

Plzeň dne 20. 12. 2019

Č. j.: MZP/2019/520/1230

Sp. zn.: ZN/MZP/2019/520/305

Vyřizuje: Bošina

Tel.: 267 123 301

E-mail: hubert.bosina@mzp.cz

Adresát

Dle rozdělovníku

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 9a odst. 1 až 3 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 také „zákon“)

I. ZÁVAZNÁ ČÁST

POVINNÉ ÚDAJE

1. Název záměru:

Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) - (dále také „záměr“)

2. Kapacita (rozsah) záměru:

Jedná se o novostavbu železniční trati v úseku Plzeň (mimo) - Stod (včetně). Délka stavby je 19,073 km.

3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1:

Kategorie I bod 44: Celostátní železniční dráhy.

4. Umístění záměru:

Kraj: Plzeňský

Obec: Plzeň, Vejprnice, Líně, Úherce, Zbůch, Chotěšov, Stod, Hradec

Katastrální území: Skvrňany, Plzeň, Vejprnice, Líně, Úherce u Nýřan, Chotěšov, Zbůch, Týnec u Chotěšova, Stod, Hradec u Stoda

5. Obchodní firma oznamovatele:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

6. IČ oznamovatele:

70994234

7. Sídlo oznamovatele:

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad dle § 3 písm. f) zákona (dále také „příslušný úřad“) ve spojení s ustanovením § 21 písm. c) zákona, v souladu s § 9a odst. 1 zákona, přílohy č. 6 k zákonu a § 149 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,

vydává

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru

„Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“
(dále také „závazné stanovisko“).

s následujícími podmínkami:

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

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru

1. V doplňujícím průzkumu doplnit pasportizaci studní v úseku projektovaného zářezu za železniční stanicí (dále také „ŽST“) Stod.
2. Zpracovat hlukovou a rozptylovou studii pro fázi výstavby v případě souběhu výstavby posuzovaného záměru a záměru I/26 D5 - Stod (uvedeno v Informačním systému EIA, kód záměru PLK1888) ve fázi dokumentace pro stavební povolení.
3. V projektové dokumentaci zahrnout zpevnění staveništní komunikace (asfaltový povrch) a plochy recyklační základny (asfaltový či betonový povrch).
4. Součástí zásad organizace výstavby (dále také „ZOV“) bude:
 - a. Veškeré hlučné stavební činnosti budou prováděny výhradně v denní době.
 - b. Zamezit během stavby vzniku déle se vyskytujících kaluží.
 - c. Zamezit přístupu obojživelníků na stavbu, v případě nálezu jedinců nebo larev na aktivním staveništi provést transfer.
 - d. Při realizaci záměru maximálně omezit zásahy do lesních porostů v rámci zařízení staveniště, včetně přilehlých ploch.
 - e. Při realizaci záměru bude minimalizován průjezd stavební techniky přes obec Úherce.
5. Z hlediska ochrany přírodní rezervace (dále také „PR“) Nový rybník:
 - a. Nezasahovat do ochranného pásma ani území PR Nový rybník.

- b. Práce v blízkosti PR Nový rybník provádět mimo hnízdní období ptáků (tj. mimo IV.-VIII.), s maximální opatrností a šetrností, zamezit znečištění plochy PR a jejího ochranného pásma.
 - c. Zachovat hydrologické poměry přítoků Nového rybníka.
 - d. Realizovat umístění plastových spirál na nosné lano troleje v km 8,060 - 8,625.
 - e. Realizovat ochrannou zeď v km 8,060 - 8,625 o výšce 2 m směrem k PR Nový rybník.
 - f. Řešit splachy během stavby pomocí zřízení dočasných retenčních příkopů realizovaných za patou budovaného tělesa ve směru vrstevnic kolmo na spádnice.
6. Součástí smlouvy s dodavatelem stavby bude podmínka, že budou použity stavební stroje se splněním emisních parametrů dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NOx více než 8x nižší než stanoví norma STAGE IIIB.
 7. V navazujících fázích projektové přípravy prověřit a koordinovat požadavky na zeminy pro záměr „I/26 D5 – Stod“ s přebytkem zemin v rámci posuzovaného záměru, pro případné využití při dalších stavbách v rámci „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“ nebo jiných stavbách v regionu.
 8. Pro uložení odtěžené nadbytečné zeminy ze stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ se doporučuje lokalita bližší než Kaznějov (např. ve Starém Dole).
 9. Zajistit pro období před zahájením prací a pro jejich průběh odborný biologický dozor na stavbě. Pokud bude v rámci biologického dozoru zjištěn výskyt zvláště chráněného druhu živočicha nebo rostliny, bude postupováno dle platné legislativy. Odborně způsobilá osoba zajistí případný odchyt a záchranný přenos jedinců zvláště chráněných druhů mimo prostor zemních prací.
 10. V projektové dokumentaci zahrnout realizaci jednostranného oplocení trati v km 3,6 - 4,7 pro omezení střetů se zvěří.
 11. V další přípravě záměru bude oznamovatel jednat s LČR a příp. PF ČR o směně lesních pozemků postižených fragmentací záměrem v soukromém vlastnictví.
 12. Ve spolupráci s obcí Úherce dořešit problematiku ÚSES v novém územním plánu obce.

