/ENV/06-2269/620/06 ze dne 26.6. 2006)

V případě, že bude doplněno posouzení možného vlivu protihlukových stěn na migraci živočichů, lze tímto oznámením nahradit dokumentaci.

Plánovaná protihluková opatření jsou situována do oblastí, které navazují na poměrně hustě osídlená území. Vzhledem k tomu, že protihlukové stěny nejsou navrženy v místech soustředěné migrace živočichů – biokoridory ÚSES, lze jejich bariérový efekt chápat jako minimální. Jedinou výjimkou je protihluková stěna v km 451,65 – 452,431, která kříží biokoridor ZS78. Ten má být přes těleso železniční trati převeden pomocí propustku v ev. km 451,728. Dá se předpokládat, že protihluková stěna bude realizována na hraně železničního náspu a propustek bude převeden i pod touto bariérou. V tom případě pak bude protihluková stěna mít spíše pozitivní vliv, protože bude zamezovat migraci pře kolejiště a bude tak směřovat migrační tok do propustku. Technické řešení této protihlukové stěny by tedy mělo umožnit možnost migrace tímto propustkem. Tato podmínka bude součástí návrhu stanoviska.

13. Karlovarský kraj

(č.j.1616/ZZ/06)

Bez připomínek.

14. Městský úřad Tachov

(č.j. 1813/06-OŽP/208.1 ze dne 30.5. 2006)

Obecnou podmínkou souhlasu se záměrem je, že nedojde ke zmenšování šířkových parametrů mostů, mostků a propustů a tím ke zúžení průchodů pro biotu pod tratí.

Posudek se s touto obecnou připomínkou ztotožňuje a předkládá ji do návrhu opatření v rámci návrhu stanoviska. Vzhledem k tomu, že v rámci realizace záměru bude prováděna rekonstrukce stávajících mostních objektů, nepředpokládáme zhoršení propustnosti těchto objektů pro biotu. Formou opatření pro zajištění jejich propustnosti jsou doporučení, která jsou uvedena v komentáři kapitoly C.1 a jsou také jako doporučení součástí návrhu stanoviska .

15. Městský úřad Cheb, odbor životního prostředí

(č.j. ŽP/5197/2006 ze dne 5.6. 2006)

Návrh nakládání s odpady je v některých částech zpracován dle již neplatné vyhlášky o podrobnostech nakládání s odpady č. 383/2001 Sb. V dalších stupních projektové přípravy je nutné tyto části uvést do souladu s platnou legislativou, zejména s vyhl. 294/2005, která výše citovanou vyhlášku mění.

Posudek bere připomínku na vědomí. Legislativní posun však nemá vliv na celkové hodnocení záměru ani Dokumentace, připomínka bude součástí návrhu stanoviska jako návrh opatření do další fáze projektové přípravy.

16. Městský úřad Mariánské Lázně

(OŽP/06/1597/Si ze dne 7.6. 2006)

Vyjádření upozorňuje na nepřesné zakreslení hranic některých prvků ÚSES, MZCHÚ a VKP v mapových podkladech.

Posudek bere tuto skutečnost na vědomí. Na celkové hodnocení záměru či Dokumentace nemá tato připomínka zásadní vliv.

17. Město Cheb

(ŽP/5392/2006 ze dne 8.6. 2006)

Bez připomínek.

18. Město Planá

(č.j. 3659/2006/ŽP-EIA/vyj. ze dne 16.6. 2006)

Navrhovatel provede účinná protihluková opatření v prostoru u Sv. Anny u objektu rodinného domu č.p. 609.

Navrhovatel provede kontrolní měření hluku při zkušebním provozu stavby u nemocnice následné péče a Penzionu a navrhne případná protihluková opatření.

Dům čp. 609 se nachází cca 25 m od trati a je tedy pravděpodobné, že bude nadlimitním hlukem zasažen. Posudek proto doporučuje v dalším stupni projektové přípravy provést měření stávajícího stavu, prověřit výhledovou situaci detailním modelovým výpočtem výhledového stavu pro tento objekt, pasportizaci objektu a přijmout potřebná opatření pro jeho ochranu před hlukem. Připomínka bude součástí návrhu stanoviska.

19. Obec Dolní Žandov

(č.j. 339/2006 ze dne 27.6.2005)

Bez připomínek.

VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí

1. Dokumentace je zpracována po formální stránce až na drobné výjimky správně podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004 Sb.
2. Plánovaný záměr je v dokumentaci popsán pro účely tohoto posuzování dostatečně. Vlastní dokumentace je zpracována standardní formou.
3. Z hlediska úplnosti informací obsažených v jednotlivých kapitolách lze konstatovat, že podstatné informace jsou v dokumentaci obsaženy, případně je možné je doplnit v dalším stupni přípravy záměru (požadavky na toto doplnění jsou včleněny do návrhu stanoviska), další připomínky mají doplňující charakter.
4. Zvolené metody hodnocení a výchozí předpoklady odpovídají stupni projektové přípravy a nevykročují se obvyklým postupům v procesu EIA. Posudek má dílčí metodické připomínky ke zevšeobecnování některých informací týkajících se pouze některých úseků trati na celý posuzovaný úsek. Tímto způsobem může dojít k bagatelizaci některých vlivů, nicméně Posudek předpokládá, že je dílčí informace možné zpracovat i v následných fázích projektové přípravy, stejně tak lze i přijmout případná opatření pro minimalizaci negativních vlivů
5. Akustická situace byla vyhodnocena podle dnes již neplatného Nařízení vlády č. 502/2000 Sb. Vzhledem k tomu, že Dokumentace byla zpracována v době účinnosti Nařízení vlády č. 88/2004 Sb. a z hlediska limitních požadavků na železniční hluk nedošlo k žádným rozhodujícím změnám, zůstávají závěry Dokumentace i nadále v platnosti a lze se s nimi ztotožnit. V současné době platí nové Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., kde z hlediska limitních požadavků na železniční hluk opět nedošlo ke změnám.
6. Zasláná vyjádření většinou nemají zásadní připomínky k posuzovanému záměru, dodatečné připomínky se týkají ochrany přírody a krajiny (propustnosti krajiny – možnosti migrace), ochrany před hlukem a nakládání s odpady.
7. Veřejnost se k posuzovanému záměru nevyjádřila.
8. Všechny oprávněné požadavky budou zahrnuty v návrhu stanoviska.

Závěr hodnocení:

Na základě posouzení dokumentace, ověření situace v terénu, studia dostupných podkladů, literatury a konzultací s odborníky lze realizaci posuzovaného záměru doporučit.

Při dodržení podmínek uvedených dále v návrhu stanoviska příslušného orgánu je možno vydat souhlasné stanovisko k posuzovanému záměru.

VII. Návrh stanoviska

Stanovisko o hodnocení vlivů

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění zákona č. 93/2004 Sb.

I. Identifikační údaje

1. Název záměru

Optimalizace železniční trati Planá u Mariánských Lázní - Cheb

2. Kapacita (rozsah) záměru

Technické řešení odpovídá soudobým požadavkům na řešení obdobných projektů infrastruktury v zemích EU. Technologické řešení stavby je věcí zadání investora a také věcí výběrového řízení s vybraným subjektem, který výstavbu traťového úseku provede. Nelze tedy dost dobře předběžně odhadnout použité stroje a ani technologie použité pro výstavbu železniční trati.

