

V Praze dne 22. prosince 2016
Č.j.: 3463/500/16, 70291/ENV/16
Vyřizuje: RNDr. Ivana Hrušková
Tel: 267 123 111

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K VLIVŮM PRIORITYNÍHO DOPRAVNÍHO ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 23a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“)

I. Výroková část

Název záměru: Modernizace trati Sudoměřice - Votice

Kapacita (rozsah) záměru: Záměr je charakterizován následujícími údaji o rozsahu a kapacitě:

Rozsah stavby

Stávající staničení 95,307 478 – 114,500
Nové staničení 94,859 324 – 114,763 137

Železniční stanice

Zrušení - ŽST Střeziměř, Ješetice, Heřmaničky
Nová - ŽST Červený Újezd

Železniční zastávky

Rekonstrukce - zast. Mezno, Červený Újezd zast.
Nové - zast. Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky

Železniční svršek:

UIC 60 (nový) 33 361,210 m
UIC 60 (užitý) 76,800 m
S 49 (užitý) 155,608 m
S 49 (nový) 1 473,166 m

Počet nově vložených výhybek: tvaru UIC 60 12 ks
tvaru S 49 1 ks

Modernizace železničního spodku: 17,01 km

Nástupiště: železniční stanice (Chotoviny) 50 m
zastávky 1 245 m

Staniční zabezpečovací zařízení: 3. kategorie, elektronické provedení
(elektronické stavědlo) ve všech

	stanicích, počet zabezpečených výhybek 13 ks
<u>Traťové zabezpečovací zařízení:</u>	3. kategorie, elektronické, systém automatického bloku v celé délce stavby 19 km obousměrný automatický blok s kolejovými obvody na dvoukolejně trati TÚ Sudoměřice - Č. Újezd + Č. Újezd - Olbramovice, obvod Votice 5,0 + 12,5 km
<u>Přejezdové zabezpečovací zařízení:</u>	hlavní trať 0 ks
<u>Pozemní objekty - obestavěný prostor:</u>	celkem 2061,7 m ³
<u>Výstavba TV:</u>	celková délka demontáže stávajícího vedení 25 800 m
<u>Železniční mosty, propustky a podchody:</u>	<ul style="list-style-type: none"> železniční mosty - nové 20 ks železniční mosty - rekonstrukce 3 ks železniční mosty - demolice 3 ks lávka pro pěší - 0 ks návěstní lávky a krakorce - 3 ks propustky - nové 11 ks propustky - rekonstrukce 1 ks propustky - demolice 3 ks opěrné a zárubní zdi - 2 ks silniční nadjezd - nové 7 ks silniční nadjezd - rekonstrukce 1 ks silniční nadjezd - demolice 1 ks
<u>Tunely:</u>	<ul style="list-style-type: none"> Tunel Mezno 840 m Tunel Deboreč 660 m
<u>Protihluková opatření:</u>	protihlukové zdi 2 205,45 m
<u>Zábor pozemků:</u>	<ul style="list-style-type: none"> trvalé zábory zemědělské půdy 476 709 m² dočasné zábory nad 1 rok zem. půdy 281 149 m² trvalé zábory lesní půdy 50 748 m² dočasné zábory do 1 roku lesní půdy 986 m² dočasné zábory nad 1 rok lesní půdy 2 794 m²

Stručný popis záměru:

Stavba modernizace obsahuje soubor činností, jejichž výsledkem bude zvýšení výkonnosti, životnosti a pohodlí v důsledku výstavby nové dvojkolejné trati spolu se zvýšením bezpečnosti železničního provozu. Rozhodujícím přínosem je dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC – GC, zajištění požadované propustnosti a zvýšení maximální traťové rychlosti na 160 km/h. Dosažení výše uvedených parametrů není možno v podstatné délce docílit na stávající železniční trati, vzhledem ke konfiguraci okolního terénu a z tohoto důvodu je trať vedena v převážné části na přeložce.

Stavba se nachází v převažujícím rozsahu mimo dosud zastavěné území. Dílčí částí sleduje dosavadní železniční trasu v úseku mezi Sudoměřicemi u Tábora a Voticemi a tudíž pro umístění využívá stávajících pozemků dráhy.

Obsahem stavby je především zdvojkolejnění celého úseku trati s úpravou geometrické polohy hlavních kolejí s důrazem na zvýšení rychlosti.

Začátek připravované stavby je dle stávajícího staničení v drážním km 95,307 478 za železniční stanicí Sudoměřice (v rámci stavby „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora“ byla tato železniční stanice zrušena a nahrazena zastávkou) a konec stavby je v drážním km 114,500 před železniční stanicí Votice, v místě mimoúrovňového křížení stávající železniční trati se silnicí II. třídy č. 121. V tomto místě stavba navazuje na již realizovanou stavbu „Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy“.

Dle nového staničení navrženého v návaznosti na stavbu „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora“ je začátek stavby v km 94,859 324 a konec v km 114,763 137.

Za železniční stanicí Sudoměřice u Tábora je trať navržena v mírném vyosení a dále je vedena v přeložce v oblasti „Lipiny“. Nová poloha koleje je navržena na rychlost 160 km/h a v převážné délce vedena v souběhu s realizovanou stavbou dálnice D3 úseku 0306-I a 0305- II. V místě stávající zastávky Mezno se nová trať dostává na stávající těleso a prochází stávajícím mostním objektem pod silnicí I/3, respektive budoucí silnicí II. třídy č. 603.

V další části je nová trať vedena na přeložce kolem obce Mezno, kde je navržena v odsunuté poloze, v místě napojení komunikace z místní části Lažany na silnici III. třídy č. 121, je navržena i nová zastávka Mezno. Na hranici katastrálních území Mezno a Střeziměř je trať navržena v tunelu „Mezno“. Za výjezdovým portálem je navržena nová zastávka Střeziměř a po cca 800 m následuje nová železniční stanice Červený Újezd. Před stávající železniční stanicí Ješetice nová trať kříží trať stávající.

Před následujícím novým tunelem „Deboreč“ kříží nová poloha koleje připravovanou stavbu dálnice úseku 0305-I. Za výjezdovým portálem tunelu „Deboreč“ je navržena nová zastávka Ješetice. Dále je trať vedena v přeložce kolem obce Radíč, kde je v km 106,108 navržen nový 4polový mostní objekt. U obce Jiříkovec se nová trať napojuje cca v délce 500 m na trať stávající.

U obce Heřmaničky je navržena poslední přeložka. Trať je zde vedena na dvou víceúrovňových mostních objektech, které jsou rozdělené úseky náspových těles. V místě stávajícího mostního objektu v ev. km 112,379 (místo funkčního regionálního biokoridoru) je navržena nová trať na nových náspových tělesech, ale u mostního objektu je navrženo takové technické řešení, aby nedošlo k jeho prodloužení. V závěru stavby je trať vedena v souběhu s tratí stávající a je navrženo rozšíření zářezu o druhou traťovou kolej. Rozšíření stávajícího zářezu je navrženo vpravo dle staničení trati.

Součástí stavby je opuštění stávajících železničních stanic Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky. Novou navrhovanou železniční stanicí je ŽST Červený Újezd. V rámci stavby jsou navržena i nástupiště nových zastávek tj. zastávek Mezno, Střeziměř, Červený Újezd zastávka, Ješetice a Heřmaničky.

Bezpečnost cestujících je zvýšena vybudováním nových nástupišť s bezbariérovým přístupem, řešeným pomocí nových podchodů nebo stávajících mostních objektů a chodníků na nástupiště.

Součástí stavby je i výstavba nové spínací stanice u Heřmaniček a výstavba provozní budovy v ŽST Červený Újezd.

V rámci stavby jsou navržena opatření snižující vliv železniční dopravy na okolní životní prostředí, tj. hlavně se jedná o omezení hlukové zátěže. Dle zpracované akustické studie byly v definovaných lokalitách navrženy protihlukové stěny a v místech, kde není možné tyto stěny realizovat, jsou navržena individuální

protihluková opatření. Protihlukové stěny jsou navrženy v oblasti u zastávky a obce Mezno, u obce Radič, u obce Jiříkovec, u obce Heřmaničky a v lokalitě Strašíkův Mlýn.

Umístění záměru:	kraj: Jihočeský, Středočeský okres: Tábor, Benešov obec: Sudoměřice u Tábora, Mezno, Střeziměř, Červený Újezd, Ješetice, Heřmaničky, Votice, Nemyšl k. ú.: Beztahov, Arnoštovice, Heřmaničky, Ješetice, Horní Borek, Červený Újezd u Miličína, Střeziměř, Stupčice, Mezno, Mitrovce, Nemyšl, Prudice, Sudoměřice u Tábora
Název oznamovatele:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
IČ oznamovatele:	709 94 234
Sídlo (bydliště) oznamovatele:	Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 23a odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., v souladu s § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí dle přílohy č. 1 k nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů,

k záměru

„Modernizace trati Sudoměřice – Votice“

Ministerstvo životního prostředí na základě § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.
stanoví

následující opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí pro navazující řízení:

Opatření pro fázi přípravy:

1. Provést pasportizaci budov v nejbližším okolí trasy budoucí trati s ohledem na možnost ovlivnění statiky během výstavby a provozu.
2. V dalších stupních projektové dokumentace zajistit adekvátní způsob likvidace splaškových vod (např. použití chemických WC nebo jímek s následným odvozem na čistírnu odpadních vod, apod.).

3. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit i specifikaci garancí na snížení negativních vlivů stavby na životní prostředí; optimalizovat předpokládanou celkovou délku stavby pro snížení doby, po kterou je okolí stavby ovlivňováno stavební činností. Ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).

Opatření pro fázi realizace:

4. Před zahájením stavby, během výstavby a i ve zkušebním provozu je nutné provádět monitoring režimu podzemní vody v zářezu v km 96,130 – 97,600 s hloubkou až 15 m, a v oblasti ovlivněné ražbou tunelu Mezno a ražbou tunelu Deboreč. Monitoring zahájit v předstihu před započítím stavebních prací a ukončit až po ustálení nového režimu podzemní vody, cca 12 měsíců po ukončení prací a uvedení do provozu.
5. Zřídit náhradu dotčených studní v obci Sudoměřice u Tábora, náhradní zdroje pitné vody pro fy. Mydlářka a pro obec Mezno.
6. Veškeré trhací práce nezbytné pro výstavbu železniční trati budou realizovány takovým způsobem, aby maximálně eliminovaly narušení faktorů pohody trvale bydlicího obyvatelstva. Způsob trhacích prací bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví.
7. V případě použití mobilního drtiče a třídiče na recyklační základně budou tyto umístěny na zařízení stavenišť v maximální možné vzdálenosti od obytné zástavby.
8. Dodržovat opatření ke snížení prašnosti. Jedná se o:
 - skrápění těženého materiálu,
 - v případě dlouhotrvajícího sucha a vyšším větrem omezit stavební práce,
 - v průběhu celé výstavby provádět důslednou očistu aut před výjezdem na komunikace,
 - pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti stavenišť mokrou cestou, v době déle trvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění prašných částí stavenišť,
 - v době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu práce stavebních mechanismů s vysokým výkonem – neprovádět demolice.
9. Dodržovat opatření ke snížení vlivu hluku během výstavby, nebude-li v dohodě s orgánem ochrany veřejného zdraví stanoveno jinak. Jedná se o:
 - pro těžkou staveništní dopravu budou v maximální možné míře využívány staveništní komunikace zřizované v trase budované trati, veřejné pozemní komunikace budou pro staveništní dopravu využívány pouze v nezbytně nutné míře. Těžká staveništní doprava po veřejných komunikacích bude probíhat pouze v pracovní dny v denní době od 7:00 do 21:00 hodin,
 - v rámci realizace stavby bude realizována alternativní objízdná trasa u tunelu Mezno dle návrhu POV, čímž dojde k eliminaci staveništní dopravy v průtahu obcemi Mezno, Stupčice, Střeziměř-nádraží,
 - pro řešení akustické situace rodinného domu Mezno 79 a rodinných domů v lokalitě Horní Borek - U Zastávky č. p. 26, 29, 36 a 43 (a případných dalších staveb pro trvalé bydlení zasažených nadlimitním hlukem ze staveništní dopravy) bude realizováno časově omezené povolení zdroje

hluku,

- Majitelé staveb pro trvalé bydlení situovaných v bezprostřední blízkosti hlavních tras staveništní těžké dopravy (A-I.) budou o plánovaném využití veřejné komunikace pro převoz materiálů v předstihu informováni,
- V případě, že během modernizace trati Sudoměřice - Votice bude nezbytné využívat dopravní trasy po veřejných komunikacích, v jejichž okolí lze očekávat nadlimitní hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, nebo bude nezbytné přepravovat objemy materiálů nad rámec kapacit uvažovaných v akustické studii, bude zhotovitelem stavby zpracováno protihlukové opatření ke snížení hlukové zátěže dotčených staveb zasažených nadlimitním hlukem.