II. Podmínky pro fázi realizace záměru

13. Před zahájením stavby provést ověřovací biologický průzkum trasy záměru, včetně ploch zařízení stavenišť a ostatních dotčených ploch, včetně upřesnění výskytu lesních mravenců.
14. Dodržovat zásady zapracované do ZOV v bodě 4 podmínek pro fázi přípravy záměru.
15. Dodržet podmínky pro ochranu PR Velký rybník v bodě 5 podmínek pro fázi přípravy záměru.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru

Podmínky nejsou stanoveny.

IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Podmínky nejsou navrhovány.

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

I. Monitoring ve fázi přípravy

1. Studny v km 5,2-5,48 (studny 106, 107, 108) a v km 7,0-7,3 (studny 109, 110 a 101), km 10,750-11,1 (studny 34, 39, 40, 45 a 35), studna č. 46 - k.ú. Zbůch, studna č. 104 - k.ú. Chotěšov, studna č. 105 - ŽST Stod před zahájením stavby monitorovat v rozsahu vstupního rozboru před zahájením výstavby: provedení úplného chemického rozboru (dále také „UCHR“), stanovení koncentrace ropných uhlovodíků C₁₀-C₄₀, koncentrace polyaromatických uhlovodíků (PAU) a polychlorovaných bifenyliů (PCB) a stanovení koncentrace těžkých kovů (As, Be, Cd, Hg, Pb, Ni). Jedná se o následující studny:

č. studny	umístění	č. studny	umístění
Líně, k.ú. Líně		Zbůch, k.ú. Zbůch	
106	rekreační objekt ev. č. 12, p.č. 1023/1	34	č.p. 29, p.č. 928,
107	rekreační objekt ev. č. 15, p.č. 1023/6	39	č. p. 489, p.č. 944/3
108	rekreační objekt, p.č. 1262,	40	č. p. 489, p.č. 944/3
109	ul. Na Vypichu č.p. 451, p.č. 1237/5	45	p.č. 945/1
110	ul. Na Vypichu č.p. 450, p.č. 1237/6	35	cca 100 m jv. od č.p.29, p.č. 928,
101	ul. Na Vypichu č.p. 636, p.č. 1238/48	46	Zbůch, Starý důl č.p. 400, p.č. 836/1
Chotěšov, k.ú. Chotěšov		Stod, k.ú. Stod	
104	ul. U Dráhy č.p. 209, p.č. st. 209	105	ul. Nádražní č.p. 732, p.č. 3937/34

+ vytipované studny dle pasportu dle podmínky č. 1 pro přípravu záměru
Monitoring provést 2x před zahájením stavby, včetně výšky hladiny.

II. Monitoring pro fázi výstavby

2. Studny v km 5,2-5,48 (studny 106, 107, 108) a v km 7,0-7,3 (studny 109, 110 a 101), km 10,750-11,1 (studny 34, 39, 40, 45 a 35), studna č. 46 - k.ú. Zbůch, studna č. 104 - k.ú. Chotěšov, studna č. 105 - ŽST Stod monitorovat v rozsahu monitoringu před zahájením stavby s četností 2 x v průběhu stavby, včetně výšky hladiny 1 x měsíčně.

III. Monitoring pro fázi provozu

3. Studny v km 5,2-5,48 (studny 106, 107, 108) a v km 7,0-7,3 (studny 109, 110 a 101), km 10,750-11,1 (studny 34, 39, 40, 45 a 35), studna č. 46 - k.ú. Zbůch, studna č. 104 - k.ú. Chotěšov, studna č. 105 - ŽST Stod monitorovat v rozsahu monitoringu před zahájením stavby s četností 2 x do 12 měsíců po ukončení stavby, včetně výšky hladiny.
4. Provést měření akustické zátěže ze železničního provozu v rozsahu dle požadavku příslušného orgánu veřejného zdraví.

II. ODŮVODNĚNÍ

Průběh posuzování:

Oznamovatel zaslal dokumentaci, zpracovanou dle § 8 odst. 1 zákona (dále také „dokumentace“), příslušnému úřadu dne 13. 8. 2019, ta byla rozeslána dne 22. 8. 2019 dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření a ke zveřejnění. Dokumentace byla zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona oprávněnou osobou, Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., držitelkou autorizace dle § 19 zákona (dále také „zpracovatelka dokumentace“).

Zpracováním posudku k záměru byl v souladu s § 9 odst. 1 zákona pověřen Ing. Josef Tomášek, CSc., držitel autorizace dle § 19 zákona (dále také „zpracovatel posudku“).

Vyjádření k dokumentaci převzal zpracovatel posudku dne 11. 10. 2019.

Příslušný úřad nařídil v souladu s § 17 zákona veřejné projednání záměru, které se konalo dne 23. 10. 2019 od 16.00 na Městském úřadu Stod.