Stavba má charakter optimalizace trati. Začátek stavby je v km 413,497 (navazuje další připravovaná stavba - "Optimalizace trati Stříbro – Planá u M.L."). Konec stavby v km 453,335 navazuje na v současnosti připravovanou stavbu Cheb – státní hranice, respektive vlastní ŽST Cheb.

Náplní optimalizace trati je standardní činnost nutná pro obnovu trati a zrychlení provozu na ní. Jde zejména o realizaci rekonstrukce železničního spodku a svršku, pozemních staveb a nástupišť, rekonstrukce železničních mostů, propustků, opěrných, zárubních a záchytných zdí, sanace skalních svahů, vybudování protihlukových stěn, rekonstrukce TV, energetických zařízení, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v traťových úsecích, železničních stanicích a zastávkách.

K zajištění stavby a jejímu provedení budou sloužit obvyklé stavebně technické postupy a soudobé stavební technologie. Ve stavbě je zahrnuto řešení železničních stanic - ŽST Chodová Planá, ŽST Mariánské Lázně, ŽST Valy u M.L., ŽST Lázně Kynžvart, ŽST Dolní Žandov a ŽST Lipová u Chebu. Stávající ZŠT (výhybna) Salajna bude po dopravní stránce zrušena a bude plnit pouze funkci zastávky spolu s dalšími dvěma zastávkami Stebnice a Všeboř.

Součástí stavby je i rekonstrukce traťové transformovny Jindřichov.

V rámci stavby dojde k optimalizaci polohy hlavních kolejí s důrazem na reálné zvýšení rychlosti jízdy. Vzhledem k tomu, že stavba je pouze optimalizací trati, pak k výraznějším směrovým posunům dochází pouze omezeně v následujících případech:

- mezistaniční úsek Planá u M.L. – Chodová Planá km cca 415,900 – 416,800 (oblast zámeckého parku Chodová Planá) se směrovými posuny do hodnoty až cca 3,5 m
- mezistaniční úsek Valy u M.L. – Lázně Kynžvart km cca 431,450 – 431,650 (oblast vjezdu do stanice Lázně Kynžvart) s posunem až cca 4,5 m

- mezistaniční úsek Lázně Kynžvart – Dolní Žandov km cca 432,550 – 432,950 (oblast výjezdu ze stanice Lázně Kynžvart – změna polohy hlavní koleje č.1 ve stanici) s posunem až cca 4,5 m

- mezistaniční úsek Dolní Žandov – Salajna - jedná se o největší směrovou úpravu hlavní koleje č. 1 v rozsahu od km cca 439,000 po km cca 439,550 , kde směrové posuny dosahují hodnot až cca 18 m.

Posuny umožňuje konfigurace stávajícího tělesa dráhy – Salajna - směrové posuny v úseku od km cca 441,650 po km 442,200 činí až cca 5,1 m. Posuny se nachází v místě uvolněném zrušenou staniční kolejí stávající výhybny. Výraznější posuny kolejí se nachází též ve stanicích. Konkrétně se jedná o ŽST Chodová Planá, Lázně Kynžvart, Dolní Žandov a Lipová u Chebu (vysunutí stanice směr Plzeň).

Úpravy železničního spodku a svršku budou prováděny převážně na pozemcích ČD a.s. a SŽDC s.o. Stavební úpravy vesměs probíhají na stávajícím tělese, k malým směrovým posunům kolejí a k záborům pozemků dochází v některých traťových úsecích a v žst, jak je uvedeno výše. Zásada řešení směrových poměrů vychází z předchozího projektového stupně – dokumentace stavby spolu se zpracováním požadavků uvedených ve schvalovacím a posuzovacím protokolu a z doplňujících požadavků při projednání v průběhu zpracování projektové dokumentace.

Návrh směrového řešení vychází z požadavku zvýšení traťové rychlosti v celém úseku pro klasické vlakové soupravy (rychlost označená V), rychlost výjimečnou pro soupravy s moderními podvozky umožňujícími využít hodnoty nedostatku převýšení do $I_k = 130$ mm (rychlost označená V_{vyj}) a pro soupravy naklápací technikou (NT) (rychlost označená V_k).

Součástí záměru je úprava následujících železničních stanic:

ŽST Chodová Planá

ŽST Mariánské Lázně

ŽST Valy u Mariánských Lázní

ŽST Lázně Kynžvart

ŽST Dolní Žandov

ŽST Lipová u Chebu

Záměr dále komplexně řeší optimalizaci trati, včetně železničních přejezdů, nástupišť, odvodnění kolejí, úpravy křížených komunikací, případných demolic, protihlukové ochrany, organizace výstavby.

Vzhledem k tomu, že investor má četné zkušenosti s realizací obdobných záměrů, je již v samotném projektu zřejmá návaznost na nejnovější technologická řešení a koncepce.

3. Umístění záměru

Kraj:

Plzeňský

Karlovarský

Obec:

Planá

Chodová Planá

Mariánské Lázně

Valy

Lázně Kynžvart

Stará Voda

Dolní Žandov

Lipová u Chebu

Cheb

Katastrální území:

k.ú. Dolní Žandov

k.ú. Horní Lažany u Lipové

k.ú. Horní Žandov

k.ú. Chodová Planá

k.ú. Chotěnov u Mariánských Lázní

k.ú. Lázně Kynžvart

k.ú. Lipová u Chebu

k.ú. Mechová

k.ú. Planá u Mariánských Lázní

k.ú. Podhrad

k.ú. Salajna

k.ú. Stanoviště

k.ú. Stará Voda u Mariánských Lázní

k.ú. Stebnice

k.ú. Úšovice

k.ú. Valy u Mariánských Lázní

4. Obchodní firma oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

5. IČ oznamovatele

709 94 234

6. Sídlo oznamovatele

Prvního pluku 367/5

186 00 Praha 8 - Karlín

II. Průběh posuzování

1. Oznámení

Zpracovatel: Mgr. Michael Pondělíček
osvědčení odborné způsobilosti č.j. 2826/316/OPVŽP/94 ze dne 31.4.1994
potvrzení o autorizaci podle § 19 zák. č. 100/2001 Sb. č.j. 4532/OPVŽP/02 ze dne 18.9.2002
KPZ, Plzeňská 70, Beroun, tel.: 311 621 281

Datum předložení: 22.5.2006

2. Dokumentace

Oznámení bylo předloženo v rozsahu Dokumentace a jako takové bylo dále posuzováno.

3. Posudek

Zpracovatel: Ing. Libor Ládyš
EKOLAgroup, spol. s r.o.
Mistrovská 4, Praha 10
osvědčení odborné způsobilosti č. j. 3772/603/OPV/93, vydané MŽP ČR dne 8. 6. 1993
(prodloužení autorizace č.j. 48068/ENV/06 ze dne 9.8.2006)

Datum předložení: září 2006

4. Veřejné projednání

Datum:

Místo konání:

5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Oznámení na uvažovaný záměr bylo příslušnému orgánu státní správy předloženo:

9.3.2006

Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne:

22.5.2006

Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne:

25.7.2006

Dokumentace byla příslušnému orgánu státní správy předložena:

Oznámení bylo zpracováno v rozsahu Dokumentace a jako takové bylo posuzováno.

