

EKOLA group, spol. s r.o.

Držitel certifikátů:

ČSN EN ISO 9001:2009

ČSN EN ISO 14001:2005

ČSN OHSAS 18001:2008



Nemanice I - Ševětín

Posudek

**dle přílohy č. 5 zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů**

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

IČ: 63981378

DIČ: CZ63981378

Telefon: +420 274 784 927-9

Fax: +420 274 772 002

E-mail: ekola@ekolagroup.cz

www.ekolagroup.cz

Duben 2011



NÁZEV ZÁMĚRU: NEMANICE I - ŠEVĚTÍN
Posudek dokumentace o vlivu stavby na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů

ČÍSLO ZAKÁZKY: 11.0057-04

OZNAMOVATEL: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

ZHOTOVITEL: EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
tel.: 274 784 927-9
fax.: 274 772 002

VYPRACOVAL: Ing. Libor Ládyš
Mgr. Karolina Marešová
Mgr. Kateřina Šulcová

AUTORIZACE: Ing. Libor Ládyš
Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., dle § 19 a § 24 na základě osvědčení o odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993; prodloužení autorizace č. j. 3032/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011.

DATUM: 27. duben 2011

ÚVOD

Předložený posudek je dalším z dokumentů probíhajícího procesu EIA záměru „Nemanice I - Ševětín“, který se zabývá modernizací železniční trati, resp. řešením nového vedení železniční trati v úseku Nemanice - Ševětín.

Jedním z hlavních úkolů tohoto posudku je nezávislé posouzení správnosti a úplnosti předložené dokumentace EIA, včetně použitých metod hodnocení. Velmi důležitou pasáží posudku je vypořádání všech obdržných vyjádření k dokumentaci (viz kapitola V), následně pak samotný návrh stanoviska (viz kapitola VII).

Návrh stanoviska formuluje zpracovatel posudku jako podklad pro příslušný úřad (Ministerstvo životního prostředí) pro vydání konečného stanoviska.

Zpracovatel posudku prostudoval podrobně všechny dokumenty, které byly zpracovány v rámci procesu EIA pro daný záměr. Speciální pozornost věnoval především dokumentaci EIA včetně všech samostatných odborných příloh a veškerým obdržným vyjádřením k této dokumentaci. Cenným zdrojem informací pro zpracování posudku byl i vlastní terénní průzkum zájmového území (březen 2011).

Při respektování požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, 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 orgánů státní správy a samosprávy jsou průběžně včleněny do textu posudku.

Vyžádané a získané materiály sloužily pro doplnění celkového pohledu na záměr a jejich závěry jsou v posudku zmíněny, resp. jsou do posudku zapracovány.

Snahou při zpracování posudku byl objektivní, nestranný přístup při posouzení vlivu záměru na životní prostředí ve vztahu k zákonným požadavkům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatel.

Stručné shrnutí dosavadního procesu EIA předloženého záměru

Předmětem záměru je modernizace železniční trati v úseku Nemanice – Ševětín, resp. zdvojkolejnění celého úseku trati. Dosažení cílových parametrů však není možné bez vedení železnice mezi stanicí Nemanice I a Ševětín v nové stopě na přeložce trati. V rámci modernizace IV. tranzitního železničního koridoru je v tomto úseku tedy připravována výstavba nové tratě, přičemž stávající trať bude snesena a opuštěna. Na nové trase jsou rovněž navrženy významné objekty, dva nové velké železniční tunely – Hosínský a Chotýčanský.

Záměr lze dle přílohy č.1 k zákonu č. 100/2001 Sb. v platném znění, zařadit do záměrů kategorie I, bodu 9.1. „*Novostavby železničních drah delší 1 km*“.

Oznamovatelem záměru je státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Oznamovatel využil zákonné možnosti, dané ust. § 6 odst. 5 platného znění zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, tedy pro záměr, odpovídající dikci ust. § 4 odst. 1 písm. a) cit. zákona předložit rovnou Dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí. Zjišťovací řízení tedy neproběhlo.

Zpracovatelem dokumentace EIA záměru „Nemanice I - Ševětín“ je firma ECO-ENVI-CONSULT. Oprávněnou osobou s osvědčením o odborné způsobilosti je RNDr. Tomáš Bajer, CSc. (č. osvědčení 2719/4343/OEP/92/93).

Dokumentace EIA byla předána příslušnému úřadu (Ministerstvo životního prostředí), rozeslána ke zveřejnění a vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Následně byla dokumentace EIA včetně všech vyjádření k ní zaslána zpracovateli posudku.

Dokumentace EIA (10/2010) byla předložena k hodnocení v členění podle přílohy č. 4, zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Vlastní dokumentaci EIA tvoří 216 stran textu. Součástí dokumentace je celkem 18 příloh; většinou se jedná o jednotlivá expertní posouzení a studie:

- Příloha č. 1: Vyjádření o souladu stavby s územním plánem a Stanovisko orgánu ochrany přírody k hodnocení záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti
- Příloha č. 2: Situace záměru
- Příloha č. 3: Úpravy vodotečí
- Příloha č. 4: Vodohospodářské řešení
- Příloha č. 5: Předběžný hydrogeologický průzkum
- Příloha č. 6: Odpadové hospodářství
- Příloha č. 7: Kontaminace pražcového podloží
- Příloha č. 8: Pedologický průzkum
- Příloha č. 9: Biologický průzkum
- Příloha č. 10: Rozptylová studie – etapa výstavby
- Příloha č. 11: Hluková studie – etapa výstavby
- Příloha č. 12: Vstupní podmínky pro trhací práce – tunel Hosín
- Příloha č. 13: Hluková studie – etapa provozu
- Příloha č. 14: Technické řešení protihlukových stěn a valů
- Příloha č. 15: Individuální protihluková opatření
- Příloha č. 16: Hodnocení zdravotních rizik hluku z železniční dopravy
- Příloha č. 17: Požárně bezpečnostní řešení stavby – tunel Hosín
- Příloha č. 18: Požárně bezpečnostní řešení stavby – tunel Chotýčany

OBSAH

I. Základní údaje	7
II. Posouzení dokumentace	8
II. 1. Úplnost dokumentace	8
II. 2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	40
II. 3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí.....	42
II. 4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahující státní hranice	43
III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečištění životního prostředí.....	43
IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.....	43
V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci.....	44
VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí.....	55
VII. Návrh stanoviska	56

PŘEHLED NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH POUŽÍVANÝCH ZKRATEK

As	Arsen	KÚ	Katastrální území
AV ČR	Akademie věd České republiky	MŽP	Ministerstvo životního prostředí
BPEJ	Bonitovaná půdně ekologická jednotka	Ni	Nikl
BRKO	Biologicky rozložitelný komunální odpad	NO	Nebezpečný odpad
BRO	Biologicky rozložitelný odpad	O	Ohrožený (druh živočicha) Ostatní (odpad)
Cd	Kadmium	PAU	Polycyklické aromatické uhlovodíky
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	PD	Projektová dokumentace
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí	PHO	Protihlukové opatření
ČOV	Čistírna odpadních vod	PO	Ptačí oblasti
DÚR	Dokumentace pro územní řízení	SO	Silně ohrožený Stavební objekt
EIA	Environmental Impact Assessment	ÚSES	Územní systém ekologické stability
EVL	Evropsky významné lokality	VKP	Významný krajinný prvek
HZS	Hasičský záchranný sbor	ZCHÚ	Zvláště chráněná území
CHKO	Chráněná krajinná oblast	ZPF	Zemědělský půdní fond
IG	Inženýrsko-geologický	ŽP	Životní prostředí
IPHO	Individuální protihlukové opatření	ŽST	Železniční stanice
KN	Katastr nemovitostí		
KO	Kriticky ohrožený		

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I. 1. Název záměru

Nemanice I - Ševětín

I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je modernizace železniční trati v úseku Nemanice – Ševětín, resp. zdvojkolejnění celého úseku trati. Dosažení cílových parametrů však není vzhledem ke směrovým a prostorovým možnostem možné bez vedení železnice mezi stanicí Nemanice I a Ševětín v nové stopě na přeložce trati. V rámci modernizace IV. tranzitního železničního koridoru je v tomto úseku tedy připravována výstavba nové tratě, přičemž stávající trať bude snesena a opuštěna. Na nové trase jsou rovněž navrženy významné objekty, dva nové velké železniční tunely – Hosínský a Chotýčanský.

Začátek stavby je situován na konec navazujícího úseku stavby „Modernizace trati České Budějovice-Nemanice I“, tj. v km cca 215,9. Uvedené staničení je vztaženo k jednokolejné trati České Budějovice-Plzeň. Sousední navazující stavba byla již zpracována v podrobnostech projektu stavby. V současnosti je připravena k realizaci.

Fyzicky se místo počátku stavby nachází za mimoúrovňovým křížením s Pražskou ulicí v Nemanicích. Konec stavby je situován za ŽST Ševětín do stávajícího km 25,0, který se nachází v mezistaničním úseku Ševětín-Dynín. Toto staničení je vztaženo k trati České Budějovice-Praha. Zde stavba navazuje na již dříve zpracovanou přípravnou dokumentaci úseku Ševětín-Horusice, která byla v nedávné době aktualizována.

I. 3. Umístění záměru

Kraj: Jihočeský

Obec: České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Hrdějovice, Hosín, Chotýčany, Vitín, Lišov, Ševětín

KÚ: České Budějovice 3, Hluboká nad Vltavou, Hrdějovice, Hosín, Dobřejovice u Hosína, Chotýčany, Vitín, Kolný, Ševětín

I. 4. Obchodní firma oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

I. 5. IČ oznamovatele

70994234

I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II. 1. Úplnost dokumentace

Dokumentace EIA (ECO-ENVI-CONSULT, 2010) je zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Zhodnocení úplnosti dokumentace EIA je provedeno podle jejích částí. Zvláštní pozornost je pak věnována částem dokumentace týkajících se problematiky hluku a zdravotních rizik hluku z železniční dopravy, ochrany ovzduší, hydrologie – úpravy vodotečí a vodohospodářského řešení, hydrogeologie, biologického posouzení lokality, odpadů a v neposlední řadě pedologie a kontaminace podloží.

V následujícím textu posudku je hodnocena úplnost dokumentace EIA dle jednotlivých kapitol.

ČÁST A - ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

ČÁST B - ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

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

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola poskytuje postačující základní údaje o předloženém záměru, včetně staničení trati. Popisuje rovněž stručně postup při výběru variant řešení tunelů a při řešení návrhové rychlosti.

Zpracovatel posudku snad jen na úplném začátku této kapitoly postrádá zmínku o charakteru záměru, neboť z názvu záměru „Nemanice I – Ševětín“ není patrné, o jaký záměr se jedná, a jedině, z čeho se může čtenář dozvědět, že se jedná o železniční trať, je v kapitole B.I.1 uvedené zařazení záměru dle Přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Na str. 7 jsou uváděny specifické parametry, jako traťová třída D4 UIC či ložné míry UIC-GC. Samotná dokumentace neobsahuje seznam zkratk, proto by bylo vhodné pro lepší vypovídací schopnost dokumentace tyto parametry vysvětlit alespoň v poznámce či v závorce přímo v textu kapitoly.

Uvedené připomínky jsou zcela formálního charakteru a nemají proto vliv na celkové hodnocení posuzované dokumentace.

Dále bez připomínek.

B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Z hlediska možné kumulace s jinými záměry se zpracovatel dokumentace zabývá stavbou „D3 0309/II Ševětín – Borek“. Zpracovatel posudku dodává, že pro danou stavbu bylo v roce 2010 vydáno územní rozhodnutí (Magistrát města České Budějovice, SU/7835/2009 Bou ze dne 16. 9. 2010), proti kterému bylo podáno odvolání (Městys Ševětín, občanské sdružení Jihočeské matky, o. s.).

Bez připomínek.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola obsahuje náležitosti týkající se zdůvodnění potřeby záměru, jeho umístění v kontextu mezinárodním i národním, včetně vysvětlení prioritního významu tranzitního koridoru jak pro osobní tak pro nákladní dopravu.

Zpracovatel posudku v dané kapitole postrádá přehled zvažovaných variant a uvedení hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí. Dané informace jsou součástí jiných kapitol (kap. B.I.2, B.I.6, resp. kap. E), z tohoto důvodu nemůže mít daný nedostatek vliv na celkové hodnocení posuzovaného záměru. Připomínka je pouze formálního charakteru.

Záměr byl v dokumentaci EIA předložen a rozpracován v jedné vybrané variantě, a to s dvojkolejnými tunely vyhovujícími pro rychlost do 160 km/hod (varianta GOLIÁŠ) a úsporné variantě řešení stanice Nemanice.

Zpracovatel posudku k této kapitole doplňuje informaci, že výpočet imisního zatížení hlukem a znečištěním ovzduší ve výpočtové oblasti 4 (severní portál Chotýčanského tunelu) bylo pro fázi výstavby řešeno variantně a to ve dvou variantách dopravního napojení zařízení stavenišť na vnější komunikační systém:

- 1) Přímé napojení na I/3, v případě, že nebude v době výstavby vybudována komunikace D3
- 2) V ose nové koleje na nově vybudovaný most za Ševětínem na I/603

Dále bez připomínek.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je pojata komplexně a věnuje se systematicky jednotlivým částem stavby – železniční svršek a spodek; železniční přejezdy; nástupiště; mosty, propustky a zdi; úpravy vodotečí; železniční tunely a pozemní komunikace.

Pro účely procesu EIA (posouzení vlivu stavby na životní prostředí) je daný popis postačující. Zpracovatel posudku nemá připomínky.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Souhrnný komentář ke kapitole B.I.:

Na samotném konci kapitoly B.I. je uveden odkaz na celkovou situaci záměru v Příloze č. 2 posuzované dokumentace. Dle zpracovatele posudku by bylo vhodnější uvést tento odkaz hned na úvod kapitoly B.I., např. v počátečních kapitolách B.I.2, popř. B.I.4. Pouze formální připomínka.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

Komentář zpracovatele posudku:

ZPF

Kapitola uvádí předběžný odhad dočasných (dlouhodobých – nad 1 rok) záborů půdy podle tříd ochrany, rovněž uvádí rozsah trvalých záborů ZPF podle tříd ochrany. Zpracovatel dokumentace neuvádí však u trvalých záborů půdy pro upřesnění situace dotčené BPEJ (ty jsou uvedeny v dokumentaci souhrnně pro jednotlivá dotčená k. ú. posléze v rámci kapitoly C.2.3 Půda, ovšem bez uvedení příslušné třídy ochrany).

Jinak bez připomínek. Uvedená připomínka nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

PUPFL

Bez připomínek.

Zpracovatel posudku postrádá v dané kapitole uvedení bilance zeminy, tzn. množství vytěžené zeminy z ražby tunelů a budované nové trati, případně množství zeminy využitě pro zpětný zásyp. Daná problematika je částečně řešena v kap. B.II.4. Stanovení bilance zeminy spojené s výstavbou posuzovaného záměru, stejně tak jako upřesnění záborů ZPF a PUPFL, bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace. Zpracovatel posudku dále doporučuje, aby zábory ZPF a PUPFL byly omezeny na co nejmenší možnou míru.

Daná opatření jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Jinak bez připomínek.

Chráněná území a ochranná pásma

Bez připomínek.

B.II.2. Voda

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola B.II.2. popisuje nároky na potřebu vody (jak pitné, tak technologické) ve fázi výstavby záměru pouze orientačně, neboť potřebné podklady nebyly v době zpracování a odevzdání dokumentace k dispozici. Ve fázi provozu se neočekává významnější změna oproti současnému stavu. Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.II.2. dostačující. Bez připomínek.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Komentář zpracovatele posudku:

V době zpracování posuzované dokumentace nebyly známy veškeré údaje týkající se nároků na surovinové a energetické zdroje. V kapitole je uvedena pouze předběžná bilance materiálu vzniklého při výkopu posuzovaného záměru a potřebného pro zpětný zásyp nově budované i stávající trati.

Hodnoty uvedené v tabulce na str. 38 vykazují drobné nepřesnosti. Jedná se o formální připomínku, která nemá vliv na celkové hodnocení záměru. Vyhodnocení vlivů na ovzduší a akustickou situaci vycházelo z množství rubaného materiálu, při denním výkonu ražení 6 m a ploše ražby 110 m², 1 716 t.

V dalších stupních projektové dokumentace je potřeba nároky záměru na surovinové a energetické zdroje podrobně rozvést. Dané opatření je zahrnuté do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Fáze výstavby

V úvodu kapitoly je uveden maximální objem zářezů pro uložení rubaniny 584 000 m³. Tento údaj nekoresponduje s maximální potřebou zářezu stávající trati pro případné uložení rubaniny, kde je uvedena hodnota 613 100 m³. Dle informací zpracovatele dokumentace udává hodnota 613 100 m³ teoretickou maximální potřebu násypu, který však bude dále tvarován, a proto v konečném provedení tvarování terénu bude finální celkové množství uložené rubaniny deklarovaných 584 000 m³. Připomínka je formálního charakteru a nemá vliv na hodnocení záměru.

Pro rekapitulaci informací uvedených v dokumentaci týkající se objemu staveništní dopravy zpracovatel posudku uvádí, že největší objem dopravy bude generován při uvažovaném souběhu ražby tunelů a návozu betonové směsi pro zřizování sekundárního ostění, a to 258 TNA/den v obou směrech (202 TNA/den v obou směrech – odvoz materiálu z ražby tunelu, 56 TNA/den v obou směrech – návoz betonové směsi).

K informacím uvedeným v dokumentaci na str. 41 je potřeba uvést, že odvoz materiálu z ražby tunelu bude probíhat při rychlosti 6 m/den a délce tunelu 4 900 m 816 dní a nikoliv jen 1 rok, jak je uvedeno. Jedná se o připomínku formálního charakteru bez vlivu na celkové hodnocení záměru.

Zpracovatel posudku dále postrádá v dokumentaci alespoň předběžné stanovení příjezdových a odjezdových tras obslužné dopravy staveniště, a to zejména ve vztahu k odvozu materiálu z ražby tunelů na předpokládaná úložiště deponovaného materiálu (sanace a rekultivace Mydlovary, lom Ševětín, deponie u Dobřejovic, rekultivace Planá nad Lužnicí, opuštěné zářezy stávající trati, trasa modernizovaných kolejí, silniční mosty přes železnici) a návozu betonové směsi za předpokládaného využití stabilních betonáren v Českých Budějovicích a Veselí nad Lužnicí.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje se všemi navrženými opatřeními týkající se dopravy ve fázi výstavby uvedených v kap. D.IV dokumentace a požaduje v dalších stupních projektové dokumentace

stanovit příjezdové a odjezdové trasy obslužné dopravy posuzované stavby, a to pro všechny etapy výstavby:

- příprava území
- provizorní přemostění stávající trati na silnici II/146
- zahájení výstavby portálů tunelů
- zahájení výstavby silničních mostů
- výstavba vlečky v trase přeložky dráhy od napojení na trať České Budějovice – Praha k hlavnímu stavebnímu dvoru
- zahájení ražby tunelů, budování násypového tělesa i rozšíření stávajícího tělesa, přeložky vodních toků, silnici a dalších objektů
- demontáž kolejového roštu opuštěné trati včetně souvisejících stavebních objektů a provozních souborů v nutném rozsahu

Relevantní opatření týkající se dopravy ve fázi výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Zpracovatel posudku rovněž upozorňuje na nesrovnalost informací uvedených v této kapitole a dále v kap. D.I.3, resp. Akustické studii pro fázi výstavby (Příloha č. 11 dokumentace) týkající se využívání mobilní betonárny. Kap. D.I.3, resp. Akustická studie nepočítá s mobilní betonárnou jako zdrojem hluku na staveništi s odkazem na podklad projektanta „B.6 Organizace výstavby“, avšak kap. B.II.4 využití mobilní betonárky, a s tím související umístění sil na vstupní komponenty, předpokládá.

Komentář zpracovatel posudku k vyhodnocení možných vlivů vyplývajících z možného umístění mobilní betonárky na stavbě je uveden v relevantních kapitolách – kap. B.III.1 O vzduší, B.III.2 Odpadní vody, B.III.4 Ostatní tohoto posudku.

Fáze provozu

Předpokládá se, že posuzovaný záměr nebude generovat obslužnou automobilovou dopravu.

Údaje o železniční dopravě byly převzaty z přílohy č. 13 dokumentace (Akustická studie).

Informace o stávajícím stavu vycházely z grafikonu vlakové dopravy (dále jen GVD) 2008/2009 a 2009/2010 pro trať č. 704 Č. Budějovice – Veselí n. Lužnicí (Nemanice I – Ševětín) a č. 709 Č. Budějovice – Plzeň (České Budějovice – Nemanice II). Dokumentace EIA oproti Příloze č. 13 dokumentace (Akustická studie) uvádí pro stávající stav pouze údaje pro trať. úsek č. 704 dle GVD 2008/2009, údaje pro trať. úsek č. 709 v dokumentaci EIA nejsou uvedeny, stejně tak nejsou uvedeny údaje dle GVD za rok 2009/2010. Vzhledem ke skutečnosti, že hodnoty GVD 2008/2009 a 2009/2010 se prakticky neliší, nemůže mít daná skutečnost vliv na celkové hodnocení záměru. Jedná se pouze o upřesňující připomínku formálního charakteru.

Zpracovatel posudku oceňuje, že pro fázi provozu jsou v kapitole uvedeny i informace o rozdělení železniční dopravy na den a noc, hmotnosti vlaků, jejich délky a uvažované rychlosti.

Informace o výhledovém stavu byly převzaty ze „Studie proveditelnosti“ zpracované v roce 2009 pro časový horizont 2020.

Údaje uvedené v Akustické studii dále vykazují formální nesrovnalosti v označení jednotlivých traťových úseků.

Kapitola B.II.4 by měla dále obsahovat informace o nárocích na ostatní infrastrukturu. Ty jsou uvedeny v kap. B.II.1 Půda, a proto jejich uvedení na tomto místě by bylo duplicitní.

Výše uvedené připomínky jsou formálního charakteru, které nemohou mít vliv na celkové hodnocení záměru. Relevantní opatření týkající se dopravní problematiky jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola B.III.1. předložené dokumentace EIA obsahuje pro fázi výstavby nezbytné údaje o výstupech v oblasti ovzduší, a to přehled zdrojů znečišťování ovzduší souvisejících se záměrem, včetně doložení emisní charakteristiky záměru. Emise byly vyhodnoceny pro nejhorší možný stav, kterým je souběh ražby obou tunelů a návozu betonové směsi pro zřizování sekundárního ostění.

Rozsah hodnocených emisí odpovídá podrobnosti vstupních dat týkající se zejména objemu skrývkových prací a objemu obslužné staveništní dopravy záměru.

Jak již bylo v kap. B.II.4 poznamenáno, dokumentace neuvádí příjezdové/odjezdové trasy obslužné staveništní dopravy. Ty je požadováno doplnit a projednat v dalších stupních projektové dokumentace. Na základě těchto informací poté aktualizovat rozptylovou studii pro fázi výstavby.

V případě, že bude při výstavbě využita mobilní betonárka, je nutné tuto skutečnost rovněž zohlednit v dalších stupních projektové dokumentace a vyhodnotit v rozptylové studii.

Uvedený údaj ročního objemu skrývkových prací 108 330 tun nesouvisí s posuzovaným záměrem. Ostatní údaje uvedené v kapitole jsou správné. Připomínka je formálního charakteru a nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

Ve fázi provozu bude železniční trať plně elektrifikována, nebude tak zdrojem znečišťování ovzduší. Bez připomínek.

Relevantní opatření týkající se ochrany ovzduší jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

B.III.2. Odpadní vody

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola popisuje všechny druhy vznikajících odpadních vod ve fázi výstavby záměru (dešťové, splaškové a vody z tunelů). S výjimkou splaškových odpadních vod není u jiných druhů vod uvedeno jejich předpokládané množství.

Jako nejproblematičtější a nejméně rozpracovaná se ve fázi výstavby jeví problematika odpadní vody z tunelů. Zpracovatel dokumentace proto upozorňuje na nezbytnost zpřesnění v oblasti množství odpadních vod z tunelů, včetně sezónních vlivů a rovněž upozorňuje na nezbytnost řešení odvodu vod k zaústění do vod povrchových, včetně případných úprav vodoteče v následujícím stupni projektové dokumentace. Voda odváděná z tunelů musí být v každém případě upravována, a to především z hlediska koncentrace nerozpustných a ropných látek, které se mohou při ražbě tunelů do vody dostat.

V případě, že bude při výstavbě využita mobilní betonárka spojená s umístěním sil na vstupní komponenty, je nutné ji zabezpečit tak, aby nedocházelo ke kontaminaci podzemních ani povrchových vod. Danou problematiku je nutné řešit v dalších stupních projektové dokumentace.

Ve fázi provozu záměru se neočekávají významnější či prokazatelné změny z hlediska produkce splaškových vod.

Relevantní opatření týkající se ochrany vod jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

B.III.3. Odpady

Komentář zpracovatele posudku:

Použitá terminologie je zcela v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Kapitola B.III.3. vychází především z poznatků uvedených v odborných studiích – samostatných přílohách dokumentace – Příloha č. 6 a Příloha č. 7.

Pouze na str. 49 v komentáři k odpadu pod číslem 17 05 08 „Štěrkové lože nekontaminované“ došlo k pravděpodobnému překlepu v předpokládaném objemovém množství štěrkového lože z opouštěného úseku železniční trati – namísto 145 000 tun je zde uvedeno 1 450 000 tun.