10. Biologický dozor ověří či vyloučí případnou přítomnost chřástala polního před zahájením zemních prací podle zjištění volajících samců. Biologický dozor stanoví na základě tohoto ověření podmínky pro provádění prací.

Opatření pro fázi provozu

11. Pečovat o vysázenou zeleň po dobu min. pěti let a nahrazovat uhynulé jedince.

II. Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (dále jen „MŽP OVSS I“), obdrželo od oznamovatele záměru dne 13. 10. 2016 žádost o vydání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí podle § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Dle § 23a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. žádost obsahuje podklad obsahující popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví. Podklady, které byly následně uznány za kompletní, byly předloženy dne 24. 10. 2016.

K žádosti byla přiložena dokumentace pro stavební povolení (dále jen „DSP“), včetně příloh a dokladové části, jedná se např. o akustickou studii „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, zpracoval v 01/2013 SUDOP PRAHA a.s., aktualizace v 08/2016 SUDOP PRAHA a.s., akustickou studii „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, hluk ze stavební činnosti, zpracovala v 04/2013 Akustika Brod s.r.o., rozptylovou studii na akci „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, zpracoval v 02/2013 Ing. Vladimír Závodský, Odborný posudek dle zákona č. 201/2012 Sb., Ing. Zbyněk Krayzel v 02/2013, Hodnocení zdravotních rizik, Ing. Jitka Růžičková v 09/2016, Botanický průzkum zpracoval Ing. Tomáš Adam v 08/2012-07/2013, aktualizace v 03-07/2016, Zoologický průzkum zpracoval Petr Janda v 11/2012, aktualizace v 05-07/2016 atd. Všechny podklady jsou dostupné v Informačním systému EIA na internetových stránkách agentury CENIA (www.cenia.cz/eia) a Ministerstva životního prostředí (www.mzp.cz/eia), v sekci Prioritní dopravní záměry dle § 23a.

MŽP OVSS I se v souladu s § 23a odst. 1 a 5 zákona č. 100/2001 Sb., nejprve na základě obdržené žádosti a všech předložených podkladů zabývalo tím, zda byla žádost předložena v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., a zda je žádost úplná. Po posouzení žádosti MŽP OVSS I dospělo k závěru, že jsou splněny

podmínky uvedené v § 23a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., tzn. stavba se nachází na transevropské dopravní síti dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, územní rozhodnutí bylo vydáno nejpozději 31. 3. 2015 (územní rozhodnutí vydal Městský úřad Votice, odbor výstavby a územního plánování jako stavební úřad, č. j. 3075/11/Výst/Ja dne 19. 12. 2011, nabylo právní moci dne 3. 4. 2012).

Souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí vydalo Ministerstvo životního prostředí pro ucelený záměr s názvem „IV. Tranzitní koridor Praha – České Budějovice, traťový úsek Tábor (mimo) – Benešov (mimo)“ pod č. j. NM700/870/1764/OIP/03 e.o. dne 28. 4. 2003.

Stavba je prioritním dopravním záměrem dle nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, ze dne 24. 8. 2016. Po posouzení žádosti (doba předložení a kompletnost podkladů) MŽP OVSS I dále dospělo k závěru, že jsou splněny podmínky uvedené v § 23a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., tzn., že žádost obsahuje popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví a byla předána dříve, než 1. 2. 2017, tuto skutečnost sdělilo oznamovateli dne 3. 11. 2016.

Na základě posouzení všech podkladů a vzhledem k charakteru záměru lze za nejvýznamnější vlivy záměru považovat vlivy na obyvatelstvo, hluk, emise (v rámci výstavby), půdu, povrchové a podzemní vody a faunu, flóru a ekosystémy. Ostatní vlivy na další složky životního prostředí lze označit jako nevýznamné.

Specifikace vlivů na jednotlivé složky životního prostředí včetně úvah příslušného úřadu a odkazů na jednotlivé odborné studie je podrobněji popsána v kapitole „Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti“.

Jednotlivé škodliviny z etapy výstavby ve vztahu k ovzduší (NO₂, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, CO, benzen a benzo(a)pyren) byly vyhodnoceny v rozptylové studii na akci „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, zpracoval v 02/2013 Ing. Vladimír Závodský, vlastní provoz záměru nebyl hodnocen, jedná se o elektrickou trakci bez vlivu na ovzduší.

Vlivy záměru na hlukovou situaci byly vyhodnoceny Akustickou studií na akci „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, zpracoval v 08/2016 SUDOP PRAHA a.s., která vychází z již zpracované hlukové studie pro územní rozhodnutí, kterou doplňuje a upřesňuje a Akustickou studií „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, hluk ze stavební činnosti, zpracovala v 04/2013 Akustika Brod s.r.o. Hluková studie předkládá řešení snížení hlukového zatížení okolí předmětné stavby v souladu s platnou legislativou. Zlepšení akustických parametrů v území a dodržení hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru staveb i v chráněném venkovním prostoru zajistí především výstavba protihlukových bariér. Po realizaci protihlukových stěn dojde jednoznačně k podstatnému zlepšení akustického klimatu. Na řešeném území bude dosaženo požadovaných hygienických limitů.

Zdravotní rizika škodlivin uvolňovaných do ovzduší a hluku hodnotí Protokol posouzení vlivů na veřejné zdraví – Hodnocení zdravotních rizik, Ing. Jitka Růžičková, 09/2016).

Dle výše uvedených studií lze hodnotit vlivy na ovzduší a hlukovou situaci ve vztahu k obyvatelstvu při dodržení opatření pro minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na ovzduší a hlukovou situaci jako akceptovatelné.

Při výstavbě záměru se předpokládají lokální zásahy do koryta Mastníku a některých drobných vodních toků, vzhledem k intenzitě a rozsahu těchto zásahů se nepředpokládá, že by tyto zásahy vedly ke zhoršení stavu jednotlivých biologických složek hodnocení ekologického stavu útvarů povrchových vod.

Vlivem realizace záměru lze očekávat jen dočasné a pouze lokální ovlivnění jakosti podzemních vod. V případě kvantitativního stavu může dojít při realizaci a následném využívání záměru k lokálnímu ovlivnění (snížení) hladin podzemní vody v místech ražby tunelů a hlubších zářezů v terénu. V případě lokality Mezno může vlivem tunelu Mezno dojít ke snížení vydatnosti zdroje podzemní vody pro obec Mezno a firmu Mlynářka, a to i trvale. Dojde ke zrušení zdrojů v trase pro obec Sudoměřice. Negativní vliv bude kompenzován realizací nových zdrojů ještě před započítáním stavby, při dodržení všech navržených opatření k minimalizaci vlivů záměru na povrchové vody a podzemní vody lze hodnotit záměr jako akceptovatelný.

Z hlediska ochrany půd byl příslušným orgánem (MŽP) vydán souhlas s odnětím pozemků zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“). Při dodržení podmínek uvedeného souhlasu je vliv záměru hodnocen jako akceptovatelný.

Rozhodnutí o trvalém a dočasném záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa vydal Krajský úřad Středočeského kraje a Krajský úřad Jihočeského kraje. Při dodržení podmínek uvedeného souhlasu je vliv záměru hodnocen jako akceptovatelný.

Žádný z chráněných druhů živočichů není stavbou přímo ohrožen na existenci. Většiny druhů se negativní vlivy stavby dotýkají okrajově (areálu výskytu) či nevýrazně (vlivy na jedince, populace či biotop). Tlak na živočichy bude zvýšen výstavbou (zvýšení intenzity) a následně se navrátí do současné úrovně. Stavba přímo nezasáhne a nezničí biotop nebo populaci žádného druhu živočicha.

Ze závěrů zpracované migrační studie vyplývá, že výsledný migrační potenciál migračních objektů je větší než 0,5. Průměrná vzdálenost migračních objektů je cca 1,0 km, vyhovuje metodice pro oblast III (území spadá do kategorie III – středního významu pro migraci).

Na základě závěrů vyhodnocení zavezení traťového úseku u Mezna je možné konstatovat, že provedením naplánovaného opatření nedojde k negativnímu zásahu do populací zvláště chráněných druhů, nedojde k rušení, zraňování a usmrcování jedinců zvláště chráněných druhů živočichů a nedojde k zásahu do jejich biotopů.

Z botanického hlediska nehrozí při výstavbě a provozu železničního koridoru žádný závažný střet. V oblasti stavby nebyly zaznamenány zvláště chráněné druhy rostlin. Nebude tudíž požádáno o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin.

Ovlivnění flóry a fauny je minimalizováno navrženým technickým řešením stavebních objektů, zejména mostů, proto jsou vlivy na faunu, flóru a ekosystémy považovány za akceptovatelné.

Předmětný záměr nezasahuje do prvků soustavy Natura 2000 a nemůže významným způsobem negativně ovlivnit nejbližší evropsky významné lokality. Vzhledem k typu záměru a vzdálenosti ke státním hranicím nemohou nastat přeshraniční vlivy.

Příslušný úřad s přihlédnutím k výše uvedenému posoudil aktuální technické řešení záměru a jeho vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a v souladu se závěry odborných podkladů dospěl k závěru, že negativní vlivy prioritního dopravního záměru jsou při respektování podmínek tohoto stanoviska akceptovatelné, a lze tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Při stanovení opatření (podmínek) vycházel příslušný úřad zejména z nových odborných studií zpracovaných v roce 2013-2016 (Hodnocení zdravotních rizik, Ing. Jitka Růžičková, 09/2016; rozptylová studie na akci „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, Ing. Vladimír Závodský, 02/2013; Botanický průzkum zpracoval Ing. Tomáš Adam 03-07/2016; aktualizovaný zoologický průzkum, zpracoval Petr Janda 07/2016 a DSP.).

Opatření č. 1. je stanoveno pro ochranu objektů mimo vlastnictví investora, které by mohly být ohroženy vlivy stavby.

Opatření č. 2. je stanoveno pro ochranu vod v místech větší koncentrace osob, jako je zařízení staveniště apod.

Opatření č. 3. je stanoveno pro ochranu veřejného zdraví a pobytové pohody před zvýšenými hladinami hluku a vyplývá z hodnocení vlivů na veřejné zdraví (Hodnocení zdravotních rizik, Ing. Jitka Růžičková v 09/2016 a Akustická studie „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, hluk ze stavební činnosti, Akustika Brod s.r.o., 04/2013).

Opatření č. 4. a 5. jsou stanovena pro ochranu zdrojů podzemních vod a vychází z navrženého monitoringu v DSP.

Opatření č. 6., 7. a 8. jsou stanovena pro ochranu veřejného zdraví a pobytové pohody před zvýšenými koncentracemi TZL a vyplývá z hodnocení vlivů na veřejné zdraví (Hodnocení zdravotních rizik, Ing. Jitka Růžičková v 09/2016).

Opatření č. 9 je stanoveno pro ochranu veřejného zdraví a pobytové pohody před zvýšenými hladinami hluku a vyplývá z hodnocení vlivů na veřejné zdraví (Hodnocení zdravotních rizik, Ing. Jitka Růžičková v 09/2016 a Akustická studie „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, hluk ze stavební činnosti, Akustika Brod s.r.o., 04/2013).

Opatření č. 10. je stanoveno pro ochranu chrástala polního a vychází z Biologického hodnocení, Petr Janda 2012.

Opatření č. 11. je stanoveno pro ochranu vysázené zeleně, která bude sloužit jako kompenzace za vykácenou zeleň v okolí trasy záměru.