Zpracovatel posudku byl stanoven dne:

27.7.2006

Vyhotovený posudek byl předložen dne:

Závěry zpracovatele posudku :

Zpracovatel posudku považuje dokumentaci o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí za akceptovatelnou. Po vyhodnocení dokumentace a připomínek příslušných orgánů doporučuje zpracovatel posudku příslušnému orgánu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru za respektování podmínek dle bodu III.6. tohoto stanoviska.

Závěry veřejného projednání:**6. Seznam subjektů, jejichž požadavky jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuty**

1. MŽP, odbor ochrany ovzduší
2. Ministerstvo zemědělství České republiky, odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů
3. MŽP, odbor ekologie krajiny a lesa
4. Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni
5. Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech
6. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor ochrany vod
7. Správa CHKO Slavkovský les
8. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor odpadových technologií a obalů
9. Ministerstvo zdravotnictví
10. ČIŽP, OI Plzeň
11. Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
12. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor zvláště chráněných částí přírody
13. Karlovarský kraj
14. Městský úřad Tachov
15. Městský úřad Cheb, odbor životního prostředí
16. Městský úřad Mariánské Lázně
17. Město Cheb
18. Město Planá
19. Obec Dolní Žandov

III. Hodnocení záměru

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

Vliv na obyvatelstvo

Jako hlavní druhy a způsoby ovlivnění posuzovaným záměrem lze vymezit:

V období provozu:

- vlivy hluku z provozu železničních souprav po optimalizované trati
- vlivy na krajinný ráz, vzhled a estetické hodnoty okolního území v důsledku výstavby navržených protihlukových stěn
- pohledové zvýraznění tělesa železnice (včetně propustků a mostů) v krajině po vykácení stávající zeleně (zejména mimolesní) podél trati
- zlepšení kultury a komfortu cestování pro veřejnost
- zvýšení bezpečnosti při provozu trati
- zlepšení podmínek pro osoby se sníženou mobilitou
- a další.

V období výstavby:

- omezení železniční dopravy v době stavby (výluky na trati)
- případná náhradní autobusová doprava po dobu výluky v jednotlivých úsecích
- ztížení podmínek cestování pro osoby se sníženou pohyblivostí
- snížení komfortu dopravy cestujících
- nepříznivé vlivy spojené s prováděním stavebních prací (zvýšená prašnost, hlučnost, zvýšená intenzita nákladní silniční dopravy)

Jednotlivé negativní vlivy na obyvatelstvo budou v maximální míře eliminovány technickým řešením stavby a vhodným harmonogramem postupu stavebních prací (maximální zkrácení doby výstavby, omezení prostoru staveniště apod.). Případné negativní vlivy budou poměrně malé, budou mít nepravidelný a časově omezený charakter a nemohou ovlivnit zdravotní stav okolních obyvatel.

Vliv na znečištění ovzduší

Ve fázi provozu nebude optimalizovaná elektrifikovaná trať zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Provoz železniční trati v úseku Planá u Mar. Lázní – Cheb nijak neovlivní kvalitu ovzduší v okolním území.

Kvalita ovzduší v dotčeném území může být ovlivněna pouze v okolí stavby ze zdrojů v období výstavby použitými stavebními mechanismy a dopravními prostředky s dieslovými motory, které budou znečišťovat ovzduší výfukovými plyny a budou zdrojem sekundární prašnosti. Dalším zdrojem znečištění ovzduší (zejména prašností) bude recyklační linka pro recyklaci šterku z kolejového lože, která bude umístěna v prostorách žst. Lázně Kynžvart.

Vliv na akustickou situaci

Vyčerpávající posouzení zatěžování chráněných venkovních prostor a chráněných venkovních prostor staveb hlukem při rekonstrukci traťového svršku a rekonstrukcích a výstavbě samostatných objektů v konkrétní lokalitě bude umožněno až na základě podkladů poskytnutých dokumentací vyhotovenou v dalších stupních projektového zpracování, nejlépe před realizací stavby, kdy bude rovněž znám dodavatel (dodavatelé) stavby, jeho technické možnosti a strojový park.

Vlivem výhledového provozu na optimalizované železnici budou překračovány hlukové limity – nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, zejména vlivem zvýšeného počtu vlaků, zvýšené rychlosti vlaků i vzhledem k tomu, že již za současného stavu jsou tyto limity překračovány.

Na základě výsledků akustické studie zpracované v rámci projektové dokumentace byla navržena dostatečně účinná protihluková opatření – protihlukové stěny (PHS) a individuální protihluková opatření (IPO) na objektech – tak, aby stanovené limity hluku byly při budoucím provozu dodrženy.

Akustická studie, která byla zpracována v projektové dokumentaci byla zpracována podle dnes již neplatného Nařízení vlády č. 502/2000 Sb. Vzhledem k tomu, že Dokumentace a proces územního řízení byl ukončen před nabytím účinnosti Nařízení č. 148/2006 Sb., lze považovat závěry Dokumentace EIA za relevantní. Aktuální právní úprava nezahrnuje možnost individuální ochrany objektů, které Akustická studie poměrně podrobně řeší. Posudek se nicméně domnívá, že tato forma řešení problematiky je v daných lokalitách vhodná a metodicky se s ní ztotožňuje. V případě, že by kontrolní měření po uvedení trati do provozu prokázala překročení limitních hodnot, bude nutné dodatečnými úpravami tuto situaci řešit.

Vliv na vody

Z hlediska ochrany povrchových vod jako celku není stavba Optimalizace trati Planá – Cheb reálným nebezpečím ohrožení jejich kvality. Stavba se kromě rekonstrukce mostních objektů nedotýká povrchových vod, ani s nimi žádným způsobem nenakládá. Stavbou nedojde ke změně současných odtokových poměrů. Při rekonstrukcích mostních objektů se nepočítá se zásahy do toků ani úpravami koryta.

Rekonstrukce a stavby by s výjimkou mostních konstrukcí a propustků neměly zasáhnout do oběhu podzemních vod. Při stavbě se nepředpokládá trvalá změna režimu proudění. Změny koryt vodních toků nejsou projektovány.

Určitou komplikací pro kvalitu vod by mohlo být riziko úniku ropných produktů ze stavebních mechanismů. Proto je v návrhu opatření uveden soubor opatření pro eliminaci tohoto rizika. Návrh opatření obsahuje požadavky Českého inspektorátu lázní a zřídel na ochranu přírodních léčivých zdrojů.

Vliv na zábor ZPF

Záměr si vyžádá trvalý zábor 1,2232 ha zemědělské půdy a 0,197 ha lesní půdy (PUPFL).

Lze se ztotožnit se závěrem Dokumentace, že vzhledem k společenské významnosti záměru, je vyvolaný zábor akceptovatelný a nepřilíš významný.

Vliv na horninové prostředí a hydrogeologické charakteristiky

Výstavba ani provoz optimalizované trati Planá u Mar. Lázní – Cheb nebude mít významné nebo znatelné vlivy na horninové prostředí ani na přírodní zdroje v zájmovém území.