Jinak bez připomínek. Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu pro potřeby posouzení záměru z hlediska vznikajících odpadů. Další podrobnosti týkající se nakládání s odpady z výstavby a provozu záměru budou upřesněny v dalších fázích projektové dokumentace. Relevantní opatření týkající se nakládání s odpady jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Již v tomto stupni projektových příprav však lze konstatovat, že posuzovaný záměr je spojen s produkcí odpadů, která by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměla při respektování platné legislativy významně ohrozit životní prostředí.

B.III.4. Ostatní

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola obsahuje následující podkapitoly: Hluk, Vibrace, Záření, Zápach, Jiné výstupy.

Ad Hluk

V této podkapitole by měly být prioritně uvedeny údaje o emisních charakteristikách, obsahuje pro fázi výstavby výčet rozhodujících liniových, plošných a bodových zdrojů hluku. Uvedená připomínka je metodického charakteru, nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

Emisní charakteristiky jsou uvedeny pouze u bodových zdrojů hluku. V tabulce popisující bodové zdroje hluku (str. 55 dokumentace) není jednoznačně uvedeno, o jaké akustické parametry uvedených typových strojních mechanismů se jedná, bylo by tedy vhodné uvést pod tabulku vysvětlivky. V této podobě se dá pouze dovozovat na základě odborných znalostí, že označení „xx“ v indexu $L_{pA,xx}$ je pravděpodobně akustický tlak v definované vzdálenosti od zdroje hluku.

Uvedené informace pro fázi výstavby navazují na kap. B.II.4. Zpracovatel posudku proto opakuje, že dokumentace neobsahuje výčet příjezdových/odjezdových tras obslužné staveništní dopravy. Ty je požadováno doplnit a projednat v dalších stupních projektové dokumentace. Na základě těchto informací poté aktualizovat akustickou studii pro fázi výstavby.

V případě, že bude při výstavbě využita mobilní betonárka, která nebyla v akustické studii vyhodnocena, je nutné tuto skutečnost rovněž zohlednit v dalších stupních projektové dokumentace a vyhodnotit v akustické studii. Daná opatření jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Co se týká fáze provozu, odkazuje se zpracovatel dokumentace na samostatnou přílohu č. 13 dokumentace (Hluková studie: etapa provozu).

*Ad Vibrace**Bez připomínek.**Ad Záření**Bez připomínek.**Ad Zápach**Bez připomínek.**Ad Jiné výstupy**Bez připomínek.*

Další komentáře a případné připomínky zpracovatele posudku týkající se hodnocení vlivů na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky jsou obsaženy dále v kapitole II posudku, a také v kapitole D.I.3, a v části H – Přílohy (Příloha č. 11-16).

B.III.5. Doplňující údaje*Komentář zpracovatele posudku:**Bez připomínek.***ČÁST C - ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ****C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území****C.I.1. Územní systém ekologické stability***Komentář zpracovatele posudku:*

Zpracovatel dokumentace v úvodu této kapitoly zcela správně a vhodně definuje, jak a čím jsou prvky ÚSES v krajině vymezeny a jakou mají funkci.

Zpracovatel dokumentace se odkazuje na podrobnější řešení problematiky ÚSES v rámci samostatné přílohy č. 9 „Biologický průzkum“ (a její přílohy č. 3 „Shrnutí podkladů ÚSES“). Zpracovatel posudku ovšem na tomto místě poukazuje na určité rozpory a nesrovnalosti mezi kapitolou C.I.1. dokumentace a samostatnou přílohou č. 9. V dokumentaci je zmíněno v případě regionálních a lokálních biokoridorů několik prvků ÚSES navíc oproti Příloze č. 9. Jedná se o následující prvky: RBK 22104 Libochovka (str. 58 dokumentace); LBK 12729, LBK 12611, LBK 12597, LBK 12594/10, LBK 12583/8 (str. 59 dokumentace). Naopak v dokumentaci je v popisu LBK 12610 Luční potok poněkud nejasná zmínka o lokálním biokoridoru LBK 12607, který se dle přílohy č. 9 nazývá též Luční potok. U nadregionálních biokoridorů a interakčních prvků nebyly zpracovatelem posudku shledány žádné rozpory.

Tzn. dokumentace rozšířila informace o prvcích ÚSES v širším okolí oproti podkladové příloze. V dalším stupni projektové dokumentace bude nutné v součinnosti s příslušným orgánem ochrany přírody upřesnit a specifikovat všechny dotčené prvky ÚSES. Daná podmínka je součástí návrhu stanoviska, který je přílohou daného posudku.

C.I.2. Zvláště chráněná územíKomentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku doplňuje, že v okruhu do 5 km se nachází ještě PR Karvanice. Připomínka je ryze formálního charakteru a nemá vliv na celkové hodnocení záměru. Jinak bez připomínek.

C.I.3. Území přírodních parkůKomentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.I.4. Významné krajinné prvkyKomentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována podrobně a jednotlivé VKP jsou popsány v dostatečném rozsahu.

Bez připomínek.

C.I.5. Památné stromyKomentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.I.6. Lokality soustavy NATURA 2000Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.I.7. Území historického, kulturního nebo archeologického významuKomentář zpracovatele posudku:

V místě uvažované výstavby nelze vyloučit výskyt archeologických nálezů, proto zpracovatel dokumentace navrhuje příslušná opatření, za kterých je možné provádět vlastní zemní práce. Relevantní opatření týkající se archeologických památek jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí i předkládaného posudku.

Bez připomínek.

C.I.8. Území hustě zalidněnáKomentář zpracovatele posudku:

Ve výčtu katastrálních území obcí chybí v této podkapitole KÚ Dobřejovice u Hodina a Kolný.

Připomínka je ryze formálního charakteru a nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

Jinak bez připomínek.

C.I.9. Území zatěžovaná nad míru únosného zatíženíKomentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.I.10. Staré ekologické zátěžeKomentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.I.11. Extrémní poměry v dotčeném území

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

C.II.1. Ovzduší

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.II.2. Voda

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je na první pohled zpracována podrobně, vyskytuje se v ní ovšem celá řada nepřesných a nesourodých informací, ať již v rámci samotné kapitoly C.2.2. či v porovnání se samostatnými odbornými přílohami dokumentace, které se přímo týkají hydrologické situace v zájmovém území (Příloha č. 3, příloha č. 4 a Příloha č. 5).

Na str. 69 dokumentace je výčet hlavních povrchových vodotečí, které odvodňují zájmové území; na str. 71 je tabulka obsahující informativní hydrologická data pro zájmové území a ve srovnání s výčtem na str. 69 jsou zde některé vodoteče navíc a některé zde naopak nejsou uvedené. Zpracovatel posudku zaznamenal rovněž určitý informační nesoulad výčtu vodotečí s Přílohou č. 5 (kde se na str. 9 uvádí, že plánovaná trasa železničního koridoru kříží celkem 11 povrchových vodotečí – z toho 7 bezejmenných) a Přílohou č. 4 (mapová příloha) dokumentace.

Na str. 82 v popisu situace podzemních vod by bylo vhodné u tabulky popisující zdroje podzemní vody uvést informační zdroj. U názvu druhého jmenovaného ochranného pásma vodního zdroje došlo k chybnému označení – jedná se o PHO Dolní Bukovsko.

Z formálního hlediska zpracovatel posudku upozorňuje na značení a číslování tabulek v rámci kapitoly, resp. v rámci celé dokumentace (rovněž se týká popisu obrázků a uvádění příslušného zdroje). Jedná se o formální připomínku, která však nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

V dalším stupni projektové dokumentace je nutné jednotlivé údaje sjednotit a s možnou součinností orgánu ochrany vod specifikovat přesný rozsah dotčených vodotečí. Daná podmínka je součástí návrhu stanoviska, který je přílohou daného posudku.

Zpracovatel posudku nemá ke kapitole další připomínky.

C.II.3. Půda

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel dokumentace v této kapitole uvádí podrobný soupis dotčených BPEJ (v kontextu jednotlivých katastrálních území), již však neuvádí, do jaké třídy ochrany ZPF tyto BPEJ spadají.

Rovněž není zcela jasné, zda se u výčtu jedná pouze o BPEJ půd, které budou zabráný trvale nebo zda jde rovněž o půdy s dočasným, byť v tomto případě dlouhodobým, zábořem (nejsou zde uvedena ani čísla příslušných parcel). Zařazení půd do kategorie třídy ochrany je v případě tohoto záměru

opodstatněné skutečností, že cca 41 % půd určených k trvalému záboru náleží do kategorie I. a II. třídy ochrany.

Zpracovatel dokumentace se v rámci této kapitoly nezmiňuje vůbec o PUPFL, jejichž trvalý zábor (byť v menší míře) je v souvislosti s realizací záměru rovněž plánován.

Výše uvedené připomínky jsou formálního a doplňujícího charakteru. Předběžný rozsah dočasného a trvalého záboru ZPF i PUPFL, včetně uvedení třídy ochrany u ZPF, je uveden v kap. B.II.1.

Zpracovatel posudku dále postrádá na konci této kapitoly krátké shrnutí, které by celkově hodnotilo kvalitu půd v dotčeném území. Opět se však jedná o připomínku formálního charakteru, která nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

Zpracovatel posudku nemá ke kapitole další připomínky.

C.II.4. Geofaktory životního prostředí

Ad Geomorfologie území

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu.

Autor posudku nemá k rozsahu ani obsahu kapitoly připomínky.

Ad. Geologické poměry, tektonika, seismická území, ložiska nerostných surovin, radonové riziko

Komentář zpracovatele posudku:

Jednotlivé podkapitoly jsou zpracovány dostatečně podrobně, pouze některé grafické výstupy mají zhoršenou kvalitu a jsou tím pádem hůře čitelné. U některých obrázků a map nejsou uvedeny informační zdroje a u mapy radonového rizika na str. 105 není v legendě vysvětleno, co znamenají jednotlivá čísla 1 až 4 (což pro nezasvěceného čtenáře může být poněkud zavádějící); komentář k mapě radonového rizika není uveden ani na předchozí str. 104.

Vedle výše uvedených formálních připomínek nemá zpracovatel posudku další připomínky.

C.II.5. Fauna a flóra

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola poskytuje podrobné informace o fyto geografických a geobotanických charakteristikách území, posléze o výskytu fauny a flóry v daném území. Veškeré zmíněné informace vycházejí ze samostatné přílohy č. 9 dokumentace EIA a jsou založeny na terénních průzkumech v průběhu let 2009 a 2010.

Především ze zoologického průzkumu (díky nálezům celkem 24 chráněných druhů živočichů) vyplynula řada opatření, která budou muset být při realizaci záměru brána v úvahu a zčásti budou zahrnuta do návrhu stanoviska.

Bez připomínek.

C.II.6. Krajina a krajinný ráz

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola uvádí poměrně stručný, avšak dostatečný, popis dotčené krajiny v zájmovém území železničního koridoru. Problematice krajinného rázu a krajiny není v rámci dokumentace věnována samostatná příloha. Do hodnocení krajiny a krajinného rázu rovněž částečně tematicky spadá příloha

č. 4 samostatné Přílohy č. 9 „Biologický průzkum“ posuzované dokumentace – Biotopové mapování enklávy Dobřejovice (v kontextu navrhované deponie rubaniny).

Obrázky, resp. vizualizace portálů tunelů na str. 117 až 120 dokumentace by mohly být přehledněji popsány a pojmenovány; u některých vizualizací chybí zcela popis, o jaký portál se jedná, a čtenář si tuto skutečnost bez znalosti terénu v dotčeném území jen těžko domyslí.

Připomínky jsou ryze formálního charakteru a nemohou mít vliv na celkové hodnocení záměru.

C.II.7. Ostatní charakteristiky

Ad Charakter městské čtvrti

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku upozorňuje v první řadě na nepřiliš vhodný název podkapitoly – „Charakter městské čtvrti“, kdy se v textu na str. 121 až 124 hovoří spíše o charakteru krajiny se všemi prvky v celém rozsahu železničního koridoru.

Obrázek na str. 123 dokumentace nemá čitelné popisky typologie krajiny, nemá uveden informační zdroj a rovněž popisek obrázku není zvolen nejvhodněji (jedná se totiž o typologii krajiny v místě plánovaného záměru a ne typologii české krajiny jako celku).

Dle názoru zpracovatele posudku by mohla být celá tato kapitolka součástí kapitoly předchozí věnované charakteristice krajiny a krajinného rázu.

Připomínky jsou ryze formálního charakteru a nemohou mít vliv na celkové hodnocení záměru.

Ad Jiné charakteristiky životního prostředí

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Ad Vztah k územně plánovací dokumentaci

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku v kap. C dokumentace postrádá vyhodnocení stávající akustické situace a stavu vibrací. Tato problematika je však řešena v kap. D.I.3 a v rámci Přílohy č. 13. V kap. C dokumentace by měla být minimálně zmínka o počáteční akustické situaci a stavu vibrací v dotčeném území.

V souhrnném komentáři k půdám a ZPF postrádá zpracovatel posudku komentář k PUPFL. Ten je uveden v dalších částech dokumentace.

Připomínky jsou formálního charakteru a nemají vliv na hodnocení záměru.

Dále bez připomínek.

ČÁST D - KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

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

Výstavba – znečištění ovzduší/hluková zátěž

Komentář zpracovatele posudku:

Vyhodnocení fáze výstavby z hlediska možného ovlivnění znečištění ovzduší a akustické situace je v kap. D.I.1 provedeno na základě zpracovaných odborných studií: Rozptylová studie – etapa výstavby a Akustická studie – etapa výstavby, které tvoří přílohu č. 10 a 11 dokumentace EIA a jejichž závěry jsou komentovány v kapitole D.I.2 a D.I.3.

Komentář zpracovatele posudku k Akustické studii – etapa výstavby a Rozptylové studii – etapa výstavby je uveden v kap. II posudku, části H – Přílohy.

Vyhodnocení vlivů na ovzduší a akustickou situaci bylo v rámci dokumentace EIA provedeno pro území, které bude z hlediska stavební činnosti zatěžováno nejdříve.

V dalším stupni projektové dokumentace je nutné provést vyhodnocení i pro další území, která budou ovlivněna navazující staveništní dopravou na veřejných komunikacích, pro což v dané fázi projektové přípravy zatím zpracovatel dokumentace neměl dostupné a relevantní podklady. Vhodný výběr přepravních tras, míst odběru (např. betonových směsí) či míst ukládání rubaniny bude nutné upřesnit v dalším stupni projektové dokumentace, detailně posoudit, případně vybrat optimální trasy a projednat je s dotčenými orgány státní správy. Na základě těchto informací je poté nutné aktualizovat akustickou a rozptylovou studii pro fázi výstavby.

Relevantní opatření z hlediska ochrany veřejného zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Provoz – znečištění ovzduší

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Provoz – hluková zátěž

Komentář zpracovatele posudku:

V této kapitole je odkaz na samostatnou přílohu č. 13 dokumentace EIA: Hluková studie - etapa provozu. Komentáře zpracovatele posudku k této studii jsou předmětem kapitoly II. posudku, části H – Přílohy.

Bez připomínek.

Provoz – vlivy na obyvatelstvo, ochrana veřejného zdraví v souvislosti s hlukovou zátěží území

Komentář zpracovatele posudku:

Veškeré připomínky zpracovatele posudku k problematice hodnocení zdravotních rizik hluku jsou uvedeny v komentáři k samostatné příloze č. 16 dokumentace EIA – viz kapitola II tohoto posudku, část H – Přílohy.

Zpracovatel posudku doporučuje, aby projektová příprava záměru a jeho konečné řešení bylo koordinováno s rozvojovými záměry dotčených obcí a aby příslušným obcím a krajskému úřadu byly předloženy podklady pro eventuelní další zpřesnění územně plánovací dokumentace.

Relevantní opatření týkající se ochrany veřejného zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Provoz – omezení obslužnosti území

Komentář zpracovatele posudku:

V souvislosti s danou podkapitolou upozorňuje zpracovatel posudku na následující podmínku zahrnutou do návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku:

Před zahájením stavby provést místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.

Jinak bez připomínek.

D.I.2. Vlivy na ovzduší

Výstavba

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována na základě samostatné přílohy č. 10 Rozptylová studie.

Veškeré připomínky zpracovatele posudku k této problematice jsou obsaženy v komentářích k samostatné příloze č. 10 dokumentace (viz kapitola II. posudku, část H – Přílohy).

Bez připomínek.

Provoz

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Veškeré připomínky zpracovatele posudku k problematice hluku jsou uvedeny v komentářích k samostatným přílohám dokumentace, které se zabývají problematikou hluku (Příloha č. 11, 13, 14, 15) – viz kapitola II tohoto posudku, část H – Přílohy.

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

Z kapitol věnovaným povrchovým i podzemním vodám, ať již pro fázi výstavby či provozu vyplývá celá řada opatření/doporučení. Tato opatření, popř. doporučení jsou obsahem kapitoly D. IV. Dokumentace. Zpracovatel posudku se s navrženými opatřeními/doporučeními ztotožňuje a dále je rozšiřuje. Opatření jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Fáze výstavby

Vliv na odtokové poměry v zájmovém území

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Vliv na zdroje podzemní vody

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Vliv na hydrogeologické poměry

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Vliv na PP Orty

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Vliv na jakost podzemních vod

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Vliv na jakost povrchových vod

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Fáze provozu

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

D.I.5. Vlivy na půdu

Komentář zpracovatele posudku:

V souvislosti s posouzením vlivu záměru na půdy by měla být zmíněna rovněž problematika dočasného záboru ZPF, jak je uvedeno v kapitole B.

S navrženými opatření uvedenými v dané kapitole se zpracovatel posudku ztotožňuje a dále je rozšiřuje. Opatření jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Jinak bez připomínek.

D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

S navrženým opatřením uvedenými v dané kapitole se zpracovatel posudku ztotožňuje. Relevantní opatření týkající se ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

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

Z kapitol věnovaným fauně, flóře a ekosystémům vyplývá celá řada opatření/doporučení. Tato opatření, popř. doporučení jsou obsahem kapitoly D. IV. Dokumentace. Zpracovatel posudku se

s navrženými opatřeními/doporučeními ztotožňuje a dále je rozšiřuje. Opatření jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

7.1 Vlivy na mimolesní porosty dřevin

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

7.2 Vlivy na flóru

Komentář zpracovatele posudku:

V dalším stupni projektové dokumentace je potřeba rozpracovat návrh vegetačních úprav, který bude respektovat floristické poměry daného území. Daná připomínka je součástí návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Dále bez připomínek.

7.3 Vlivy na faunu

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

7.4 Vlivy na ekosystémy

a) Vlivy na prvky ÚSES

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku upozornil již v komentáři ke kapitole C.I.1. na určité rozpory a nesrovnalosti mezi kapitolou C.I.1. dokumentace a samostatnou přílohou č. 9. Vzhledem k tomu, že kapitola D.I.7. dokumentace vychází v problematice ÚSES z kapitoly C, platí tyto připomínky rovněž pro tuto kapitolu. V dokumentaci je zmíněno v případě regionálních a lokálních biokoridorů několik prvků ÚSES navíc oproti Příloze č. 9. Jedná se o následující prvky: RBK 22104 Libochovka (str. 58 dokumentace); LBK 12729, LBK 12611, LBK 12597, LBK 12594/10, LBK 12583/8 (str. 59 dokumentace). Naopak v dokumentaci je v popisu LBK 12610 Luční potok poněkud nejasná zmínka o lokálním biokoridoru LBK 12607, který se dle přílohy č. 9 nazývá též Luční potok. U nadregionálních biokoridorů a interakčních prvků nebyly zpracovatelem posudku shledány žádné rozpory.

V dalším stupni projektové dokumentace je nutné v součinnosti s příslušným orgánem ochrany přírody specifikovat všechny dotčené prvky ÚSES. Daná podmínka je součástí návrhu stanoviska, který je přílohou daného posudku.

K navrženým doporučením zpracovatele dokumentace nemá autor posudku připomínky.

b) Vlivy na VKP

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

c) Vlivy na další ekosystémy

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

d) Vlivy na oblasti Natura 2000 (EVL a PO)

Komentář zpracovatele posudku:

Dle stanoviska Odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví Krajského úřadu Jihočeského kraje nemůže mít posuzovaný záměr samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí ležících na území v působnosti Krajského úřadu – Jihočeský kraj (č. m. KUJCK 28956/2010 OZZL/2/Tr ze dne 26. 8. 2010).

Zpracovatel posudku dodává, že v průběhu stavební činnosti na stávající trati u obce Chotýčany, která bude snesena a opuštěna, a která se nachází v blízkosti hranice EVL a PO Hlubocké obory, je nutné přijmout v dalších stupních projektové přípravy, po vybrání zhotovitele stavby, taková opatření, aby nebyl rušen předmět ochrany této EVL a PO. Tento požadavek bude zpracován do podmínek návrhu stanoviska posudku.

Jinak bez připomínek.

e) Další aspekty

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

D.I.8. Vlivy na krajinu včetně ovlivnění krajinného rázu

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu. S navrženým opatřením uvedenými v dané kapitole se zpracovatel posudku ztotožňuje.

Z kapitoly D.I.8 a závěru kapitoly C.2.6. dokumentace jednoznačně vyplývá, že v každém případě dojde k ovlivnění krajinného rázu, ať již samotným umístěním nového liniového prvku dvoukolejné trati do krajiny či změnou pohledového horizontu, kdy vizuální vjem bude navíc zesílen elektrickou trakcí. Významnou novou charakteristikou v území bude i deponie rubaniny z tunelů v segmentu Dobřejovice.

S ohledem na výše uvedenou skutečnost doporučuje zpracovatel posudku v rámci dokumentace pro územní řízení spolupracovat při návrhu finálního řešení vedení trati v oblasti Dobřejovic, v úseku mezi novým Hosínským a Chotýčanským tunelem, s autorizovaným architektem s autorizací se všeobecnou působností nebo s autorizací v oboru krajinářská architektura. V součinnosti s tímto architektem navrhnout takové řešení vedení trati a krajinářské úpravy, aby bylo ovlivnění krajinného rázu a změna pohledového horizontu co nejmenší.

V rámci dokumentace pro územní řízení požaduje zpracovatel posudku dále prověřit nutnost uložení deponie výkopových hmot v oblasti obce Dobřejovice. Zároveň požaduje prověřit i jiné možnosti uložení přebytečné výkopové zeminy. V součinnosti s autorizovaným architektem s autorizací se všeobecnou působností nebo s autorizací v oboru krajinářská architektura najít takové řešení uložení přebytečné výkopové hmoty, kterým by byla hodnota krajinného rázu co nejméně narušena. Při hledání řešení uložení výkopové zeminy doporučuje zpracovatel posudku upřednostnit krajinářské hledisko před hlediskem ekonomickým.

Výše uvedená opatření a další relevantní opatření týkající se ochrany krajinného rázu jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Jinak bez připomínek.

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

Komentář zpracovatele posudku:

V kapitole nejsou zmíněny přeložky, popř. rušení inženýrských sítí a komunikací.

Rovněž zpracovatel posudku postrádá zmínku o možnosti archeologických nálezů v trase nového železničního koridoru, přičemž zpracovatel dokumentace na str. 66 v kapitole C uvádí, že v místě uvažované výstavby nelze vyloučit výskyt archeologických nalezišť. V případě archeologických nálezů při výkopových pracích je nutné dodržet zákon č. 20/1987 Sb., v platném znění. Bude proto nezbytné zajištění odborného archeologického dohledu při provádění vlastních zemních prací.

Relevantní opatření týkající se ochrany hmotného majetku, kulturních a archeologických památek jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Jinak bez připomínek.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel dokumentace v této kapitole provádí obecné shrnutí závěrů předcházejících kapitol, přičemž vychází ze závěrů předcházejících kapitol dokumentace EIA.

Záměr nepřekračuje lokální měřítko významnosti vlivů na přírodu a krajinu; z hlediska velikosti vlivů lze záměr označit za středně velký; z hlediska významnosti vlivů pak za málo až středně významný.

Záměr nebude představovat nepříznivý vliv přesahující státní hranice.

Zpracovatel posudku nemá ke kapitole D.II. připomínky. Kapitola je zpracována po formální i obsahové stránce správně.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována poměrně podrobně, přičemž se ve skutečnosti jedná o shrnutí dvou odborných studií – Přílohy č. 17 a Přílohy č. 18 – Požárně bezpečnostní řešení stavby – Hosínského a Chotýčanského tunelu.

Ze závěru kapitoly vyplynulo několik nezbytností nutných k zahájení činnosti v tunelech. Jedná se především o nezbytnost vypracování potřebné dokumentace požární ochrany podle požadavků zákona o požární ochraně; konkrétně se jedná o: požární poplachovou směrnici, požární evakuační plán, dokumentaci zdolávání požárů a provozní řád tunelu. Obsah veškerých těchto nezbytných dokumentací bude v průběhu tvorby konzultován s místně příslušným HZS.

Pro fázi výstavby bude nezbytné vypracovat rovněž havarijní plán, odsouhlasený správou dopravní cesty a HZS ČD. Tuto skutečnost zpracovatel dokumentace zmiňuje v úvodu kapitoly pro etapu výstavby.

Nutnost vypracování veškerých potřebných dokumentů je formou opatření zahrnuta do návrhu podmínek stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Bez připomínek.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je značně rozsáhlá, obsahuje výčet veškerých připomínek, opatření a podmínek, které je nutné v některé z následujících fází projektu realizovat.