Další opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí příslušný úřad nestanovil, neboť jsou součástí přímo DSP a jejich příloh nebo byla stanovena v závazných stanoviscích dotčených úřadů a jejich splnění je tedy zajištěno.

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

Záměr „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“ byl v rámci přípravy, tedy zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí a DSP podroben detailnímu zkoumání vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatele.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví:

Hlavními faktory, které lze v dotčené lokalitě očekávat v souvislosti s výstavbou a provozem záměru, a které tedy mohou být záměrem významněji ovlivněny, budou hluk a znečištění ovzduší, především v období výstavby. Celkově lze označit vliv stavebních prací za relativně významný, bude však představovat pouze krátkodobé zhoršení stavu ovzduší a akustické zátěže. Bude záležet především na technologické kázni a systému kontroly, zda se podaří výrazně snížit negativní vliv stavby na bezprostřední okolí.

V rámci přípravy záměru bylo zpracováno Hodnocení zdravotních rizik „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, zpracovala v 09/2016 Ing. Jitka Růžičková, držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.

Zásadní vlivy na obyvatelstvo představuje především etapa výstavby záměru. Ing. Růžičková v hodnocení zdravotních rizik na obyvatelstvo vychází ze zpracované Rozptylové studie na akci „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, zpracoval v 02/2013 Ing. Vladimír Závodský a dále z Akustické studie na akci „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, zpracoval v 08/2016 SUDOP PRAHA a.s., Akustické studie „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, hluk ze stavební činnosti, zpracovala v 04/2013 Akustika Brod s.r.o.

Na základě předložené rozptylové studie zabývající se emisní zátěží vyplývající z výstavby byly vytipovány polutanty emitované do ovzduší, které lze v rámci posuzovaného záměru buď vzhledem ke zjištěným koncentracím, anebo známým vlastnostem, považovat za významné z hlediska potenciálního ovlivnění zdravotního stavu:

- oxid dusičitý
- suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}
- benzen
- benzo(a)pyren

Z modelových hodnot v rozptylové studii vypočtených u nejbližší obytné zástavby vyplývá, že v období výstavby dojde k nárůstu maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého. Vypočtené nejvyšší příspěvky k maximálním hodinovým koncentracím NO₂ u nejbližší obytné zástavby se pohybují od 1,1425 µg.m⁻³ v Heřmaničkách do 48,2 µg.m⁻³ v Horním Borku č. p. 45.

Maximální hodinová koncentrace oxidu dusičitého byla v letech 2007 až 2011 naměřená na stanicích v Sedlčanech a Táboře v průměrné hodnotě 116,5 µg.m⁻³. Nelze předpokládat, že by nárůst maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého na úrovni max. do 50 µg.m⁻³ mohl zvýšit zdravotní rizika akutních toxických účinků (reaktivitu dýchacích cest, změny plicních funkcí) obyvatel v okolí.

Vzhledem k tomu, že fáze výstavby je časově velmi omezená, nelze předpokládat riziko chronických účinků, které se obvykle projevují po několikaleté expozici. Přesto je možné konstatovat, že v rozptylové studii vypočítané příspěvky k průměrným ročním koncentracím dosahující hodnot setin mikrogramů až maximálně desetin mikrogramů, nebudou příčinou zdravotních obtíží, které by mohly souviset s expozicí NO₂.

V rozptylové studii vypočtené maximální denní koncentrace PM₁₀ způsobené

nakládáním se stavebním materiálem (naspávání, překládání, pohybem TNV a stavebních strojů po nezpevněných površích a emisemi z pohonných jednotek stavebních strojů) dosahují za nejnepríznivějších povětrnostních podmínek u obytných budov hodnot od 1,15 do 246,7 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Je zde však třeba upozornit, že tyto hodnoty byly vypočteny při drcení suchého materiálu a na zařízení bez jakéhokoliv odlučování a za nejhorších rozptylových podmínek. Podíl emisí prachu ze spalovacích motorů je v porovnání s emisemi z mechanických procesů zanedbatelný. U vybrané zástavby jsou denní imisní koncentrace PM_{10} v součtu s 36. nejvyšší denní koncentrací vyšší jak 50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ očekávány v celkem 11 bodech, doba překročení hraniční koncentrace 50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ byla odhadnuta na 13,0 hodin, tj. 0,5 dne až 493,6 hodin, tj. 20,6 dne.

K výraznému snížení maximální denní hodnoty PM_{10} pak může dojít dodržováním opatření ke snížení prašnosti, která jsou součástí opatření uvedených ve stanovisku. Jedná se např. o:

- skrápění těženeho materiálu
- v případě dlouhotrvajícího sucha a vyšším větru omezit stavební práce
- v průběhu celé výstavby provádět důsledný oplach aut před výjezdem na komunikace,
- pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště, v době déle trvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště
- v době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu práce stavebních mechanismů s vysokým výkonem – neprovádět demolice

Je důležité uvědomit si, že modelové hodnoty krátkodobých koncentrací představují stav, který by mohl v atmosféře nastat za souběhu nejméně příznivých podmínek (nejméně příznivá třída stability trvající beze změn alespoň jednu hodinu resp. celý den, vítr o nejméně příznivé rychlosti a vanoucí přímo na výpočtový bod). V rozptylové studii vypočtené hodnoty krátkodobých maxim jsou pouze teoretické, můžou, ale také nemusí v průběhu roku nastat a nelze je sčítat s pozadovými hodnotami krátkodobých maxim.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem a při dodržení navržených opatření lze předpokládat, že krátkodobě zvýšené koncentrace suspendovaných částic, které by se mohly projevit zvýšením symptomů u citlivější populace, nastanou zcela výjimečně.

U benzenu a benzo(a)pyrenu je hodnocení zdravotního rizika založeno na kvantifikaci míry karcinogenního rizika. U karcinogenního rizika jde o pozdní účinek na základě dlouhodobé (70leté) chronické expozice, a protože výstavba záměru bude časově velmi omezená, nelze předpokládat pravděpodobnost vzniku nádorového onemocnění celoživotně exponovaných lidí expozicí těchto látek ve fázi výstavby. V rozptylové studii byly přesto vypočteny příspěvky k průměrné roční koncentraci benzenu a benzo(a)pyrenu, Tyto příspěvky se pro benzen pohybovaly od 0,0004 do 0,0112 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a pro benzo(a)pyren od 0,0011 do 0,0161 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. U příspěvků na úrovni maximálně setin mikrogramů benzenu a maximálně setiny nanogramů benzo(a)pyrenu se nepředpokládá navýšení karcinogenního rizika ani po dlouhodobé expozici.

Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustických studií a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby obcí situovaných nejbližše záměru Modernizace trati Sodoměřice - Votice.

Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je možné konstatovat, že realizací záměru Modernizace trati Sodoměřice - Votice a po realizaci navržených protihlukových stěn, lze očekávat v hodnocených částech obcí malý až zanedbatelný

počet obyvatel obtěžovaných hlukem ze železniční dopravy i obyvatel rušených hlukem ve spánku.

S ohledem na nejistoty při hodnocení negativních účinků hluku jsou odhadovaná procenta obtěžovaných obyvatel téměř zanedbatelná.

Lze předpokládat, že ve skutečnosti bude počet obtěžovaných a rušených obyvatel hlukem z posuzované železnice po realizaci záměru menší, protože hodnocení zdravotních rizik bylo provedeno z nejvyšších vypočtených hladin hluku a vztaženo na všechny obyvatele hodnocených území.

Na základě výše uvedeného a s ohledem na skutečnosti uvedené v DSP se příslušný úřad ztotožnil se závěry hodnocení zdravotních rizik na obyvatelstvo. Je nesporné, že zcela zásadní je především fáze výstavby záměru, která může způsobovat nadlimitní maximální denní koncentrace PM_{10} a ojedinělé nadlimitní hladiny hluku u komunikací využívaných k přepravě materiálu. Vzhledem k omezené době výstavby však tato skutečnost nemůže způsobit zvýšené zdravotní riziko pro obyvatele. Fáze vlastního provozu přinese významné zlepšení stávajícího stavu ve vztahu k ovlivnění obyvatel hlukem, výstavba navržených protihlukových stěn výrazně zlepšit akustické parametry v území a zajistí dodržení hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru staveb i v chráněném venkovním prostoru.

Vlivy na ovzduší:

V průběhu přípravy záměru byla zpracována rozptylová studie na akci „Modernizace trati Sodoměřice – Votice“, zpracoval v 2/2013 Ing. Vladimír Závodský, kde byla hodnocena etapa výstavby záměru, která je ve vztahu k vlivům na ovzduší zásadní, vlastní provoz záměru nebyl hodnocen, jedná se o elektrickou trakci bez vlivu na ovzduší.

Posuzovanou akcí je novostavba, veškeré vypočtené imisní koncentrace jednotlivých znečišťujících látek je třeba proto chápat jako příspěvek realizace akce ke stávajícímu imisnímu pozadí. Dále je třeba zdůraznit, že se nejedná o trvalé zdroje emisí, drtící zařízení a deponie materiálu budou využívána pouze po dobu výstavby nové trati, tj. v horizontu cca 3 roky.

Vyhodnocení imisní zátěže bylo rozptylovou studií provedeno pro oxid dusičitý NO_2 , oxid uhelnatý CO , benzen, benzo(a)pyren BaP, suspendované částice PM_{10} .

V případě oxidu dusičitého NO_2 rozptylová studie prokázala, že v okolí nejbližší obytné zástavby nedojde k překročení limitní hodnoty $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ pro maximální hodinové imisní koncentrace NO_2 v součtu s pozadím, vypočtené maximum u zástavby v součtu s pozadím dosahuje hodnoty $164,70 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, což je 82,35 % limitní hodnoty $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Možné překročení je možné očekávat v blízkosti drtících zařízení. Z hlediska průměrných ročních koncentrací NO_2 byly u vybrané zástavby vypočteny příspěvky k ročním imisním koncentracím NO_2 v rozmezí $0,0124 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ až $0,2174 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Oproti stávajícímu stavu se jedná o zvýšení o 0,15 % až 2,56 % (se zahrnutím pozadí). V síti referenčních bodů byly vypočteny příspěvky $0,0045 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ až $0,9695 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Oproti stávajícímu stavu se jedná o zvýšení o 0,05 % až 11,41 % (se zahrnutím pozadí). Uvažované imisní pozadí ve vyšetřované lokalitě je $8,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (je zřejmé, že limitní hodnota $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ nebude překročena ani při součtu vypočteného maxima s tímto pozadím).

U vybrané zástavby byly vypočteny příspěvky k osmihodinovým imisním koncentracím CO v rozmezí $6,18 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ až $221,21 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Oproti stávajícímu stavu se jedná o zvýšení o 0,25 % až 8,84 % (se zahrnutím pozadí). V síti referenčních bodů byly vypočteny příspěvky v rozmezí $0,79 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ až $618,52 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Oproti stávajícímu stavu se jedná o zvýšení o 0,03 % až 24,71 % (se zahrnutím pozadí).

Uvažované imisní pozadí ve vyšetřované lokalitě $2\,502,8\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ je zřejmé, že limitní hodnota $10\,000\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ nebude překročena ani při součtu vypočteného maxima s tímto pozadím.

U vybrané zástavby byly vypočteny příspěvky k ročním imisním koncentracím benzenu v rozmezí $0,0004\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ až $0,0112\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Oproti stávajícímu stavu se jedná o zvýšení o $0,07\ \%$ až $1,87\ \%$. V síti referenčních bodů byly vypočteny příspěvky v rozmezí $0,0001\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ až $0,0557\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Oproti stávajícímu stavu se jedná o zvýšení o $0,01\ \%$ až $9,28\ \%$ (se zahrnutím pozadí). Uvažované imisní pozadí ve vyšetřované lokalitě $0,6\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ je zřejmé, že limitní hodnota $5\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ nebude překročena ani při součtu vypočteného maxima s tímto pozadím.