Jde o rekonstrukci stávající tratě, niveleta trati se nebude měnit, pro výstavbu a rekonstrukci souvisejících staveb se nepředpokládají významné výkopové práce nebo zakládání staveb do větší hloubky, které by mohly případně ovlivnit horninové prostředí.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Vzhledem k tomu, že v rámci místního průzkumu v jednom úseku posuzovaného záměru byl zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů živočichů, nelze v předmětném území stavby jejich další výskyt vyloučit, a proto bude nutné v reprezentativních částech úsecích trati - zejména v ochranných pásmech zvláště chráněných území, při průchodu VKP a prvky ÚSES – provést detailní biologický průzkum a na základě jeho výsledků bude nutné přijmout opatření na ochranu těchto druhů.

Skutečná likvidace cenných biotopů (a to i přírodních komplexů nebo biotopů významných z hlediska systému Natura 2000) vlivem stavby nehrozí, a proto lze kompenzovat stavební činnost předběžným průzkumem v místě výstavby a případnými záchrannými transfery, spojenými s vhodným výběrem doby ke stavbě v daném místě (červen-červenec). Jako zásadní se jeví realizace stavebních úprav až v letním období, kdy většina jedinců již bude mimo lokality.

V území návrhu optimalizace železniční trati nejsou zaznamenány lokality Evropského systému ochrany přírody a krajiny Natura 2000.

Nebyly zaznamenány zásadní vlivy na přírodní ekosystémy v okolí stavby (v dosahu trati přímo se nevyskytují). Zvláštní zřetel by ovšem měl být dán na citlivost zásahů do podloží, a do potenciálních sukcesních a mokřadních lokalit, které trať kříží a které se budou dále vyvíjet.

Vliv na krajinný ráz

Záměr je rekonstrukcí stávajícího tělesa železniční trati a jako takový nebude měnit tvář krajiny. Jediným významnějším zásahem do krajinného rázu budou vybudované protihlukové stěny, které bude nutné pohledově začlenit do krajiny tzv. maskovacími opatřeními – popínavé rostliny, barevná úprava apod.

Vlivy na krajinu, ÚSES a chráněná území

Vliv na krajinný ráz

Zapojení stavby do krajiny souvisí s časem od spuštění provozu na trati a od ozelenění (musí se regenerovat doprovodné porosty a rekultivovat zařízení stavenišť u tělesa trati). Výsadby doprovodné zeleně na vybraných místech bude vhodné provést v dostatečném předstihu nebo sousledně a nikoliv až po ukončení celé stavebně-technické části trati.

Zásadní význam a vliv na krajinný ráz budou mít hlavně protihlukové stěny, jak již bylo uvedeno a to ve dvou místech: U Chebu za mostem přes nádrž Jesenice (křížení s biokoridorem a pohledové hledisko) a v okolí Valů u M.L. na hranici CHKO Slavkovský les.

Negativní vlivy v krajině lze kompenzovat opatřeními maskovacími (barvy, popínavé rostliny, atp.) a opatřeními technickými přímo na stěnách (průhlednost, členění, průchody, valy, atp.)

Vliv na ÚSES a migrační koridory

Vzhledem k tomu, že záměr je de facto rekonstrukcí stávající trati, nepředpokládá se negativní ovlivnění propustnosti biokoridorů a zvýšení bariérového efektu železničního tělesa **oproti stávajícímu stavu**. Protože stávající stav nemusí být vždy optimálním řešením, doporučujeme opatření (jsou součástí návrhu stanoviska), která mají zlepšit prostupnost propustků a zatraktivnit je pro migrující organismy (mj. tím i působí proti migraci organismů přes kolejiště a tím snižují riziko kolizí).

Vliv na hmotný majetek a kulturní památky

Území, na kterém se uskuteční stavba optimalizace železniční trati, je nutné pokládat za území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zák. č. 20/1987 Sb., o památkové péči. Stavba nevede v blízkosti žádného památkově chráněného objektu ani neprochází památkově chráněným územím.

V projektové dokumentaci jsou navrženy další úpravy a demolice budov ve stanicích a zastávkách. Historické výpravní budovy, případně i další stavby v areálech stanic, jsou objekty památkového zájmu.

Ve spolupráci s památkovou péčí bude vhodné stanovit jednotná pravidla pro opravy a úpravy těchto objektů. Současně bude vhodné navrhnout případné odstranění nevhodných úprav uvedených budov z doby po II. světové válce, které degradují jejich vnější vzhled. Rovněž nové objekty v rámci stavby (domky pro technologii, přístřešky aj.) by bylo vhodné umístit a vzhledově upravit tak (po případné konzultaci s organizací památkové péče), aby nepůsobily rušivě ve vztahu k hodnotným historickým objektům.

V dalším stupni projektové dokumentace budou objekty ve stanicích určené k úpravám nebo k demolici předloženy Národnímu památkovému ústavu k vyjádření, který sdělí případné požadavky na event. vyjmutí hodnotných technických zařízení či uměleckořemeslných prvků a jejich předání regionálnímu nebo oborovému muzeu.

Návrh opatření předpokládá součinnost investora s příslušnými památkovými úřady.

Vliv na produkci odpadů

Výstavbou záměru vznikne značné množství odpadů, zejména pak šterkového lože, jehož převážná část bude recyklována a opět použita při výstavbě. Dalšími podstatnými zdroji odpadů budou demolice mostních objektů a rekonstrukce železničních stanic. Produkce odpadů bude nadále sledována a řešena v průběhu výstavby i provozu záměru.

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

Technické řešení záměru je vhodné a správné, stejně jako situování záměru. Při dodržení všech legislativních požadavků na umístění záměru a způsob výstavby lze technické řešení záměru považovat za standardní. Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí technických opatření sloužících k ochraně životního prostředí do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace, z tohoto posudku a dále z nových poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů v průběhu přípravy území ke stavbě.

3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Vstupní informace a použité metody hodnocení předkládané dokumentace lze použít pro vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí, případně je lze doplnit v navazujících fázích projektové přípravy. Technické řešení spolu s navrženými doporučeními vyplývajícími z procesu posuzování vlivů na životní prostředí respektují požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí.

Dokumentace EIA předkládá soubor opatření, která by měla zaručit realizaci záměru bez výraznějšího ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí.

Za zásadní opatření je třeba považovat požadavky na řešení akustické zátěže, ochrany půdy a vod a ochrany přírody a krajiny.

4. Pořadí variant

Posuzovaný záměr je řešen invariantně, a to z následujících důvodů:

Přestavba trati jako záměr řešící komplexní obnovu stávajícího tahu vznikla delší diskuzí mezi územně plánovacími, správními orgány, projektantem a investorem stavby.

Umístění záměru optimalizace trati je dáno umístěním stávající trati v území. Vzhledem k tomu, že optimalizace a rekonstrukce tratě bude probíhat na stávajícím železničním tělese a ve stávajících stanicích a zastávkách a nepředpokládá se budování nových úseků trati, není účelné zvolit jiné umístění posuzované stavby. Je bezpředmětné uvažovat jiné varianty umístění záměru.