Posudek, zpracovaný dle § 9 odst. 2 zákona (dále také „posudek“), byl předán příslušnému úřadu dne 28. 11. 2019.

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „životní prostředí“) proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona a vyhlášky č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“).

Vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byly dostatečně posouzeny ze všech podstatných hledisek. Na základě provedeného procesu lze konstatovat, že za předpokladu realizace opatření navržených k ochraně životního prostředí, která jsou výsledkem posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona, nebude realizace záměru ve srovnání se stávajícím stavem znamenat nepřijatelné ovlivnění žádné ze složek životního prostředí ani nepřijatelný nárůst zatížení zdraví obyvatel.

Odůvodnění stanovených podmínek v části 8. závazného stanoviska:

1. V doplňujícím průzkumu doplnit pasportizaci studní v úseku projektovaného zářezu za ŽST Stod. – Pasportizace studní není dokončená v důsledku nedostupnosti v době průzkumu.
2. Zpracovat hlukovou a rozptylovou studii pro fázi výstavby v případě souběhu výstavby posuzovaného záměru a I/26 D5 - Stod ve fázi dokumentace pro stavební povolení. – Jedná se o aktualizaci, která je vždy prováděna v následných stupních projektové přípravy.
3. V projektové dokumentaci zahrnout zpevnění staveništní komunikace (asfaltový povrch) a plochy recyklační základny (asfaltový či betonový povrch). – Podmínka je stanovaná z důvodu omezení sekundární prašnosti a lepších možností údržby staveništních komunikací.
4. Součástí ZOV bude:
 - a. Veškeré hlučné stavební činnosti budou prováděny výhradně v denní době. – Podmínka je stanovaná pro omezení obtěžování hlukem okolí stavby.
 - b. Zamezit během stavby vzniku déle se vyskytujících kaluží. – Podmínka je stanovaná pro omezení možností osídlení obojživelníky.
 - c. Zamezit přístupu obojživelníků na stavbu, v případě nálezu jedinců nebo larev na aktivním staveništi provést transfer. – Podmínka je stanovaná pro ochranu bioty.
 - d. Při realizaci záměru maximálně omezit zásahy do lesních porostů v rámci zařízení staveniště, včetně přilehlých ploch. – Podmínka je stanovaná pro ochranu lesních porostů v průběhu stavby.

- e. Při realizaci záměru bude minimalizován průjezd stavební techniky přes obec Úherce. – Podmínka je stanovena z důvodu stavu dopravní infrastruktury obce.
5. Z hlediska ochrany PR Nový rybník. – Podmínky jsou stanoveny z důvodu PR, kde předmětem ochrany je především hnízdiště a migrační stanoviště vodních ptáků a mokřadní ekosystém.
 - a. Nezasahovat do ochranného pásma (ani území) PR Nový rybník
 - b. Práce v blízkosti PR Nový rybník provádět mimo hnízdní období ptáků (tj. mimo IV.-VIII.), s maximální opatrností a šetrností, zamezit znečištění plochy PR a jejího ochranného pásma.
 - c. Zachovat hydrologické poměry přítoků Nového rybníka
 - d. Realizovat umístění plastových spirál na nosné lano troleje v km 8,060 - 8,625. – Podmínka je stanovena z důvodu ochrany ptáků před usmrcováním střetem s vlaky.
 - e. Realizovat ochrannou zeď v km 8,060 - 8,625 o výšce 2 m směrem k PR Nový rybník. – Podmínka je stanovena z důvodu ochrany ptáků před usmrcováním střetem s vlaky.
 - f. Řešit splachy během stavby pomocí zřízení dočasných retenčních příkopů realizovaných za patou budovaného tělesa ve směru vrstevnic kolmo na spádnice. – Podmínka je stanovena z důvodu ochrany vodního a mokřadního systému PR.
 6. Součástí smlouvy s dodavatelem stavby bude podmínka, že budou použity stavební stroje se splněním emisních parametrů dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NOx více než 8x nižší než stanoví norma STAGE IIIB. – Podmínka je stanovena pro snížení emisního zatížení z prováděné stavby.
 7. V navazujících fázích projektové přípravy prověřit a koordinovat požadavky na zeminy pro záměr „I/26 D5 – Stod“ s přebytkem zemin v rámci posuzovaného záměru, pro případné využití při dalších stavbách v rámci „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“ nebo jiných stavbách v regionu. – Podmínka je stanovena s ohledem na minimalizaci délky přepravních tras se zohledněním potřeb zemin v širším regionu.
 8. Pro uložení odtěžené nadbytečné zeminy ze stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ se doporučuje lokalita blízká než Kaznějov (např. ve Starém Dole). - Podmínka je stanovena v souvislosti s bodem 7.
 9. Zajistit pro období před zahájením prací a pro jejich průběh odborný biologický dozor na stavbě. Pokud bude v rámci biologického dozoru zjištěn výskyt zvláště chráněného druhu živočicha nebo rostliny, bude postupováno dle platné legislativy. Odborně způsobilá osoba zajistí případný odchyt a záchranný přenos jedinců zvláště chráněných druhů mimo prostor zemních prací. - Podmínka je stanovena s ohledem na charakter stavby a nutnou ochranu bioty, včetně chráněných druhů flóry a fauny.
 10. V projektové dokumentaci zahrnout realizaci jednostranného oplocení trati v km 3,6 - 4,7. – Podmínka je stanovena pro omezení střetů se zvěří.
 11. V další přípravě záměru bude oznamovatel jednat s LČR a příp. PF ČR o směně lesních pozemků postižených fragmentací záměrem v soukromém vlastnictví. – Podmínka je stanovena s ohledem na značnou fragmentaci lesních pozemků záměrem v soukromém vlastnictví.
 12. Ve spolupráci s obcí Úherce dořešit problematiku ÚSES v novém územním plánu obce. – Podmínka je stanovena v souvislosti s pořizováním nového územního plánu obce a příp. problémů v rámci posuzovaného záměru.