Zpracovatel posudku má připomínku ryze formálního charakteru týkající se členění této kapitoly. Kapitola není formálně nijak členěna, což čtenáři poměrně ztěžuje orientaci ve výčtu mnoha opatření a podmínek.

Autor posudku proto navrhaná opatření pro účely návrhu stanoviska pro příslušný úřad přehledně rozčlenil na jednotlivé tematické celky zvláště pro fázi projektové přípravy, výstavby a provozu: zdraví obyvatel, ovzduší, hluk, povrchové vody, podzemní vody a hydrogeologie, půda, horninové prostředí, geologie a zemní práce, flóra, fauna, ekosystémy (včetně ÚSES a VKP), krajina, odpady, hmotný majetek a kulturní památky a stavebně-technická opatření.

S opatřeními navrženými v dokumentaci se zpracovatel posudku v zásadě ztotožňuje a v případě potřeby je dále rozšiřuje. Opatření jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola definuje stručně základní metody a podklady použité při posuzování předloženého záměru.

Zpracovatel posudku má pouze připomínku k použité metodě výpočtu v Příloze č. 11 Hluková studie – etapa výstavby (kap. 4.). Zpracovatel studie uvádí, že bylo použito programu Hluk +, verze 9.01 Profi, ovšem vysvětlení použitých metodik spíše odkazuje na verzi 7.0. Zde je nutné poukázat na to, že popisovaná metodika výpočtu hluku z průmyslových zdrojů hluku, byla používána naposledy právě touto verzí programu. Od verze 8.0 již totiž byly používány postupy dle mezinárodní normy ČSN ISO 9613. Pravděpodobně byl tento text omylem převzat z nějaké starší studie. Program Hluk +, verze 9.01 umožňuje výpočet již jen dle výše zmíněné normy. Tzn., že výpočet byl proveden správně dle platných norem a metodik, protože použitý program nic jiného neumožňuje, nicméně popis metody výpočtu je zavádějící.

Připomínka je formálního charakteru, bez vlivu na celkové hodnocení záměru.

Součástí posuzované kapitoly dokumentace D.V. je rovněž seznam použité literatury a soupis použitých podkladů. Tento seznam by mohl být pro větší přehlednost nějakým způsobem členěn (abecedně, tematicky, apod.).

Dále bez připomínek.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k dané kapitole připomínky.

Nedostatkem při zpracování dokumentace a samostatných příloh byla skutečnost, že prozatím je známo pouze přibližné staničení železničního koridoru (s ohledem na polohu objektů, křížení s vodními toky a další zásahy do krajiny).

Rovněž není znám dodavatel stavby a podrobný plán organizace výstavby, zdrojová a cílová místa přepravy surovin a není tedy možné přesně v tomto stupni kvantifikovat vlivy výstavby.

Případné nejasnosti a neurčitosti neovlivní zásadně závěry dokumentace ani posudku. Daná skutečnost je řešitelná v dalších stupních projektové dokumentace.

Podmínkou návrhu stanoviska je řada opatření či doporučení, která je nutné přijmout v dalších stupních projektové dokumentace a případné nedostatky v neznalostech a neurčitostech tak odstranit.

ČÁST E - POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k dané kapitole připomínky.

Záměr byl v dokumentaci EIA předložen v jedné vybrané variantě, a to s dvojkolejnými tunely vyhovujícími pro rychlost do 160 km/hod (varianta GOLIÁŠ) a úsporné variantě řešení stanice Nemanice.

Zpracovatel posudku dále dodává, že výpočet imisního zatížení hlukem a znečištěním ovzduší ve výpočtové oblasti 4 (severní portál Chotýčanského tunelu) bylo pro fázi výstavby řešeno ve dvou variantách dopravního napojení zařízení stavenišť na vnější komunikační systém:

- 1) Přímé napojení na I/3, v případě, že nebude v době výstavby vybudována komunikace D3*
- 2) V ose nové koleje na nově vybudovaný most za Ševětínem na I/603*

ČÁST F – ZÁVĚR

Komentář zpracovatele posudku:

Uvedený závěr je velice stručný a má převážně formální charakter.

Faktografické shrnutí zařadil zpracovatel dokumentace do následující kapitoly G.

Bez připomínek.

ČÁST G – VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Komentář zpracovatele posudku:

Shrnutí plně koresponduje s informacemi v předešlých kapitolách.

Připomínky zpracovatele posudku k jednotlivým řešeným aspektům jsou uvedeny vždy v hodnocení příslušné kapitoly (viz kapitoly B, C, D), popř. v následující části posudku, zabývající se hodnocením jednotlivých samostatných příloh dokumentace.

Bez připomínek.

ČÁST H – PŘÍLOHY

Komentář zpracovatele posudku:

Jednotlivé přílohy, resp. studie jsou nezbytným podkladem pro zpracování dokumentace EIA dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Studie postihují nejvýznamnější vlivy na životní prostředí, které souvisí s realizací posuzovaného záměru.

Veškeré přílohy jmenované v kapitole H jsou ve formě samostatných příloh (celkem 18 příloh ve třech svazcích k dokumentaci EIA), žádná z nich není přímou součástí kapitoly H.

Následující text obsahuje podrobnější komentář k jednotlivým přílohám.

Příloha 1 - Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace a Stanovisko orgánu ochrany přírody k hodnocení záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Povinné doklady dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů jsou v dokumentaci EIA doloženy.

Oddělení územního plánování Krajského úřadu Jihočeského kraje, odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic považuje posuzovaný záměr za souladný s řešením změny č. 2 ÚPVÚC Českobudějovická sídelní regionální aglomerace.

Ve stanovisku Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví ze dne 26. 8. 2010, č.j. KUJCK 28956/2010 OZZL/2/Tr je uvedeno, že uvedený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí ležících na území v působnosti Krajského úřadu Jihočeského kraje.

Bez připomínek.

Příloha 2 – Situace záměru

Situace dokládá umístění záměru v rámci širších územních vztahů. V situaci je patrný návrh nové trati, stávající trať, navazující drážní stavby, hranice jednotlivých KÚ, trasa budoucí dálnice D3, obslužné komunikace, mosty a protihlukové objekty.

Bez připomínek.

Příloha 3 – Technická zpráva: Úpravy vodotečí

Technická zpráva byla zpracována firmou SUDOP PRAHA a.s. a se zabývá stykem navrhované železniční trati se stávajícími vodotečemi. Podává podrobné informace a popisuje jednotlivé navržené stavební objekty (včetně podrobných situací stavebních objektů), součástí jsou rovněž hydrotechnické výpočty (výpočty n-letých vod a konzumčních křivek) a hydrologická data z ČHMÚ České Budějovice.

V tištěné podobě přílohy č. 3 posuzované dokumentace, kterou zpracovatel posudku obdržel, chybí fyzicky str. 3, kde je soupis jednotlivých SO úpravy vodotečí a popis SO 38-81-01 (úprava vodoteče Kyselá voda).

Z hlediska odborného i formálního je však příloha v pořádku a je zpracována v dostatečném rozsahu.

Zpracovatel posudku má pouze drobnou připomínku týkající se změny názvu tunelů – viz str. 5 přílohy č. 3 v popisu k SO 38-81-07 a 38-81-08 – namísto Hosínský tunel zde má figurovat tunel Chotýčanský. V popisu výše uvedených stavebních objektů rovněž zpracovatel posudku postrádá bližší upřesnění v souvislosti se zmiňovanou „možnou úpravou koryta“ bezejmenné vodoteče a potoka Libochovka.

Zpracovateli posudku rovněž není zcela jasné, proč zpracovatel dokumentace neuvádí rovněž konzumční křivku vodoteče Kyselá voda.

Rovněž v přehledu hydrologických dat chybí hydrologická data pro Dobřejovický potok; ta jsou ovšem k dispozici v navazující příloze č. 4 „Vodohospodářské řešení“.

Výše uvedené připomínky nemají vliv na celkové hodnocení a rozhodování o posuzovaném záměru.

Dále bez připomínek.

Příloha 4 – Technická zpráva: Vodohospodářské řešení a hydrotechnické výpočty

Tato příloha (zpracovatel: SUDOP PRAHA a.s.) se zabývá vodohospodářským řešením souvisejícím s návrhem nového úseku železniční tratě Nemanice I - Ševětín. Ve zprávě je popsána situace odtokových poměrů přilehlých povodí, je řešen styk trati se stávajícími vodotečemi a jejich úpravy, jsou vypočtena odtoková množství z přilehlých povodí a součástí je rovněž hydrotechnické posouzení propustků a mostů.

Z hydrotechnického posouzení mostních objektů/propustků na vodních tocích vyplynula u dvou stavebních objektů nutnost povolení příslušného vodoprávního úřadu; konkrétně se jedná o SO 31-21-03 a SO 37-21-03, kde se jako problém jeví průtok se zahlceným vtokem. V případě SO 31-21-03 bude nezbytné provést rekonstrukci propustku a v případě SO 37-21-03 se počítá s prodloužením propustku.

Nezbytnost povolení příslušného vodoprávního úřadu bude součástí návrhu stanoviska.

Dále bez připomínek.

Pozn.:

Zpracovatel posudku má jednu společnou připomínku k příloze č. 3 a příloze č. 4. Připomínka se týká názvosloví příslušných vodotečí. Název Mazelovský potok se vyskytuje v těchto dvou přílohách. Zpracovatel hydrogeologického posouzení (Příloha č. 5, str. 9) například ale v hydrologické charakteristice území tento název nepoužívá, zpracovateli dokumentace se tento název rovněž nepodařilo nalézt na dostupných mapových serverech (např. HEIS VÚV T.G.M.). Samotná dokumentace EIA převzala do svých textů v kapitole B.1.6 rovněž název Mazelovský potok (vycházela ovšem evidentně z Přílohy 3 a 4); oproti tomu v kapitole C.1.4 (věnované VKP) dokumentace EIA již název Mazelovský potok nefiguruje a hovoří se zde o bezejmenné vodoteči směrem k Mazelovu v km 21,5.

Tato připomínka je pouze formálního charakteru a nemá v žádném případě vliv na celkové hodnocení posuzovaného záměru.

Příloha 5 – Předběžný hydrogeologický průzkum

Na základě objednávky firmy SUDOP a.s. provedla firma GESTEC, s.r.o. předběžný hydrogeologický průzkum nového traťového úseku. Detailní průzkum proběhl dle dohody v zájmovém území vymezeném pásmem širokým cca 150 m na obě strany od osy trati a orientační mapování proběhlo v pásmu širokém cca 500 m na obě strany od osy trati (viz mapové přílohy v podkladu - Přílohy č. 5).

Celá studie je vypracována velmi podrobně, je založena jak na zhodnocení archivních údajů a mapových podkladů, tak na terénních průzkumech v průběhu let 2009 a 2010 a zabývá se charakteristikou přírodních poměrů širšího okolí, popisem chráněných území a ochranných pásem, popisem hladiny podzemní vody, hydrogeologickými poměry v trase přeložky, vlivem stavby na vodní zdroje a vodní režim v okolí a v poslední fázi rovněž návrhem prací do další etapy průzkumu. Součástí studie je rovněž fotodokumentace a celá řada mapových příloh jako např. situace úseku nové trati ve vodohospodářské mapě, mapa hydrogeologických objektů, pasportizace vodních zdrojů, vyhodnocení hydrodynamických zkoušek či metodika výpočtu přítoků do zářezů a tunelů.

Terénní práce spočívaly především v sezónním záměru hladin podzemní vody na zjištěných hydrogeologických objektech, v provedení (a následném vyhodnocení) čerpacích a stoupacích zkoušek na nově vystrojených vrtech inženýrsko-geologického (IG) průzkumu a rovněž v režimním měření na nově vystrojených vrtech IG průzkumu.

K provedenému hydrogeologickému průzkumu nemá zpracovatel po odborné stránce žádné připomínky; zpracovatel posudku má snad jen jedinou připomínku formálního charakteru týkající se mapové přílohy 2 posuzované přílohy č. 5 – ve vysvětlivkách 1. i 2. části mapové přílohy 2 se nachází popisek „varianta David“, přičemž výsledné řešení tunelů odpovídá dle dokumentace variantě s dvojkolejnými tunely, tedy variantě „Goliáš“.

Příloha 6 – Odpadové hospodářství

Studie odpadového hospodářství má celkem 26 stran a 4 přílohy. Příloha č. 1 obsahuje seznam provozních souborů a stavebních objektů, Příloha č. 2 uvádí přehled odpadů z jednotlivých souborů a objektů, Příloha č. 3 zahrnuje souhrnný přehled odpadů ze stavební činnosti zařazených dle Katalogu odpadů a Příloha č. 4 uvádí přehled zařízení k využívání/odstraňování odpadů v daném regionu. Studie (včetně příloh) je řešena velmi přehledně a v dostatečném rozsahu.

Zpracovatel posudku má pouze jednu připomínku, která se vztahuje ke kapitole 4 této studie – „Kontrolní chemické analýzy“. Obsah této kapitoly je de facto výňatkem z bezprostředně následující Přílohy č. 7 „Kontaminace pražcového podloží“, proto tuto kapitolu shledává zpracovatel posudku nadbytečnou.

Dále bez připomínek.

Příloha 7 – Kontaminace pražcového podloží

Studie je zpracována v dostatečném rozsahu, přičemž většinu studie tvoří přílohy – Příloha č. 1: Plán odběru vzorků, Příloha č. 2: Protokoly o odběru vzorků a Příloha č. 3: Protokoly o zkouškách (Aquatest a.s.).

Studie je založena na terénních a laboratorních pracích, kdy ve stanovené části stavby dopravní infrastruktury bylo vykopáno celkem 71 sond a bylo odebráno příslušné množství vzorků. Ty byly následně podrobeny požadovaným zkouškám (ekotoxická, apod.) v akreditované zkušební laboratoři.

Zpracovatel posudku má pouze jedinou formální připomínku k předkládané studii týkající se podrobného tabulkového přehledu lokalizace odběru místních vzorků (str. 4 přílohy 7). Tato tabulka je ve studii umístěna duplicitně – v textu samotné studie a v příloze č. 1 popisující plán odběru vzorků odpadů. Zpracovatel posudku ovšem nevyklučuje možnost, že se jedná o záměr zpracovatele odborné studie.

Dále bez připomínek.

Příloha 8 – Pedologický průzkum

Pedologický průzkum zahrnoval mimo studium podkladů především terénní práce – vytýčení a zakreslení sond (viz mapa skryvkových oblastí této přílohy č. 8). Hustota sondáže byla přizpůsobena terénním, geologickým a půdním poměrům a rozsahu plánovaných trvalých záborů parcel. Celkem bylo pro účely této studie provedeno a vyhodnoceno 28 sond, které byly prováděny sondovací pedologickou tyčí do hloubky max. 0,60 m. Informace o půdních poměrech byly doplněny díky nově provedeným inženýrsko-geologickým vrtům v zájmovém území (viz příloha č. 5 „Předběžný hydrogeologický průzkum“).

Důležitým výstupem průzkumu je doporučená mocnost plánovaných skrývek s ohledem na zjištěné mocnosti orníční vrstvy a na celkové mocnosti humózních vrstev.

Bez připomínek.

Příloha 9 – Biologický průzkum

Příloha se sestává ze závěrečné zprávy biologického průzkumu a 5 příloh. Příloha č. 1 představuje Botanický průzkum, příloha č. 2 Zoologický průzkum, příloha č. 3 Shrnutí podkladů ÚSES, příloha č. 4 Biotopové mapování enklávy Dobřejevovice a příloha č. 5 Fotodokumentaci.

Biologický průzkum byl zpracován velmi pečlivě, výsledky jsou přehledné a umožní tak před realizací záměru navrhnout vhodná kompenzační či ochranná opatření.

*Zpracovatel posudku má pouze několik drobných připomínek převážně formálního charakteru. V zoologickém průzkumu se vyskytují překlepy, popř. chyby v latinských názvech nalezených druhů – např. na str. 12 – plži – jantarky rodu *Succisa* (má být zřejmě rod *Succinea* či *Succinella*), aj.*

V příloze č. 3, která se zabývá vymezenými prvky ÚSES, kolidujícími s nově navrženou tratí, je zpracovateli posudku textově nejasná situace v KÚ Hosín, kde se nachází lokální biokoridor Luční potok (12607). Dle zpracovatele studie je tento LBK pokračováním stejnojmenného lokálního biokoridoru v KÚ Dobřejevovice. Na přiložené mapě je však znázorněn pouze LBK 12610 v KÚ Dobřejevovice.

Výše uvedené připomínky nemají v žádném případě vliv na celkové hodnocení posuzovaného záměru.

Dále bez připomínek.

Příloha 10 – Rozptylová studie – etapa výstavby

Předložená rozptylová studie se zabývá vyhodnocením příspěvků stavební činnosti posuzovaného záměru k imisní zátěži území zasaženého stavební činností.

V rozptylové studii nebyly vyhodnoceny všechny předpokládané etapy výstavby, ale pouze nejhorší možný stav, který může při stavební činnosti nastat, a to souběh ražby tunelů a návozu betonové směsi pro zřizování sekundárního ostění. Výsledky rozptylové studie tak reflektují nejhorší možný stav, který může v území nastat. Vyhodnocení je provedeno na straně bezpečnosti.

Podrobnost rozptylové studie odpovídá podrobnosti vstupních dat - objemu skrývkových prací a objemu obslužné staveništní dopravy záměru.

Jak již bylo v kap. B.II.4 poznamenáno, dokumentace neuvádí příjezdové/odjezdové trasy obslužné staveništní dopravy. Ty je požadováno doplnit a především i projednat v dalších stupních projektové dokumentace. Na základě těchto informací poté aktualizovat rozptylovou studii pro fázi výstavby.

V případě, že bude při výstavbě využita mobilní betonárka, je nutné tuto skutečnost rovněž zohlednit v dalších stupních projektové dokumentace a vyhodnotit v rozptylové studii.

Uvedený údaj ročního objemu skrývkových prací 108 330 tun nesouvisí s posuzovaným záměrem. Ostatní údaje uvedené v kapitole jsou správné. Připomínka je formálního charakteru a nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

Dle výsledků rozptylové studie lze etapu výstavby z hlediska vlivů na ovzduší označit při respektování navržených ochranných opatření za akceptovatelnou. S daným tvrzením se zpracovatel posudku slučuje. Navržená opatření jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Příloha 11 – Hluková studie – etapa výstavby

Předložená akustická studie se zabývá posouzením akustické situace v území ve vztahu k nejbližším chráněným objektům

V akustické studii nebyly vyhodnoceny všechny předpokládané etapy výstavby, ale pouze nejhorší možný stav, který může při stavební činnosti nastat, a to souběh ražby tunelů a návozu betonové směsi pro zřizování sekundárního ostění. Výsledky akustické studie tak reflektují nejhorší možný stav, který může v území nastat. Vyhodnocení je tedy provedeno na straně bezpečnosti.

Vzhledem k charakteru výstavby, předpokládaným rozmístěním zařízení stavenišť a řešení náročných stavebních prací – ražby tunelových úseků – a rovněž ve vztahu k chráněné obytné zástavbě si zpracovatel rozdělil řešený úsek železniční trati do 4 výpočtových oblastí (Výpočtová oblast 1 – jižní portál Hosínského tunelu; Výpočtová oblast 2 – severní portál Hosínského tunelu; Výpočtová oblast 3 – jižní portál Chotýčanského tunelu; Výpočtová oblast 4 – severní portál Chotýčanského tunelu), kde je možné předpokládat případné ovlivnění chráněné obytné zástavby. V těchto výpočtových oblastech rozmístil zpracovatel u chráněné obytné zástavby základní a charakteristické kontrolní výpočtové body a provedl výpočet pomocí plošného rozložení akustického pole. Zpracovatel se tedy soustředil na prostory výstavby, kde bude probíhat výstavba po nejdélší dobu, a tedy i stavební mechanismy a hluk budou v těchto místech zatěžovat okolí v nejdélším časovém období.

Zpracovatel provedl správně rozdělení zdrojů hluku. Jediné, co by bylo vhodné ještě posoudit, resp. zmínit pro úplnost výčtu možných zdrojů hluku v rámci stavebního hluku i případné možnosti ovlivnění okolí (především okolí portálů tunelu), je impulsní hluk z plánovaných trhacích prací. Tato problematika je částečně řešena především z hlediska tlakovzdušných účinků v příloze č. 12 - Vstupní podmínky pro trhací práce. Tento zdroj hluku a hlavně jeho akustická problematika se však velmi obtížně predikuje a je možné tuto situaci spíše pouze odhadovat na základě analogických situací. Navíc je možné provést i v rámci trhacích prací po zjištění skutečného stavu řadu protihlukových opatření, např. snížení hmotnosti náloží, vhodného časování roznětu, apod.

V rámci posuzování stavebního hluku je třeba vyhodnotit i navazující staveništní dopravu na veřejných komunikacích, pro což v dané fázi projektové přípravy zatím zpracovatel neměl dostupné a relevantní podklady. Vhodný výběr přepravních tras, míst odběru (např. betonových směsí) či míst ukládání rubaniny bude nutné upřesnit v rámci DÚR, detailně posoudit, případně vybrat optimální trasy a projednat je s dotčenými orgány státní správy. Na základě těchto informací je poté nutné aktualizovat akustickou studii pro fázi výstavby.

I přes maximální komplexní přístup zpracovatele hlukové studie by však bylo vhodné posoudit i relativně krátkodobé zatížení okolí záměru stavebním hlukem a to v prostoru v počátku posuzovaného úseku pro okolní zástavbu v Č. Budějovicích a Nemanicích. Je samozřejmé, že proces EIA je na počátku projektové přípravy záměru a není možné v tomto stupni znát veškeré detaily výstavby a ani konkrétní nasazení a typy použitých strojů. Nicméně v návrhu stanoviska bude formulována podmínka na detailní posouzení stavebního hluku v celé délce projektovaného a posuzovaného záměru, včetně finálního výběru odvozových a dovozových tras a jejich detailního vyhodnocení z hlediska případného ovlivnění okolí těchto tras, a to i v místech finálního odběru betonových směsí a ukládání, případně deponování vyrubané horniny.

V případě, že bude při výstavbě využita mobilní betonárka, která nebyla v akustické studii vyhodnocena, je nutné tuto skutečnost rovněž zohlednit v dalších stupních projektové dokumentace a vyhodnotit v akustické studii. Daná opatření jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Zpracovatel posudku má k předložené akustické studii na stavební hluk ještě několik připomínek.

V kapitole 3.3 v uvedené tabulce není jednoznačně uvedeno, o jaké akustické parametry uvedených typových strojních mechanismů se jedná, a bylo by tedy vhodné uvést pod tabulku vysvětlivky. V této

podobě se dá pouze dovozovat na základě odborných znalostí, že označení „xx“ v indexu $L_{pA,xx}$ je pravděpodobně akustický tlak v definované vzdálenosti od zdroje hluku.

Další připomínka je k použité metodě výpočtu, kap. 4. Není jasné, proč v úvodu popisuje zpracovatel, že bylo použito programu Hluk +, verze 9.01 Profi, přičemž vysvětlení použitých metodik již popisuje na verzi 7.0. Zde je nutné právě poukázat na to, že popisovaná metodika výpočtu hluku z průmyslových zdrojů hluku byla používána naposledy právě touto verzí programu. Od verze 8.0 již totiž byly používány postupy dle mezinárodní normy ČSN ISO 9613. Tento text byl pravděpodobně omylem převzat z nějaké starší studie. Program Hluk +, verze 9.01 umožňuje výpočet již jen dle výše zmíněné normy. Tzn., že výpočet byl proveden správně dle platných norem a metodik, protože použitý program nic jiného neumožňuje, nicméně popis metody je zavádějící.

K dokladovaným grafickým výstupům má autor posudku pouze formální připomínku. Izofony a hluková pole zanikají v barevných ortofotomapách, a tím samozřejmě zaniká i grafická vypovídací schopnost těchto obrázků. Ne vždy je vhodné použít veškeré nástroje, které program umožňuje, neboť to může mít dopad na jejich vypovídací schopnost. Navíc kopírováním takovýchto barevných výstupů dochází bohužel k jejich barevné degradaci.

Dále by bylo vhodné k těmto grafickým výstupům připojit i legendu, případně zobrazovanou limitní izofonu zvýraznit, protože v barevných podkladech zaniká.

Se závěrem studie lze částečně souhlasit, a to pouze s částí, která se týká hluku z jednotlivých stavení. Ne však s částí týkající se hluku z přepravních tras, které posuzovány v rámci tohoto stupně projektové přípravy nebyly a musí být řešeny podrobně v dalším stupni projektové dokumentace (tzn. minimálně již v dokumentaci pro DÚR).

Zpracovaná akustická studie poskytuje na základě dostupných vstupních podkladů v daném stupni projektové přípravy a pro hodnocení v procesu EIA základní a postačující informace o možném dopadu stavební činnosti na okolí.

Výše uvedené připomínky jsou spíše metodického a formálního charakteru, případně upřesňují nejasnosti a zavádějící informace uváděné ve studii. Tyto připomínky nemající však přímý vliv na výsledky předložené akustické studie.

Dále bez připomínek.

Na základě výše uvedených připomínek zahrnuje zpracovatel posudku do podmínek návrhu stanoviska následující opatření:

1. V rámci DÚR provést detailní posouzení stavebního hluku, a to v celé délce projektovaného a posuzovaného záměru včetně finálního výběru optimálních odvozových a dovozových tras a jejich detailního vyhodnocení z hlediska případného ovlivnění okolí těchto tras. Tato vyhodnocení budou provedena nejen podél tras, ale především i v místech finálního odběru betonových směsí a ukládání, případně deponování vyrubané horniny.