U vybrané zástavby byly vypočteny příspěvky k ročním imisním koncentracím BaP v rozmezí $0,0011\ \text{pg}\cdot\text{m}^{-3}$ až $0,0161\ \text{pg}\cdot\text{m}^{-3}$. Oproti stávajícímu stavu se jedná o zvýšení o $0,0003\ \%$ až $0,0043\ \%$ (se zahrnutím pozadí). V síti referenčních bodů byly vypočteny příspěvky v rozmezí $0,0002\ \text{pg}\cdot\text{m}^{-3}$ až $0,0763\ \text{pg}\cdot\text{m}^{-3}$. Oproti stávajícímu stavu se jedná o zvýšení o $0\ \%$ až $0,0206\ \%$ (se zahrnutím pozadí). Uvažované imisní pozadí ve vyšetřované lokalitě $370\ \text{pg}\cdot\text{m}^{-3}$ (průměr z čtverců map znečištění za léta 2007 až 2011 pokrývajících zájmovou lokalitu) je zřejmé, že limitní hodnota $1\,000\ \text{pg}\cdot\text{m}^{-3}$ ($1\ \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$) nebude překročena ani při součtu vypočteného maxima s tímto pozadím.

U vybrané obytné zástavby se realizace akce projeví v závislosti na rozptylových podmínkách nárůstem denních koncentrací PM_{10} o $1,15\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ až $246,67\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tj. nárůstem o $0,95\ \%$ až $203,39\ \%$ oproti stávajícímu stavu (se zahrnutím pozadí). V síti referenčních bodů je v závislosti na rozptylových podmínkách očekáván nárůst denních koncentrací PM_{10} v rozmezí $0,20\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ až $917,43\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tj. nárůst o $0,17\ \%$ až $753,23\ \%$ oproti stávajícímu stavu.

Na základě odhadu stávající imisní situace lze v zájmové lokalitě dlouhodobě očekávat maximální denní koncentraci PM_{10} ve výši $121,8\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, 36. nejvyšší denní koncentraci ve výši $32,8\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a četnost překročení limitní koncentrace $50\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ max. 35 případů za rok. U vybrané zástavby jsou denní imisní koncentrace PM_{10} v součtu s 36. nejvyšší denní koncentrací vyšší jak $50\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ očekávány v celkem 11 bodech, doba překročení hraniční koncentrace $50\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ byla odhadnuta na 13,0 hodin, tj. 0,5 dne až 493,6 hodin, tj. 20,6 dne. V síti referenčních bodů jsou koncentrace v součtu s 36. nejvyšší denní koncentrací vyšší jak $50\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ očekávány v celkem 3 216 bodech, doba překročení hraniční koncentrace $50\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ byla odhadnuta na 0,00002 hodin, tj. 0,000001 dne až 1061,7 hodin, tj. 44,2 dne. Riziko výskytu zvýšených denních koncentrací PM_{10} je lokalizováno na drtící zařízení a jejich okolí.

U vybrané zástavby byly vypočteny příspěvky k ročním imisním koncentracím PM_{10} v rozmezí $0,1264\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ až $9,7429\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Oproti stávajícímu stavu se jedná o zvýšení o $0,74\ \%$ až $56,98\ \%$ (se zahrnutím pozadí). V síti referenčních bodů byly vypočteny příspěvky v rozmezí $0,0476\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ až $101,8034\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Oproti stávajícímu stavu se jedná o zvýšení o $0,28\ \%$ až $595,34\ \%$ (se zahrnutím pozadí).

Budeme-li považovat za imisní pozadí ve vyšetřované lokalitě koncentraci $17,1\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, je zřejmé, že limitní hodnota $40\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ může být v součtu vypočteného maxima ve výši $101,8034\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ s pozadím překročena především v bezprostředním okolí drtících zařízení. U nejbližší obytné zástavby se překročení limitní hodnoty $40\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v součtu s pozadím neočekává, vypočtené maximum u zástavby v součtu s pozadím dosahuje hodnoty $26,8429\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, což je $67,11\ \%$ limitní hodnoty $40\ \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Výpočty imisních koncentrací bylo prokázáno, že realizace záměru „Modernizace trati Sudoměřice - Votice“ bude mít na celkovou imisní situaci v lokalitě

akceptovatelný vliv. Imisní limity jednotlivých znečišťujících látek budou na většině rozlohy vyšetřovaného území plněny i při zahrnutí stávajícího imisního pozadí. Výjimku tvoří místa umístění drtících stanic a jejich bezprostřední okolí, kde jsou očekávány nadlimitní denní koncentrace PM₁₀, roční koncentrace PM₁₀ a hodinové koncentrace NO₂. Okolí drtících zařízení však lze považovat za venkovní pracoviště a dle § 3 odst. 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“), na venkovních pracovištích, kam nemá veřejnost volný přístup, mohou být imisní limity překračovány. Dále je třeba zdůraznit, že emise tuhých znečišťujících látek (TZL) z drtících zařízení byly vypočteny pro drcení suchého materiálu na zařízení bez jakéhokoliv odlučování. Moderní i mobilní drtící zařízení však již mají běžné instalovaný systém pro omezení prašnosti (mlžení kritických míst vzniku emisí, zakrytované dopravníky apod.), který dokáže až řádově snížit emise TZL.

Příslušný úřad konstatuje, že rozptylová studie prokázala splnění imisních limitů výše uvedených znečišťujících látek na území, které může být výstavbou záměru ovlivněno. Možné překračování limitních hodnot pro PM₁₀ v blízkosti zařízení staveníšť (mimo obytnou zástavbu), kde budou umístěna drtící zařízení a deponie materiálu bude řešeno výše uvedenými navrženými opatřeními, která přispějí k významnému snížení emisí TZL v průběhu výstavby.

Vlivy na klima:

Klima zájmové oblasti bude výstavbou záměru vzhledem k charakteru a rozsahu záměru ovlivněno minimálně.

Při posuzování měnícího se klimatu se za klíčové změny považují následující klimatické faktory (primární klimatické faktory): teplota, srážky, rychlost větru, vlhkost a sluneční záření. Změny v těchto primárních klimatických faktorech mají za následek různá nebezpečí s možnými dopady na záměr. Dle doložených údajů popisujících stávající stav dotčeného životního prostředí vyplývá, že záměru nehrozí z důvodu klimatických změn žádná významná rizika. Posuzovaná trať kříží vodní tok Mastník, pro který bylo definováno záplavové území. Součástí posuzovaného záměru je zpracovaný povodňový plán. Mostní objekty, které kříží vodoteče, v zájmovém území jsou navrženy dle hydrotechnického posouzení a na kontrolní návrhový průtok v souladu s ČSN 73 6201 Projektování mostních konstrukcí, tato norma uvažuje s Q₁₀₀, k níž je u všech mostů přičítána rezerva 0,5-1,0 m. V zájmovém území se nenacházejí sesuvy půdy, ani nehrozí erozní smyvy dle údajů České geologické služby. Na základě dendrologického průzkumu je navrženo kácení mimolesní zeleně v ochranném pásmu trakce, vzhledem k tomu se nepředpokládá ovlivnění trakčního vedení během silných větrů.

Na základě provedené analýzy pravděpodobnosti výskytu nebezpečí, která mohou záměr ovlivnit, je možné konstatovat, že je možné riziko související se záměrem pro rizika: rostoucí průměrná teplota vzduchu, extrémní nárůsty teplot a vlny veder, změny v průměrném množství dešťových srážek, sucho. Pro další rizika: změny v extrémním množství dešťových srážek, povodně, průměrná rychlost větru, mrazy, škody vlivem mrznutí a tání, byla vyhodnocena pravděpodobnost výskytu nebezpečí jako nepravděpodobná. Pro rizika půdní eroze, nestabilita půdy/sesuvy půdy/laviny, byla vyhodnocena pravděpodobnost nebezpečí zřídka. Závažnost dopadů byla vyhodnocena nízká pouze pro rizika průměrné rychlosti větru a mrazu, pro ostatní rizika byla vyhodnocena závažnost jako nevýznamná.

Posuzovaný záměr je možné považovat za záměr adaptovaný na změnu klimatu.

Příslušný úřad se s ohledem na výše uvedené ztotožnil se závěrem, že se záměr nebude podílet na změně klimatu a rovněž vliv změny klimatu na záměr bude zanedbatelný.

Vlivy na hlukovou situaci:

Vyhodnocení akustické situace bylo v rámci přípravy záměru provedeno Akustickou studií na akci „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, zpracoval v 08/2016 SUDOP PRAHA a.s., která vychází z již zpracované hlukové studie pro územní rozhodnutí, kterou doplňuje a upřesňuje a Akustickou studií „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, hluk ze stavební činnosti, zpracovala v 04/2013 Akustika Brod s.r.o., výše uvedené je součástí DSP část B.3.6. a žádosti o vydání závazného stanoviska.

Pro dokladování stávající hlukové zátěže bylo provedeno měření hluku v 5 vytipovaných měřících bodech již v dokumentaci pro územní řízení. Rozsah měření byl konzultován s KHS Středočeského kraje, pracoviště Benešov. Měření provedla firma REVITA Engineering s.r.o. Výsledky měření jsou uvedeny v části B.3.6.2. DSP. Prakticky ve všech lokalitách stávající hluk ze železniční dopravy v současné době překračuje povolené limitní hodnoty.

Jelikož je převážná část trati vedena mimo stávající drážní těleso, nebylo se „starou hlukovou zátěží“ pro tuto stavbu vůbec uvažováno a je nutné splnit hygienické limity pro novou trať, tedy 60 dB pro den a 55 dB pro noc v ochranném pásmu dráhy, za ochranným pásmem dráhy je pak třeba splnit limit 55 dB pro den a 50 dB pro noc dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Akustickou studií bylo podrobně zkoumáno 25 výpočtových bodů v okolí projektované železniční trati, v místech, kde došlo ve výpočtových bodech k překročení výše uvedených limitů, jsou navržena opatření ve formě protihlukových stěn.

Po realizaci protihlukových stěn dojde jednoznačně k podstatnému zlepšení akustického klimatu. Na řešeném území bude dosaženo požadovaných hygienických limitů. Pouze jeden nejbližší objekt (bývalý drážní domek) u Nazdic na hraně zářezu překračuje hygienický limit pro chráněný venkovní prostor staveb pro novou trať (limit 60/55 dB – den/noc), jeho hluková zátěž se pohybuje pod limitem pro „starou hlukovou zátěž“ (limit 70/65 dB – den/noc). Objekt nelze chránit protihlukovou stěnou (problematické založení, nepřístupnost pro techniku), doporučujeme zde vybudovat plný plot o výšce 2 m, tím dojde k zlepšení akustické situace. V případě potřeby zde budou po měření ke kolaudaci stavby doplněna individuální protihluková opatření.

Navržená protihluková opatření:

- Mezzo stěna v km 97,740 – 97,870 vpravo ve směru staničení L = 130 m, h = 2,0 m
- Mezzo stěna v km 99,100 – 99,345 vlevo ve směru staničení L = 245 m, h = 2,0 m
- Radíč stěna v km 106,265 – 106,480 vpravo ve směru staničení L = 215 m, h = 2,0 m
- Jiříkovec stěna v km 107,225 – 107,435 vlevo ve směru staničení L = 210 m, h = 2,5 m

- Čišťovice – Heřmaničky stěna v km 107,930 – 109,060 vlevo ve směru staničení L = 1130 m, h = 2,0 – 2,5 m
- Strašíkův Mlýn – Heřmaničky v km 109,010 – 109,230 vpravo ve směru staničení L = 220 m, h = 2,5 m

Pro zjištění stávajícího stavu vibrací bylo provedeno měření vibrací. Rozsah měření byl stanoven na základě konzultace na KHS Středočeského kraje, pracoviště v Benešově již pro územní řízení. Výsledky měření vibrací tvoří společně s měřením hluku samostatnou přílohu hlukové studie, část B.3.6.2. DSP. Naměřené hodnoty vibrací podél stávající trati splňují limitní hodnoty, na nově vedených úsecích trati je navržena taková konstrukce železničního spodku a svršku, aby byly hygienické limity vibrací pro nejbližší objekty dodrženy.

Akustická studie „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, hluk ze stavební činnosti, zpracovala v 4/2013 Akustika Brod s.r.o. uvedena v části B.3.6.4. DSP podrobně řeší vlivy výstavby na hlukovou situaci.