Významné varianty technického a stavebního řešení stavby také nepřicházely v úvahu, neboť technické požadavky a parametry pro tento typ trati jsou pevně stanoveny. Rovněž možnosti variant stavebních a technologických úprav v železničních stanicích a zastávkách jsou malé, neboť stavby musí především splňovat daný účel a musí být v návaznosti na stávající stavby a zařízení.

Z toho je patrné, že variantní řešení záměru by přicházelo v úvahu pouze v dílčích otázkách a pro posouzení, ale i pro samotný záměr by nebylo účelné ani podstatné.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a k posudku

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad státní správy celkem 19 vyjádření. Jednalo se o 13 vyjádření dotčených orgánů státní správy a 6 vyjádření příslušných obcí.

Veškerá vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření jsou komentována v části V. předkládaného posudku a všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány, respektive ve formě podmínek zapracovány do stanoviska příslušného orgánu státní správy.

Vypořádání vyjádření k posudku:

6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 23 odst. 11 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 zákona č. 93/2004 Sb., v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, na základě dokumentace EIA, vyjádření příslušných obcí, dotčených orgánů státní správy a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a výsledků veřejného projednání vydává podle § 10 odst. 3 téhož zákona

S O U H L A S N É S T A N O V I S K O

k záměru stavby

OPTIMALIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATI PLANÁ U MARIÁNSKÝCH LÁZNÍ - CHEB

za podmínky realizace opatření navržených ve stanovisku o hodnocení vlivu záměru na životní prostředí s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Podmínky souhlasného stanoviska:

Pro období další přípravy stavby:

1. Specifikovat přesněji objemy šterku a výkopové zeminy na základnách a staveništích a určit přesné množství odpadu určeného k deponování a bez deponování k odvozu na zneškodnění v souladu s platnými právními předpisy.
2. Blíže specifikovat rozsah kácení mimolesní zeleně a současně projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení (mimo těleso dráhy) a následnou realizaci případných náhradních výsadeb, provést bližší průzkum, vypracovat návrh vegetačních úprav.
3. Zajistit povolení ke kácení mimolesní zeleně dle zák. č. 114/1992 Sb. a zák. č. 218/2004 Sb.
4. Omezit zásahy do významných krajinných prvků a zejména vyšších prvků ÚSES (křížení nadregionálních a regionálních biokoridorů přes trať v místě mokřadů a vodotečí) zejména při naplňování návrhu POV tak, aby hlubší zásahy do nich byly omezeny na minimum.
5. Přesně a citlivě ve vztahu k ochraně ŽP obecně stanovit příjezdové trasy a plochy zařízení stavenišť v celém rozsahu DSP a případně i ve variantě (pro případ dopravních nebo povětrnostních komplikací) a konfrontovat je s požadavkem ochrany životního prostředí, včetně kompenzačních opatření a sanace v navržených trasách zejména v oblasti ochrany lázeňských a minerálních vod.

6. Vhodným technickým řešením znovu minimalizovat dočasné zábory půdy (ZPF i PUPFL) a řešit odpovídajícím způsobem zábory půdy a jejich následnou rekultivaci na plochy zeleně, stejně jako rekultivaci devastovaných ploch a nově vytvořených ploch stavenišť a cest v okolí stavby - např. předběžnou výsadbou doprovodné zeleně.
7. Navrhnout optimální způsob hospodaření se skrytou ornicí a podorničím z ploch všech záborů ZPF.
8. Zajistit na příslušném úřadu (MěÚ Mariánské Lázně, Planá, Cheb) souhlas s vynětím pozemků dotčených stavbou z PUPFL.
9. Minimalizovat zásahy do vzrostlé zeleně, připravit detailní přehled zásahů do zeleně a očekávaných kompenzačních opatření (obednění stromů atp.) a náhradních výsadeb v okolí vybraných zvláště citlivých míst stavby (prvky ÚSES, atp.)
10. Vzhledem k tomu, že Dokumentace vycházela z omezeného biologického průzkumu bude nutné před započítáním prací provést podrobný biologický průzkum v reprezentativních úsecích trati - zejména v ochranných pásmech zvláště chráněných území, při průchodu VKP a prvky ÚSES na základě jeho výsledků bude nutné:
11. Zajistit transfer chráněných a ohrožených druhů živočichů, podle možností, z vybraných a stanovených lokalit výstavby na jiné plochy v okolí, ve vhodném období před započítáním stavby.
12. Zajistit v předstihu projednání záměru s širší veřejností a upozornit veřejnost na etapy výstavby rekonstrukce trati a jejich rozsah, včetně dopravních omezení a výsadeb tak, aby byly omezeny negativní ohlasy na vlastní stavební činnost.
13. Pro následnou revitalizaci dotčeného území zpracovat projekt nakládání se zelení, který by byl projednán s příslušným orgánem ochrany přírody, ve spolupráci s AOPK.
14. V případě zřizování manipulačních ploch v CHKO bude třeba požádat o výjimku dle §43 z.č. 114/92 Sb.
15. V případě zásahů do VKP je třeba požádat o závazné stanovisko orgán ochrany přírody dle §4 odst. 2 zákona č. 114/92 Sb.
16. Z hlediska vlivu na krajinný ráz výstavbou protihlukových stěn je nutné v případech jejich umístění mimo intravilán obcí požádat o souhlas dle §12 odst. 2 zákona č. 114/92 Sb.
17. V dalších stupních přípravy stavby je nutné dát problematiku nakládání s odpady do souladu s platnou legislativou, zejména s vyhl. č. 294/2005.
18. Akustická studie, která byla zpracována v projektové dokumentaci byla zpracována podle dnes již neplatného Nařízení vlády č. 502/2000 Sb. Vzhledem k tomu, že Oznámení (Dokumentace) a proces územního řízení byl ukončen před nabytím účinnosti Nařízení č. 148/2006 Sb., lze považovat závěry Dokumentace EIA za relevantní. Aktuální právní úprava nezahrnuje možnost individuální ochrany objektů, které Akustická studie poměrně podrobně řeší. Posudek se nicméně domnívá, že tato forma řešení problematiky je v daných lokalitách vhodná a metodicky se s ní ztotožňuje. V případě, že by kontrolní měření po uvedení trati do provozu prokázala překročení limitních hodnot, bude nutné dodatečnými úpravami tuto situaci řešit.
19. Dům čp. 609 se nachází cca 25 m od trati a je tedy pravděpodobné, že bude nadlimitním hlukem zasažen. Posudek proto doporučuje v dalším stupni projektové přípravy provést měření stávajícího stavu, prověřit výhledovou situaci detailním modelovým výpočtem

výhledového stavu pro tento objekt, pasportizaci objektu a přijmout potřebná opatření pro jeho ochranu před hlukem.