Navržené trasy budou předloženy dotčeným orgánům státní správy a samosprávy ke schválení.

Celkové vyhodnocení bude předloženo k odsouhlasení orgánu ochrany veřejného zdraví.

2. Provést kontrolní měření hluku z výstavby, především impulsního hluku, a případně navrhnout adekvátní opatření.

Příloha 12 – Vstupní podmínky pro trhací práce – tunel Hosín

Bez připomínek.

Příloha 13 – Hluková studie – etapa provozu

Předložená hluková studie byla vypracována jako součást projektové dokumentace pro územní řízení a jako taková byla i převzata jako podklad pro proces EIA. Předložená hluková studie se ve své podstatě zabývá pouze přehledovým posouzením výhledové akustické situace.

K danému materiálu máme následující připomínky, či doplňující a zpřesňující informace.

Není jasné, proč zpracovatel v kapitole 1: Legislativa uvádí naprosto nadbytečně legislativní požadavky i na zdroje hluku, kterými se v akustické studii vůbec nezabývá. Zbytečně jsou tyto informace ve vztahu k řešené problematice ve studii zavádějící a přispívají tak k nepřehlednosti hlukové studie.

Kapitola 1.6: Nejistota výpočtu

Ověření nejistoty výpočtu, na které se autor studie odvolává, bylo prováděno pro konkrétní reálné výpočtové situace. Vzhledem k tomu, že do každého výpočtového modelu a vlastního výpočtu vstupuje řada vstupů a faktorů, u kterých je možné vnést chybu především zpracovatelem tohoto modelového výpočtu, nelze toto již více jak 13 let staré „pseudoověření“ vztahovat na jakékoliv akustické modely zpracované tímto výpočtovým programem. Pro deklarování nejistoty výpočtu daného modelu by bylo vhodné provést měření reálné akustické situace a tu porovnat s vytvořeným modelovým výpočtem. To je třeba provést pro stávající akustickou situaci v daném hodnoceném úseku. V našem případě se jedná především o úseky, kde modernizovaná trať je vedena cca ve stávající stopě železniční trati. Tuto situaci však akustická studie neřeší. Proto je nutné velmi opatrně formulovat nejistotu daných výpočtů.

Navíc není vůbec jasné, proč je přílohou této studie protokol z měření akustické situace stávajícího stavu a vibrací, když studie vůbec z těchto údajů netěží a nevyužívá je.

Kapitola 2: Metodika

S postupem výpočtu, zanedbáním některých zdrojů hluku, lze do určité míry souhlasit, i když v procesu EIA bychom měli brát v úvahu i kumulaci jednotlivých zdrojů hluku, např. silničního a železničního. V dalších částech studie však s těmito kumulativními vlivy studie počítá, a tedy v této kapitole uvádí zavádějící informace. Co lze však zásadně vytknout této kapitole, je skutečnost, že ač má název „metodika“, tak se zde popisují pouze postupy. Základní informace, pomocí jakých metodik ve zvoleném výpočtovém programu bylo počítáno, zcela chybí. Na základě dotazu bylo zpracovateli posudku sděleno, že byly použity německé výpočtové metodiky pro železniční hluk Schall 03 a pro silniční dopravu RLS 90. S použitím obou těchto metodik lze souhlasit.

Kapitola 3: Výchozí údaje – popis zájmového území

K této kapitole by bylo vhodné pro bližší představu o vedení železniční trati popsat přibližnou vzdálenost chráněné zástavby od modernizované železniční trati, případně popsat její vedení vůči okolnímu terénu.

Kapitola 4: Technologie dopravy

Zpracovatel posudku má k dané podkapitole pouze připomínky formálního charakteru.

Údaje o současném a výhledovém rozsahu dopravy vykazují formální nesrovnalosti v označení jednotlivých traťových úseků.

Dále jsou nejednoznačně citovány podklady, ze kterých byly dané informace čerpány.

Informace o výhledovém stavu byly převzaty ze „Studie proveditelnosti“ zpracované v roce 2009 pro časový horizont 2020.

Kapitola 5: Akustické výpočty

Je nutné upozornit na používání nevhodného akustického názvosloví. Hluk je pouze pojem a ne akustická veličina, proto je zavádějící používat slovní spojení „Hladina hluku“. Z fyzikálního hlediska se jedná o hladinu akustického tlaku A.

Výpočty byly prováděny na straně bezpečnosti pro maximální rychlosti jízdy vlakových souprav. V této kapitole bylo provedeno alespoň v emisní úrovni porovnání stávajícího a výhledového stavu. Patrný rozdíl mezi stávajícím a výhledovým stavem (vypočtené), a to cca 4 – 5 dB pro denní i pro noční dobu (viz. tabulka 5.1.1.1) byl proveden výpočtem zřejmě pro výhledový železniční svršek. Je škoda, že nebyl proveden srovnávací výpočet pro stávající stav a ten porovnán s naměřenou hodnotou. Potom by byl jednoznačně prokázán stávající stav hlučnosti horší nebo alespoň srovnatelný, a to i přes plánovaný nárůst výhledových intenzit železniční dopravy. Tento průkaz by potom byl jednoznačný. Je skutečně prokázáno, že nový svršek modernizovaných tratí zlepšuje stav hlučnosti o 3-5 dB, ale to není jen neideálním stavem stávajícího žel. svršku, ale celou konstrukcí nových bezстыkových kolejnic a jejich pružným uchycením k pražcům. Lze souhlasit se závěrem tohoto porovnání, že lze celkově očekávat vyrovnané hlukové zatížení s dnešním stavem, které bude ještě sníženo množstvím navržených protihlukových opatření tak, aby na většině území bylo dosaženo limitních hladin akustického tlaku ze železniční dopravy.

Proto jsou výsledky porovnání v tabulce 5.1.1.1 pro stávající stav a tedy i v rámci porovnání s výhledovým stavem zkeslené a s největší pravděpodobností i podhodnocené (tedy zavádějící), protože neodpovídají reálnému stavu. Je škoda, že zpracovatel nebyl schopen využít naměřených stávajících hodnot, které dokladuje v příloze studie.

I když je evidentní, že modernizované trati přináší řadu přínosů, je výše uvedená připomínka především o tom, že takto prezentované výsledky v kvantifikační rovině bohužel v prvním přiblížení velmi omezeně prokazují pro neodbornou veřejnost právě výhodnost nového modernizovaného řešení železniční tratě.

Kapitola 8: Obecně k protihlukovým opatřením

V této kapitole jsou uvedeny obecné požadavky na výstavbu a konstrukci protihlukových opatření. K textu uváděnému v těchto kapitolách je třeba upřesnit některé formulační nepřesnosti a to např., že výpočtový program nepočítá s novým a kvalitním kolejovým ložem, ale je to zvolená metodika, která má tento železniční svršek v nabídce zadání vstupních dat pro výpočet.

Také nelze souhlasit s tvrzením, že v české technické legislativě chybí článek, který by definoval standardní charakteristické hlukové spektrum pro dopravní hluk. Např. pro silniční hluk je normalizované spektrum pro silniční dopravu definováno v normě ČSN EN 1793-3. Neprůzvučnost a pohltivost protihlukových clon je potom definována pomocí tříd v ČSN EN 1793-1,2.

Proto není jasné, proč autor rozebíral požadavky na parametry neprůzvučnosti a pohltivosti protihlukových clon a přitom v závěru této kapitoly bez jakéhokoliv odkazu dává doporučení na zvukovou pohltivost A3, která vyplývá právě z výše citované normy.

Kapitola 9: Vyhodnocení jednotlivých situací a návrh protihlukových opatření

S prvotním návrhem protihlukových opatření na ochranu venkovního chráněného prostoru se lze ztotožnit. Nicméně by bylo vhodné doplnit tabulku o vysvětlivku zkratky ABS. Jedná se o protihlukové

clony s pohltivým povrchem. Souhlasíme s maximálním využitím zemních valů v daném prostoru. Je patrná i celková účinnost navržených protihlukových opatření v tabulce 9.1.1.2, i přestože se nepodaří pomocí těchto clon a valů stejně účinně ochránit všechny chráněné obytné objekty ve venkovním chráněném prostoru. Je na škodu celého materiálu, že nebylo využito možnosti porovnání stávajícího stavu a počtu nadlimitně zatížených objektů a výhledového stavu a počtu zasažených objektů. To by totiž byl velmi vhodný argumentační materiál pro případnou podporu daného záměru a jeho řešení.

Vzhledem k tomu, že orgán ochrany veřejného zdraví nebude udělovat časově omezené povolení pro novou stavbu, což mu ani zákon neumožňuje, bylo by vhodnější uvažovat o využití limitních hodnot i pro starou hlukovou zátěž, neboť v části řešeného úseku je trať vedena ve stávající stopě, a proto je velmi diskutabilní použití přísnějších limitních hodnot pro chráněnou zástavbu. Těžištěm akustického posouzení by měl být dán průkaz, že nedošlo ke zhoršení, spíše naopak, že modernizací dojde ke zlepšení akustické situace.

Přesnější určování hluku zatěžujícího fasády jednotlivých objektů by bylo vhodnější určovat ne z plošné hlukové mapy, ale přímo ze zatížení fasád a tedy výpočtem, tzv. fasádního hluku, resp. pomocí vertikálních hlukových map rozložení hlukové zátěže na fasádách. Takovýto výpočet přesněji vystihuje zatížení jednotlivých fasád po jednotlivých patrech a lze určit i nejzatíženější patro. Z toho potom vyplývá i objektivnější návrh individuálních protihlukových opatření.

Souhlasíme s postupem, aby se o individuálních protihlukových opatřeních rozhodlo až po reálném zjištění skutečné situace měřením, avšak je nutné vzít v úvahu, že v době měření ještě nebude maximální předpokládaný provoz a ani se nemusí jezdit maximální předpokládanou rychlostí na předmětném úseku. Tzn. na základě těchto měření provést aktualizovaný návrh pomocí ověřeného modelového výpočtu a přepočtu fasádního hluku u všech objektů.

Výše uvedené připomínky, výhrady a informace mají doplňující charakter. Je na škodu vypovídací a argumentační schopnosti takovéto studie, že nedokázala prokázat evidentní a jasné informace a údaje, které již byly prokázány na analogických modernizovaných železničních tratích.

Kapitola 10: Měření hluku + Kapitola 11: Vibrace

Výsledky měření hluku a vibrací jsou sice uvedeny v příloze, ale akustická studie s hodnotami stávajícího stavu bohužel vůbec nepočítala, což je na škodu argumentační podpory daného záměru.

K vlastnímu měření však má autor posudku také několik výhrad:

- Jsou sice provedeny popisy měřicích míst i s fotodokumentací, na níž již však není patrné umístění popisovaných měřicích míst. Velmi obtížně je možné z uvedeného popisu reprodukovat takováto měření.
- Chybí popis vzdálenosti měřicího místa od měřené železniční trati.
- Chybí přehledová mapa rozmístění měřicích míst, a tak je velmi ztížená orientace ve vztahu porovnání stávající hlučnosti v území a situování stávající železniční trati a ostatních zdrojů hluku.
- Je sice deklarováno (kap. 4), že současně s měřením probíhala doprava na okolních komunikacích a že je z náměrů vyloučena, ale způsob měření a způsob eliminace popsán není.
- Zvolený způsob měření je sice dobrý pro stanovení hladin akustického tlaku pouze ze železnice a pro kontrolu správné činnosti matematického modelu, ale není objektivní pro prokázání hluku ze železniční dopravy ve vztahu k požadavkům NV č. 148/2006 Sb. Z protokolu není jasný cíl měření.

- Z protokolu není jasné z jakých a z kolika naměřených průjezdů pro jednotlivé typy sledovaných vlaků byla stanovena hladina LAE (SEL), a tudíž nelze brát stanovenou ekvivalentní hladinu pro denní a noční dobu za objektivní a již vůbec ne deklarovanou nejistotu měření.
- V kapitole 5.2. Výsledky měření hluku bohužel chybí základní naměřené hodnoty, které by měly především v akreditovaném protokolu být uvedeny, případně také z kolika a z jakých hodnot byla stanovena uváděná průměrná, resp. střední hodnota SEL. Ostatní uváděné hodnoty již nejsou naměřeny a nepatří proto do akreditovaného protokolu. Navíc je nutné konstatovat, že tato akreditovaná laboratoř nemá akreditován proces vyhodnocení a výpočty hodnot a tedy udává údaje, které nemá akreditovány. To znamená, že uváděné hodnoty nemají v akreditovaném protokolu být uvedeny, protože jinak jsou to zavádějící informace ze strany laboratoře a v rozporu s akreditačními pravidly.
- Navíc laboratoř č. 1478 používá pod značkou akreditace neoprávněně zkoušky v rozporu, s tím, na co byla akreditována. Např. uvádí, že prováděla měření vibrací v budovách dle ČSN ISO 2631-2. Tuto zkoušku, resp. hodnocení dle této normy však akreditovanou nemá a tedy to nemůže a ani nesmí ve smyslu pravidel akreditace uvádět v akreditovaném protokolu.
- Vzhledem k tomu, že měření vibrací mělo být prováděno ve vztahu k možnému ovlivnění člověka, má takovéto měření být provedeno vždy v pobytové místnosti a ne na podlaze před vchodovými dveřmi do měřených objektů, jak byla všechna měření provedena. Zde je také rozpor mezi popisem umístění snímače a grafu vibrací podlahové desky.
- Naměřená data byla dle popisu zpracována pomocí originálního vybavení. Tento software však není popsán (název, typ, verze, číslo licence). Akreditovaná laboratoř by měla používat pouze validovaných softwarových produktů.
- V akreditovaném protokolu chybí opět naměřená data jednotlivých průjezdů a informace kolik průjezdů bylo celkem zaznamenáno, aby bylo zřejmé, zda lze tento vzorek statisticky vyhodnotit a případně stanovit rozptyl naměřených hodnot i pro stanovení celkové nejistoty finálního výsledku. Pokud byl zaznamenán pouze jeden průjezd, potom nelze v žádném případě akceptovat závěr protokolu.
- Pro objednatele takovéhoto měření je zavádějící v závěru protokolu uvádět přehled naměřených hodnot, když se ve skutečnosti v rozporu s tím, na co je laboratoř akreditovaná, jedná o čistě vypočtenou hodnotu, aniž by byly uvedeny naměřené hodnoty, ze kterých byla tato hodnota získána. Proto je i zavádějící udávat tuto poměrně nízkou hodnotu nejistoty výsledků.
- Totéž platí i pro přehled naměřených hodnot vibrací

Vzhledem k výše uvedenému, zpracovatel posudku neakceptuje předložený protokol a naměřené hodnoty bere pouze jako první přiblížení stávající akustické situace, avšak s vědomím, že na těchto hodnotách nelze v dalších fázích projektové přípravy dále „stavět“. Zpracovatel posudku požaduje v dalších stupních projektové dokumentace provést objektivní měření počáteční akustické situace a vibrací v budovách pro návrh případných antivibračních opatření. Daná připomínka je součástí návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Ke zbývajícím kapitolám akustické studie nemá zpracovatel posudku další výhrady či připomínky.

Na základě výše uvedených připomínek zahrnuje zpracovatel posudku do podmínek návrhu stanoviska následující opatření:

1. V DÚR provést optimalizaci akustické studie, včetně vyhodnocení stávajícího stavu akustické situace na základě reálně provedeného objektivního měření po dobu 24 hodin podél stávajícího vedení železniční tratě a pro výhledový stav provést optimalizovaný návrh PHO včetně případného návrhu zvýšené akustické pohltivosti portálů tunelů pro minimalizaci rázového účinku hluku.

2. V rámci DÚR provést objektivní měření počáteční akustické situace akreditovaným, resp. autorizovaným subjektem tak, aby tyto naměřené hodnoty byly vhodným výchozím údajem pro porovnání stavu před a po výstavbě a navíc, aby je bylo možné využít i pro kontrolu výpočtového modelu.

3. V rámci DÚR provést objektivní měření akustické situace akreditovaným, resp. autorizovaným subjektem po realizaci stavby s případným dopočtem hodnot pro maximálně navrhované parametry trati (intenzitu a rychlost).

4. V rámci DÚR provést objektivní měření vibrací v obytných místnostech (jak ve fázi přípravy stavby, tak ve fázi provozu) akreditovaným, resp. autorizovaným subjektem tak, aby tyto naměřené hodnoty byly výchozím údajem pro porovnání stavu před a po výstavbě a navíc je bylo možné využít i pro případný návrh antivibračních opatření.

Při splnění výšek uvedených podmínek, je možné posuzovaný záměr z hlediska možného ovlivnění akustické situace a hladiny vibrací akceptovat.

Příloha 14 – Technické řešení protihlukových stěn a valů

Bez připomínek.

Příloha 15 – Individuální protihluková opatření

Na základě plošných izofon byly vytipovány objekty pro IPHO. Ačkoliv tento materiál vychází z akustické studie SUDOP 02/2010, není jasné, o jakou studii se jedná, neboť v dokumentaci EIA je dokladována studie 09/2010. V příloze č. 15 je rozpor s akustickou studií (Příloha č. 13, str. 24) v celkovém počtu předpokládaných objektů pro IPHO. V akustické studii je kvantifikován celkový počet objektů na 53, v této příloze na 55. Navíc není zcela jednoznačné, z jakých hodnot se vycházelo při identifikaci objektů pro IPHO, neboť v akustické studii je popsáno, že akustická situace byla vypočítána pro výšku 3 m nad terénem a u vyšších objektů byla akustická situace kontrolována pomocí výpočtových bodů. Ale nikde v akustické studii, ani v tomto materiálu nejsou u těchto objektů uvedeny vypočítané hodnoty pro vyšší patra a tedy není jasné, jakým postupem byly tyto objekty stanoveny a vytipovány, a to především ve vztahu k akusticky nestíněným vyšším patřům.

Tuto přílohu je nutné tedy brát pouze jako orientační s vymezením a situováním předpokládaných objektů a specifikací počtu a čísel popisných objektů, u kterých by se měla realizovat, či které by se měly prověřit z hlediska IPHO.

Není však jasné, proč je v této příloze uváděna akustická legislativa (NV č.148/2006 Sb.) a norma ČSN 730532, když se v této části vůbec s akustickými parametry nepracuje a tato příloha slouží pouze k identifikaci potenciálně zasažených objektů s možnými IPHO.

Dále bez připomínek.

Příloha 16 – Hodnocení zdravotních rizik hluku z železniční dopravy

Studie hodnocení zdravotních rizik je vypracována soudním znalcem v oboru zdravotnictví, držitelem osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik, MUDr. Bohumilem Havlem.

Studie je předložena v dostatečném rozsahu a je založena na dostupných údajích z hlukové studie, která ve svých výpočtech pro výhledový stav zohledňuje především provoz železniční dopravy.

Z metodického hlediska využívá hodnocení zdravotních rizik hluku standardní postup, tedy čtyři navazující kroky v podobě identifikace nebezpečnosti, charakterizace nebezpečnosti, hodnocení expozice a charakterizace rizika. Nezbytnou součástí hodnocení rizik je rovněž analýza nejistot.

Zpracovatel posudku nemá k obsahu dané přílohy připomínky.

Příloha 17 – Požárně bezpečnostní řešení stavby – tunel Hosín

Zpracovatel odborné studie popisuje velmi systematicky a podrobně umístění stavby a jednotlivých objektů včetně veškerého zázemí a vybavení tunelu, zmiňuje rovněž veškeré možné rizikové stavy, které mohou nastat při přepravě v železničním tunelu.

Ze studie vyplynulo několik nezbytností, kterými se bude nutné nadále zabývat. Jedná se především o požadavek na tlakovou zkoušku těsnosti potrubí včetně armatur minimálním statickým přetlakem 1,5 MPa podle ČSN 73 6660 před uvedením stavby do provozu (viz str. 10 Přílohy 17). V závěru studie pak zpracovatel upozorňuje na nezbytnost vypracování potřebné dokumentace požární ochrany podle požadavků zákona o požární ochraně; zejména se jedná o: požární poplachovou směrnici, požární evakuační plán, dokumentaci zdolávání požárů a provozní řád tunelu. Obsah veškerých těchto nezbytných dokumentací bude v průběhu tvorby konzultován s místně příslušným HZS.

Tyto nezbytnosti budou ve formě požadavků zahrnuty do návrhu stanoviska.

Zpracovatel posudku má pouze jedinou připomínku týkající se obsahu velkého množství zkratek; bylo by vhodné doplnit seznam používaných zkratek.

Dále bez připomínek.

Příloha 18 - Požárně bezpečnostní řešení stavby – tunel Chotýčany

Příloha 18 je zpracována de facto ve stejném rozsahu jako příloha předchozí. Chotýčanský tunel má trochu jiné parametry oproti Hosínskému. Požadavky vyplývající z provedené studie jsou ovšem stejné jako v Příloze 17; jedná se opět o požadavek na tlakovou zkoušku těsnosti potrubí včetně armatur minimálním statickým přetlakem 1,5 MPa podle ČSN 73 6660 před uvedením stavby do provozu (viz str. 10 Přílohy 18). V závěru studie pak zpracovatel upozorňuje na nezbytnost vypracování potřebné dokumentace požární ochrany podle požadavků zákona o požární ochraně; zejména se jedná o: požární poplachovou směrnici, požární evakuační plán, dokumentaci zdolávání požárů a provozní řád tunelu. Obsah veškerých těchto nezbytných dokumentací bude v průběhu tvorby konzultován s místně příslušným HZS.

Tyto nezbytnosti budou ve formě požadavků zahrnuty rovněž do návrhu stanoviska.

Připomínka zpracovatele posudku u Přílohy č. 17 týkající se seznamu zkratek platí rovněž pro tuto přílohu.

Dále bez připomínek.

Shrnutí kap. II. 1. Úplnost dokumentace

Předložená dokumentace předkládá poměrně rozsáhlý soubor informací a faktů vycházející z podkladů, které byly zpracovateli dokumentace předloženy. I přes řadu připomínek popisuje tato rozsáhlá dokumentace dostatečně výhledovou situaci po realizaci záměru.

Vzhledem k tomu, že většina rozhodujících faktorů životního prostředí byla posuzována na straně bezpečnosti a s rezervou, lze připomínkové nepřesnosti (až na výjimky) v tomto stupni přípravy záměru považovat za méně významné. V dalších stupních projektové přípravy dojde zákonitě ke zpřesnění a prohloubení navrhovaných opatření k eliminaci negativních dopadů do životního prostředí. Řada dalších vznesených připomínek byla spíše metodického charakteru, bez vlivu na celkové hodnocení záměru. Zpracovatel posudku navrhl doplnit a upřesnit řadu již předložených podmínek k eliminaci dopadů záměru na životní prostředí (včetně některých dodatečných a nových měření).

Z hlediska úplnosti informací obsažených v jednotlivých kapitolách dokumentace EIA lze konstatovat, že podstatné informace pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí a obyvatelstvo jsou v dokumentaci obsaženy a ve většině případů odpovídají stupni podrobnosti projektové přípravy záměru.

Na případné nejasnosti, rozpory či nedostatky dokumentace bylo upozorněno v komentáři zpracovatele posudku k jednotlivým kapitolám dokumentace EIA, popř. v komentářích k samostatným přílohám dokumentace.

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

Připomínky zpracovatele posudku ke správnosti údajů jednotlivých kapitol dokumentace jsou řešeny v předchozí kapitole B.II.1. Úplnost dokumentace.

Doprava*Fáze výstavby*

Objem staveništní dopravy byl stanoven pro nejhorší stav, který může při stavbě nastat, a to souběh ražby tunelů a návozu betonové směsi pro zřizování sekundárního ostění.

Jak již zpracovatel posudku uvedl v komentáři ke kapitole B.II.4, v dokumentaci nejsou uvedeny příjezdové a odjezdové trasy obslužné staveništní dopravy, a to zejména ve vztahu k odvozu materiálu z ražby tunelů na předpokládaná úložiště deponovaného materiálu (sanace a rekultivace Mydlovary, lom Ševětín, deponie u Dobřejovic, rekultivace Planá nad Lužnicí, opuštěné zářezy stávající trati, trasa modernizovaných kolejí, silniční mosty přes železnici) a návozu betonové směsi za předpokládaného využití stabilních betonáren v Českých Budějovicích a Veselí nad Lužnicí. Dané informace je požadováno doplnit v dalších stupních projektové dokumentace.

Navržená podmínka k této problematice je součástí návrhu stanoviska.

Fáze provozu

Pro fázi provozu jsou v dokumentaci uvedeny pouze intenzity železniční dopravy, jelikož se nepředpokládá, že by posuzovaný záměr generoval obslužnou automobilovou dopravu.

Intenzity železniční dopravy pro stávající stav vycházely z grafikonu vlakové dopravy pro rok 2008/2009 a 2009/2010.

Informace o výhledovém stavu byly převzaty ze „Studie proveditelnosti“ zpracované v roce 2009 pro časový horizont 2020.

Použité vstupní informace jsou dostačující a vyhovující.

Ovzduší

Ve výpočtu z liniových zdrojů emisí byly použity pro vyhodnocení příspěvků z dopravy emisní faktory pro rok 2015 dle programu MEFA v. 06 (Mobilní Emisní Faktory, verze 2006). Tento program umožňuje výpočet univerzálních emisních faktorů pro všechny základní kategorie vozidel různých emisních úrovní.