13. Před zahájením stavby provést ověřovací biologický průzkum trasy záměru, včetně ploch zařízení staveniště a ostatních dotčených ploch, včetně upřesnění výskytu lesních mravenců.
- Podmínka je nutná z hlediska ochrany bioty.
14. Dodržovat zásady zpracované do ZOV v bodě 4 podmínek pro fázi přípravy záměru. - Podmínky v bodě 4 jsou závazné pro realizaci stavby.
15. Dodržet podmínky pro ochranu PR Nový rybník v bodě 5 podmínek pro fázi přípravy záměru.
- Podmínky v bodě 5 jsou závazné pro realizaci stavby.

Odůvodnění stanovených podmínek v části 9. závazného stanoviska:

- 1., 2., 3. Podmínky jsou stanoveny z důvodu sledování a ochrany jakosti a množství podzemních vod.
4. Podmínka je uvedena z důvodu ochrany veřejného zdraví před hlukem.

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

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

Posuzovaná trasa navazuje v lokalitě Nová Hospoda na stavbu „Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati“, kde se odpojuje další stavba „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)“, která je vedena ve stávající stopě přes obce Vejprnice a Nýřany a znovu se na novou trať napojuje v zastávce Zbůch v obvodu ŽST Chotěšov. Ve Stodu na posuzovanou stavbu navazuje další stavba - „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“.

K posouzení byla předložena dokumentace „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ zpracovaná oprávněnou osobou dle zákona Ing. Kateřinou Hladkou, PhD., v srpnu 2019. V rámci předkládané dokumentace byla posouzena jedna varianta vedení nové dvoukolejné trati i technické řešení stavby.

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

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

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

Ve vztahu ke znečištění ovzduší v období výstavby byl hodnocen vliv imisních koncentrací látek vznikajících při pohybu stavební techniky a manipulaci s vytěženou zemínou na plochách deponie a ZS8.

Z hlediska zdravotních rizik lze konstatovat, že změny imisní zátěže v období výstavby jsou akceptovatelné pro varianty dopravy při uložení zeminy ze stavby I. a II. a výstavba tak nebude i vzhledem k omezené době představovat významně zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo. Přesto je třeba dodržovat během výstavby doporučení ke snížení prašnosti uvedená

v rozptylové studii. Ve variantě III. nelze zcela vyloučit, že by mohlo dojít v některých částech hodnoceného území k mírnému navýšení rizika respirační nemoci.

Za předpokladu dodržování opatření při výstavbě záměru, která jsou uvedena v rozptylové studii, jsou změny imisní zátěže v období výstavby akceptovatelné a výstavba i vzhledem k omezené době nebude představovat významně zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatele.

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

Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je možné konstatovat, že realizací záměru Modernizace trati Plzeň-Domažlice-st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) a po realizaci navržených protihlukových opatření, lze očekávat v hodnocených částech měst a obcí (Plzeň-Skvrňany, Vejprnice, Líně, Zbůch, Chotěšov a Stod) 1-5 % obyvatel obtěžovaných hlukem a 1-4 % obyvatel rušených hlukem ve spánku ze železniční dopravy. S ohledem na vysoké nejistoty při hodnocení negativních účinků hluku a nízké počty obyvatel je procento, resp. počet osob v rámci posouzení nejistot akceptovatelný.

Vlivy na ovzduší a klima

Ovzduší

Pro etapu výstavby bylo v rámci rozptylových studií provedeno zhodnocení vyjmenovaného stacionárního zdroje - recyklační základny ve výhybně Chotěšov (bodové, plošné a liniové zdroje) a nevyjmenovaných stacionárních zdrojů - plocha zařízení staveniště (dále také „ZS“) ZS8, kde bude překládána přebytečná zemina, trvalá deponie pro uložení přebytečné zeminy v lokalitě Starý Důl, plochy staveniště nového drážního tělesa a vyvolané nákladní dopravy po místních a staveništních komunikacích v rámci realizace navrhované liniové stavby.