Zvýšenou hlučnost během výstavby lze předpokládat především v okolí klíčových zařízení staveniště s provozem mobilní drtící příp. recyklační stanice. Drtící linky budou v rámci stavby využívány po omezenou dobu těžení (cca 1,0 až 1,5 roku), navíc jejich provoz nebude na daném zařízení staveniště (dále jen „ZS“) nepřetržitý, ale pouze občasný dle potřeby (mobilní drtiče budou mezi jednotlivými ZS převáženy vždy v závislosti na nahromadění materiálu určeného k drcení).

Provoz ZS s drtícími stanicemi může znamenat zvýšení hlukového zatížení zejména pro:

- obytnou zástavbu obce Mezno, Mezno-zastávka - ZS km 98,320, časový předpoklad těžení a drcení 10 měsíců, celkový objem cca 280.000 m³, vzdálenost nejbližších chráněných staveb v obci Mezno je cca 500 m, u zastávky Mezno 420 m. V lokalitě Mezno je navíc uvažován i provoz stavebních strojů při nakládce a přesunu horniny na ZS km 99,510 vlevo, na kterém je plánována dlouhodobá deponie vytěženého materiálu z tunelu Mezno a které je situováno v blízkosti staveb pro trvalé bydlení (cca 110 m).
- obytnou zástavbu v lokalitě Střezimíř-nádraží - ZS km 100,740, časový předpoklad těžení a drcení 14 měsíců, celkový objem cca 125.000 m³, vzdálenost obytné zástavby obce Střezimíř-nádraží cca 300 m
- obytnou zástavbu v lokalitě Ješetice žst., ojedinělé stavby obce Radíč situované u silnice III/12141 - ZS km 105,260, časový předpoklad těžení a drcení 14 měsíců, celkový objem cca 105.000 m³, vzdálenost nejbližší obytné stavby u žst. Ješetice cca 380 m (lesní porost), vzdálenost RD Radíč č. p. 11 cca 400 m
- obytnou zástavbu v lokalitě Arnoštovice, Durdice, Nazdice - ZS km 110,600, časový předpoklad těžení a drcení 6 měsíců, celkový objem cca 26.000 m³, vzdálenost nejbližší obytné zástavby obce Arnoštovice cca 400 m, obce Durdice 840 m a obce Nazdice 830 m

Pro tyto lokality je zpracován výpočet hluku ze stavební činnosti, a to vždy pro situaci s předpokládaným maximálním nasazením zemní a stavební techniky. U ostatní zástavby v okolí výstavby trati lze předpokládat nižší hladiny hluku. Nejvyšší objem staveništní dopravy se během modernizace trati předpokládá během přesunu zeminy a horniny v rámci stavby (ze zářezů a tunelů do násypů).

Pro přepravu materiálu budou využívány především staveništní komunikace, které jsou zřizovány v trase budované trati.

Akustická studie posoudila modernizaci trati Sudoměřice - Votice z hlediska zatížení okolní chráněné zástavby hlukem ze stavební činnosti a z hlediska hluku z dopravy na pozemních komunikacích navýšené o dopravu vyvolanou výstavbou. Na základě provedených výpočtů lze konstatovat, že během výstavby trati lze v okolním chráněném venkovním prostoru staveb zajistit dodržování hygienických limitů hluku. Bude-li v průběhu modernizace trati nezbytné provozovat hlučné stroje a zařízení jiným způsobem, než se předpokládá ve studii, tzn., že bude nutné provádět hlučnou činnost v noční době od 22 do 6 hodin, nebo bude nezbytné použití jiných typů strojů s vyššími emisními hodnotami hluku či současné nasazení většího počtu strojů, musí zhotovitel stavby pro předmětnou činnost požádat místně příslušný orgán ochrany veřejného zdraví o vydání časově omezeného povolení zdroje hluku ve smyslu § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. v platném znění. Pro omezení hlukového zatížení okolní zástavby zasažené nadlimitním hlukem budou zhotovitelem stavby přijata následující opatření:

- Pro těžkou staveništní dopravu budou v maximální možné míře využívány staveništní komunikace zřizované v trase budované trati, veřejné pozemní komunikace budou pro staveništní dopravu využívány pouze v nezbytně nutné míře. Staveništní doprava po veřejných komunikacích bude probíhat pouze v pracovní dny v denní době od 7:00 do 21:00 hodin, v sobotu a v neděli nebudou veřejné komunikace pro těžkou dopravu stavby využívány.
- Bude realizována alternativní objízdná trasa u tunelu Mezno dle návrhu POV, čímž dojde k úplné eliminaci staveništní dopravy v průtahu obcemi Mezno, Stupčice, Střezimíř-nádraží.
- Pro řešení akustické situace rodinného domu Mezno 79 a rodinných domů v lokalitě Horní Borek - U Zastávky č. p. 26, 29, 36 a 43 (a případných dalších staveb pro trvalé bydlení zasažených nadlimitním hlukem z dopravy) bude realizováno časově omezené povolení zdroje hluku.
- Majitelé staveb pro trvalé bydlení situovaných v bezprostřední blízkosti hlavních tras těžké dopravy (A-I.) budou o plánovaném využití veřejné komunikace pro převoz materiálů v předstihu informováni.
- V případě, že během modernizace trati Sudoměřice - Votice bude nezbytné využívat dopravní trasy po veřejných komunikacích, v jejichž okolí lze očekávat nadlimitní hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, nebo bude nezbytné přepravovat objemy materiálů nad rámec kapacit uvažovaných v této studii, bude zhotovitelem stavby zpracováno protihlukové opatření ke snížení hlukové zátěže dotčených staveb zasažených nadlimitním hlukem.

K DSP vydala Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, územní pracoviště Benešov souhlasné závazné stanovisko pod čj.:KHSSC 57186/2013 ze dne 20. 12. 2013. K DSP vydala Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích souhlasné závazné stanovisko pod čj.:KHSJC 30855/2013/HOK.JH ze dne 20. 1. 2014.

Příslušný úřad konstatuje, že na základě výsledků akustické studie hodnotící období výstavby, tedy zatížení okolní chráněné zástavby hlukem ze stavební činnosti

a hlukem z dopravy na pozemních komunikacích navýšené o dopravu vyvolanou výstavbou je možné dodržet limity hluku ze stavební činnosti v okolním chráněném venkovním prostoru staveb dané NV č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Pro lokality, kde bude vlivem vyvolané dopravy překročen limit, budou přijata opatření uvedená výše. Na základě výsledků akustické studie lze konstatovat, že během provozu budou po výstavbě protihlukových stěn navržených v DSP dodrženy hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb i v chráněném venkovním prostoru. Jejich plnění bude ověřeno následným měřením hluku z provozu na uvedeném úseku v denní i noční době dle podmínek závazných stanovisek KHS.

Vlivy na povrchové a podzemní vody:

Koryta vodotečí jsou vyvinutá úměrně velikosti povodí, mimo intravilány jsou neupravená, s proměnlivým průtočným profilem a doprovodnými břehovými porosty.

Všechny vodní toky budou v místě křížení mostními objekty upravovány vždy v minimální nutné délce pro potřeby stavby modernizované trati s cílem minimálního zásahu do stávajících přírodních a odtokových poměrů. V místech vyústění odvodnění, nebo příkopů, na vtocích a výtocích z propustků a mostků bude provedeno opevnění kamennou dlažbou.

Součástí DSP je povodňový plán stavby (část F.6. DSP). Povodňový plán obsahuje konkrétní postupy a pokyny pro činnost na staveništi v období před povodní a při povodni. Součástí DSP je rovněž havarijný plán (část F.7. DSP).

Největší ovlivnění hydrogeologického režimu lze v rámci posuzované trasy očekávat v dosahu depresí vyvolaných hloubením zářezů a tunelů pod hladinou podzemní vody, kvalitativní a kvantitativní ovlivnění lze očekávat při průchodu budoucí stavby přes infiltrační území jednotlivých jímacích objektů.

Ovlivnění stávajících zdrojů podzemní vody je řešeno náhradou studní v obci Sudoměřice u Tábora SO 71-71-03 Sudoměřice - Červený Újezd, náhrada studní v Sudoměřicích v km 95,300, vybudováním náhradních zdrojů pro obec Mezno a společnost Mydlářka. Ovlivnění vydatnosti studní v chatové osadě u železniční stanice Ješetice je pravděpodobné, jako nejlepší možnost případného náhradního zdroje se jeví zavedení vodovodní přípojky od železniční stanice Ješetice.

Součástí DSP část B.3.1. (kap. 13.2) je návrh hydrogeologického monitoringu z hlediska režimu podzemní vody v souvislosti s ražbou zářezu v km 96,130 – 97,600 s hloubkou až 15 m, ražbou tunelu Mezno a ražbou tunelu Deboreč.

V rámci zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí a DSP byl projekt konzultován s příslušnými vodoprávními úřady a správci vodních toků.

Souhlasné závazné stanovisko k DSP vydal MěÚ Tábor, odbor životního prostředí pod č.j.:METAB 57992/2015/OŽP/VFř dne 4.12.2015, MěÚ Votice, odbor životního prostředí a památkové péče pod č.j.: 26103/2015/ŽP-Bu dne 6.11.2015.

Souhlasně se k DSP vyjádřili i správci vodních toků Povodí Vltavy, s.p. pod č.j.: 21585/2014-411 ze dne 25.4.2014 a Lesy České republiky, s.p., správa toků – oblast povodí Vltavy pod č.j.: LCR954/007020/2013 ze dne 7.1.2014.

Při výstavbě záměru se předpokládají lokální zásahy do koryta Mastníku a některých drobných vodních toků, které mírně pozmění charakter břehů a dna dotčených vodotečí. Vzhledem k intenzitě a rozsahu těchto zásahů se nepředpokládá, že by tyto zásahy vedly ke zhoršení stavu jednotlivých biologických složek hodnocení ekologického stavu útvarů povrchových vod Mastník od pramene po Sedlecký potok (DVL_0050) a Košínský potok od pramene po ústí do Lužnice (HVL_0960). Během výstavby bude rovněž docházet ke krátkodobým zákalům vody v dotčených vodních tocích způsobené činností stavební techniky. Tato skutečnost

vzhledem ke své malé intenzitě a omezené době trvání nebude příčinnou změnou ekologického ani chemického stavu uvedených útvarů povrchových vod.

Protože realizací záměru nebudou změněny fyzikální poměry (hydromorfologie) ve vodních útvarech Chotovinský potok od pramene po Chýnovský potok (HVL_0920) a Konopištský potok od pramene po ústí do toku Sázava (DVL_0670), nedojde rovněž u těchto vodních útvarů ke zhoršení jejich ekologického ani chemického stavu.

Vlivem realizace záměru lze očekávat jen dočasné a pouze lokální ovlivnění jakosti podzemních vod. Tyto vlivy odezní po ukončení výstavby záměru a nebudou mít vliv na udržení dobrého chemického stavu útvaru ID 63201 a dosažení dobrého chemického stavu útvaru ID 63204. V případě kvantitativního stavu může dojít při realizaci a následném využívání záměru k lokálnímu ovlivnění (snížení) hladin podzemní vody v místech ražby tunelů a hlubších zářezů v terénu, kde je hladina podzemní vody výše, než je niveleta tratě. V případě lokality Mezno může vlivem tunelu Mezno dojít ke snížení vydatnosti zdroje podzemní vody pro obec Mezno a firmu Mlynářka, a to i trvale. Negativní vliv bude kompenzován realizací SO 71-25-07 Vodárenský objekt – náhradní studna pitné vody pro obec Mezno a SO 71-25-07.1 Vodárenský objekt – náhradní studna pitné vody pro fy. Mydlářka ještě před započítáním ražby tunelu. Celkově se jedná max. o cca 1 % plochy u každého vymezeného útvaru podzemní vody. Dobrý kvantitativní stav obou útvarů podzemních vod ID 63201 a ID 63204 jako celku bude zachován.