K výpočtům modelových koncentrací jednotlivých polutantů byl použit produkt SYMOS 97 v 2006; jedná se o programový systém pro modelování znečištění ovzduší, který již zohledňuje platné emisní limity dané stávající legislativou v oblasti ochrany ovzduší.

Výpočetní postupy vycházejí z metodik publikovaných MŽP ČR. Použité metody jsou vhodné.

Hluk

Hluk je jedním z faktorů, který je u železniční dopravy dominantní. Proto i k problematice hluku, ať již ve fázi výstavby či provozu záměru je celá řada připomínek ze strany zpracovatele posudku obsažena v komentářích k jednotlivým samostatným přílohám dokumentace (konkrétně Příloha č. 11 a č. 13).

Připomínka zpracovatele posudku k použité metodice v příloze č. 11 (Hluk – etapa výstavby) je následující. Zpracovateli posudku není jasné, proč v úvodu popisuje zpracovatel studie, že bylo použito programu Hluk +, verze 9.01 Profi, přičemž vysvětlení použitých metodik již popisuje na verzi 7.0. Zde je nutné právě poukázat na to, že popisovaná metodika výpočtu hluku z průmyslových zdrojů hluku byla používána naposledy právě touto verzí programu. Od verze 8.0 již totiž byly používány postupy dle mezinárodní normy ČSN ISO 9613. Tento text byl pravděpodobně omylem převzat z nějaké starší studie. Program Hluk +, verze 9.01 umožňuje výpočet již jen dle výše zmíněné normy. Tzn., že výpočet byl proveden správně dle platných norem a metodik, protože použitý program nic jiného neumožňuje, nicméně popis metody je zavádějící.

Co se týče přílohy č. 13 Hluk – etapa provozu, kapitoly 2, lze jí zásadně vytknout, že ač má název „metodika“, tak se zde popisují pouze postupy. Základní informace, pomocí jakých metodik ve zvoleném výpočtovém programu bylo počítáno, zcela chybí. Na základě dotazu bylo zpracovateli posudku sděleno, že byly použity německé výpočtové metodiky pro železniční hluk Schall 03 a pro silniční dopravu RLS 90. S použitím obou těchto metodik lze souhlasit.

Připomínky jsou pouze doplňujícího a formálního charakteru a nemají zásadní vliv na celkové hodnocení dokumentace a záměru.

Voda

Za účelem hodnocení ovlivnění vod, povrchových i podzemních, byly zpracovány hned dvě, resp. tři samostatné odborné studie – Příloha č. 3 (Úprava vodotečí), Příloha č. 4 (Vodohospodářské řešení) a Příloha č. 5 (Předběžný hydrogeologický průzkum). Byly použity standardní postupy a metody vyhodnocení. Hydrologická data o dotčených vodotečích byla částečně získána na ČHMÚ, pobočka České Budějovice. Byly rovněž provedeny hydrotechnické výpočty – posouzení mostů a propustků, konzumční křivky apod. V rámci hydrogeologického posouzení lokality proběhl terénní průzkum,

sezónní záměr hladin podzemní vody, byly rovněž vystrojeny nové vrty včetně provedení čerpacích a stoupacích zkoušek.

Pro hodnocení bylo použito standardních postupů hodnocení, vstupní informace jsou dostačující.

Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje

Samostatnou přílohu č. 8 dokumentace tvoří pedologický průzkum. Údaje byly částečně získány rešeršní metodou z dostupných podkladů, proběhla rovněž rekognoskace terénu a vytýčení a zakreslení sond. Nejdůležitějším výstupem průzkumu jsou navržené doporučené mocnosti skryvek.

Obdržené informace a způsob hodnocení jsou dostačující.

Flóra, fauna, ekosystémy, ÚSES

V rámci přílohy č. 9 dokumentace (Biologický průzkum) byly de facto řešeny všechny v nadpise zmíněné aspekty. Příloha č. 9 má celkem pět příloh, přičemž první je věnována botanickému průzkumu, druhá zoologickému, třetí poznatkům o prvcích ÚSES, čtvrtá provádí biotopové vyhodnocení enklávy Dobřejovice a pátá obsahuje veškerou fotodokumentaci.

Veškeré údaje byly získány pomocí standardních metod a jsou založeny především na práci v terénu v jednotlivých obdobích roku.

Vstupní informace i způsob hodnocení vlivu záměru pokládá zpracovatel posudku za dostatečné.

Krajina a krajinný ráz

K hodnocení vlivů záměru na krajinu nebylo použito žádné speciální metodiky; této problematice není věnována ani samostatná příloha v rámci dokumentace

Hodnocení vychází z terénních průzkumů zpracovatele dokumentace EIA a projektové dokumentace záměru. Dále bylo rovněž využito vizualizací portálů obou navrhovaných tunelů.

Zpracovatel dokumentace vycházel ze známých skutečností. Pro hodnocení záměr je tento postup a získané informace dostačující.

Hmotný majetek a kulturní památky

K hodnocení nebylo použito žádné zvláštní metody ani šetření. Zpracovatel dokumentace vycházel ze známých skutečností.

Shrnutí

Uváděné informace a použité metody hodnocení v rámci posuzování vlivů předkládaného záměru jsou ve většině případů vhodné a dostatečné. Použité metody i celkovou koncepci zpracování dokumentace považuje zpracovatel posudku za adekvátní stupni projektových příprav, charakteru záměru a jeho lokalizaci.

II. 3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Posuzovaný záměr je v předkládané dokumentaci řešen invariantně.

Z předložené dokumentace EIA vyplývá, že změna jednotlivých složek životního prostředí v porovnání s variantou výchozího stavu bude při realizaci kompenzačních opatření (např. řešení

protihlukové ochrany, ozelenění železničního koridoru v povrchových částech, vhodné řešení přemostění dotčených vodotečí) akceptovatelná a nepřekročí únosnou míru.

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

Uvedený záměr nebude mít vliv na životní prostředí přesahující státní hranice.

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

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno dostatečně, odpovídá především stupni projektových příprav, nárokům na ochranu zdraví obyvatelstva a životní prostředí. Rozpracování technického řešení záměru do většího detailu bude řešeno v následujících stupních projektové dokumentace. To vyplývá i z řady připomínek, navržených zpracovatelem dokumentace a posudku, která jsou uvedena v návrhu stanoviska

Technické řešení odpovídá i soudobým požadavkům na řešení obdobných projektů v zemích EU. 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.

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 dalších 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

S opatřeními navrhovanými v kapitole D.IV. dokumentaci EIA je možno v naprosté většině případů souhlasit, budou téměř v nepozměněné podobě zahrnuta do návrhu stanoviska.

Navržená opatření je však třeba doplnit dalšími, která jsou v textu dokumentace EIA jmenována, avšak v kapitole D.IV. dokumentace EIA nejsou uvedena.

Další opatření jsou doplněna zpracovatelem posudku.

Veškerá navržená opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je přílohou 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. Statutární město České Budějovice
2. Město Hluboká nad Vltavou
3. Městys Ševětín
4. Obec Hosín
5. Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví
6. Magistrát města České Budějovice, odbor ochrany životního prostředí
7. Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v českých Budějovicích
8. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát české Budějovice
9. Obvodní báňský úřad v Příbrami, Pracoviště Plzeň
10. Ministerstvo životního prostředí, odbor územních vazeb
11. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
12. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany horninového a půdního prostředí
13. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Středisko České Budějovice
14. Povodí Vltavy, státní podnik závod Horní Vltava
15. Ministerstvo zemědělství, odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů

VYPOŘÁDÁNÍ JEDNOTLIVÝCH VYJÁDŘENÍ

1. Statutární město České Budějovice (NP-P/366/2010) ze dne 14. 1. 2011

Podstata vyjádření:

Statutární město České Budějovice jako jeden z dotčených územních samosprávných celků z hlediska své územní působnosti nemá námitky k předložené dokumentaci k záměru Nemanice I - Ševětín.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

2. Město Hluboká nad Vltavou (6156/10/OŽPL/Ji) ze dne 10. 1. 2011

Podstata vyjádření:

Město Hluboká nad Vltavou nemá k předložené dokumentaci k záměru stavby železničního koridoru Nemanice I – Ševětín žádné připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

3. Městys Ševětín

(1151/650/10) ze dne 2. 7. 2010

Podstata vyjádření:

Městys Ševětín má připomínky pouze k příloze 13 „Protihluková opatření – stěny“ a k příloze 15 „Individuální protihluková opatření“.

K příloze 13 se vztahuje následující připomínka: „Vlevo trati má být ukončena protihluková stěna v km 22,6. Dle nového územního plánu Městysu Ševětín je navržena nová trasa silničního nadjezdu v km 22,9. Celý úsek v délce 300 m bude bez protihlukové stěny, což značně zhorší podmínky pro bytovou výstavbu v jediné ucelené lokalitě za závodem fy Phoenix. Doporučujeme upravit trasu protihlukové stěny až do km 22,9“.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

V rámci dalšího stupně projektové přípravy bude proveden optimalizační návrh navrhovaných protihlukových opatření. Dané opatření je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku

K příloze 15 se vztahuje následující připomínka: „Ve výkresu jsou označeny jako potřebné pro individuální protihluková opatření pouze domy č. p. 58 a 215, i když jsou dle místních podmínek vystaveny stejné hladině hluku i ostatní domy napravo od trati v Třeboňské ulici“. Jedná se o následující pozemky a č. p. (stavební pozemek): 158 (155/1), 171 (184/1), 38 (185/1), 279 (537), 280 (538), 302 (563). Vlevo trati pak rodinné domky: 133 (171), 360 (625).

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

Součástí podmínek návrhu stanoviska je i požadavek prověření navrhovaných individuálních protihlukových opatření a to nejen měřením, ale i výpočtem, ne plošného zatížení území, ale tzv. fasádního hluku.

4. Obec Hosín

(č. j. 14/11) ze dne 12. 1. 2011

Podstata vyjádření:

Obec Hosín má k posuzovanému záměru celou řadu připomínek:

- 1) Obec nesouhlasí s umístěním koridoru v blízkosti obce Dobřejovice, obává se především nárůstu hlukové zátěže. Obec požaduje celkové zapuštění železničního koridoru pod terén nebo do nadzemního tubusu; v každém případě požaduje obec zakrytí železnice.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracování umístění železniční trasy je poměrně detailně definováno územně-plánovací dokumentací, ze které musel projektant závazně vycházet a musel tedy uvedené vymezení ve svém návrhu splnit.

Směrové vedení nové železniční dvojkolejné trati je s ohledem na vymezení území a nutnost dodržení technických požadavků pro vedení trati (poloměry směrových oblouků, přechodnice, viditelnost návěstidel v tunelech apod.) prakticky neměnné.

Výškové vedení je opět svázáno s nutností dodržení technických parametrů v návrhu maximálních podélných sklonů trati, spolu s umístěním lomů sklonu. Bohužel s ohledem na délku trasy a překonání značného výškového rozdílu mezi napojením na stávající výšku v oblasti Nemanic a Ševětína není možné navrhnout úsek mezi novým Hosínským a Chotýčanským tunelem zakrytý, tedy v tunelu, popř. ve výrazném prodloužení obou tunelů.

Nová trať je v převážné délce úseku u Dobřejovic vedena na základě výškových poměrů na násypu a zahloubení pod úroveň terénu je tedy nereálné.

Lokalita Dobřejovice vyhoví dle zpracované hlukové studie hygienickým limitům bez kompenzačních opatření.

Navrhované uzavření nové železniční dvojkolejné trati do betonového tubusu by narazilo na dopad do krajinného rázu a vytvořilo jeden kontinuální železniční tunel délky cca 10,5 km. Tato úprava by vyvolala dodatečná bezpečnostní opatření v tunelu a významně navýšila celkové náklady stavby, které by již nebylo možno ekonomicky zdůvodnit.

- 2) Obec se záměrem dále zásadně nesouhlasí z důvodu, že realizací záměru dojde k zásadnímu poklesu ceny nemovitostí občanů Dobřejovic a upozorňuje na skutečnost, že majitelé nemovitostí budou požadovat odškodnění za pokles hodnoty jejich majetku v důsledku realizace modernizace železniční trati.

Komentář zpracovatele posudku:

Eventuelní pokles ceny nemovitostí občanů Dobřejovic není předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Proto je dané vyjádření ponecháno bez komentáře.

- 3) Obec se záměrem dále zásadně nesouhlasí z důvodu, že realizací záměru dojde ke značnému rozdělení soukromých pozemků a snížení jejich dostupnosti. Ze strany majitelů pozemků byl vznesen požadavek na výkup vždy celého pozemku a dále rovněž požadavek na zachování dostupnosti pozemků (zřízení podjezdů pouze ve dvou místech oproti stávajícím čtyřem – polní cesty – je zcela nedostačující).

Komentář zpracovatele posudku:

Požadavek výkupu vždy celého pozemku není předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Proto je dané vyjádření ponecháno bez komentáře.

Z hlediska dostupnosti pozemků je nutné v dalších stupních projektové přípravy záměru, nejlépe v rámci DÚR, prověřit možnost případných dalších přístupových bodů obce Dobřejovice. Daná podmínka je součástí návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

- 4) Obec poukazuje na nevhodné výškové řešení trasy. Navrhovaný násyp se obci zdá zcela ohromující a zcela zásadním způsobem přispívající k narušení krajinného rázu. Obec dále nesouhlasí s možností trvalého umístění deponií výkopových hmot. Rovněž poukazuje na „devastaci“ krajiny a narušení krajinného rázu ve fázi výstavby záměru.

Komentář zpracovatele posudku:

Ad výškové řešení trasy ve vztahu k narušení krajinného rázu

Trasa železničního koridoru je v oblasti obce Dobřejovice navržena na výrazném náspu. Zpracovatel dokumentace i zpracovatel posudku připouští, že v dané oblasti dojde k ovlivnění krajinného rázu, ať již samotným umístěním nového liniového prvku dvoukolejné trati do krajiny či změnou pohledového horizontu. Výškové vedení trasy je však svázáno s nutností dodržení technických parametrů v návrhu maximálních podélných sklonů trati, spolu s umístěním lomů sklonu. S ohledem na délku trasy a překonání značného výškového rozdílu mezi napojením na stávající výšku v oblasti Nemanic a Ševětína není možné vést koridor železniční trati v oblasti Dobřejovic na terénu či dokonce v zahloubeném tunelu.

S ohledem na výše uvedenou skutečnost doporučuje zpracovatel posudku v rámci dokumentace pro územní řízení spolupracovat při návrhu finálního řešení vedení trati v oblasti Dobřejovic, v úseku mezi novým Hosínským a Chotýčanským tunelem, s autorizovaným architektem s autorizací se všeobecnou působností nebo s autorizací v oboru krajinářská architektura. V součinnosti s tímto architektem navrhnout takové řešení vedení trati a krajinářské úpravy, aby bylo ovlivnění krajinného rázu a změna pohledového horizontu co nejmenší. Dané opatření je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska.

Ad umístění deponie výkopových hmot

V rámci dokumentace pro územní řízení požaduje zpracovatel posudku prověřit nutnost uložení deponie výkopových hmot v oblasti obce Dobřejovice. Zároveň požaduje prověřit i jiné možnosti uložení přebytečné výkopové zeminy. V součinnosti s autorizovaným architektem s autorizací se všeobecnou působností nebo s autorizací v oboru krajinářská architektura najít takové řešení uložení přebytečné výkopové hmoty, kterým by byla hodnota krajinného rázu co nejméně narušena. Při hledání řešení uložení výkopové zeminy doporučuje zpracovatel posudku upřednostnit krajinářské hledisko před hlediskem ekonomickým. Dané opatření je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska.

5) Návrhem a realizací nové trasy dojde ke značnému zhoršení prostupnosti krajiny – na úseku několika km dojde k totálnímu předělení dálnic, silnic, stávající železnic s hlubokými zářezy a následně opět železnic. Dojde tak k narušení přirozených biokoridorů, tedy v konečném důsledku ke zhoršení prostupnosti krajiny zejména pro zvěř (o úhynech zvěře na nové trase ani neuvažuje).

Komentář zpracovatele posudku:

Součástí podmínek návrhu stanoviska, který tvoří kap. VII předkládaného posudku, je řada opatření týkající se problematiky narušení přirozených biokoridorů a prostupnosti krajiny, kterou je možné v souvislosti s umístěním nového koridoru železniční trati v blízkosti obce Dobřejovice očekávat. Jako příklad uvádíme následující:

- V úseku křížení širší nivy Lučního potoka kolem km 13,6 a úzké nivy Dobřejovického potoka kolem km 15,6 v dalším stupni projektové dokumentace prověřit a případně navrhnout delší mostní objekty charakteru estakády, minimálně charakteru dvou- a vícepólových mostních objektů se světlou šířkou (délkou) minimálně 15 m, s cílem zajistit maximální propustnost koridoru trati i pro větší druhy zvěře. U křížení Dobřejovického potoka navrhnout dostatečně kapacitní most i pro přístupovou komunikaci k portálu Chotýčanského tunelu.
- V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout dostatečně kapacitní přemostění levobřežního přítoku Dobřejovického potoka jako významnější migrační trasy, ve vazbě na dostatečný odstup paty svahů tělesa deponie rubaniny od břehové hrany toku.
- V projektové dokumentaci volit maximálně ekonomicky únosnou délku mostů přes všechny údolní nivy a vodní toky se zakládáním pilířů mimo břehové hrany toků, při respektování minimálních

parametrů pro křížení biokoridorů s vodními toky, vyplývajících z příslušné metodiky Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (2001).

- V dalších stupních projektové dokumentace upřesnit průmět tělesa trati na terén v prostorech kontaktu či konfliktu se skladebnými prvky ÚSES a ověřit vymezení hranic skladebných prvků ÚSES v kontextu zpřesněných parametrů návrhu trati.

V dalších stupních projektových příprav zpracovatel posudku požaduje, aby návrh finálního řešení modernizace železniční trati v úseku Nemanice – Ševětín minimalizoval vliv umístění liniové stavby do území na zhoršení propustnosti krajiny a narušení přirozených biokoridorů. Výše uvedená opatření jsou součástí návrhu stanoviska (viz kap. VII předkládaného posudku).

- 6) Návrhem a realizací nové trasy dojde ke zničení již vybudovaných hodnot v území – rybník, cyklostezka, komunikace, apod. Obec požaduje v tomto případě vyřešit otázku výše náhrad a vyřešení nápravných opatření k zachování funkčnosti dosavadních investic.

Komentář zpracovatele posudku:

Zachování funkčnosti dosavadních investic není předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

Součástí projektové dokumentace v dalších stupních projektových příprav bude i majetkoprávní část, která bude definovat požadavky stavby na pozemky a stavby na těchto pozemcích. Dotčené pozemky a objekty budou na základě rozpracování v dalším stupni projektové přípravy vykupovány od vlastníků. Konkrétní opatření ke zmírnění možných škod budou sjednána následně s majiteli, případně zástupci obce.

- 7) Obec v neposlední řadě zmiňuje trvalé narušení ekologické stability krajiny a narušení biodiverzity prostředí.

Komentář zpracovatele posudku:

Dosavadní vyhodnocení a také připomínky a vyjádření orgánů životního prostředí neindikují možnost uvedeného výrazného poškození krajiny.

Relevantní opatření na ochranu ekologické stability krajiny a biodiverzity prostředí jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

5. Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví

(č. j. KUJCK 39540/2010 OZZL/9/ Lz) ze dne 20. 1. 2011

Podstata vyjádření:

Krajský úřad Jihočeského kraje požaduje z níže uvedených důvodů vrácení dokumentace oznamovateli k přesnějšímu dopracování. Krajský úřad Jihočeského kraje má k posuzované dokumentaci následující připomínky:

- 1) Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu při stavbě jsou dokumentací řešeny zcela okrajově a nepostihují zcela jednoznačně rozsah zásahu a vlivu stavby na ně. Přitom z objemů hmot, které budou v rámci posuzované stavby odtěženy a přepravovány na deponie a také z rozsahu stavebních prací a potřebných stavebních materiálů je zřejmé, že nároky na dopravní infrastrukturu budou velmi významné.

- 2) V dokumentaci je vyjmenován seznam předpokládaných úložišť deponovaného materiálu, ale nejsou řešeny návozové trasy, přitom například v oblasti Mydlovarska, neexistují únosné přepravní trasy, když zde zcela absentují silnice I. a II. třídy, silnice III. třídy v majetku Jihočeského kraje jsou pak pro předpokládané druhy a objemy přepravy zcela stavebně a dopravně technicky nevyhovující.

Komentář zpracovatele posudku:

Pro vyhodnocení obslužné staveništní dopravy na veřejných komunikacích neměl zpracovatel dokumentace veškeré dostupné a relevantní podklady. Daná problematika bude řešena v dalším stupni projektové přípravy stavby – DÚR. Identifikace přepravních tras je vázána na stanovení finálních míst odběru (např. betonových směsí) či míst ukládání rubaniny, která budou zvolena v dalším stupni projektové dokumentace. Takto vybrané příjezdové/odjezdové trasy obslužné staveništní dopravy je nutné projednat s dotčenými orgány státní správy. Zpracovatel posudku zároveň požaduje posoudit příjezdové/odjezdové trasy obslužné staveništní dopravy v celém rozsahu z hlediska možného ovlivnění akustické situace a znečištění ovzduší v rámci aktualizace akustické a rozptylové studie. Výsledky vyhodnocení je nutné předložit orgánu ochrany veřejného zdraví ke schválení.

Výše uvedené požadavky jsou zahrnuty do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

K oblasti Mydlovarska, která byla vybrána jako možná lokalita k uložení přebytku výkopových hmot, zpracovatel posudku dodává, že s ohledem na časovou návaznost na v současnosti probíhající rekultivační práce není vyloučeno, že využití této lokality nebude reálně možné. Bude prověřeno v dalších stupních projektové dokumentace, a to i s ohledem na možnost maximálního využití železniční dopravy pro přesun výkopových hmot.

- 3) V případě, že bude staveništní doprava, popřípadě doprava z objížděk vedena po silnicích II. a III. třídy, jejichž stavební a dopravně technický stav této dopravě neodpovídá, požaduje Krajský úřad - Jihočeský kraj, aby byly tyto pozemní komunikace opraveny a stavebně upraveny ve smyslu ustanovení § 38 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění, k převedení této dopravy ještě před zahájením vlastní stavby. V ostatních případech požaduje Krajský úřad - Jihočeský kraj, aby dotčené pozemní komunikace byly opraveny po ukončení stavby, a to včetně pozemních komunikací uvedených v předchozí větě, pokud toho bude zapotřebí.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí. Výše uvedený požadavek je zahrnut do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

Součástí podmínek návrhu stanoviska jsou i následující opatření, která souvisí se stavebním a dopravně-technickým stavivem komunikací:

- V dalších stupních projektové dokumentace je nezbytné specifikovat všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby a předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích a tento materiál předložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví; dodavatel stavby bude povinen přepravní trasy projednat, případně respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví.*
- Před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.*

Výše uvedená opatření jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska, který je součástí předkládaného posudku.

- 4) Dokumentace se vůbec nezabývá možným vlivem ražení Hosínského tunelu na stabilitu 180 m vzdáleného starého důlního díla (SDD) Orty, které je současně přírodní památkou.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel dokumentace i posudku vycházel v souvislosti s touto skutečností z provedeného hydrogeologického průzkumu, který je přílohou 5 předkládané dokumentace. Z tohoto průzkumu vyplývá (viz str. 14), že přírodní památka Orty nebude stavbou tunelu dotčena.

- 5) Pokud dojde ke křížení regionálních a lokálních prvků systému ekologické stability, požaduje Krajský úřad Jihočeského kraje zapracování konkrétních projektů, v nichž bude specifikován zásah do těchto prvků a budou navržena opatření ke kompenzaci zásahu tak, aby byla zachována funkčnost prvků.

Komentář zpracovatele posudku:

Požadavek zpracování konkrétních projektů pro dotčené prvky ÚSES bude součástí návrhu stanoviska.

- 6) Krajský úřad Jihočeského kraje dále upozorňuje, že vzhledem ke změnám správců toků od 1. 1. 2011 je nutné projednat veškeré zásahy do vodotečí s novými správci toků.

Komentář zpracovatele posudku:

Požadavek projednání veškerých zásahů do vodotečí s novými správci toků bude součástí návrhu stanoviska.

- 7) Krajský úřad Jihočeského kraje rovněž upozorňuje, že je nezbytné zažádat v dostatečném předstihu o vydání výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů, jejichž biotop bude realizací záměru dotčen.

Komentář zpracovatele posudku:

Požadavek podání žádosti o vydání výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů, jejichž biotop bude realizací záměru dotčen, bude součástí návrhu stanoviska.

- 8) Krajský úřad Jihočeského kraje v neposlední řadě upozorňuje, že souhlas k vydání územního rozhodnutí, jímž mají být dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa o výměře 1 ha a více, vydává Krajský úřad Jihočeského kraje.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

6. Magistrát města České Budějovice, odbor ochrany životního prostředí (OOŽP/10976/2011/Ko) ze dne 13. 1. 2011

Podstata vyjádření:

Odbor ochrany životního prostředí Magistrátu města České Budějovice má z hlediska svých kompetencí k předložené dokumentaci připomínky pouze z hlediska vodoprávního úřadu a orgánu

státní správy lesů. Pokud budou navržené připomínky respektovány a dodrženy, nemá tento orgán k posuzované dokumentaci připomínek a vyslovuje souhlas se záměrem.