Na základě komplexního zhodnocení vlivu posuzovaného stavebního záměru na ovzduší lze konstatovat, že užití vyjmenovaného stacionárního zdroje - třídiče a nevyjmenovaných stacionárních zdrojů - plochy deponií, plochy staveniště nového drážního tělesa a vyvolané nákladní dopravy po místních a staveništních komunikacích v rámci realizace navrhované liniové stavby, je z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelné a lze je v daném místě realizovat za použití opatření pro snížení prašnosti v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší zóna jihozápad (dále také „PZKO“), který nabyl účinnosti dne 13. 6. 2016.

Provoz na elektrifikované železniční trati nebude zdrojem emisí - vliv na ovzduší je nulový.

Klima

Záměru nehrozí z důvodu klimatických změn žádná významná rizika. Dle doložených údajů popisujících stávající stav dotčeného životního prostředí posuzovaná trať kříží vodní toky, pro které není definováno záplavové území. 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 Q_{100} , k níž je u všech mostů přičítána rezerva 0,5 - 1 m.

V zájmovém území se nenacházejí sesuvy půdy ani nehrozí erozní smyvy dle údajů České geologické služby. Na základě provedeného dendrologického průzkumu je navrženo kácení mimolesní zeleně v ochranném pásmu trakce. Z tohoto důvodu se nepředpokládá ovlivnění trakčního vedení během silných větrů.

Na základě provedené analýzy pravděpodobnosti výskytu nebezpečí, která mohou posuzovaný záměr ovlivnit, je možné konstatovat, že je možné riziko související se záměrem pro rostoucí průměrnou teplotu vzduchu, extrémní nárůst teploty a vlny veder. Pro další rizika - změny v extrémním množství dešťových srážek, průměrnou rychlost větru, mrazy, škody vlivem mrznutí a tání, změny v průměrném množství dešťových srážek, sucho a povodně, byla vyhodnocena pravděpodobnost nebezpečí nepravděpodobná. Pro rizika - půdní erozi, nestabilitu půdy/sesuvy půdy/laviny a povodně, byla vyhodnocena pravděpodobnost nebezpečí zřídka.

Míra rizika byla vyhodnocena jako mírná pouze pro rizika průměrné rychlosti větru, rostoucí průměrné teploty vzduchu a extrémních nárůstů teplot a vln veder. Po ostatní rizika byla vyhodnocena míra rizika jako přijatelná.

Posuzovaný záměr je možné považovat za záměr adaptovaný na změnu klimatu

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

Hluk

Z hlediska zatížení okolní chráněné zástavby hlukem ze stavební činnosti byla výstavba nové železniční trati posouzena akustickou studií. Z výsledků výpočtů vyplývá, že během výstavby nové železniční trati lze v nejbližším chráněném venkovním prostoru staveb zajistit dodržení hygienického limitu hluku pro stavební činnost.

Navržené plochy ZS jsou vhodné jako mezideponie zemního materiálu. Provoz na hlavní deponii ZS 8, kde bude probíhat překládka zeminy z nákladních vozidel na železnici, nebude mít negativní vliv na okolní chráněnou zástavbu. Rovněž při provozu na vytipované deponii Starý Důl lze zajistit dodržení hygienického limitu pro stavební činnost, je však třeba respektovat vyloučení provozu stavební mechanizace v ranní a večerní hodině.

Pro přepravu materiálů pro stavbu i převoz materiálů v rámci stavby bude přednostně využívána železniční trať; veřejné komunikace budou využívány pouze v nezbytně nutné míře, např. pro odvoz odpadních materiálů na skládky nebo příjezd stavební techniky. Staveništní doprava po veřejných místních komunikacích bude probíhat pouze v denní době.

Využití silnice I/26 pro přepravu vytěžené zeminy k trvalému uložení na skládky je možné, nicméně, bude-li nutné překročit kapacity uvažované v této studii, musí zhotovitel stavby přijmout potřebné protihlukové opatření ke snížení hlukové zátěže staveb, u kterých lze očekávat nadlimitní hluk z dopravy (to se týká zejména zástavby v ulici Plzeňská ve Stodu).

Pro omezení hluku z provozu na nové železniční trati jsou navrženy protihlukové stěny o celkové délce 2 516 m s výškou 1,5 až 3,5 m, individuální protihlukové opatření na dva obytné objekty a dva protihlukové zemní valy s celkovou délkou 480 m s výškou 3 až 4 m.

Z hlediska vlivu na hlukovou situaci bylo provedeným výpočtem prokázáno, že po realizaci záměru s navrženými protihlukovými opatřeními budou dodrženy hygienické limity hluku dle nařízení vlády ž. 272/2011 Sb. v denní i noční době.

Vibrace

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati. Vibrace se podloží přenáší do obytné zástavby, kde mohou způsobit nežádoucí účinky na lidský organismus. Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění (vibrací) je velmi obtížné. Vibrace v obytných budovách závisí na mnoha aspektech, např. kvalita železničního svršku a spodku, geologické poměry, vzdálenost od osy koleje, druh, stáří, kvalita a technický stav budovy, který lze ve výpočtu velmi obtížně postihnout. Přesné stanovení výhledových hodnot modelovým výpočtem je tedy téměř nemožné.