20. Projekty případně prováděných IG a HG průzkumů musí být v dostatečném časovém předstihu před realizací předloženy MZ-ČIL k vydání souhlasu.
21. Ve staničení trati km 428,0 - 433,0 a km 436,0 - 440,0 musí být před zpracováním projektové dokumentace podzemních objektů proveden podrobný hydrogeologický průzkum. Dále je třeba minimalizovat snižování hladiny podzemních vod, odvodnění traťového tělesa neřešit zasakováním, ale pokud možno odvedením povrchových vod pomocí zpevněných příkopů do vodoteče. Materiály odtěžené ze železničního tělesa, které by mohly být znečištěny ropnými látkami, nelze ukládat na staveništi ani na dobu dočasnou.
22. V těchto úsecích je pravděpodobné zvýšení hladiny podzemní vody s výskytem proplyněných minerálních vod, což může souviset s deformacemi železniční trati. Zvýšenou pozornost je třeba věnovat zejména území ochranného pásma Žandovských kyselek pod obcí Brtná, tj. v úseku km 438,95-439,65. Zde je navrhováno 5 zařízení stavenišť (ZS 52, 52a, 53, 54, 54a). Na rizikovost tohoto území, kde je trať vedena v násypu přímo nad zvodněnými strukturami s výskytem minerálních vod, je třeba upozornit stavebníka i subdodavatelské subjekty. Projektovou dokumentaci stavby společně se závěry požadovaných inženýrskogeologických a hydrogeologických průzkumů je podle vyjádření ze dne 21.2.2005 třeba předložit na MZ-ČIL k vydání souhlasu.

Pro období výstavby:

Ochrana povrchové a podzemní vody

23. Pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné nádoby proti úkapům (plechové s vložkou sorbetu).
24. Veškerá údržba nebo případné opravy stavebních mechanismů budou prováděny mimo plochu zařízení staveniště.
25. Na plochách zařízení staveniště zásadně nesmí být skladovány pohonné hmoty.
26. Součástí projektu stavby je funkční havarijný plán k zabezpečení ochrany podzemních (zejména léčivých a minerálních vod) a povrchových vod před závadnými látkami, zejména před znečištěním ropnými látkami při realizaci stavby. Veškeré práce budou prováděny způsobem, který minimalizuje nebezpečí úniku znečišťujících látek, nebezpečných zejména vodám.
27. Na plochách zařízení staveniště ve všech ochranných pásmech budou stavební mechanismy vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou okamžitou likvidaci úniků ropných látek.
28. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a zneškodněna podle platných předpisů. Je vhodné zajistit si případnou sanační službu.
29. V ochranných pásmech vodních zdrojů, minerálních a lázeňských vod nesmí být prováděna jakákoliv manipulace s ropnými produkty a ani jejich skladování. Dále zde nesmějí být prováděny žádné opravy mechanismů a vyjma prostoru recyklační základny u zastávky Lázně Kynžvart zde nesmí parkovat technika. Pro parkování a opravy mechanismů bude v rámci stavebních prací zřízen stavební dvůr mimo ochranná pásma v určených lokalitách.

30. Na manipulační ploše i v obvodu celé stavby je třeba dodržet bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Obecně budou uplatňována tato opatření k zabránění kontaminace podloží:
31. Doplnování pohonných hmot na ploše ZS je obecně nepřipustné, přípustné je pouze v nezbytné míře v případě použití speciálních stavebních mechanismů.
32. Na ploše ZS bude k dispozici mobilní olejová havarijní souprava s kapacitou min. 90 l, obsahující sorpční rohože, hady, polštáře, havarijní tmel na utěsnění, výstražné pásky, ochranné rukavice apod.
33. Na ploše ZS budou aktuálně dle potřeby instalována chemická WC pro příslušný počet pracovníků.
34. V místě, kde je umístěna recyklační základna, je nutno zajistit zpevněný povrch se svodem splachové i technologické vody do bezodtoké jímky.
35. Na plochách ZS v blízkosti toků nesmí být skladovány nebezpečné sypké a plovoucí materiály.
36. Obdobná opatření pro ochranu vod budou realizována i pro ostatní území stavby mimo pásma hygienické ochrany vod.
37. Zajistit parkovací a čerpací plochy a sklady PHM mimo oblasti ochrany vod a mimo nivu nebo jinak choulostivá území a zajistit pro celé území stavby odpovídající lapání úkapů (vany), odtoků a možných havarijních odtoků škodlivin do podzemních vod (lapoly u ploch pro vozidla, balený vapex, zajištěný servis, atp.)
38. Zajistit stavební plochy a splachy z nich sbírat s předčištěním kontejnerovým lapolem, zajistit odběry vzorků a odpovídající likvidaci případných odpadních a znečištěných vod.
39. Zajistit pravidelnou kontrolu automobilů a mechanismů pracujících na stavbách a zajistit jim zpevněné a zajištěné parkovací plochy s odchytem škodlivin do úkapových van.

Při rekonstrukci trati nedejde při zabezpečení ochranných opatření ke zvýšenému nebezpečí ohrožení jakosti vod a horninového prostředí. Při sanaci kontaminovaných partií trati budou materiály odvezeny k dekontaminaci nebo odvezeny mimo zájmový prostor k likvidaci podle platných právních předpisů. To se týká i materiálu z výhybek a okolí, znečištěného ropnými látkami.

Ochrana přírody:

Pro nakládání s některými druhy živočichů je základem co nejvhodnější načasování zásahu do terénu (letní období - nejlépe červen) a zároveň u vybraných druhů zajištění „ekologického dozoru“ formou krátkého průzkumu těsně před započítím stavebních prací (tedy v roce 2008), protože se zde mohou některé druhy nově vyskytovat. Na tento průzkum navazuje případný odborně provedený a schválený transfer vybraných druhů chráněných živočichů do jiné, vhodné lokality a podle doporučení a stanovisek orgánů ochrany přírody (jediná výjimka je v odrybnění části toku při stavbě, které bude provedeno podle podmínek a potřeb detailněji). Chráněné druhy rostlin se v lokalitách podle předběžných průzkumů nenalézají.

Navržená ochranná opatření pro vyloučení nebo minimalizaci negativních vlivů zejména na prvky ÚSES (křížení trati s biokoridory), VKP a ZCHÚ:

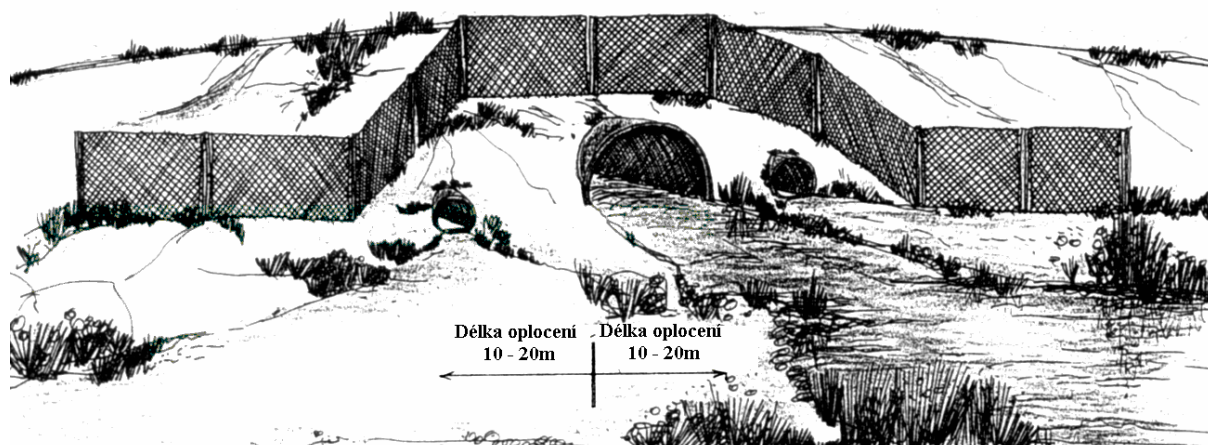
40. Obecnou podmínkou realizace záměru je, že nedojde ke zmenšování šířkových parametrů mostů, mostků a propustí a tím ke zúžení průchodů pro biotu pod tratí.
41. Zajistit dostatek sadbového materiálu pro kompenzaci škod na zeleni, tak aby bylo možno začít předběžně s rekultivací a údržbou vhodného okolí stavby ihned po ukončení stavebních prací.
42. Omezit stavební činnost ve večerních hodinách, na vybraných lokalitách (dle průzkumu) protože v lokalitách stavby se pravděpodobně budou nacházet i volně žijící druhy živočichů a lidé v okolních obytných domech.
43. Z důvodu snížení prašnosti je třeba provádět kropení při pracích, u kterých dochází k víření prachu a po ukončení stavby je možno některá z exponovaných míst příležitostně „omýt vodou“ - zejména zeleň v biokoridorech apod.
44. Stávající dřeviny, jež mají být zachovány, budou při stavebních činnostech chráněny dle ČSN DIN 18 920 (ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech).
45. Kácení mimolesní zeleně bude prováděno mimo vegetační období (v době říjen - březen).
46. Po ukončení stavby bude terén neodkladně upraven v travnatých plochách dle normy ČSN DIN 18 917 (zakládání trávníků).
47. Přístupové komunikace ke stavenišťům budou vedeny po polních pozemcích, nesmí být přitom likvidována nebo narušena drobná mokřadní stanoviště a mimolesní zeleň.
48. Investor stavby bude mít od KrÚ Plzeňského a Karlovarského kraje udělené výjimky ze zákazu činností ve zvláště chráněných územích (PP) dle § 37 zák. č. 114/1992 Sb.
49. Investor stavby bude mít udělenou platnou výjimku ze zákazu činností ve významných krajinných prvcích (VKP) dle § 3 a § 6 zák. č. 114/1992 Sb.
50. Pro práce na rekonstrukci trati při okraji CHKO Slavkovský les a v okolí a ochranných pásmech zvláště chráněných území je nutné, aby byly prováděny stavební práce pouze na tělese dráhy a na železničním náspu, a celou stavbu je nutno zabezpečit proti havárii a poškození prostředí. Rovněž by mělo být maximálně omezeno kácení a mýcení dřevin a vzhledem k tomu, že jde o cenné refugium pro živočichy.
51. Je vhodné stavební práce organizovat tak, aby ve vybraných lokalitách (dle případného požadavku orgánu ochrany přírody) neprobíhaly v období rozmnožování.
52. Výsadbou doprovodné zeleně za účelem zapojení stavby do krajiny provádět současně se stavbou.
53. Přijmout opatření proti šíření invazních druhů při přemísťování zeminy.
54. Kácení dřevin je třeba řešit dle platné legislativy.
55. Protihluková stěna v km 451,65 - 452,431 kříží biokoridor ZS78. Ten má být přes těleso železniční trati převeden pomocí propustku v ev. km 451,728. Dá se předpokládat, že protihluková stěna bude realizována na hraně železničního náspu a propustek bude převeden i pod touto bariérou. V tom případě pak bude protihluková stěna mít spíše pozitivní vliv, protože bude zamezovat migraci přes kolejiště a bude tak směřovat migrační tok do propustku. Technické řešení této protihlukové stěny by tedy mělo umožnit možnost migrace tímto propustkem.

Vzhledem k tomu, že záměr je de facto rekonstrukcí stávající trati, nepředpokládá se negativní ovlivnění propustnosti biokoridorů a zvýšení bariérového efektu železničního tělesa. Přesto doporučujeme zvážit realizaci následujících doporučení, která mohou zlepšit propustnost propustků a zatraktivnit je pro migrující organismy (mj. tím i působí proti migraci organismů přes kolejiště a tím snižují riziko kolizí).

56. Při zásahu do vegetace prvků ÚSES bude nutné realizovat náhradní výsadbu, která by umožnila plnit jejich původní funkci. Propustky pro biokoridory doporučujeme upravit dle metodiky Agentury ochrany přírody a krajiny, např. viz obr. 1 a 2. V případě velmi frekventovaných migračních tras se jako vhodné jeví oplocení – jak je naznačené na obr. 1.
57. Přejechy komunikací přes vodoteče s funkcí biokoridorů doporučujeme v ústí přechodů *označit* několika většími kameny po stranách a okolní násep hojně *osázet* křovinami. Staveniště mostních objektů by mělo být omezeno pouze na prostor daný průmětem šířky mostu + 5 m. Údolnice by neměly sloužit jako přístupové cesty na staveniště.

Obr. 1:

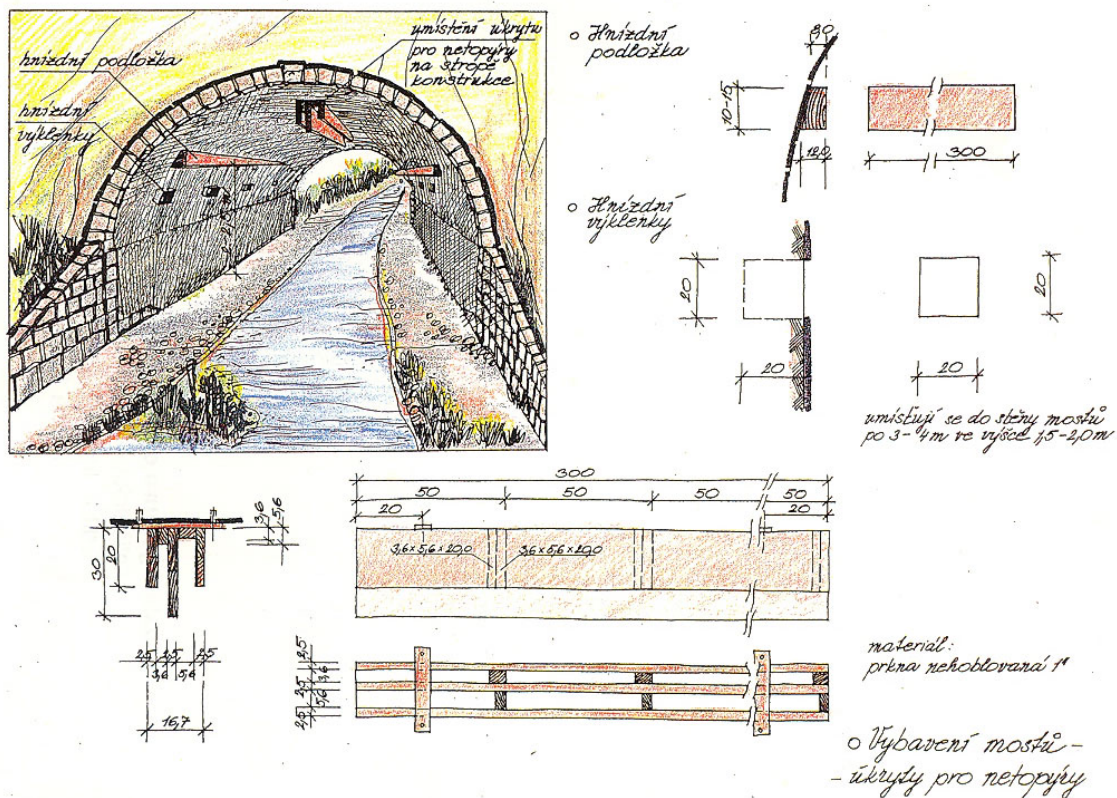
Propustky pro přechod malých savců



Pro délku překážky

do 10 m	do 20 m	do 50 m	přes 50 m
Ø 60 cm	Ø 80 cm	Ø 150/100 cm	řeší se individuálně