1) Oddělení vodního hospodářství

V rámci realizace záměru dojde k úpravám množství vodních toků. Veškeré zásahy budou předmětem vodoprávního řízení na příslušném odboru. Zájmová oblast je rovněž v ochranném pásmu vodních zdrojů, proto je nezbytné vyjádření odborného hydrogeologa.

Z předložené PD vyplývá, že mapování objektů z hlediska jímání podzemní vody bylo provedeno. Je doporučeno sledovat hladinu podzemní vody jímacích objektů především v době před zahájením stavby, aby mohl být vyloučen vliv na jednotlivé studny.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

Podmínka nezbytnosti vyjádření odborného hydrogeologa a doporučení sledování hladiny podzemní vody jímacích objektů bude součástí návrhu stanoviska.

2) Oddělení ochrany přírody a krajiny

K předložené dokumentaci nemá žádné připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

Bez připomínek.

3) Oddělení ochrany lesa a zemědělského půdního fondu

Realizace záměru je z hlediska ZPF akceptovatelná.

Z hlediska lesního hospodářství je požadováno, aby vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaných řešení zahrnovalo nejen údaje o celkové rozloze lesních pozemků, u kterých se předpokládá odnětí či omezení plnění funkce lesa, ale rovněž zhodnocení z hlediska dosavadního plnění funkcí lesa (produkční i mimoprodukční). Posuzování by mělo rovněž zahrnovat zjištění, zda nedojde k nevhodnému dělení lesa z hlediska jeho ochrany a k ohrožení sousedních lesních porostů, popř. k narušení sítě lesnicko-technických zařízení.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

Požadavky oddělení ochrany lesa a zemědělského půdního fondu v souvislosti s dotčením či se zábohem PUPFL budou součástí návrhu stanoviska.

4) Oddělení ochrany ovzduší a odpadů

V této souvislosti bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

Bez připomínek.

**7. Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v českých Budějovicích
(7729/10/HOK.JH) ze dne 10. 1. 2011**

Podstata vyjádření:

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje nemá k posuzovanému záměru a k dokumentaci žádné připomínky a s realizací záměru souhlasí.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

**8. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice
(ČIŽP/42/IPP/1019197.001/11/CFK) ze dne 5. 1. 2011**

Podstata vyjádření:

ČIŽP, oblastní inspektorát České Budějovice nemá k posuzovanému záměru ani k dokumentaci žádné připomínky a s realizací záměru souhlasí.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

**9. Obvodní báňský úřad v Příbrami, Pracoviště Plzeň
(2167/10/07) ze dne 31. 12. 2010**

Podstata vyjádření:

Obvodní báňský úřad v Příbrami, Pracoviště Plzeň, nemá k posuzované dokumentaci žádné námítky ani připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

**10. Ministerstvo životního prostředí, odbor územních vazeb
(2093/760/10) ze dne 21. 12. 2010**

Podstata vyjádření:

Odbor územních vazeb MŽP neuplatňuje k posuzované dokumentaci ani k záměru žádné připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

**11. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
(5031/780/10) ze dne 13. 1. 2011**

Podstata vyjádření:

Odbor ochrany ovzduší MŽP nevznáší k dokumentaci žádné připomínky.

Z důvodu výše imisního příspěvku (maximálních denních koncentrací) PM₁₀ plánovaného záměru ve fázi výstavby záměru požaduje odbor ochrany ovzduší MŽP, aby byla realizována veškerá opatření k minimalizaci prašnosti ze stavebních ploch tak, aby došlo ke snížení tohoto příspěvku.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

Podmínka realizace veškerých možných opatření ke snížení prašnosti ze stavebních ploch bude součástí návrhu stanoviska.

**12. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany horninového a půdního prostředí
(3561/660/10) ze dne 13. 1. 2011**

Podstata vyjádření:

Odbor ochrany horninového a půdního prostředí MŽP nemá k posuzované dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí žádné zásadní připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

**13. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Středisko České Budějovice
(01620/CBD/2010/AOPK) ze dne 7. 1. 2011**

Podstata vyjádření:

AOPK ČR doporučuje předkládanou variantu záměru k realizaci a nemá závažnější připomínky.

Pouze upozorňuje na potřebu konzultace v dalších stupních PD ohledně nezbytných parametrů mostních objektů a propustků (kvůli liniovým stavbám i živočichům) s pracovníky AOPK ČR.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

Podmínka konzultace parametrů mostních objektů a propustků s pracovníky AOPK ČR bude součástí návrhu stanoviska.

**14. Povodí Vltavy, státní podnik závod Horní Vltava
(60444/2010-142) ze dne 5. 1. 2011**

Podstata vyjádření:

Správce povodí, který vykonává správu v oblasti povodí Horní Vltavy, nemá k posuzované dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí žádné připomínky.

Povodí Vltavy pouze upozorňuje, že při úpravě koryt a výstavbě mostů při křížení drobných vodních toků nesmí dojít k nepříznivému ovlivnění průtočnosti vodních koryt, případně musí být provedena eliminační opatření k průchodu velkých vod.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

Upozornění a návrh případných eliminačních opatření správce povodí bude součástí návrhu stanoviska.

**15. Ministerstvo zemědělství, odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů
(37951/2010-16210) ze dne 28. 1. 2011**

Podstata vyjádření:

Ministerstvo zemědělství z hlediska lesního hospodářství a ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa s předloženou dokumentací souhlasí, ovšem za předpokladu dodržení níže uvedených požadavků:

- MZe požaduje, aby byl v navazujícím stupni projektové přípravy podrobně specifikován trvalý i dočasný zábor PUPFL, včetně přesného vymezení stavbou dotčených pozemků do vzdálenosti 50 m od hranice lesa.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

Požadavek bude součástí návrhu stanoviska.

- MZe rovněž požaduje, aby byla prověřena možnost převedení nepotřebných drážních pozemků pod původní trať v lesnatých úsecích trati (v km 10,000 na k.ú. Hrdějovice, v km 19,000 na k.ú. Vitín a v km 21,000 – 21,500 na k.ú. Kolný) do PUPFL. Přehled těchto vhodných pozemků by měl být projednán s místně příslušným orgánem státní správy lesů z hlediska jejich přístupnosti a hospodářské využitelnosti v lesním hospodářství.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

Požadavek bude součástí návrhu stanoviska.

- MZe požaduje, aby k manipulaci s toxickými odpady a kontaminovanými výkopovými hmotami získanými zejména z tělesa železničního svršku byl užíván výhradně prostor bývalého drážního svršku; činnost zároveň nesmí zasáhnout do sousedních PUPFL.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

Požadavek bude součástí návrhu stanoviska.

- MZe dále požaduje, aby pozemky určené k plnění funkcí lesa, dotčené pozemky ve vzdálenosti do 50m od okraje lesa a lesní dopravní síť s výjimkou bezprostředního okolí staveb příčných objektů a tunelových portálů v rozsahu podle údajů v dokumentaci, nebyly využívány k žádným činnostem souvisejícím se záměrem. Na lesních komunikacích i v lesních porostech je vyloučeno umístění skládek materiálu, parkování a pojiždění stavební či přepravní techniky. Všechny tyto činnosti spojené s modernizací tratě musí být prováděny pouze z prostoru původního nebo nového drážního tělesa.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

Požadavek bude součástí návrhu stanoviska.

- MZe požaduje, aby byla zachována kapacita stávajících účelových komunikací a rozsah existujících příčných objektů umožňujících přístup k sousedícím lesním pozemkům ve stávajícím rozsahu. Tam, kde to nebude možné a dojde k trvalému zneprůjezdnění některé části lesní dopravní sítě, investor stavby na své náklady zajistí realizaci její adekvátní náhrady.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku bere na vědomí.

Požadavek bude součástí návrhu stanoviska.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

1. Dokumentace je zpracována po formální stránce správně podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.
2. Plánovaný záměr je v dokumentaci popsán pro účely tohoto posuzování dostatečně.
3. Vlastní dokumentace je zpracována standardní formou, je doplněna grafickými přílohami.
4. Dokumentace je logicky koncipovaným materiálem. Z hlediska úplnosti informací obsažených v jednotlivých kapitolách lze konstatovat, že podstatné informace jsou v dokumentaci obsaženy. Nicméně v dalším stupni přípravy záměru bude nutné tyto informace doplnit a zpřesnit. (požadavky na toto doplnění jsou včleněny do návrhu stanoviska).
5. Popis životního prostředí pravděpodobně ovlivněného navrhovaným záměrem je proveden dostatečně, stejně tak i vyhodnocení vlivu předloženého záměru na jednotlivé složky životního prostředí.
6. Zvolené metody hodnocení a výchozí předpoklady odpovídají stupni projektové přípravy a nevymykají se obvyklým postupům v procesu EIA, jsou standardní a k účelům posuzování vhodně zvolené.
7. Přípomínky zpracovatele posudku se týkaly především problematiky dopravy, hluku, půdy a vody. Většina připomínek byla pouze formálního, popř. metodického charakteru, bez zásadního vlivu na celkové hodnocení záměru. Z posudku však vyplynulo několik nových opatření, která jsou součástí návrhu stanoviska.
8. Přípomínky uvedené ve vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy se nejčastěji týkaly problematiky hluku. Všechny oprávněné požadavky jsou zahrnuty v návrhu stanoviska.

Závěr hodnocení:

Předloženou dokumentaci lze po odborné i grafické stránce označit jako dokumentaci na dobré úrovni a pro hodnocení předloženého záměru z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatele jako dostačující a vyhovující.

Na základě posouzení dokumentace, ověření situace v terénu, studia dostupných podkladů, literatury a konzultací s odborníky a za předpokladu dodržení navržených 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 uvedených v návrhu stanoviska, lze realizaci posuzovaného záměru akceptovat.

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

VII. NÁVRH STANOVISKA

Stanovisko k posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů:

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1. Název záměru

Nemanice I - Ševětín

2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je modernizace železniční trati v úseku Nemanice – Ševětín, resp. zdvojkolejnění celého úseku trati. Dosažení cílových parametrů však není možné bez vedení železnice mezi stanicí Nemanice I a Ševětín v nové stopě na přeložce trati. V rámci modernizace IV. tranzitního železničního koridoru je v tomto úseku tedy připravována výstavba nové tratě, přičemž stávající trať bude snesena a opuštěna. Na nové trase jsou rovněž navrženy významné objekty, dva nové velké železniční tunely – Hosínský a Chotýčanský.

3. Umístění záměru

Kraj: Jihočeský

Obec: České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Hrdějovice, Hosín, Chotýčany, Vitín, Lišov, Ševětín

KÚ: České Budějovice 3, Hluboká nad Vltavou, Hrdějovice, Hosín, Dobřejovice u Hosína, Chotýčany, Vitín, Kolný, Ševětín

4. Obchodní firma oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

5. IČ oznamovatele

70994234

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

1. Dokumentace

Zpracovatel: ECO-ENVI-CONSULT
Sladkovského 111, 506 01 Jičín
RNDr. Tomáš Bajer, CSc. (č. osvědčení 2719/4343/OEP/92/93)

Datum zpracování: 10/2010

Pozn.: Oznamovatel využil zákonné možnosti, dané ust. § 6 odst. 5 platného znění zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, tedy pro záměr, odpovídající dle ust. § 4 odst. 1 písm. a) cit. zákona předložit rovnou Dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí. Zjišťovací řízení tedy neproběhlo.

2. Posudek

Zpracovatel: EKOLA group, spol. s r. o.
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
Ing. Libor Ládyš (osvědčení odborné způsobilosti č. j. 3772/603/OPV/93, vydané MŽP ČR dne 8. 6. 1993, prodloužení autorizace č. j. 3032/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011)

Datum zpracování: 04/2011

3. Veřejné projednání

Datum:

Místo konání:

4. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Dokumentace (10/2010) byla příslušnému orgánu státní správy předložena:
22. prosince 2010

Zpracovatel posudku byl stanoven dne:
11. března 2011

Vyhotovený posudek byl předložen dne:

...

Závěry zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku považuje dokumentaci o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí (10/2010) za akceptovatelnou. Po vyhodnocení dokumentace a připomínek k ní obdržených doporučuje zpracovatel posudku příslušnému orgánu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru za respektování podmínek dle bodu III.6. tohoto stanoviska.

Závěry veřejného projednání:

...

5. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

- 1) Statutární město České Budějovice
- 2) Město Hluboká nad Vltavou
- 3) Městys Ševětín
- 4) Obec Hosín
- 5) Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví
- 6) Magistrát města České Budějovice, odbor ochrany životního prostředí
- 7) Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v českých Budějovicích
- 8) Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát české Budějovice
- 9) Obvodní báňský úřad v Příbrami, Pracoviště Plzeň
- 10) Ministerstvo životního prostředí, odbor územních vazeb
- 11) Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
- 12) Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany horninového a půdního prostředí
- 13) Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Středisko České Budějovice
- 14) Povodí Vltavy, státní podnik závod Horní Vltava
- 15) Ministerstvo zemědělství, odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů

III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

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

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřena především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací a provozem záměru. Jedná se především o vliv na obyvatelstvo, ovzduší, akustickou situaci, vliv na podzemní a povrchové vody, půdu, faunu a flóru, krajinný ráz a odpadové hospodářství. Vliv záměru na ostatní složky životního prostředí je zanedbatelný až nulový.

Vliv na znečištění ovzduší

Určité negativní vlivy na ovzduší je nutné očekávat během výstavby záměru. Tyto vlivy budou ovšem působit po omezenou dobu a je možné je eliminovat technicko-organizačními opatřeními.

Vzhledem k charakteru záměru je možné konstatovat, že železniční doprava ve fázi provozu záměru bude představovat nulový zdroj emisí.

Vliv na akustickou situaci

Určité vlivy na akustickou situaci je nutné očekávat během výstavby záměru. Tyto vlivy budou ovšem působit po omezenou dobu a je možné je eliminovat technicko-organizačními opatřeními.

Pro fázi provozu záměru bude za účelem splnění stanovených hygienických limitů nezbytné provést ochranná opatření v podobě optimalizovaných protihlukových clon a valů, stejně tak nainstalovat do určených objektů individuální protihluková opatření.

Vliv na obyvatelstvo

Určité vlivy na obyvatelstvo je nutné očekávat během výstavby záměru (zvýšené koncentrace NO₂ a PM₁₀, akustická zátěž). Tyto vlivy budou ovšem působit po omezenou dobu a lze je vzhledem k dočasnosti stavby označit za akceptovatelné.

Provoz železničního koridoru způsobí u části obyvatel žijících v blízkosti trasy koridoru obtěžování hlukem. Z tohoto důvodu jsou navržena odpovídající protihluková opatření v podobě clon, stejně tak jsou na některých místech navržena individuální protihluková opatření. Z výsledků studie hodnocení zdravotních rizik hluku z železniční dopravy je patrný známý fakt, a to že účinek hluku je do jisté míry bezprahový a pro citlivou část populace se obtěžující efekt projevuje i při podlimitní úrovni expozice. Docílit stavu, kdy by v okolí železniční tratě vůbec nedocházelo k obtěžování a rušení hlukem proto není reálné.

Vliv na zábor ZPF

Záměrem dojde k dočasnému i trvalému záboru ZPF střední až vyšší kvality (I. až III. třída ochrany ZPF). Vyjmutí pozemků této kvality je možné pouze v odůvodněných případech. Záměr lze tedy ve vztahu k existující třídě ochrany označit za středně významný a z hlediska velikosti vlivu za velký.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) budou rovněž dotčeny. Zájmová lokalita se na několika místech vedení trati nachází rovněž v ochranném pásmu lesa. Je proto nutné dodržet navržená kompenzační a ochranná opatření.

Vliv na vody

Ovlivnění režimu povrchových a podzemních vod během výstavby záměru bude významné. U většiny vodotečí v trase koridoru proběhnou směrové i jiné úpravy toků, záměr si vyžádá rovněž přestavbu mostů a propustků a při ražbě tunelů dojde k ovlivnění režimu podzemních vod a může dojít i k ovlivnění zdrojů podzemní vody. Je proto nezbytné dodržet veškerá navržená ochranná a kompenzační opatření, která jsou uvedena v podmínkách návrhu stanoviska.

V důsledku provozu nové železniční trati se neočekává, že by záměr významně ovlivňoval povrchové či podzemní vody; pomineme-li riziko havárií či nestandardních stavů.

Vliv na produkci odpadů

Při výstavbě záměru bude vznikat poměrně velké množství odpadu (výkopové zeminy, šterkové lože, stavební a kamenná suť, železniční pražce), přičemž s některým (především tam, kde je kontaminované šterkové lože) bude nezbytné nakládat jako s nebezpečným odpadem.

Ve fázi provozu záměru budou produkovány odpady z běžného provozu dopravy; druhy odpadů se nebudou výrazněji lišit od stávajícího stavu. Bude se jednat vesměs o odpady z případných oprav a udržovacích prací na trati.

Vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje

Realizací záměru dojde v každém případě k zásahům do horninového prostředí (realizace zpevněných ploch a tunelů). V dalších fázích projektových příprav je proto nezbytné provést podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum a jednoznačně respektovat závěry plynoucí z těchto průzkumů.

Vliv na flóru, faunu a mimolesní dřeviny

Z hlediska botanického je záměr realizován většinou na plochách antropogenně přeměněných stanovišť (intenzivní agrocenózy), hodnotnější luční enklávy jsou tak dotčeny v menším rozsahu (louky kolem Lučního potoka a fragmenty při výstupech Dobřejovického potoka a jeho levobřežního přítoku z lesních porostů východně). Většinou jsou tak dotčeny pouze plochy, které se nenacházejí v přírodě blízkém stavu floristicky hodnotných stanovišť.

Na základě provedeného biologického průzkumu lze předpokládat, že místa známého výskytu zvláště chráněného genofondu živočichů, která by znamenala místa výskytu reprezentativních nebo unikátních populací těchto druhů včetně prostorů reprodukce těchto populací, nebudou dotčena, tudíž nelze předpokládat přímé ohrožení populací těchto živočichů. Tento předpoklad je však nutno ověřit podrobným zoologickým průzkumem před vlastním zahájením zemních prací a přípravných terénních prací podle skutečného zaměření optimální trasy průchodnosti.

Specifikou řešené trasy modernizace je přiblížení k prostoru důlních děl v lokalitě Orty, kde je ve štolách doloženo zimoviště netopýrů. S ohledem na zimování netopýrů je vhodné hornické práce při ražbě tunelu řešit mimo zimní období; s ohledem na soulad s požadavky neovlivnění reprodukčního období jiných živočichů lze doporučit druhou polovinu vegetačního období. Poněvadž část důlních prostorů je zatopena vodou, lze doporučit v rámci průzkumů řešit i způsob odvodnění štol a tím zvýšit objem prostorů pro zimování netopýrů.

Z hlediska fauny je relativně nejkritičtější úsek mezi km 13,5 až 14,0, tedy prostor přechodu Lučního potoka a přilehlých ekosystémů podél okraje lesa v kontaktu s mokřadními enklávami, od vyústění Hosínského tunelu v loukách zasahuje ruderalizované lokálně podmáčené bylinotravní porosty kolem Lučního potoka. Za zcela nevhodný je nutno v daném kontextu pokládat návrh na přeložku toku v délce 160 m, kdy dojde k zesílení vlivu na hydrické poměry stanoviště.

Určitá analogie platí i pro křížení Dobřejovického potoka kolem km 15,5 až 15,6 přes užší ruderalizovanou, lokálně podmáčenou nivu, přičemž vliv je zesílen souběžným křížením přístupové komunikace ke vstupnímu portálu chotýčanského tunelu a zejména návrhem na přeložku 360 m toku s doprovodným efektem likvidace cca 360 m úseku toku v přírodě blízkém stavu. V daném kontextu jsou tedy potenciálně negativně ovlivněny i faunisticky hodnotnější enklávy na náspech a je nutno podél toků zachovat (resp. navrhnout) dostatečně kapacitní objekty překonání toků a v dalších stupních projektové přípravy s ohledem na požadavek kapacitnějšího křížení toků přeložky toků v segmentu Dobřejovice (v meziportálí tunelů) vůbec nenavrhopvat.

Nově pojatá trasa koridoru významným podílem uplatňuje dlouhé ražené tunely, takže řada interakcí s prvky dřevin a řada vlivů na flóru a faunu je minimalizována. Stěžejní střety jsou tak lokalizovány prakticky jen na enklávu kolem Dobřejovic, která představuje nejvýznamnější úsek nové trati na povrchu v krajinném segmentu.

Vliv na prvky ÚSES, VKP, ZCHÚ, NATURA 2000

Nově řešený koridor nekříží ani není v kontaktu s žádným vymezeným biocentrem jakékoliv úrovně. Záměr je ovšem v délce nově navržené trasy koridoru v přímém kontaktu hned s několika funkčními i nově navrhovanými skladebnými prvky ÚSES, především s lokálními biokoridory a interakčními prvky, dále s jedním nadregionálním a jedním regionálním biokoridorem. V rámci sumarizace kvalifikovaného odhadu vlivů lze konstatovat, že ve většině případů jde o vlivy během etapy výstavby. Poněvadž etapa provozu je předpokládána v elektrické trakci, tedy prakticky bez emisí, nelze s výjimkou mimořádných událostí předpokládat prakticky žádné vlivy na prvky ÚSES. V návrhu stanoviště jsou přesto navržena nejrůznější doporučení a kompenzační opatření.

Posuzovaný záměr je v územní kolizi s některými významnými krajinnými prvky „ze zákona“ (§ 3 písm. b) zák. č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů), a to konkrétně s lesními porosty, vodními toky a údolními nivami. Podle informací zpracovatelů dokumentace nejsou dotčeny zvláště registrované významné krajinné prvky v kontextu ust. § 6 zák. č. 114/1992 Sb. Vlivy většinou splývají s dopady na prvky ÚSES.

Ve vztahu ke zvláště chráněným územím, žádná ZCHÚ nejsou plánovaným záměrem dotčena, a to jak prostorově, kontaktně ani zprostředkovaně. Nejbližšími ZCHÚ jsou PP Orty a PR Libochovka.

S ohledem na vymezená území soustavy Natura 2000 v České republice lze konstatovat, že realizací záměru nemůže žádná z nich být ovlivněna jak přímo, kontaktně ani zprostředkovaně (viz příloha č. 1 dokumentace).

Vliv na krajinný ráz

Všechny nové úseky modernizované trati, procházející volnou krajinou, znamenají vznik nové charakteristiky území. Nejvýznamnější dopad, kdy nová trať působí jako urbanizační prvek v nezastavěné krajině, je možné očekávat v segmentu Dobřejovice. Terénní úpravy v tomto segmentu povedou k vytvoření nových pohledově dominantních krajinných prostorů. Významnou novou charakteristikou v území by mohla být rovněž deponie rubaniny z tunelů právě v segmentu Dobřejovice. K hodnocení vlivů na krajinný ráz je nutné připočítat rovněž optickou výšku trakce, oboustranně se sloupy, čímž může být negativní dojem záměru na krajinu umocněn. Bude proto nutné v co největším rozsahu eliminovat vnější vlivy záměru na krajinu a provést včasnou a dostatečnou výsadbu zeleně a také v dalším stupni projektové dokumentace hledat možnosti nových deponií.

Vliv na hmotný majetek a kulturní památky

Realizace záměru nevyžaduje zvláštní infrastrukturu nebo vyvolané investice, které by mohly nad rámec výše popsaných vlivů ovlivnit charakter krajiny, stav ekosystémů či způsob využití území. Záměr nepředstavuje riziko z hlediska zájmů památkové péče.

Při realizaci záměru je možné očekávat přeložení či rušení inženýrských sítí a přeložení komunikací.

Vliv na funkční využití území

Realizace záměru si nevyžádá změnu územního plánu. Dle vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje ze dne 30. 8. 2010 je záměr v souladu s řešením změny č. 2 ÚP VÚC Českobudějovická sídelní regionální aglomerace.

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

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno dostatečně, odpovídá především stupni projektových příprav, nárokům na ochranu zdraví obyvatelstva a životní prostředí. Rozpracování technického řešení záměru do většího detailu bude řešeno v následujících stupních projektové dokumentace. To vyplývá i z řady připomínek, navržených zpracovatelem dokumentace a posudku, která jsou uvedena v podmínkách návrhu stanoviska

Technické řešení odpovídá i soudobým požadavkům na řešení obdobných projektů v zemích EU. 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.

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 dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezu 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 z oblasti ochrany před hlukem, ochrany povrchových i podzemních vod, ochrany půdy, nakládání s odpady, ochrany přírody a krajiny a obecná stavebně-technická či bezpečnostní opatření.

Na základě obdržených vyjádření k dokumentaci EIA a v rámci zpracování posudku byl navržený soubor opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí dále doplněn, rozšířen, případně upraven. Úplný soupis navržených opatření je uveden v kapitole 6 návrhu stanoviska.

4. Pořadí variant

Posuzovaný záměr je řešen invariantně.

Z předložené dokumentace EIA vyplývá, že změna jednotlivých složek životního prostředí bude při realizaci kompenzačních opatření (např. řešení protihlukové ochrany, ozelenění železničního koridoru v povrchových částech, vhodné řešení přemostění dotčených vodotečí) akceptovatelná a nepřekročí únosnou míru.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a k posudku

Dokumentace EIA (10/2010) byla předložena k hodnocení v členění podle přílohy č. 4, zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci (10/2010):

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad státní správy celkem patnáct vyjádření. Jednalo se o vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy.

Připomínky v obdržených vyjádřeních se týkaly především vlivu záměru na akustickou situaci.