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

Na stávající trati bylo měření vibrací provedeno v Chotěšově č.p. 202. Naměřené hodnoty se při průjezdech všech vlaků na měřené trati pohybují prokazatelně pod hygienickým limitem pro noc 78 dB mimo oblast nejistoty měření. Nepředpokládá se zhoršení stavu vlivem modernizace, limity jsou za stávajícího stavu dodrženy s takovou rezervou, že nelze očekávat jejich překročení ani po modernizaci trati.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Zájmové území stavby nezasahuje do žádného úředně stanoveného záplavového území. Zájmové území stavby neprochází rizikovým územím s povodňovým ohrožením při přívalových srážkách. Stavba se nenachází v CHOPAV. Zájmové území stavby nezasahuje do ochranného pásma

povrchového vodního zdroje. Zájmové území stavby nezasahuje do ochranného pásma podzemního vodního zdroje. Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje.

Vzhledem k umístění stavby, charakteru stavebních objektů a navrženým opatřením z hlediska ochrany vod v rámci organizace výstavby lze předpokládat, že nebude přispívat ke zhoršení ekologického a chemického stavu útvarů povrchových vod Mže od hráze nádrže Hracholusky po ústí do toku Berounky (BER 0170), nádrže České údolí na toku Radbuza (BER 0285_J), Radbuza od toku Merklínka po vzduť nádrže České údolí (BER 0270) a Radbuza od toku Zubřina po tok Merklínka (BER 0250).

Vzhledem k umístění stavby, charakteru a rozsahu stavebních objektů s možnými vlivy na útvary podzemních vod ID 51100 Plzeňská pánev a ID 62221 Krystalinikum a proterozoikum v povodí Úhlavy a dolního toku Radbuzy - západní část lze uvést, že jakost podzemních vod útvaru bude ovlivněna pouze lokálně a dočasně po dobu výstavby. Je nutné srážkové a případné drénované podzemní vody ze zářezů odvádět nebo vypouštět tak, aby nedošlo k ovlivnění jakosti podzemní vody využívané stávajícími jímacími objekty. Při zajištění všech opatření se předpokládá, že po ukončení stavby negativní vlivy odezní.

Toto dočasné ovlivnění nebude překážkou ve snaze dosažení dobrého chemického stavu útvarů podzemních vod.

Z hlediska kvantitativního ovlivnění útvarů podzemních vod ID 51100 a ID 62221 se jedná o lokální a dočasný vliv. Při případném ovlivnění uvedených individuálních studní musí být k dispozici nápravné opatření (úprava stávajících studní, náhrada vodního zdroje v rámci pozemku téhož majitele, připojení na veřejnou vodovodní síť).

Vzhledem k rozsahu stavby nebude dobrý kvantitativní stav útvaru podzemních vod ID 62221 záměrem trvale ovlivněn. Realizace stavby rovněž neznamená trvalé znemožnění dosažení zlepšení současného nevyhovujícího celkového stavu útvaru ID 62221.

Stavba „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo - Stod (včetně))“ nemění fyzikální poměry útvaru povrchových vod nebo hladinu útvaru podzemních vod. Nebude příčinou nesplnění environmentálních cílů, její realizace nezhorší stav útvarů povrchových nebo podzemních vod. Stavba nebude také příčinou zhoršení dobrého stavu útvaru povrchových vod v důsledku nových trvale udržitelných rozvojových činností člověka. Uplatňování výjimek dle článku 4, odst. 7 Rámcové směrnice o vodní politice (2000/60/ES) pro tuto stavbu není relevantní.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na povrchové a podzemní vody označit za střední, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Vlivy na půdu

Celkové trvalé odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) vyvolaný stavbou činí 50,9658 ha a dočasné odnětí nad 1 rok 26,5834 ha. Dle zjištěných BPEJ se jedná o odnětí zemědělské půdy ve všech třídách ochrany ZPF, přičemž nejvíce trvale zabíraných pozemků v kategorii ZPF se nachází ve III. a IV. třídě ochrany. Plochy dočasného odnětí budou po ukončení stavební činnosti rekultivovány v souladu se schváleným Plánem rekultivace. Obecně ve vztahu k existující třídě ochrany lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za velký, z hlediska významnosti vlivu s odkazem na třídy ochrany za středně významný.

Stavba zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa (dále jen „PUPFL“), vyvolává celkové trvalé odnětí PUPFL 22,5087 ha a dočasné odnětí PUPFL 7,1308 ha. Stavbou bude dále dotčeno ochranné pásmo lesa (50 m). Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Vlivy na přírodní zdroje

Zájmová trasa v úseku staničení km cca 5,459 - 6,079 (nové staničení) prochází dobývacím prostorem ložiska Líně (ID 60047). Ložisko v majetku LB MINERALS s.r.o., Horní Bříza má v současné době pozastavenou těžbu, těženou surovinou jsou keramické nežáruvzdorné jíly. Součástí ložiska jsou dvě ložiskové výhradní plochy ID 312090001 a 312090002.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Byl vyloučen vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Posuzovaný záměr nezasahuje do zvláště chráněných území. Stavba nezasahuje do významného krajinného prvku (dále také „VKP“) dle § 6 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“). Stavba zasahuje do VKP dle §3 zákona č.114/1992 Sb.