Výše uvedené závěry vyhodnocení budou zohledněny ve stavebním řízení, neboť dodržování požadavků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES (dále jen „rámcová směrnice o vodách“) ve vztahu k čl. 4 (popř. 4.7) je zajištěno transpozicí této směrnice do českého právního řádu (zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a související předpisy) a dále zpřesněno uplatňováním metodického pokynu sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství č.j. 20380/2016-MZE-15120 s účinností od 1. 5. 2016 k posouzení možnosti vlivu záměru na stav dotčeného vodního útvaru při vydávání povolení, souhlasů a závazných stanovisek vodoprávních úřadů. Tento pokyn metodicky vede vodoprávní úřady a správce povodí, jak postupovat v rámci vydávání svých souhlasů a závazných stanovisek pro navazující řízení (územní řízení, stavební povolení), aby bylo zajištěno posouzení vlivů záměru na stav dotčeného vodního útvaru ve smyslu rámcové směrnice o vodách a aby výsledek tohoto posouzení byl zahrnut do závazného stanoviska, souhlasu pro navazující řízení.

Příslušný úřad konstatuje, že za předpokladu splnění opatření uvedených ve výše uvedených závazných stanoviscích MěÚ Tábor a MěÚ Votice v souladu s vyjádřeními správců toků a navrženými opatřeními pro náhradu stávajících zdrojů podzemních vod lze vliv záměru považovat za akceptovatelný. Samozřejmostí je i provádění navrženého monitoringu podzemních vod před zahájením prací, v jejich průběhu a po jejich ukončení.

Vlivy na půdu

Vliv stavby na zemědělský půdní fond (dále jen „ZPF“) během výstavby bude spočívat ve vlastním trvalém záboru a dočasném dlouhodobém záboru zemědělské půdy. Realizací stavby nedojde k znepřístupnění žádných zemědělských pozemků, ani nevzniknou žádné neobhospodařovatelné pozemky.

Základním podkladem pro výpočet bilance skřívky je „Pedologický průzkum“ vypracovaný odbornou firmou GeoTec-GS, a.s. v 09/2004, který byl doplněn v rámci

zpracování DSP o podrobný průzkum v místech přeložek komunikací firmou SUDOP PRAHA a.s. v 01/2013.

Stavba vyvolá celkový trvalý zábor ZPF 47,6709 ha, dočasný zábor ZPF nad 1 rok 28,1149 ha, lze konstatovat, že i přes vyvolaný zábor zemědělského půdního fondu se jedná o stavbu s vysokou společenskou hodnotou a její předpokládaný příznivý dopad kompenzuje negativní vlivy na zábor ZPF.

Rozsah rekultivovaných ploch je stanoven v celém rozsahu dočasných dlouhodobých záborů ZPF. Pozemky budou rekultivovány na svou původní kulturu. Celkově bude rekultivováno 28,1149 ha. Předpokládaná doba dočasného odnětí je 3 roky pro stavební účely a 3,5 let pro provedení následné rekultivace, vše podrobně specifikováno v části B.3.8. DSP. Souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu vydalo Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany horninového prostředí pod čj.: 65080/ENV/08 dne 3. 12. 2008, následně byl uvedený souhlas na základě žádosti zástupce investora po zpřesnění podkladů změněn. Vydalo Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny pod čj.: 66081/ENV/15 dne 18. 12. 2015.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (dále jen „PUPFL“) V rámci této stavby se předpokládá trvalý zábor pozemků plnících funkci lesa na ploše 50 748 m² a dočasný zábor na ploše 3 780 m², vše podrobně specifikováno v části B.3.9. DSP. Souhlasné vyjádření s trvalým a dočasným zábořem pozemků určených k plnění funkcí lesa vydalo Ministerstvo zemědělství, odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů pod čj.: 85834/2014-MZE-16211 dne 19. 1. 2015. Rozhodnutí o trvalém a dočasném odnětí PUPFL vydal Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství pod č. j.: 087591/2015/KUSK dne 12. 10. 2015. Rozhodnutí o trvalém a dočasném odnětí PUPFL vydal Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví pod č. j.: KUJCK 41483/2015/OZZL dne 29. 5. 2015.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o stavbu, která je jednou ze součástí IV. Tranzitního železničního koridoru Děčín – Praha – Tábor – České Budějovice - Horní Dvořiště, která zajistí uvedení železniční trati a souvisejících staveb do stavu, který odpovídá evropským parametrům a standardům a vedení trasy je v souladu s územním plánem VÚC Benešovsko a Tábořsko, příslušný úřad se ztotožnil s uvedeným zábořem ZPF. Příslušný úřad rovněž přihlédl k již vydaným souhlasům k odnětí půdy ze ZPF, které vydalo Ministerstvo životního prostředí v roce 2008, a následně v roce 2015 (viz výše). Vzhledem k rozsahu lesních pozemků v zájmovém území a skutečnosti, že v předmětném traťovém úseku nelze navrhnout šetrnější řešení ve vztahu k zábořu PUPFL, a s ohledem na vydaná rozhodnutí o trvalém a dočasném odnětí PUPFL je možné ze strany příslušného úřadu s tímto řešením souhlasit.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Navržená přeložka trati prochází v km 109,5 vlevo ve vzdálenosti cca 110 m od CHLÚ. Ložisko nevyhrazených nerostů CHLÚ Arnoštovice- stavební kámen, dosud netěženo, v km 96,8 ve vzdálenosti 80 m ložisko nevyhrazených nerostů, lokalita Hoštice, kámen drcený, dosud netěženo.

K ovlivnění horninového prostředí a přírodních zdrojů vlivem záměru nedojde, trasa vedení záměru je vzhledem k ochraně ložiskových území akceptovatelná.

Vlivy na flóru, faunu a ÚSES

Fauna:

V rámci zpracování DSP, byla jako její součást zpracována detailní dokumentace zařazená jako část B.3.3. Biologický průzkum. V rámci něj zpracoval Petr Janda 11/2012 následující části:

- Průzkum výskytu zvláště chráněných druhů živočichů
- Popis výskytu chřástala polního
- Migrační studie
- Odborné stanovisko k vlivu zavezení traťového zářezu u Mezna

Na základě jejich závěrů bylo následně zažádáno o výjimku z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů.

Součástí zoologického průzkumu mapujícího výskyt zvláště chráněných živočichů podle přílohy č. 3 Vyhlášky č. 395/1992 Sb. a migraci živočichů v rámci modernizace železniční trati je popis výskytu chřástala polního (*Crex crex*) v oblasti.

Na základě provedeného kvalitativního zoologického 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 formou vyhubení, výraznější oslabení lze předpokládat pouze pro úsek nivy Mastníka a oblast okolí Mezna, Střezimíře a Radíče (kontakt s biotopy).

V rámci předložených podkladů pro vydání závazného stanoviska k prioritnímu dopravnímu záměru, byl předložen aktualizovaný zoologický průzkum, zpracoval Petr Janda 7/2016.

V zájmovém území bylo v průběhu zoologického průzkumu zaznamenáno celkem 35 zvláště chráněných druhů živočichů (9 bezobratlých, 26 obratlovců). Z toho 2 druhy kriticky ohrožené, 14 silně ohrožených a 19 ohrožených. Žádný z těchto druhů není stavbou přímo ohrožen na existenci. Většina druhů se negativní vlivy stavby dotýkají okrajově (areálu výskytu) či nevýrazně (vlivy na jedince, populace či biotop). Negativní vliv železniční trati je již stávající (v nové trase působí „jinde“, ale existuje). Tlak na živočichy bude zvýšen výstavbou (zvýšení intenzity) a následně se navrátí do současné úrovně. Stavba přímo nezasáhne a nezničí biotop nebo populaci žádného druhu živočicha.

Ze závěrů zpracované migrační studie vyplývá, že výsledný migrační potenciál migračních objektů je větší než 0,5. Průměrná vzdálenost migračních objektů je cca 1,0 km, vyhovuje metodice pro oblast III. Ostatní skupiny – bezobratlí, ryby a ptáci nejsou dělicím efektem stavby výrazně ohroženi. Parametry nových i upravovaných propustků a mostů z hlediska průchodnosti stavby pro volně žijící živočichy byly konzultovány i s Agenturou ochrany přírody a krajiny, souhlasné písemné vyjádření ze dne 26.4.2013 je přílohou části B.3.1. DSP.

Na základě závěrů vyhodnocení zavezení traťového úseku u Mezna je možné konstatovat, že provedením naplánovaného opatření nedojde k negativnímu zásahu do populací zvláště chráněných druhů, nedojde k rušení, zraňování a usmrcování jedinců zvláště chráněných druhů živočichů a nedojde k zásahu do jejich biotopů.

Rozhodnutí o udělení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), vydal Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství pod č. j.: 134992/2015/KUSK dne 9. 11. 2015.

Flora:

Botanický průzkum zpracoval Ing. Tomáš Adam 08/2012-07/2013, 03-07/2016. V širším okolí stavby železničního koridoru je uváděn výskyt některých zvláště chráněných druhů rostlin, které z důvodu vzdálenosti od stavby nebudou negativně dotčeny. Jde např. o *Leucjum vernum* z přírodní památky V olších (5 km od stavby). *Sedum villosum*, *Pedicularis sylvatica*, *Dactylorhiza majalis* jsou uváděny z národní přírodní památky Stročov (4 km od stavby). V nálezové databázi AOPK a v dokumentaci EIA je uváděn výskyt *Nymphaea alba* na rybníčku u silnice spojující obce Radíč a Jiříkovec, druh v roce 2012 a 2016 vlastním průzkumem ověřen nebyl. Vzdálenost rybníčku od stavby je cca 100 metrů. Dále je v nálezové databázi AOPK uváděn výskyt *Calla palustris* u Jarešova mlýna u Heřmaniček. Druh byl při průzkumu v roce 2012 zaznamenán. Vzdálenost od stavby činí cca 250 metrů. Je velmi nepravděpodobné negativní dotčení tohoto druhu stavební činností nebo provozem železnice.

Z botanického hlediska nehrozí při výstavbě a provozu železničního koridoru žádný závažný střet. V oblasti stavby nebyly zaznamenány zvláště chráněné druhy rostlin. Jediný zvláště chráněný druh (*Calla palustris*) byl vymapován 250 metrů od stavby. Nebude tudíž požadováno o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin.

Samostatně je v projektu řešena mimolesní zeleň, která je popsána v dendrologickém průzkumu, část B.3.4. DSP, zpracoval Ing. Tomáš Adam, 01/2013.

Celkem se v prostoru stavby nachází následující objem mimolesní zeleně, který bude nutné odstranit:

- 117 305 m² keřů
- 45 173 ks stromů o průměru kmene 10-30 cm (obvod kmene 31-94 cm)
- 876 ks stromů o průměru kmene 30-50 cm (obvod kmene 94-157 cm)
- 110 ks stromů o průměru kmene nad 50 cm (obvod kmene 157- ∞ cm)

V rámci projektu je navržena náhradní výsadba, kdy se uvažuje s následujícími počty:

- přístupové komunikace a polní cesty 341 alejových stromů
- rekultivované úseky stávající trati 30 špičáků (Radíč) 1000 špičáků (na celou stavbu) 5000 keřů (na celou stavbu)
- ekodukt 200 keřů
- úprava vodoteče v km 110,230 - 110,330 40 špičáků
- výsadby dřevin na patách vysokých náspů železničního tělesa 147 alejových stromů 46 800 keřů
- výsadby alejových stromů u silnic II. a III. třídy 151 alejových stromů
- ozelenění PHS 1242 popínavek (keřů)

Vliv na ÚSES:

V zájmovém území stavby se nachází jediný prvek nadregionálního ÚSES, a to nadregionální biokoridor Cunkovský hřbet – Pařezitý, Roštejn. Osa NBK protíná budoucí stavbu v km 96,850. Toto křížení je lokalizováno v lesním celku Lipiny, kde dnes již stojí dálnice D3. Mostní objekt (ekodukt) na železničním koridoru bude navazovat na mostní objekt pod dálnicí D3.

Ve sledovaném území je regionální ÚSES veden podél Mastníku, rovnoběžně se stavbou. Mastník je železničním koridorem pod Heřmaničkami v km 109,7 jednou křížen (jako RBK 297/26.4). Toto křížení je uskutečněno mostním objektem SO 73-20-16, jedná se o stávající kamenný dvouklenbový železniční most v ev. km 112,379, který bude pouze opraven. V km 101,0 regionální biokoridor opouští nivu Mastníku a v km 100,4 kříží železniční koridor v místě tunelu Mezno (jako RBK 299/26.6).