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) v platném znění, v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, na základě dokumentace EIA, vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy, doplňujících informací, zpracovaného posudku a výsledků veřejného projednání vydává podle § 10 odst. 3 téhož zákona

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru stavby

Nemanice I - Ševětín

v rozsahu posuzovaném v dokumentaci EIA: „Varianta s dvojkolejnými tunely vyhovujícími pro rychlost do 160 km/hod (varianta GOLIÁŠ) a úsporné variantě řešení stanice Nemanice, s tím, že budou v souladu s § 10 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění v následujících správních řízeních a v podmínkách správních rozhodnutí zahrnuty následující podmínky k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměrů na životní prostředí:

Podmínky souhlasného stanoviska:

Fáze projektových příprav

Zdraví obyvatel

- V dokumentaci pro územní řízení specifikovat všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby a předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích a také zdrojové a cílové lokality. V případě překračování limitních hodnot provést hodnocení zdravotních rizik a tento materiál předložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví. Tyto přepravní trasy bude nutné projednat, případně respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví.

Ovzduší

- V rámci dokumentace pro územní řízení provést detailní posouzení znečištění ovzduší ve fázi výstavby, a to v celé délce projektovaného a posuzovaného záměru včetně finálního výběru optimálních odvozových a dovozových tras a jejich detailního vyhodnocení z hlediska případného ovlivnění okolí těchto tras. Tato vyhodnocení provést nejen podél tras, ale především v místech finálního odběru betonových směsí a ukládání, případně deponování vyrubané horniny. Navržené trasy předložit dotčeným orgánům státní správy a samosprávy. Celkové vyhodnocení předložit k odsouhlasení orgánu ochrany veřejného zdraví.

Hluk a vibrace

- Pro dokumentaci k územnímu řízení provést detailní posouzení stavebního hluku, a to v celé délce projektovaného a posuzovaného záměru včetně finálního výběru optimálních odvozových a dovozových tras a jejich detailního vyhodnocení z hlediska případného ovlivnění okolí těchto tras. Vyhodnocení provést nejen podél tras, ale především v místech finálního odběru betonových směsí a ukládání, případně deponování vyrubané horniny. Navržené trasy předložit dotčeným

orgánům státní správy a samosprávy. Celkové vyhodnocení předložit k odsouhlasení orgánu ochrany veřejného zdraví. Akustickou studii je nutné aktualizovat i v případě, že bude při výstavbě využita mobilní betonárka.

- Pro dokumentaci k územnímu řízení provést optimalizaci akustické studie, včetně vyhodnocení stávajícího stavu akustické situace na základě reálně provedených objektivních měření po dobu 24 hodin podél stávajícího vedení železniční tratě a pro výhledový stav bude proveden optimalizovaný návrh PHO včetně případného návrhu zvýšené akustické pohltivosti portálů tunelu pro minimalizaci rázového účinku hluku. Měření počáteční akustické situace nechat zpracovat akreditovaným, resp. autorizovaným subjektem tak, aby tyto naměřené hodnoty byly vhodným výchozím údajem pro porovnání stavu před a po výstavbě a navíc, aby je bylo možné využít i pro kontrolu výpočtového modelu.
- V rámci vypracování podrobné akustické studie pro dokumentaci k územnímu řízení konzultovat každou výpočtovou oblast s příslušnými obcemi jak z hlediska koncepce navrhovaných forem protihlukových ochranných, tak i pro podchycení všech hygienicky významných objektů, které by v každé výpočtové oblasti měly být řešeny, a to včetně případných rekreačních objektů vybudovaných na základě řádného stavebního povolení.
- Nejpozději pro dokumentaci ke stavebnímu povolení provést objektivní měření vibrací v pobytových místnostech (jak ve fázi přípravy stavby, tak ve fázi provozu) akreditovaným, resp. autorizovaným subjektem tak, aby tyto naměřené hodnoty byly výchozím údajem pro porovnání stavu před a po výstavbě a navíc, aby je bylo možné využít i pro případný návrh antivibračních opatření.
- Nejpozději pro dokumentaci ke stavebnímu povolení řešit změnu funkčního využití objektů v majetku Českých drah situovaných v bezprostředním okolí železniční trati v jejím ochranném pásmu, kde nelze splnit požadavky nařízení vlády č. 148/2006 Sb.
- Pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat podrobnou akustickou studii pro jednotlivé lokality a chráněnou obytnou zástavbu, včetně návrhu optimalizovaných protihlukových opatření s doložením jejich účinnosti; součástí akustické studie musí být konkrétní návrh protihlukových opatření v souladu s nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- Pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat studii řešící problematiku vlivu vibrací v souladu s nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Povrchové vody

- Pro dokumentaci k územnímu řízení sjednotit a s možnou součinností orgánu ochrany vod specifikovat přesný rozsah dotčených vodotečí.
- Úpravy vodních toků projednat v rámci vodoprávních řízení s příslušným orgánem státní správy.
- Projekt případných úprav koryt i břehů vodotečí zpracovat ve spolupráci s hydrobiologem tak, aby zůstala zachována nejen kapacita koryta, ale také přirozený charakter toku, což umožní rychlejší obnovu biologické funkce toku a zachování kvality vody v toku.
- V souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., v platném znění a vyhláškou č. 450/2005 Sb., v platném znění vypracovat a nechat schválit „Plán opatření pro případ úniku látek závadných vodám pro období výstavby“; s obsahem plánu prokazatelně seznámit všechny pracovníky stavby; v případě havárie postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu.

- Vypracovat a příslušnému orgánu státní správy předložit k odsouhlasení povodňový plán stavby (zapojení do hlásné povodňové služby).
- Veškeré zásahy do vodotečí projednat se správci daných toků.
- Zpřesnit množství odpadních vod z tunelů, a to včetně sezónních vlivů, navrhnout a projednat podmínky úpravy vod při realizaci a v provozu a dořešit odvod vod k zaústění do povrchových vod, včetně případných úprav dotčené vodoteče.
- Doložit stanoviska správce vodních toků, do kterých bude svedena průsaková a srážková voda.
- Provéřit nezbytnost zásahů do vodních toků z hlediska nároků na dílčí směrové úpravy a na základě tohoto prověření vyloučit, případně minimalizovat směrové úpravy malých vodotečí jen na technicky a bezpečnostně odůvodněný rozsah.
- Provéřit nezbytnost místní úpravy toku Libochovky nad raženým tunelem cca v km 18,66.
- V úseku křížení širší nivy Lučňho potoka kolem km 13,6 a úzké nivy Dobřejovického potoka kolem km 15,6, prověřit a případně navrhnout delší mostní objekty charakteru estakády, minimálně charakteru dvou- a vícepólových mostních objektů se světlou šířkou (délkou) minimálně 15 m, s cílem zajistit maximální propustnost koridoru trati i pro větší druhy zvěře. U křížení Dobřejovického potoka navrhnout dostatečně kapacitní most i pro přístupovou komunikaci k portálu Chotýčanského tunelu.
- Navrhnout dostatečně kapacitní přemostění levobřežního přítoku Dobřejovického potoka jako významnější migrační trasy, ve vazbě na dostatečný odstup paty svahů tělesa deponie rubaniny od břehové hrany toku.
- V úseku mezi 13,5 až 15,9 km kromě výše uvedeného zabezpečit dostatek drobných propustů (vyloučení propustů trubních) kombinujících překonání ostatních vodotečí s doprovodnou bermou v souladu s příslušnou metodikou AOPK ČR (2001).
- Parametry propustků a mostních objektů konzultovat s pracovníky AOPK ČR.
- Při úpravě koryt a výstavbě mostů drobných vodních toků nesmí dojít k nepříznivému ovlivnění průtočnosti vodních koryt, případně musí být provedena eliminační opatření k průchodu velkých vod.
- Veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou bezprostředně z ploch stavenišť v zátopovém území odváženy.
- Z hydrotechnického posouzení mostních objektů/propustků na vodních tocích vyplynula u dvou stavebních objektů nutnost povolení příslušného vodoprávního úřadu; konkrétně se jedná o SO 31-21-03 a SO 37-21-03, kde se jako problém jeví průtok se zahlceným vtokem. V případě SO 31-21-03 bude nezbytné provést rekonstrukci propustku a v případě SO 37-21-03 provést prodloužení propustku.
- V případě, že bude při výstavbě využita mobilní betonárka spojená s umístěním sil na vstupní komponenty, je nutné ji zabezpečit tak, aby nedocházelo ke kontaminaci podzemních ani povrchových vod.

Podzemní vody a hydrogeologie

- Předložit pro navrhovanou stavbu podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum a jednoznačně respektovat závěry těchto průzkumů v další přípravě záměru.

- Pro zjištění sezónního kolísání hladiny podzemní vody a zpřesnění výpočtů přítoků do zářezů a do tunelů v předstihu před začátkem stavby zahájit monitoring hladiny podzemních vod na následujících vystrojených vrtech IG průzkumu a na vybraných studních zmapovaných v rámci pasportizace vodních zdrojů:
 - monitorovací vrty: HJ103, HJ104, HJ109, HJ110, HJ300, HJ308, HJ400, HJ414
 - vybrané zmapované vodní zdroje:
 - studny č. 1, 6, 10 a 11 v Hrdějovicích
 - studna č. 12 v Borku
 - studny č. 13 a 14 v Hosíně
 - studna č. 17 v Dobřejovicích
 - studny č. 18, 19, 20 a 22 v Chotýčanech
 - studny č. 25, 29 a 30 ve Vitíně

s četností záměrů hladin 1 x měsíčně tak, aby údaje o sezónním kolísání obsáhly alespoň jeden hydrologický rok; ve sledování hladin pokračovat v průběhu stavby i po jejím dokončení.
- Pro vstupní ověření kvality mělkých podzemních vod a jejich možného ovlivnění při realizaci stavby provést na následujících zdrojích podzemních vod vstupní chemický rozbor vody:
 - studny č. 1, 6 v Hrdějovicích
 - studna č. 12 v Borku
 - studny č. 32, 34, 37, 38, 39 v Ševětíně

a to následovně: úplný chemický rozbor, NEL, Cl⁻, As, Be, Cd, Hg, Pb a Ni; následný monitoring v průběhu stavby provádět v případě havárie.
- Provést pasportizaci povolených individuálních vodních zdrojů potenciálně ohrožených záměrem do vzdálenosti cca 500 m na obě strany od osy plánované železnice ve východní části obce Hrdějovice (cca po Obecní úřad), v západní části Borku po hlavní silnici (ulice Pražská), v chatové oblasti Na Libochově a ve východní části Vitína po hlavní silnici spojující obce Chotýčany – Ševětín.
- V rámci podrobného hydrogeologického průzkumu navrhnout konkrétní kompenzačních opatření za případnou ztrátu vody v potenciálně ovlivnitelných individuálních vodních zdrojích.
- V rámci podrobného hydrogeologického průzkumu provést podrobnější ověření přítoků do stavební jámy při ražení Hosínského tunelu v km 13,20 až 13,25; dále bude ověřen mělkými vrty rozsah zvodněných kvarterních sedimentů a samostatně i jejich propustnost a budou stanoveny mělké přípovrchové přítoky do stavební jámy v místech výjezdového portálu Hosínského tunelu; pro ověření výpočtu přítoku do zářezu a tunelu v místech výjezdového portálu Chotýčanského tunelu bude ověřena mělkými sondami mocnost kvartéru a místní hydrogeologické poměry.
- Provéřit v rámci posouzení indukovaných účinků stavby, ať již z hlediska životního prostředí či z pohledu geologických, geotechnických, hydrogeologických poměrů, odvod drenážních vod z navrhovaného tunelu ve vazbě na možné snížení hladiny podzemní vody v okolí tunelu a v rámci další přípravy záměru pro minimalizaci rizik souvisejících s ovlivněním režimu podzemních vod preferovat nepropustnou konstrukci tunelového tubusu.

Půda

- Správce pozemků musí předložit a s dotčenými obcemi projednat návrh na řešení opuštěných částí železniční trati včetně umělých staveb a zařízení.

- V rámci dokumentace pro územní řízení prověřit, zda nedojde k nevhodnému dělení lesa z hlediska jeho ochrany a k ohrožení sousedních lesních porostů, popř. k narušení sítě lesnicko-technických opatření.
- V rámci dokumentace pro územní řízení podrobně specifikován trvalý i dočasný zábor PUPFL a ZPF, včetně přesného vymezení stavbou dotčených pozemků do vzdálenosti 50 m od hranice lesa.
- Minimalizovat zábory ZPF.
- Upřesnit zásahy do ochranných pásem pozemků určených pro plnění funkcí lesa; zajistit v další projektové přípravě souhlas vlastníka lesa jakož i příslušného orgánu státní správy lesů a respektovat podmínky, kterými může být uvedený souhlas podmíněn.
- Minimalizovat dočasné zábory lesních pozemků, zejména zajistit minimalizaci plošného rozsahu prací kolem všech portálů tunelů, navrhovaných do lesních porostů. Vzniklá odlesnění kompenzovat ve smyslu kompenzačních opatření.
- Minimalizovat rozsah dočasných záborů lesních pozemků zúžením manipulačních pásů, potřebných pro výstavbu zdvojkolejné trati a s výjimkou případů výstavby mostních objektů v lesích vyloučit umístování zařízení stavenišť v lesních porostech.
- Provéřit možnost převedení nepotřebných drážních pozemků pod původní trati v lesnatých úsecích trati (v km 10,000 na k.ú. Hrdějovice, v km 19,000 na k.ú. Vitín a v km 21,000 – 21,500 na k.ú. Kolný) do PUPFL. Přehled těchto vhodných pozemků by měl být projednán s místně příslušným orgánem státní správy lesů z hlediska jejich přístupnosti a hospodářské využitelnosti v lesním hospodářství.
- Pozemky určené k plnění funkcí lesa, dotčené pozemky ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa a lesní dopravní síť s výjimkou bezprostředního okolí staveb příčných objektů a tunelových portálů v rozsahu podle údajů v dokumentaci nevyužívat k žádným činnostem souvisejícím se záměrem. Na lesních komunikacích i v lesních porostech je vyloučeno umístování skládek materiálu, parkování a pojíždění stavební či přepravní techniky. Všechny tyto činnosti spojené s modernizací tratě musí být prováděny pouze z prostoru původního nebo nového drážního tělesa.
- Zachovat kapacitu stávajících účelových komunikací a rozsah existujících příčných objektů umožňujících přístup k sousedícím lesním pozemkům ve stávajícím rozsahu. Tam, kde to nebude možné a dojde k trvalému zneprůjezdnění některé části lesní dopravní sítě, investor stavby na své náklady zajistí realizaci její adekvátní náhrady.

Horninové prostředí, geologie a zemní práce

- V rámci dokumentace pro územní řízení prověřit a navrhnout vnitřní územní a prostorovou organizaci deponie rubaniny z tunelů JV od Dobřejovic:
 - zajistit důslednou ochranu všech úseků toků s doprovodnými porosty dřevin, procházející navrhovaným územím pro deponii (dostatečná vzdálenost paty násypů od břehové hrany toků);
 - navrhnout zrušení přeložky silnice II/146 a ponechání stávající silnice ve stávající stopě včetně doprovodného porostu a pro část deponie využít plochu mezi lesem a silnicí západně od této silnice.
- V rámci dokumentace pro územní řízení vyloučit z území pro deponii rubaniny následující enklávy:
 - prostor mezi levobřežním přítokem Dobřejovického potoka od rybníka a přítokem od silnice II/146 zleva;
 - prostor západně od remízu u silnice II/146 a severně od koridoru trati;

- prostor mezi pravým břehem Dobřejovického potoka, jižním okrajem lesa kolem km 15,9 a pravobřežním přítokem Dobřejovického potoka od rybníka.
- V rámci dokumentace pro územní řízení ověřit strukturně geologické a hydrogeologické poměry v lokalitě Orty pro ražbu tunelu a odvodnění horního díla; geologické práce s ohledem na zimoviště netopýrů provádět mimo zimní období.
- Provéřít možnost ukládání přebytku výkopových hmot v oblasti Mydlovarska.

Flóra

- Zajistit podrobný floristický průzkum zejména v prostorech dotčených skladebných prvků ÚSES po podrobném zaměření šířkových parametrů modernizované trati. Na základě výstupů tohoto průzkumu konkretizovat podmínky pro nakládání s doloženými populacemi ochranně významných druhů rostlin pro stavební povolení koridoru ve výsledné doporučené variantě průchodnosti územím.
- Provést zaměření porostů dřevin a navrhnout minimální kácení v ose trasy jen v rozsahu minimálního manipulačního pásu, zejména v prostorech překonávání prvků ekologické stability krajiny, doprovodného porostu toků a komunikací (po podrobném zaměření výsledné trasy průchodnosti územím). Následně doložit jen jednoznačně nezbytně nutný rozsah kácení v rámci modernizace koridoru.
- Veškerá zařízení staveniště navrhnout a realizovat s ohledem na lokalizaci mimolesních porostů dřevin.
- Provéřít nutnost úprav porostů podél přístupových účelových komunikací k zařízení staveniště s tím, že přednostně bude zajištěna ochrana okrajů lesních porostů podél těchto cest a využití stávajících lesních cest a průseků pro příjezd k manipulačním plochám.
- Projednaný minimalizovaný rozsah odlesnění řešit postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření rozsahu odlesnění v terénu.
- Rozpracovat návrh vegetačních úprav, který bude respektovat floristické poměry daného území.
- Předložit komplexní projekt sadových úprav a náhradního zalesnění ve vazbě na začlenění do krajiny, s průmětem do realizačních projektů stavby, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:
 - preference nespojitých keřových výsadeb na tělese trati
 - preference kompaktních výsadeb za účelem posílení ekologicko-stabilizační funkce dotčených VKP a podpůrných prvků ÚSES
 - pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin (preference dubu, lip, habru, javoru, borovice lesní), s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin mokřadních stanovišť, případně krátkověkých dřevin sušších stanovišť, vyloučeno bude použití smrku, modřínu, akátu a exotických druhů dřevin; k tomu bude zajištěna volba stanovištně odpovídajících domácích druhů keřů (preference plodonosných druhů)
- Minimalizovat plošný rozsah prací v předpolí vstupního portálu Hosínského tunelu, vlastní odlesnění minimalizovat na míru, danou bezpečnostními předpisy pro stabilizaci portálu, jeho vstupního zářezu a stabilizaci nadloží tunelu.

- Minimalizovat plošný rozsah prací v předpolí vstupního portálu Chotýčanského tunelu, vlastní odlesnění minimalizovat na míru, danou bezpečnostními předpisy pro stabilizaci portálu, jeho vstupního zářezu a stabilizaci nadloží tunelu.
- V dotčených lesních porostech lesního komplexu u Dobřejovic jižně od vstupního portálu Chotýčanského tunelu přednostně řešit změnu platného LHP ve smyslu postupné realizace stabilizačních opatření v okolních porostech.
- V dotčených lesních porostech komplexu Orty jižně od vstupního portálu Hosínského tunelu přednostně řešit změnu platného LHP ve smyslu postupné realizace stabilizačních opatření v okolních porostech (např. závory, rozluky atp.).
- Pro úseky trasy mezi km 13,6 až 14,2 prověřit oddálení osy trati tak, aby nedošlo k zásahu do lesního okraje z důvodu prevence ohrožení stability lesních porostů východního okraje lesního komplexu Bory.
- Předložit kompenzační opatření za trvalý zábor pozemků určených pro plnění funkce lesa; v rámci kompenzačních opatření preferovat především využití prostorů navrhovaných skladebných prvků ÚSES, především v ekologicky oslabených krajinných prostorech, případně i opuštěných částí trati (pokud bude trať v úseku Hluboká-Záměstí – Vitín rušena); konzultovat toto potenciální využití především s orgány ochrany přírody.
- Trasy případných provizorních přemostění pro účely přístupu na zařízení staveniště důsledně umisťovat do proluk v břehových a doprovodných porostech.
- Navrhnout a projednat realizaci pásu dřevin v poloze severní hranice navrhované deponie rubaniny u obce Dobřejovice, který by byl realizován ještě v předstihu před využitím navrhované plochy pro tuto deponii.
- Pro výstupní portál Hosínského tunelu v luční enklávě jižně od Dobřejovic zajistit skupinovou výsadbu dřevin kolem polohy zářezových svahů portálu a zajistit důslednou rekultivaci zářezových svahů hydroosevem či jiným technickým způsobem účinného zatravnění; dále ve fázi projektových příprav dořešit v určující pohledové ose od Dobřejovic výsadbu vegetačního doprovodu podél silnice od Hosína.

Fauna

- V případě zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů živočichů zažádat o výjimku ze zákazů dle ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění a umožnit záchranný přenos zvláště chráněných druhů živočichů.
- Zajistit podrobný zoologický průzkum zejména v prostorech dotčených skladebných prvků ÚSES s důrazem na nivy toků a průchod lesními porosty, a to po podrobném zaměření šířkových parametrů modernizované trati. Na základě výstupů tohoto průzkumu konkretizovat podmínky pro nakládání s doloženými populacemi zvláště chráněných nebo regionálně významných druhů živočichů pro stavební povolení koridoru.
- Do zásad organizace výstavby záměru jednoznačně promítnout zahájení zemních prací a přípravy území nejdříve ke konci období vegetačního klidu z důvodu omezení vlivů na prostory reprodukce populací volně žijících živočichů.
- V úseku křížení širší nivy Lučního potoka kolem km 13,6 a úzké nivy Dobřejovického potoka kolem km 15,6 v dalším stupni projektové dokumentace prověřit a případně navrhnout delší

mostní objekty charakteru estakády, minimálně charakteru dvou- a vícepólových mostních objektů se světlou šířkou (délkou) minimálně 15 m, s cílem zajistit maximální propustnost koridoru trati i pro větší druhy zvěře.

Ekosystémy (včetně ÚSES a VKP) a krajina

- V rámci dokumentace pro územní řízení v součinnosti s příslušným orgánem ochrany přírody upřesnit a specifikovat všechny dotčené prvky ÚSES a přijmout dostatečná opatření k jejich ochraně.
- Projednat posun osy NRBK 32064 lesního v km 16,05 v rámci ÚPD pro trasu koridoru severněji a výše po svahu nad čelo tunelu včetně konzultace ohledně dopadu změny cílového stavu dřevin v lesnických dokumentech (lesní hospodářské plány, případně lesní hospodářské osnovy).
- Funkčnost RBK 22108 Hrdějovický podle toku Čertík zajistit uplatněním dvoupólového mostu přes upravený tok s dostatečnou výškou nad tokem s tím, že bude řešen inundační prostor se suchou bermou v podmostí.
- Funkčnost LBK 12610 Luční potok zajistit dostatečně kapacitním přemostěním formou vícepólového mostu (včetně přilehlého úseku nivy), v dalším stupni projektové dokumentace tedy navrhnout odpovídající přemostění úseku mezi km 13,55 až 13,60.
- Funkčnost LBK 12599 Dobřejovický potok zajistit dostatečně kapacitním přemostěním formou vícepólového mostu (včetně přilehlého úseku nivy), v dalším stupni projektové dokumentace tedy navrhnout odpovídající přemostění úseku mezi km 15,55 až 15,60; u křížení Dobřejovického potoka navrhnout dostatečně kapacitní most i pro přístupovou komunikaci k portálu Chotýčanského tunelu.
- Pro křížení LBK 12595 v dalším stupni projektové dokumentace navrhnout dostatečně kapacitní objekt ve smyslu výstupů Metodiky AOPK ČR (2001) ohledně překonávání biokoridorů liniovými stavbami, analogii uplatit pro křížení LBK 12594/10 u ševětínských lomů.
- Upřesnit průmět tělesa trati na terén v prostorech kontaktu či konfliktu se skladebnými prvky ÚSES a ověřit vymezení hranic skladebných prvků ÚSES v kontextu zpřesněných parametrů návrhu trati. Pro dotčené prvky ÚSES nechat zpracovat konkrétní projekty, v nichž bude specifikován zásah do dotčených prvků ÚSES a budou obsahovat navržená opatření ke kompenzaci zásahu tak, aby byla zachována těchto prvků.
- Volit maximálně ekonomicky únosnou délku mostů přes všechny údolní nivy a vodní toky se zakládáním pilířů mimo břehové hrany toků, při respektování minimálních parametrů pro křížení biokoridorů s vodními toky, vyplývajících z příslušné metodiky Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (2001).
- V průběhu stavební činnosti na stávající trati u obce Chotýčany, která bude snesena a opuštěna, a která se nachází v blízkosti hranice EVL a PO Hlubocké obory, je nutné přijmout v dalších stupních projektové dokumentace, po vybrání zhotovitele stavby, taková opatření, aby nebyl rušen předmět ochrany této EVL a PO.
- Při zpracování návrhu finálního řešení modernizace železniční trati v úseku Nemanice I – Ševětín minimalizovat vliv umístění této liniové stavby do území na zhoršení propustnosti krajiny a narušení přirozených biokoridorů.