V řešeném území byl proveden floristický průzkum v letním aspektu vegetační sezóny 2016 a jarním aspektu sezóny 2017. Na jeho základě lze konstatovat, že celková zjištěná druhová bohatost je sice poměrně vysoká, avšak druhové spektrum je tvořeno pouze běžnými a v celém okolí široce rozšířenými (často ruderalními a dalšími nepůvodními) druhy. V území dotčeném záměrem nebyl zjištěn výskyt žádných zvláště chráněných druhů rostlin. Z druhů zařazených v červeném seznamu byly zaznamenány rybíz alpský (*Ribes alpinum*) a zeměžluč okolkatá (*Centaureum erythraea*), zařazené v kategorii C4a - vzácnější taxony vyžadující pozornost - méně ohrožené a dále žluťucha lesklá (*Thalictrum lucidum*), zařazená v kategorii C3 - druhy ohrožené. Na základě provedených průzkumů lze konstatovat, že z hlediska flóry a vegetace zkoumané území nepředstavuje lokalitu zvýšené hodnoty.

Ornitologický průzkum v létě 2016 a na jaře 2017 zjistil v zájmovém území výskyt 73 druhů ptáků, z nichž větší část v území hnízdí a převážná většina využívá koridor stavby a jeho blízké okolí jako potravní biotop. Diverzita avifauny odpovídá poměrně pestré nabídce prostředí v trase záměru, zaznamenány byly lesní druhy stejně jako druhy otevřené krajiny, vodní a mokřadní a v neposlední řadě synantropní. Větší část zjištěných druhů patří mezi běžnější zástupce ptačí fauny ČR. Mezi 21 druhy Červeného seznamu a 14 zvláště chráněnými druhy jsou zastoupeny vodní a mokřadní ptáci, dravci a pěvci.

Velmi významnou ornitologickou lokalitou je přírodní rezervace Nový rybník. Jedná se o zoologicky nejvýznamnější část území, záměr se těsně přibližuje k ochrannému pásmu rezervace. V této části bude potřeba aplikovat opatření k minimalizaci vlivů stavby a provozu záměru na předmět ochrany PR.

V území byl průzkumem zjištěn výskyt 5 druhů obojživelníků (všechny vedeny v Červeném seznamu, 4 zvláště chráněné), roztroušeně v první polovině trasy. Z plazů se v území hojně vyskytuje ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), v lesích a na dalších zastíněných místech byl zaznamenán slepýš křehký (*Anguis fragilis*). Oba druhy jsou zvláště chráněné i vedené v Červeném seznamu.

Ze savců byl ve všech úsecích zjištěn zejména výskyt srnce obecného (*Capreolus capreolus*) a především v lesních úsecích a jejich blízkosti prasete divokého (*Sus scrofa*). Během průzkumu bylo celkem zaznamenáno 9 druhů savců, z nichž veverka obecná (*Sciurus vulgaris*) je zvláště chráněná (v kategorii ohrožený druh) a zajíc polní (*Lepus europaeus*) je veden v Červeném seznamu jako téměř ohrožený druh (NT). Vydra říční byla v nedávné minulosti opakovaně zjištěna v řece Radbuze, která protéká jižním okrajem Chotěšova. Bezejmenná vodoteč, kterou trasa záměru křížuje v polích mezi Chotěšovem a Stodem, je přítokem Radbuzy. U savců bylo sledováno zejména vedení migračních tras v oblasti a jejich případné křížení s trasou záměru. Pro migraci zvěře je navrženo celkem 6 mostů (SO 2-20-02 Železniční most v km 2,169, SO 2-20-03 Železniční most v km 4,797, SO 2-20-06 Železniční most v km 8,261, SO 2-20-07 Železniční most v km 8,968, SO 3-20-01 Železniční most v km 122,422 a SO 4-20-04 Most v km 126,175).

Ze zvláště chráněných druhů hmyzu byl zaznamenán výskyt nejméně 5 druhů čmeláků (*Bombus* sp.), lesních mravenců (*Formica* sp.) a prskavce menšího (*Brachinus eximius*). Všechny tyto druhy náleží do kategorie ohrožený. Čmeláci jsou široce rozšíření a hojní v celém území, mravenci zejména v lesních úsecích (včetně borové mlaziny a paseky za dálnicí D5). Prskavec menší byl nalezen u cesty poblíž borové mlaziny a na jižním okraji lesíku u hranice PR Nový rybník, dá se předpokládat jeho výskyt i v dalších úsecích stavby.