Železniční koridor kříží dva lokální biokoridory, prvním je lokální biokoridor v km 106,1 podél bezejmenné vodoteče. Křížení s vodotečí je realizováno mostní estakádou SO 73-20-05 Železniční most v km 106,162. Předmětem tohoto stavebního objektu je most na přeložce trati překonávající údolí u obce Radíč. Most o čtyřech polích. Druhý lokální biokoridor poblíž žst. Střezimíř je veden podél přítoku Mastníku a pak dále kolem obce zpět k železniční trati. Křížení s vodotečí je realizováno mostním objektem SO 71-20-04 Železniční most v km 100,997. Rozhodujícími faktory pro volbu konstrukčního systému byl stanovený rozměr mostní otvory vyhovující pro biokoridor. Pro světlou šířku otvory 10,0 m a výšku 3,26 m byla navržena rámová konstrukce. Pod mostem se kromě prostoru pro biokoridor nachází také malý vodní tok.

NATURA 2000

Nejbližší evropsky významnou lokalitou je EVL Suchdolský rybník, vzdálený 1,1 km od záměru. Vzhledem ke vzdálenosti od záměru a k tomu, že staveništní vody vzhledem k morfologii terénu nemohou vniknout na lokalitu – nedojde k negativnímu ovlivnění lokality. Lokalitu tvoří rybníček v lese a okolní les o rozloze 12 ha cca 1200 m západně od Sudoměřic u Tábora, 10 km severně od Tábora. Území leží ve středních Čechách s nepatrným přesahem do jižních Čech. Nejbližší ptačí oblastí je potom PO Údolí Otavy a Vltavy, vzdálená 26 km od stavby. Vliv na EVL a PO byl vyloučen v rámci vyjádření KÚ Středočeského kraje č. j.: 050480/2016/KUSK ze dne 15. 4. 2016 a Jihočeského kraje č. j.: KUJCK 52369/2016/OZZL ze dne 19. 4. 2016.

Vliv na zvláště chráněná území:

Nejbližší zvláště chráněné území je národní přírodní památka Stročov (4 km od stavby) a přírodní památka V olších (5 km od stavby). Posuzovaný záměr nemá vliv na zvláště chráněná území.

Příslušný úřad konstatuje, že trasa záměru není v kolizi s přírodními rezervacemi, přírodními památkami, možné ovlivnění území soustavy NATURA 2000 bylo ze strany příslušných orgánů (Krajský úřad Jihočeského kraje, Krajský úřad Středočeského kraje) vyloučeno. Ve vztahu k problematice zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, konstatujeme, že na základě zpracovaného Biologického průzkumu, Petr Janda 11/2012 bylo požádáno o udělení výjimky ze zákazů pro dotčené zvláště chráněné druhy živočichů (rozhodnutí je součástí žádosti investora o závazné stanovisko k prioritnímu dopravnímu záměru). Z hlediska migrační prostupnosti a křížení s prvky ÚSES se příslušný úřad ztotožňuje s navrženým řešením. Výstavba mostů a propustků podle předložené dokumentace dostatečně zachovává migrační prostupnost krajiny pro volně žijící živočichy. Byla omezena tvarová členitost prováděných vodotečí a je zachována jejich kontinuita. Na základě dostupných podkladů je možné konstatovat, že záměr nebude mít podstatný vliv na faunu a floru, záměr je z pohledu vlivu na biotu akceptovatelný.

Vlivy na biologickou rozmanitost

Vzhledem k výše uvedeným údajům, které se týkají vlivů záměru na floru, faunu a ekosystémy, je možné konstatovat, že záměr nezpůsobí významné ochuzení druhové rozmanitosti v dotčeném území. Z botanického hlediska nehrozí při výstavbě a provozu železničního koridoru žádný závažný střet. V oblasti stavby nebyly zaznamenány zvláště chráněné druhy rostlin. V oblasti bylo zjištěno 35 druhů zvláště

chráněných živočichů, žádný z těchto druhů není stavbou přímo ohrožen na existenci. Tlak na živočichy bude zvýšen výstavbou a následně se vrátí do současné úrovně. Stavba přímo nezasáhne a nezničí biotop nebo populaci žádného druhu živočicha.

Příslušný úřad v souladu s výše uvedenými závěry vyhodnocení vlivů na faunu, floru a ekosystémy souhlasí s tím, že vlivy záměru na biologickou rozmanitost budou při splnění opatření k prevenci, vyloučení, snížení či kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí zanedbatelné.

Vlivy na krajinu

Součástí projektové dokumentace k územnímu rozhodnutí bylo i posouzení navrhované stavby Modernizace trati Sodoměřice – Votice z hlediska vlivu stavby na krajinný ráz ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., zpracované ATELIERem V (Doc. Ing. Arch. Ivan Vorel, CSc. 2004).

Výsledkem tohoto posouzení bylo konstatování, že navrhovaná stavba:

- představuje slabý až středně silný zásah do hodnot přírodní charakteristiky (VKP, přírodě blízké partie v křížení s Mastníkem)
- představuje středně silný zásah do hodnot kulturní a historické charakteristiky (zásah do obrazu kulturní zemědělsky využívané krajiny)
- nepředstavuje zásah do kulturních dominant - představuje slabý zásah do estetických hodnot jak v dílčích sceneriích pozorovaných ze dna údolí, tak i v panoramatických pohledech
- představuje středně silný zásah do harmonického měřítka krajiny
- představuje slabý až středně silný zásah do harmonických vztahů v krajině

Dále bylo konstatováno, že modernizace železniční trati přinese změny v rázu krajiny, avšak tyto změny nebudou pro ráz a identitu krajiny zcela pozměňující a že se nedotýkají jedinečných znaků a hodnot krajinného rázu.

Během zpracování dokumentace ke stavebnímu povolení došlo k některým změnám technického řešení stavby, které však svým charakterem neovlivní dopad stavby na krajinný ráz, tak jak byl vyhodnocen ve studii zpracované Atelierem V.

Vzhledem k optimálnímu vedení nové trasy ve vztahu k jednotlivým znakům krajinného rázu a minimálním změnám v technickém řešení plánované stavby, lze konstatovat, že navrhovaná modernizace železniční trati je řešena s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu neboť představuje nejčastěji slabý, maximálně však středně silný zásah do identifikovaných znaků a hodnot krajinného rázu. Je proto hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

V rámci posuzovaného záměru jsou v DSP navrženy tyto demolice:

SO 71-45-01 Sodoměřice - Červený Újezd, demolice budovy v zast. Mezo
Objekt obsahuje demolici jak stávajícího hradla (přístavba k budově), tak vlastní stávající budovy zastávky.

- SO 73-45-01 Červený Újezd - Votice, demolice strážního domku v km 107,080
- SO 73-45-02 Červený Újezd - Votice, demolice stavědla ŽST Ješetice
- SO 73-45-03 Červený Újezd - Votice, demolice stavědel ŽST Heřmaničky

- SO 73-45-03.1 Červený Újezd - Votice, demolice objektů Heřmaničky - strážní domek

Záměrem nebudou dotčeny žádné nemovité kulturní památky. Vliv na archeologické památky se nepředpokládá. Přesto DSP navrhuje opatření, kdy v průběhu veškerých zemních prací bude umožněno provedení záchranného archeologického výzkumu v souladu s § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že se jedná o stavby, které jsou v majetku investora a jejich odstranění je vzhledem k optimálnímu vedení nové trasy nebo následné nevyužitelnosti nezbytné. Ovlivnění jiných nemovitostí a kulturních památek se nepředpokládá. V případě archeologických nálezů je nutno postupovat dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Přeshraniční vlivy

Jedná se o výstavbu železničního koridoru ve vnitrozemí České republiky, přímé negativní vlivy přesahující státní hranice tak nejsou předpokládány. Vzhledem k umístění záměru a jeho vzdálenosti od státní hranice je zřejmé, že záměr takové vlivy nemá a k ovlivnění území sousedních států nemůže dojít.

Příslušný úřad se vzhledem k charakteru a umístění záměru s výše uvedeným závěrem ztotožňuje.

Jiné vlivy – možnost kumulace

V případě posuzovaného záměru byla zvažována možnost kumulace s dalšími silničními stavbami a se stavbami technické infrastruktury.

Nejvýznamnější připravovaná silniční stavba v dotčené lokalitě je budoucí dálnice D3, konkrétně se jedná o stavbu D3 305-I. Stavba dálnice je stále projekčně připravena pouze k územnímu řízení, v DSP se předpokládá, že realizace stavby dálnice bude probíhat až po dokončení stavby dráhy. Další návaznou stavbou byla stavba „II/121 Za Zdicemi – most ev.č. 121-022“. V době dokončení projektu posuzovaného záměru byla již tato návazná stavba zrealizována. Vzhledem ke koordinaci projekčního řešení a reálnému provedení uvedené stavby bylo možno z projektu modernizace trati vypustit dříve sledovaný „SO 73-22-02“.

V návaznosti na vlastní stavbu záměru bude probíhat více relativně omezených staveb přeložek sítí technické infrastruktury. Jedná se zvláště o přeložky kolidujících sítí firem ČEZ, resp. E-ON. Tyto přeložky musí probíhat v předstihu, resp. v časové koordinaci s vlastní stavbou.

Vzhledem k výše uvedenému příslušný úřad konstatuje, že se v posuzovaném území nepředpokládá významná kumulace negativních vlivů.

Příslušný úřad k souhrnné charakteristice předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí na závěr konstatuje, že záměr je v daném území posouzen ze všech podstatných hledisek. Byly vyhodnoceny vlivy na obyvatelstvo, ovzduší a klima, hlukovou situaci, povrchové a podzemní vody, půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje, faunu, floru a ekosystémy, krajinu a na hmotný majetek a kulturní památky.

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo budou hlavními faktory, které mohou být záměrem významněji ovlivněny, hluk a znečištění ovzduší, především v období výstavby. Na základě vyhodnocení výstupů rozptylové a akustické studie lze

konstatovat, že za předpokladu dodržování opatření při výstavbě záměru jsou změny imisní zátěže v období výstavby akceptovatelné a výstavba nebude představovat významně zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatele. Realizaci protihlukových stěn lze očekávat v hodnocených částech obcí malý až zanedbatelný počet obyvatel obtěžovaných hlukem ze železniční dopravy a obyvatel rušených hlukem ve spánku.

Pokud jde o vliv záměru na ovzduší a hlukovou situaci, imisní limity jednotlivých znečišťujících látek budou na většině posuzovaného území plněny i při zahrnutí stávajícího imisního pozadí. Hluková studie předkládá možnosti snížení nadměrných ekvivalentních hladin hluku v okolí obytné zástavby. Realizace záměru bude mít na ovzduší a hlukovou situaci v lokalitě akceptovatelný vliv.

Z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody, půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje lze záměr považovat za akceptovatelný.

Dále je možné na základě dostupných podkladů konstatovat, že záměr nebude mít podstatný vliv na faunu a floru.

Analýza vlivu na krajinný ráz prokázala, že navrhovaná modernizace železniční trati je řešena s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu.

Záměrem nebudou dotčeny žádné nemovité kulturní památky.

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

Technické a technologické řešení záměru „Modernizace trati Sudoměřice - Votice“ je v DSP a podkladech žádosti o vydání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí dostačujícím způsobem popsáno a respektuje požadavky na omezení respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního provozu i výstavby záměru.

Účelem stavby je uvedení železniční trati a souvisejících staveb a zařízení do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům. Tyto parametry vyplývají z mezinárodních dohod AGC a AGTC k nimž se ČR přihlásila.

Stavba modernizace obsahuje soubor činností, jejichž výsledkem bude zvýšení výkonnosti, životnosti a pohodlí nové dvojkolejné trati spolu se zvýšením bezpečnosti železničního provozu. Rozhodujícím přínosem je dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC – GC, zajištění požadované propustnosti a zvýšení maximální traťové rychlosti na 160 km/h. Dosažení výše uvedených parametrů není možno v podstatné délce docílit na stávající železniční trati, vzhledem ke konfiguraci okolního terénu a tohoto důvodu je trať vedena v převážné části na přeložce.