- V rámci dokumentace pro územní řízení spolupracovat při návrhu finálního řešení vedení trati v oblasti Dobřejovic, v úseku mezi novým Hosínským a Chotýčanským tunelem, s autorizovaným architektem s autorizací se všeobecnou působností nebo s autorizací v oboru krajinářská architektura. V součinnosti s tímto architektem navrhnout takové řešení vedení trati a krajinářské úpravy, aby bylo ovlivnění krajinného rázu a změna pohledového horizontu co nejmenší.
- V rámci dokumentace pro územní řízení prověřit nutnost uložení deponie výkopových hmot v oblasti obce Dobřejovice. Zároveň je požadováno prověřit i jiné možnosti uložení přebytečné výkopové zeminy. V součinnosti s autorizovaným architektem s autorizací se všeobecnou působností nebo s autorizací v oboru krajinářská architektura najít takové řešení uložení přebytečné výkopové hmoty, kterým by byla hodnota krajinného rázu co nejméně narušena. Při hledání řešení uložení výkopové zeminy doporučuje zpracovatel posudku upřednostnit krajinářské hledisko před hlediskem ekonomickým.

Odpady

- Specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek škodlivých vodám ze všech uvažovaných aktivit v rámci stavby uvažovaného záměru; tyto budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství.
- Upřesnit jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití, respektive odstranění.
- K manipulaci s toxickými odpady a kontaminovanými výkopovými hmotami získanými zejména z tělesa železničního svršku využívat výhradně prostor bývalého drážního svršku; činnost zároveň nesmí zasáhnout do sousedních PUPFL.

Hmotný majetek a kulturní památky

- Před zahájením výstavby provést pasportizaci pojižděných komunikací ve spolupráci s KÚ Jihočeského kraje. V případě, že stavební a dopravně-technický stav komunikací II. a III. třídy nebude odpovídat staveništní dopravě, je nutné je opravit a stavebně upravit ve smyslu ustanovení § 38 zákona č.13/1997 Sb., v platném znění, a to ještě před zahájením vlastní stavby. Po realizaci stavby je nutné dotčené pozemní komunikace opravit.
- Před zahájením stavby provést místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.

Stavebně-technická opatření

- V rámci dokumentace pro územní řízení specifikovat příjezdové/odvozové trasy obslužné staveništní dopravy. Projednat je s dotčenými orgány státní správy.
- Počáteční úsek přístupové komunikace ke vstupnímu portálu Chotýčanského tunelu posunout k jihu mimo polohu doprovodného porostu polní cesty souběžně s touto cestou.
- Prověřit a navrhnout změnu polohy přístupové komunikace ke vstupnímu portálu Chotýčanského tunelu tak, že bude ze silnice II/146 vycházet až západně od křížení koridoru s touto komunikací a bude trasováno podél levé strany staničení koridoru až k portálu.

- V úseku křížení širší nivy Lučního potoka kolem km 13,6 a úzké nivy Dobřejovického potoka kolem km 15,6 v dalším stupni projektové dokumentace prověřit a případně navrhnout delší mostní objekty charakteru estakády, minimálně charakteru dvou- a vícepólových mostních objektů se světlou šířkou (délkou) minimálně 15 m, s cílem zajistit maximální propustnost koridoru trati i pro větší druhy zvěře. U křížení Dobřejovického potoka navrhnout dostatečně kapacitní most i pro přístupovou komunikaci k portálu Chotýčanského tunelu.
- Navrhnout dostatečně kapacitní přemostění levobřežního přítoku Dobřejovického potoka jako významnější migrační trasy, ve vazbě na dostatečný odstup paty svahů tělesa deponie rubaniny od břehové hrany toku.
- Během výstavby i provozu železničního koridoru Nemanice I – Ševětín zajistit přístup na zemědělské pozemky (doporučuje se proto zpracování projektu jednoduchých pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné pozemky).
- Vlastní stavbu Hosínského tunelu v komplexu Orty realizovat přednostně ražbou, nikoliv ze zářezu, v dalším stupni projektové dokumentace důsledně prověřit stavebně geologické, hydrogeologické a strukturně geologické poměry a na základě tohoto vyhodnocení stanovit poměr raženého tunelu na celkové délce stavby.
- Trasy případných provizorních přemostění pro účely přístupu na zařízení staveniště důsledně umisťovat do proluk v břehových a doprovodných porostech.
- Provéřit možnost exteriérové úpravy objektů čela tunelů z kamene oproti použití hladkých betonových materiálů.
- Zajistit optimalizaci manipulačních ploch pro výstavbu portálů nových tunelů na normou stanovené prostorové minimum, dále zajistit kvalitní rekultivaci všech ploch v okolí portálů, postižených výstavbou mimo stabilizovaná předpolí tunelů.
- Pro stavbu Chotýčanského tunelu vypracovat materiál „Vstupní podmínky pro trhací práce při stavbě Chotýčanského tunelu“, kde bude stanovena povolená velikost náloží respektujících seismickou bezpečnost nejbližší chráněné zástavby, jakož i bezpečnost a neporušenost konstrukcí souvisejících se stavbou tunelu.
- Vypracovat systém metodiky a měření kontroly účinků trhacích prací tak, aby bylo jednoznačně stanoveno zatížení jednotlivých nejbližších objektů obytné zástavby; tato měření budou tvořena komplexem metodik sledujících různé fyzikální veličiny, na jejichž základě se posuzuje vliv trhacích prací na objekty a zařízení: měření seismických účinků trhacích prací, pasportizace okolních objektů, deformometrické měření na trhlinách objektů, geodeticko-nivelační měření na objektech a akustická měření.
- Vypracovat potřebné dokumentace požární ochrany podle požadavků zákona o požární ochraně; zejména se jedná o: požární poplachovou směrnici, požární evakuační plán, dokumentaci zdolávání požárů a provozní řády tunelů. Obsah veškerých těchto nezbytných dokumentací bude v průběhu tvorby konzultován s místně příslušným HZS.

Ostatní

- V rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost případných dalších přístupových bodů obce Dobřejovice po zprovoznění záměru.

- Projektovou přípravu záměru a jeho konečné řešení koordinovat s rozvojovými záměry dotčených obcí. Příslušným obcím a krajskému úřadu předložit podklady pro eventuelní další zpřesnění územně plánovací dokumentace.
- Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
- Specifikovat nároky záměru na surovinové a energetické zdroje.
- Před uvedením Hosínského a Chotýčanského tunelu do provozu provést tlakovou zkoušku těsnosti potrubí včetně armatur minimálním statickým přetlakem 1,5 MPa podlé ČSN 73 6660.

Fáze výstavby

Ovzduší a zdraví obyvatel

- Místa nakládky materiálu na přepravní vozidla by měla být zpevněná tak, aby nedocházelo k víření prachových částic; obdobně jako přístupové komunikace i manipulační zpevněné plochy budou pravidelně zkrápěny a zametány.
- Zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; při terénních pracích bude zajištěno, aby veškerý materiál byl vlhký, respektive aby byl zkrápěn.

Hluk a zdraví obyvatel

- Plnění hygienických limitů vysokoenergetického impulsního hluku při stavbě Hosínského tunelu v denní době ověřit měřením; rozšíření trhacích prací i na noční dobu bude možné připustit pouze na základě měření u nejbližších objektů obytné zástavby při podání průkazu o plnění příslušného hygienického limitu pro noční dobu.
- Plnění hygienických limitů vysokoenergetického impulsního hluku při stavbě Chotýčanského tunelu v denní době ověřit měřením; rozšíření trhacích prací i na noční dobu bude možné připustit pouze na základě měření u nejbližších objektů obytné zástavby při podání průkazu o plnění příslušného hygienického limitu pro noční dobu.
- Provést kontrolní měření hluku z výstavby, především impulsního hluku, a případně navrhnout adekvátní opatření. Měření nechat provést akreditovaným, resp. autorizovaným subjektem po realizaci stavby s případným dopočtem hodnot pro maximálně navrhované parametry trati (intenzitu a rychlost).

Povrchové a podzemní vody

- Při realizaci výstavby tunelu, musí být součástí realizace také úprava vod, a to především z hlediska úpravy koncentrace nerozpustných látek a ropných látek, případně dalších škodlivin, které připadají v úvahu při ražbě tunelů. Volba zařízení a výstupní parametry čistícího zařízení budou předmětem další projektové přípravy a jednání s dotčenými orgány státní správy.
- Tam, kde je to technicky možné a je předpoklad ohrožení povrchových vod, zřídit usazovací nádrže pro záchyt povrchových vod, popřípadě vybavených odlučovačem ropných látek; pokud budou zachycené vody kontaminovány, likvidovat je na odpovídajících ČOV.
- Kaly ze zemních jámek s obsahem ropných látek likvidovat na biodegradčních základnách v regionu.

- Mezideponie sypkých stavebních materiálů, rubaniny a zemin budou realizovány v dostatečné vzdálenosti od břehové hrany toků.
- Na plochách zařízení stavenišť v blízkosti vodních toků nebudou skladovány látky škodlivé vodám včetně zásob PHM pro stavební mechanismy.
- Veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou bezprostředně z ploch stavenišť v blízkosti vodních toků odváženy.
- Na plochách zařízení stavenišť v blízkosti vodních toků budou stavební mechanismy odstaveny v minimálním počtu; pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné plechové nádoby; stavební mechanismy budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek.
- V blízkosti vodních toků nesmí být provozována jakákoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování, dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla), rovněž zde není přípustné jejich parkování.
- Všechny mechanismy, které se budou pohybovat na zařízeních stavenišť, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací.
- V případě vypouštění podzemních průsakových vod (nejsou odpadními vodami ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb.) do vodního toku a dešťové kanalizace během výstavby musí být dodrženy ukazatele a limitní hodnoty dle nařízení vlády č. 61/2003 (229/2007) Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod; vody mohou být vypouštěny do recipientu po usazení nerozpuštěných látek v dostatečně dimenzovaných usazovacích jímkách; podle navržené kvality vypouštěných vod či existence možnosti znečištění v důsledku havárie strojních mechanismů bude součástí předčištění také dostatečně dimenzované zařízení k odlučování ropných látek.
- Kvalita vypouštěných odčerpaných průsakových vod do dešťové kanalizace či vodního toku musí být monitorována odběrem vzorků vody v místech před napojením do kanalizace či vyústěním do vodního toku.
- V případě, že při provádění stavebních úprav dojde ke splavení stavebních materiálů či stavebních odpadů do koryta toku, budou tyto neprodleně odtěženy tak, aby ani krátkodobě nedošlo ke změně odtokových poměrů a jakosti vod; každá taková skutečnost, kdy bude nutno zasáhnout do koryta toků, bude oznámena příslušným institucím dle havarijního plánu.

Půda, horninové prostředí a zemní práce

- V rámci stavby vést o výkopové zemině deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří; pro nakládání s vytěženou zeminou postupovat podle § 2 písm. j) zákona č. 185/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů (č. 154/2010 Sb. s účinností dne 1. 7. 2010).
- Veškeré rozbory štěrkového lože, výkopové zemině a prosevu provádět akreditovanou laboratoří; ke každému odběru bude zpracován protokol o odběru; kromě rozboru samého bude protokol obsahovat: přesné určení místa odběru, označení koleje, ze které byl vzorek odebrán, popis způsobu odběru a datum odběru.
- Zajistit důkladnou skrývku orníční vrstvy a podorníčí a její uložení na mezideponii, nakládání se skrytou orníčí důsledně realizovat podle pokynů orgánů ochrany ZPF.

- Při výkopových a skrývkových pracích zohlednit doporučené mocnosti skrývek humusových horizontů pro jednotlivé oblasti vymezené dle staničení nového železničního koridoru v samostatné příloze č. 8 – Pedologický průzkum (str. 6 až str. 7).
- Skrytou kulturní vrstvu půdy z trvalých záborů použít po projednání s orgánem ochrany ZPF, vlastníky a nájemci dotčených pozemků k zúrodnění méně kvalitních zemědělských ploch v blízkém okolí stavby dle zpracovaného a projednaného rozvozevého plánu.
- V případě deponií půdy určené pro zpětnou rekultivaci dočasných záborů či ohumusování stavby zajistit její vhodné umístění a uložení, včetně zajištění opatření proti možnosti jejího znehodnocení stavební činností, erozí, zaplevelováním a zcizováním.
- Všechny mechanismy, které se budou pohybovat na zařízeních stavenišť, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací.
- V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek kontaminovanou zeminu neprodleně odstranit a odvézt a uložit na lokalitě určené k těmto účelům.
- V případě archeologických nálezů při výkopových prací je nutné postupovat v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., v platném znění. V případě nutnosti zajistit odborný archeologický dohled při provádění vlastních zemních prací.

Rekultivace

- Pro rekultivaci naspů a zářezů, zejména v úsecích lesních porostů s převahou borovic (vstup do Hosínského tunelu, vstup do Chotýčanského tunelu, zářez u Vitína po výstupu z Chotýčanského tunelu), důsledně používat původního materiálu s vyloučením živnějších hlín z důvodu podpory rozšíření vhodných biotopů pro druhy plazů a bezobratlých s preferencí vysychavých stanovišť, popř. sukcese druhotných vřesovišť.
- Důsledně rekultivovat v rámci konečných terénních úprav všechny plochy zasažené stavebními pracemi z důvodu prevence ruderalizace území. Z důvodu prevence ruderalizace těchto ploch zajistit smluvně s odborně způsobilým subjektem následnou údržbu těchto ploch po dobu minimálně tří let.
- V prostorech po odstranění účelových komunikací pro výstavbu přednostně zaměřit rekultivaci na osázení dřevinami v druhové skladbě, stanovištně odpovídající podmínkám údolních niv a dotčených lesních porostů.
- V prostorech po plochách zařízení stavenišť v nivách zajistit rekultivaci zpětným rozprostřením původní svrchní vrstvy zeminy s tím, že budou vytvořeny mírné terénní elevace a deprese z důvodu umožnění vzniku různorodých hydrických podmínek v nivách toků. Z důvodu prevence ruderalizace těchto ploch zajistit smluvně s odborně způsobilým subjektem následnou údržbu těchto ploch po dobu minimálně tří let.
- Preferovat biologickou rekultivaci tělesa deponie formu lesnické rekultivace či využití pro mimolesní porosty dřevin, v kombinaci s náhradními lučními enklávami, svahy rekultivovat s preferencí přirozené sukcese a ponecháním části svahů ve stanovištích xerofytních enkláv a s výstupy kamenů.
- Pro výstupní portál Hosínského tunelu v luční enklávě jižně od Dobřejovic zajistit skupinovou výsadbu dřevin kolem polohy zářezových svahů portálu a zajistit důslednou rekultivaci

zářezových svahů hydroosevem či jiným technickým způsobem účinného zatravnění; dále dořešit v určující pohledové ose od Dobřejovic výsadbu vegetačního doprovodu podél silnice od Hosína.

- Zajistit kvalitní rekultivaci všech ploch v okolí portálů, postižených výstavbou mimo stabilizovaná předpolí tunelů.
- Zajistit důslednou lesnickou rekultivaci manipulačních pásů ve výstavbou dotčených lesních porostech.
- Zajistit důslednou rekultivaci vstupního portálu Hosínské tunelu, stabilizaci čela provést pouze v technicky nezbytném rozsahu, pro okolní prostory zajistit lesnickou rekultivaci včetně nadloží tunelu ve druhové skladbě, odpovídající stanovišti příslušné skupiny typu geobiocénů.
- Zajistit důslednou rekultivaci vstupního portálu Chotýčanského tunelu, stabilizaci čela provést pouze v technicky nezbytném rozsahu, pro okolní prostory zajistit lesnickou rekultivaci včetně nadloží tunelu ve druhové skladbě, odpovídající stanovišti příslušné skupiny typu geobiocénů.

Flóra

- Veškerá odůvodněná (jednoznačně nevyhnutelná) kácení dřevin v trase řešené varianty, podél přístupových komunikací ke stavebním objektům a v prostorech provozního zázemí pro její výstavbu, realizovat výhradně v období vegetačního klidu.
- Realizovat náhradní výsadbu podél trati na základě projektu sadových úprav ve vazbě na začlenění do krajiny, s přednostním uplatněním výsadeb ve skladebných a podpůrných prvcích ÚSES a další kompenzace v území.
- Na obnovu štěrkového lože nepoužívat bazické horninové materiály z důvodu polohy posuzovaného záměru na kyselých horninách jako prevenci zavlékání nepůvodních vápnomilných druhů, zejména do oligotrofních až mezotrofních společenstev (vřesoviště, olšiny a do přírodě blízkých lesních porostů).
- Zajistit důslednou ochranu všech mimolesních porostů dřevin v kontaktu se stavebními pracemi, které podle doložení nezbytně nutného rozsahu kácení mohou zůstat zachovány.
- Při stavebních pracích důsledně respektovat okrajové prvky dřevin, nacházející se v kontaktu s plochami pro rozšíření naspů při zdvojkolejnění trati; tedy zabezpečit minimalizaci šíře manipulačních pásů v křížených biokoridorech.

Fauna

- Geologické práce s ohledem na zimoviště netopýrů provádět mimo zimní období.

Ekosystémy (včetně ÚSES a VKP) a krajina

- Důsledně minimalizovat manipulační pásy v prostorech kontaktu či kolize se skladebnými prvky ÚSES.
- Na obnovu štěrkového lože nepoužívat bazické horninové materiály z důvodu polohy posuzovaného záměru na kyselých horninách jako prevenci zavlékání nepůvodních druhů rostlin do skladebných a podpůrných prvků ÚSES.
- Důsledně realizovat obnovu štěrkového lože způsobem, který vyloučí možnost padání štěrku mimo prostor trati do prostorů skladebných a podpůrných prvků ÚSES.
- Vyloučit prostory výrazně podmáčených prostorů z úvah o případné realizaci zařízení stavenišť.

Odpady

- Dodavatel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy s dodavatelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnut k využití.
- Prázdné obaly od nátěrových a izolačních nátěrových hmot budou ukládány do vodotěsného kontejneru a po skončení směny odstraněny ze staveniště.
- Při stavební činnosti přednostně odtěžit místa zřetelně znečištěná ropnými látkami (místa stání lokomotiv, výhybky) a s odtěženými materiály (odpady) nakládat odděleně od ostatních stavebních odpadů ze stavby.
- Přímé využívání odpadů, vznikajících v rámci předmětné stavby, na povrchu terénu se jeví jako nemožné. Pro jejich případné využití na povrchu terénu mimo území stavby je nutná patřičná úprava odpadů a ověření jejich vlastností. Jako vhodné se jeví rozdělení odpadů na frakci kamení a frakci zemin a s frakcemi dále nakládat samostatně. Kamení využívat bez omezení. Zeminy použít jako materiál k technologickému zabezpečení skládky nebo využít na povrchu terénu v místě s požadovými hodnotami srovnatelnými s hodnotami ukazatelů. Jako kritické ukazatele uvedené v základním popisu odpadu pro odpad určený k využití na povrchu terénu jsou navrženy As, Cd, Ni, PAU, uhlovodíky C₁₀-C₄₀ (absolutní koncentrace v sušině odpadu v mg/kg), pro odpady přijímané na skládky (zejména skládky S-IO) jsou jako kritické ukazatele navrženy koncentrace ukazatelů Sb a Se (ve vodném výluhu v mg/l).

Stavebně-technická opatření

- Zajistit účinnou techniku pro čištění vozovek a průběžnou čistotu na všech veřejných komunikacích, dotčených výstavbou záměru; přístupové komunikace na staveniště budou pravidelně zkrápěny a zametány, a to minimálně 1 x denně.
- Při trhacích pracích na Hosínském tunelu respektovat stanovené velikosti náloží respektujících seismickou bezpečnost nejbližší zástavby rodinných domů v Hrdějovicích i bezpečnost a neporušenost konstrukcí souvisejících se stavbou tunelu.
- Při povrchových odstřelech v hloubených úsecích vyloučit nadměrný rozlet horniny do okolí, proto bude rozpojovaný blok překrýván tkaninou, sítí apod.
- Zařízení stavenišť vybavit dostatečným množstvím chemických WC.
- Odstavné plochy stavebních mechanismů a nákladních vozidel vybavit prostředky pro odstranění případné havárie.
- Nádrže stavebních mechanismů zabezpečit proti krádežím pohonných hmot.
- Obsluhy vozidel stavebních mechanismů a drobné mechanizace jsou povinny průběžně kontrolovat technický stav těchto strojů a zjištěné závady ihned odstraňovat.
- Nátěrové a izolační nátěrové hmoty skladovat mimo obvod stavby a dodavatel stavby je povinen zajistit zastřešené, zabezpečené skladovací místo a na stavbu bude dodávána pouze jednodenní zásoba.
- Míchání jednotlivých komponentů nátěrů provádět v zaplachtovaných prostorách.

- Během stavebních prací důsledně zajistit prevenci úniků ropných látek do kolejiště a mimo kolejiště.

Fáze provozu

Hluk a vibrace

- Po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku vybraných lokalit pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření; výběr lokalit pro ověřující měření bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví.
- K ověření účinnosti antivibračních opatření provést v dohodě s příslušnými orgány ochrany veřejného zdraví akreditované kontrolní měření hladin zrychlení vibrací, resp. rychlostí šíření vibrací, k prokázání souladu reálného stavu s příslušnými hygienickými limity vibrací podle nařízení vlády č. 148/2006 sb., v platném znění, resp. s normovými hodnotami rychlostí šíření vibrací podle ČSN 73 0040. Na základě výsledků měření popřípadě navrhnout a bezodkladně realizovat nápravná opatření. S výsledným stavem seznámit dotčené obce a jejich prostřednictvím i obyvatele.
- Zajistit monitorování nástupu invazních a expanzivních druhů rostlin a popřípadě v dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody zajistit jejich likvidaci.

Datum vydání stanoviska:

Razítko příslušného úřadu:

Jméno příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

PODKLADOVÉ MATERIÁLY

Výchozí podklady

- Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí „Nemanice I - Ševětín“, ECO-ENVI-CONSULT, říjen 2010
- Samostatné přílohy dokumentace EIA – odborné studie a posouzení:
 - *Příloha č. 1:* Vyjádření o souladu stavby s územním plánem (srpen 2010) a Stanovisko orgánu ochrany přírody k hodnocení záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (srpen 2010)
 - *Příloha č. 2:* Situace záměru – Celková situace stavby: varianta Goliáš, SUDOP Praha a.s., září 2010
 - *Příloha č. 3:* Úprava vodotečí, technická zpráva, SUDOP Praha a.s., září 2010
 - *Příloha č. 4:* Vodohospodářské řešení, SUDOP Praha a.s., září 2010
 - *Příloha č. 5:* Předběžný hydrogeologický průzkum, GESTEC, s.r.o., Mgr. Hana Hořejší (odp. způsobilost MŽP č.j. 259/660/6576/ENV/09), červen 2010
 - *Příloha č. 6:* Odpadové hospodářství, SUDOP Praha a.s., září 2010
 - *Příloha č. 7:* Kontaminace pražcového podloží, Geotechnický průzkum, SUDOP Praha a.s., Mgr. Jakub Hruška, březen 2010
 - *Příloha č. 8:* Pedologický průzkum, Geotechnický průzkum, SUDOP Praha a.s., září 2010
 - *Příloha č. 9:* Biologický průzkum, RNDr. Milan Macháček (EKOEX Jihlava) a Doc. RNDr. Emilie Pecharová, CSc. (ZF JU české Budějovice), říjen 2010
 - *Příloha č. 10:* Rozptylová studie – etapa výstavby, ECO-ENVI-CONSULT, srpen-říjen 2010
 - *Příloha č. 11:* Hluková studie – etapa výstavby, ECO-ENVI-CONSULT, srpen-říjen 2010
 - *Příloha č. 12:* Vstupní podmínky pro trhací práce – tunel Hosín, BARTOŠ - ENGINEERING, Ing. Luděk Bartoš, září 2010
 - *Příloha č. 13:* Hluková studie – etapa provozu, Hluková studie, měření hluku a vibrací, SUDOP Praha a.s., září 2010
 - *Příloha č. 14:* Technické řešení protihlukových stěn a valů, Charakteristické příčné řezy, SUDOP Praha a.s., září 2010
 - *Příloha č. 15:* Individuální protihluková opatření, SUDOP Praha a.s., září 2010
 - *Příloha č. 16:* Hodnocení zdravotních rizik hluku z železniční dopravy, MUDr. Bohumil Havel, říjen 2010
 - *Příloha č. 17:* Požárně bezpečnostní řešení stavby – tunel Hosín, VŠB TU Ostrava – fakulta bezpečnostního inženýrství., doc. Dr. Ing. Miloš Kvarčák, červen 2010
 - *Příloha č. 18:* Požárně bezpečnostní řešení stavby – tunel Chotýčany, VŠB TU Ostrava – fakulta bezpečnostního inženýrství., doc. Dr. Ing. Miloš Kvarčák, červen 2010
- Písemná vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy k dokumentaci EIA:
 - Statutární město České Budějovice
 - Město Hluboká nad Vltavou
 - Městys Ševětín

- Obec Hosín
- Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví
- Magistrát města České Budějovice, odbor ochrany životního prostředí
- Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v českých Budějovicích
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát české Budějovice
- Obvodní báňský úřad v Příbrami, Pracoviště Plzeň
- Ministerstvo životního prostředí, odbor územních vazeb
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany horninového a půdního prostředí
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Středisko České Budějovice
- Povodí Vltavy, státní podnik závod Horní Vltava
- Ministerstvo zemědělství, odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů

Platná legislativa a metodiky vztahující se k posuzovanému záměru

- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 26/1999 Sb. HMP, o obecně technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze
- Vyhláška č. 381/2002 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a Seznam nebezpečných látek, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 274/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů
- Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy. VÚVA Brno, 1991.
- Novela metodiky výpočtu hluku silniční dopravy. Ing. J. Kozák, CSc., RNDr. M. Liberko, Zpravodaj č. 3/1996, Ministerstvo životního prostředí ČR.