Obr. 2: Úpravy propustku pro zatraktivnění průchodu migrujících živočichů



Ochrana ovzduší:

Zatížení ovzduší znečišťujícími látkami v období výstavby při optimalizaci tratě je možno minimalizovat např. následujícími opatřeními:

58. Koordinací stavebních prací.
59. Koordinací přesunů stavební techniky.
60. Optimalizací dopravních tras a vytiženosti nákladních aut.
61. Snižováním prašnosti kropením (zejména trvale za nevhodného počasí na recyklační základně).
62. Udržováním techniky v čistotě a v dobrém technickém stavu.
63. Používané vozovky a výjezdy z přístupových cest budou pravidelně čištěny.
64. Automobily před výjezdem ze staveniště na vozovku budou pravidelně čištěny.
65. Sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku.
66. Likvidace vykácených dřevin bude řešena jejich případným využitím - jako palivové dřevo, dále štěpkováním, případně kompostováním - není možné pálit.
67. Recyklační linku umísťovat podle schváleného provozního řádu. Ten by měl stanovit, v jaké vzdálenosti od nejbližší obytné zástavby lze linku provozovat, aby nedocházelo k překročení limitních hodnot znečištění ovzduší prachem – PM₁₀, ale i předepsaných limitních hodnot hlukové zátěže. Za umístění a provozování linky zodpovídá její majitel v souladu s provozním řádem. V místě osazení tohoto mobilního zařízení je nutné provést ohlášení příslušnému stavebnímu úřadu.

Ochrana před hlukem:

68. V době výstavby bude minimalizován pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné zástavby, lázeňských objektů a provoz hlučných stacionárních zařízení (recyklační linka, demoliční technika, atp.), které budou stíněny mobilními protihlukovými zástěnami.
69. Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle platné legislativy.
70. Při realizaci záměru je nutné respektovat organizační a technická opatření uvedená v dokumentaci pro ochranu před hlukem a v době zkušebního provozu provést kontrolní měření hlučnosti.
71. Specifikace technických opatření pro ochranu před hlukem (protihlukové stěny a individuální opatření - výměna oken) je součástí projektové dokumentace.

Jiné, ostatní:

72. Umožnit záchranný archeologický výzkum dle zák. č. 20/1987 Sb. při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít smlouvu s orgánem pověřeným PP.
73. Hlásit náhodné archeologické nálezy v průběhu stavby na příslušné archeologické pracoviště.
74. Pracovat podle vyjádření NPÚ k objektům určeným k demolici.
75. Specifikovat druhy odpadů (kód, název, kategorie, předpokládané množství), které vzniknou při realizaci stavby a specifikovat způsoby dalšího využití, popř. odstranění těchto odpadů.
76. Skládka vybouraného a přebytečného materiálu je možná pouze na povolené řízené skládce.

77. Likvidace odpadů musí probíhat v zařízeních, která jsou k tomuto účelu určena a schválena.
78. Před zahájením provozu recyklační základny v ž.zast. Lázně Kynžvart musí být platné rozhodnutí o souhlasu s provozováním zařízení k úpravě odpadů.
79. Odpady musí být roztrženy podle jednotlivých kategorií.
80. Odpady vzniklé při stavbě musí být předány k využití nebo odstranění pouze oprávněné osobě (dle zák. č. 185/2001 Sb., o odpadech).
81. V případě použití silničních pozemků silnic II. a III. třídy nebo místních komunikací pro manipulaci se stavebním materiálem, se stavebními stroji nebo při nárůstu těžké nákladní dopravy je nutno projednat podmínky se správcem pozemních komunikací v regionu.

Pro období provozu:

82. Po realizaci stavby je nutno provést kontrolní měření hluku a vyhodnotit účinnost navržených komplexních protihlukových opatření.
83. Při zkušebním provozu stavby provést kontrolní měření hluku u nemocnice následné péče (Planá u Mariánských Lázní) a Pensionu a navrhnout případná protihluková opatření.
84. Podle výsledků měření hluku popřípadě navrhnout a realizovat pro vybrané objekty potřebná dodatečná protihluková opatření (zejména IPO - okna, atp.)
85. Je nutné zajistit alespoň základní monitoring vlivů na ŽP po ukončení stavby, a to způsobem
 - biomonitoring, ochranu ponechaných nebo transferovaných živočichů a okolních biotopů
 - monitorování hlučnosti a vibrací po provedených opatřeních.
86. Po ukončení stavby snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na ŽP a městské prostředí (Mariánské lázně) a odstranit všechna zařízení stavenišť i jiná navazující zařízení (přístupové komunikace).
87. Zajistit pravidelnou údržbu ploch navržené i stávající zeleně na drážních pozemcích ihned po ukončení stavby tak, aby byla omezena invaze neofyt nebo šíření další nevhodných druhů do volné krajiny (např. *Heracleum mantegazzianum*).
88. Zajistit obnovení původních travních porostů podle celé trati.
89. Zajistit kvalitní a důslednou revitalizaci porostů v okolí malých vodních toků a střetových míst stavby s VKP a ÚSES.

Datum vydání stanoviska:

Otisk razítka příslušného úřadu:

Jméno příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Datum zpracování posudku:

21.9.2006

Jméno, příjmení a adresa zpracovatele posudku:

Ing. Libor Ládyš

EKOLAGroup, spol. s r. o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

tel. : 274 784 927-9

tel., fax : 274 772 002

Osvědčení odborné způsobilosti č.j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993

Spolupráce:

Mgr. Pavel Dušek - spoluautor posudku

Ing. Zuzana Mattušová

Podpis zpracovatele posudku:

PŘÍLOHY

Vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy k Dokumentaci EIA

1. MŽP, odbor ochrany ovzduší
2. Ministerstvo zemědělství České republiky, odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů
3. MŽP, odbor ekologie krajiny a lesa
4. Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni
5. Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech
6. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor ochrany vod
7. Správa CHKO Slavkovský les
8. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor odpadových technologií a obalů
9. Ministerstvo zdravotnictví
10. ČIŽP, OI Plzeň
11. Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
12. Ministerstvo životního prostředí ČR, odbor zvláště chráněných částí přírody
13. Karlovarský kraj
14. Městský úřad Tachov
15. Městský úřad Cheb, odbor životního prostředí
16. Městský úřad Mariánské Lázně
17. Město Cheb
18. Město Planá
19. Obec Dolní Žandov