Technické požadavky na stavbu jsou dány vyhláškou č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby. Stavebně technické požadavky se odvíjejí od základních požadavků na vlastnosti staveb podle Směrnice Rady ES č. 89/106/EHS, a to mechanické odolnosti a stability, požární bezpečnosti, hygieny, ochrany zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí, bezpečnosti při užívání, úspory energie a tepelné ochrany.

Na základě zpracované DSP, dalších předložených podkladových materiálů, již vydaných stanovisek a rozhodnutí dotčených orgánů státní správy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví je možné konstatovat, že záměr „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“ obsahuje stavební objekty zahrnující a respektující nejnovější poznatky a technologie, které přispívají ke zmírnění, nebo eliminaci

negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Z pohledu provozu se jedná především o vlivy na hlukovou situaci, které jsou eliminovány vlastním železničním svrškem (bezстыková kolej, pružné bezpodkladnicové upevnění) a dále navrženými protihlukovými stěnami.

Při splnění podmínek uvedených v závazném stanovisku nedojde k významnému nadlimitnímu ovlivnění okolního území. Navržená opatření jsou dostatečně účinná.

Stavba se nachází v převažujícím rozsahu mimo dosud zastavěné území. Dílčí částí sleduje dosavadní železniční trasu v úseku mezi Sudoměřicemi u Tábora a Voticemi a tudíž pro umístění využívá stávajících pozemků dráhy. V dalších částech je nová trať vedena na přeložkách, kde je navržena v odsunuté poloze od zástavby. Stávající trať i nově navržené přeložky prochází především mozaikovitou agrární krajinou s dominujícími plochami orné půdy, popř. mezofilními loukami a dále lesními porosty (Lipiny apod.). V menší míře se dotýká porostů niv toků (včetně melioračních struh).

Realizace záměru bude při dodržení navržených opatření představovat únosný zásah do jednotlivých složek životního prostředí. Modernizovaná trať bude mít významný přínos v oblasti snížení hlukové zátěže území.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že se technické řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání ve vztahu k znečišťování životního prostředí je dostatečným způsobem popsáno a odpovídá požadavkům kladeným na obdobné záměry v rámci standardů Evropské unie.

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

V rámci přípravy stavby, konkrétně ve fázi zpracování technické studie, která byla podkladem pro dřívější posouzení vlivu stavby na životní prostředí (Souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí vydalo Ministerstvo životního prostředí pro ucelený záměr s názvem „IV. Tranzitní koridor Praha – České Budějovice, traťový úsek Tábor (mimo) – Benešov (mimo)“ pod č. j. NM700/870/1764/OIP/03 e.o. dne 28. 4. 2003), bylo řešení sledováno ve variantách. Jednalo se o dvě varianty označované jako Varianta I a Varianta II, které byly chápány jako optimalizační a modernizační. Tyto varianty se na mnoha úsecích překrývaly. V rámci zmiňovaného dřívějšího posouzení vlivů záměru a výše uvedeného stanoviska byla v úseku Sudoměřice - Votice preferována modernizační varianta. Tato varianta je rozpracována v dalších stupních přípravy, včetně aktuálního projektu stavby.

Záměr je v současné době plně v souladu s platným územním plánem VÚC Benešovsko a Tábořsko, projednávaný záměr je rovněž v souladu s územně plánovací dokumentací jednotlivých dotčených obcí.

Dle územního rozhodnutí, které vydal Městský úřad Votice, odbor výstavby a územního plánování jako stavební úřad, č.j. 3075/11/Výst/Ja dne 19. 12. 2011, nabylo právní moci dne 3. 4. 2012, je možné konstatovat, že stavba je doposud projektována v souladu se stanoviskem o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí ze dne 28. 4. 2003 pod č.j. NM700/870/1764/OIP/03 e.o., a že v dokumentaci pro stavební řízení nedošlo ke změně navrhované trasy železničního koridoru.

Příslušný úřad konstatuje, že v DSP je rozpracována varianta posouzená v procesu EIA (viz výše uvedené souhlasné stanovisko), která je z hlediska dopadu na životní prostředí hodnocena jako optimální.

5. Závěrečné shrnutí

Záměr „Modernizace trati Sudoměřice - Votice“ je prioritním dopravním záměrem dle nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, ze dne 24. 8. 2016, které nabylo účinnosti dne 12. 9. 2016.

Jedná se o stavbu, která byla posouzena v procesu EIA dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí vydalo Ministerstvo životního prostředí pro ucelený záměr s názvem „IV. Tranzitní koridor Praha – České Budějovice, traťový úsek Tábor (mimo) – Benešov (mimo)“ pod č. j. NM700/870/1764/OIP/03 e.o. dne 28. 4. 2003.

Trasa navrhovaného úseku „IV. Tranzitní koridor Praha – České Budějovice, traťový úsek Tábor (mimo) – Benešov (mimo)“ byla do procesu EIA vedeného podle zákona č. 244/1992 Sb. předložena ve dvou variantách, přičemž vydaným stanoviskem byla v úseku Sudoměřice – Votice preferována varianta modernizace, pro kterou bylo vydáno územní rozhodnutí, trasa se nezměnila.

Dne 19. 12. 2011 bylo vydáno Městským úřadem Votice, odborem výstavby a územního plánování jako stavebním úřadem, územní rozhodnutí č. j. 3075/11/Výst/Ja, které nabylo právní moci dne 3. 4. 2012.

Účelem stavby je uvedení železniční trati a souvisejících staveb a zařízení do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům. Tyto parametry vyplývají z mezinárodních dohod AGC a AGTC k nimž se ČR přihlásila. Stavba Modernizace trati Sudoměřice - Votice je jednou ze souboru staveb IV. Tranzitního koridoru.

Stavba se nachází na pomezí Jihočeského a Středočeského kraje. Poloha traťového úseku v náročně členěném terénu na IV. Tranzitním koridoru vyžaduje prakticky v celém úseku směrovou a výškovou přeložku hlavních dopravních kolejí - modernizaci na maximální rychlost 160 km/hod (s možným budoucím výhledovým zvýšením až do rychlosti 200 km/hod).

Začátek připravované stavby je dle stávajícího staničení v drážním km 95,307 478 za železniční stanicí Sudoměřice (v rámci stavby „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora“ byla tato železniční stanice zrušena a nahrazena zastávkou) a konec stavby je v drážním km 114,500 před železniční stanicí Votice, v místě mimoúrovňového křížení stávající železniční trati se silnicí II. třídy č. 121. V tomto místě stavba navazuje na již realizovanou stavbu „Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy“.

U záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Pro záměr je proto vydáno souhlasné stanovisko s opatřeními, při jejichž realizaci budou negativní vlivy záměru minimalizovány.

Na základě závěrů hodnocení zdravotních rizik na obyvatelstvo a doprovodných studií (akustická studie, rozptylová studie) je nesporné, že zcela zásadní je především fáze výstavby záměru, která může způsobovat nadlimitní

maximální denní koncentrace PM₁₀ a ojedinělé nadlimitní hladiny hluku u komunikací využívaných k přepravě materiálu. Vzhledem k omezené době výstavby však tato skutečnost nemůže způsobit zvýšené zdravotní riziko pro obyvatele. Fáze vlastního provozu přinese významné zlepšení stávajícího stavu ve vztahu k ovlivnění obyvatel hlukem, výstavba navržených protihlukových stěn výraznělepší akustické parametry v území a zajistí dodržení hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru staveb i v chráněném venkovním prostoru.

Realizací záměru nemůže dojít ke změnám klimatu. Záměr nebude mít významný vliv na klima.

Ovlivnění vodních toků v místě křížení mostními objekty bude akceptovatelné, vodoteče budou upravovány vždy v minimální nutné délce pro potřeby stavby modernizované trati s cílem minimálního zásahu do stávajících přírodních a odtokových poměrů.

Největší ovlivnění hydrogeologického režimu lze v rámci posuzované trasy očekávat v dosahu depresí vyvolaných hloubením zářezů a tunelů. Ovlivnění stávajících zdrojů podzemní vody je řešeno náhradou studní v obci Sodoměřice u Tábora, vybudováním náhradních zdrojů pro obec Mezno a společnost Mydlářka. Pravděpodobné je ovlivnění vydatnosti studní v chatové osadě u železniční stanice Ješetice, jako nejlepší možnost případného náhradního zdroje se je vyhodnoceno zavedení vodovodní přípojky od železniční stanice Ješetice. Součástí DSP je i provádění navrženého monitoringu podzemních vod před zahájením prací, v jejich průběhu a po jejich ukončení.

Stavba vyvolá celkový trvalý i dočasný zábor ZPF, cca z jedné poloviny se jedná o zábor půd v I. třídě ochrany, lze konstatovat, že i přes vyvolaný zábor zemědělského půdního fondu se jedná o stavbu s vysokou společenskou hodnotou a její předpokládaný příznivý dopad kompenzuje negativní vlivy na zábor ZPF.

V rámci této stavby se předpokládá i trvalý a dočasný zábor pozemků plnicích funkci lesa, vzhledem k rozsahu lesních pozemků v zájmovém území a skutečnosti, že v předmětném traťovém úseku nelze navrhnout šetrnější řešení ve vztahu k záboru PUPFL, lze tento zábor akceptovat.

V zájmovém území bylo v průběhu zoologického průzkumu 2012 – 2016 zaznamenáno celkem 35 zvláště chráněných druhů živočichů (9 bezobratlých, 26 obratlovců), pro část z nich již byla vydána výjimka dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ze zákazů uvedených v § 50, odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. Žádný z těchto druhů není stavbou přímo ohrožen na existenci. Stavba přímo nezasáhne a nezničí biotop nebo populaci žádného druhu živočicha.

Botanický průzkum v širším okolí stavby železničního koridoru zpracoval Ing. Tomáš Adam 08/2012-07/2013, 3-7/2016, uvádí výskyt některých zvláště chráněných druhů rostlin, které však z důvodu vzdálenosti od stavby nebudou negativně dotčeny.

V prostoru stavby se nachází poměrně významný objem mimolesní zeleně, který bude nutné odstranit, v rámci projektu je však navržena náhradní výsadba, která vlivy významným způsobem eliminuje.

Nová trasa bude protínat několik lokálních biokoridorů, regionální biokoridor a jeden nadregionální biokoridor, tyto jsou překlenuty novými nebo rekonstruovanými mostními objekty, které byly zkoumány i z hlediska migračního potenciálu. Jeden z regionálních biokoridorů překračuje trasu v úseku tunelu Mezno a vliv na něj je tak

nulový. Parametry nových i upravovaných propustků a mostů z hlediska průchodnosti stavby pro volně žijící živočichy jsou dostatečné.

Trasa záměru není v kolizi s přírodními rezervacemi, přírodními památkami, možné ovlivnění území soustavy NATURA 2000 bylo ze strany příslušných orgánů (Krajský úřad Jihočeského kraje, Krajský úřad Středočeského kraje) vyloučeno. Z významných krajinných prvků se v trase železničního koridoru nacházejí pouze vodní toky a jejich nivy, které budou vesměs dotčeny přemostěním, bez významných vlivů.

Záměr není v přímém střetu s žádným využívaným ani potenciálním ložiskem nerostných surovin.

Navrhovaná modernizace železniční trati je řešena s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu neboť představuje nejčastěji slabý, maximálně však středně silný zásah do identifikovaných znaků a hodnot krajinného rázu – zásah je tedy únosný.

Záměr není v kontaktu s nemovitými kulturními památkami, ostatní hmotný majetek určený k demolicím souvisí se stávajícím provozem a je v majetku investora.

Jedná se o výstavbu železničního koridoru ve vnitrozemí České republiky, negativní vlivy přesahující stávající hranice tak nejsou předpokládány.

U záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Pro záměr je proto vydáno souhlasné stanovisko s opatřeními, při jejichž realizaci budou negativní vlivy záměru minimalizovány.

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona č. 100/2001 Sb.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

otisk kulatého razítka Ministerstva životního prostředí č. 27 v červené barvě

Ing. Miloslav KUKLÍK v. r.
ředitel odboru výkonu státní správy I

Obdrží:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
- Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Na vědomí:

- MŽP, OPVIP – Praha, zde