V navazujících stupních projektové přípravy bude s dostatečným časovým předstihem požádáno o výjimku k zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů podle ustanovení § 56 zákona č.114/1992 Sb.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Vliv navrhované stavby na krajinný ráz nebude ve výraznější degradaci přírodních a kulturních hodnot, nýbrž vzhledem k dimenzi a měřítku stavby v rovině prostorových vztahů a estetických hodnot, tedy v rovině zásahů do krajinné scény. Ovlivnění krajinné scény a panoramatických výhledů představuje hlavní stránku zásahu do krajinného rázu.

Je možno shrnout, že navrhovaná stavba představuje:

- středně silný zásah do hodnot přírodní charakteristiky (VKP)
- slabý zásah do hodnot kulturní a historické charakteristiky
- slabý zásah do kulturních dominant
- slabý zásah do estetických hodnot jak v dílčích sceneriích pozorovaných ze dna údolí, tak i v panoramatických pohledech

Na základě provedeného posouzení vlivu stavby na krajinný ráz je možno konstatovat, že navrhovaná trať je řešena s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu neboť představuje slabý, maximálně však středně silný zásah do identifikovaných rysů a hodnot. Je proto hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.

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

Nová trať se nenachází v ploše městské památkové rezervace (nejblíže záměru historické jádro města Plzeň), ani v ploše městské památkové zóny (nejblíže záměru Plzeň - Bezovka a Plzeň - Lochotín) a ani žádné národní kulturní památky (nejblíže záměru Klášter premonstrátek v Chotěšově, který bezprostředně sousedí se stávajícím železničním tělesem). Řešená stavba prochází územím s různými kategoriemi ÚAN (I.-IV.). Do kategorie ÚAN I (území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů) jsou zařazeny lokality Plzeň - Nová Hospoda, mohylové pohřebiště (1), Líně - Sulkov - knovízské sídliště (2), Na drahách - Líně (3), Na dlouhých (4), Chotěšov - klášter a Stod, u čerpací stanice.

Povinností investora je splnit požadavky, které ukládá § 22 a § 23 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Nejsou známy vlivy, které by uvedený záměr mohl mít na kulturní památky.

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí je v případě posuzovaného záměru zcela bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí.

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

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

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

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

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

Posuzovaná trasa navazuje v lokalitě Nová Hospoda na stavbu „Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati“, kde se odpojuje další stavba „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)“, která je vedena ve stávající stopě přes obce Vejprnice a Nýřany a znovu se na novou trať napojuje v zastávce Zbůch v obvodu ŽST Chotěšov. Ve Stodu na posuzovanou stavbu navazuje další stavba - „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)“.

Posuzovaná trasa mezi Plzní a Stodem je novostavba dvoukolejně elektrifikované přímé trati pro rychlost až 200 km/hod. Na trase budou vystavěny dvě nové zastávky - Líně a Chotěšov u Stoda a dvě železniční stanice - ŽST Chotěšov, s nově situovanou zastávkou Zbůch v obvodu ŽST Chotěšov a ŽST Stod. Zastávka Zbůch bude umístěna nově cca 300 m od stávající zastávky a dojde v ní k napojení stávající trati přes Nýřany, která je předmětem stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 2. stavba úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)“. ŽST Stod bude zcela přestavěna s novou konfigurací kolejiště v místě stávající stanice. Konec stavby je za ŽST Stod, kde se nová trať napojí na stávající železniční trať směr Domažlice.

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

Železniční svršek traťových a hlavních staničních kolejí se navrhuje v souladu se Směrnicí č. 28/2005 tvaru UIC60 na bezpodkladnicovém upevnění W14 (ve výhybkách KS) na betonových pražcích B91S. Štěrkové lože z nového drceného kameniva frakce 32-64. Všechna zařízení realizovaná v úrovni optimalizace-novostavba budou splňovat podmínky TSI INF (TSI INF 2015), TSI-PRM a Směrnice GR SŽDC č. 16/2005. Železniční spodek bude z převážné části vybudovaný nový a bude tvořen pomocí násypů, zářezů a konstrukčních vrstev, které budou zajišťovat dostatečnou únosnost pláň tělesa železničního spodku. Odvodnění nového tělesa bude zajištěno soustavou zpevněných příkopů, příkopových žlabů a trativodů.

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

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

V ŽST Stod bude nově zřízeno ostrovní nástupiště č. 2 s bezbariérovým přístupem podchodem s výtahy, s výškou nástupištní hrany 550 mm nad temeno kolejnice (dále také „TK“). Dále bude vybudováno vnější nástupiště č. 1 s bezbariérovým přístupem, s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK, které bude v budoucnu sousedit s autobusovým terminálem a bude přímo navazovat na zastávky autobusu pro přímý přestup BUS x VLAK.

V zastávce Zbůch, v obvodu ŽST Chotěšov, bude nově zřízeno ostrovní nástupiště s bezbariérovým přístupem pomocí přístupového chodníku (spirálový přístupový chodník, mostní konstrukce) ze silničního nadjezdu. U tohoto nástupiště dochází k propojení staré a nové trati Plzeň - Nýřany - Zbůch. Vnější nástupiště bude s bezbariérovým přístupem přístupovým chodníkem z nového přestupního uzlu, který bude umožňovat zastavování a parkování vozidel BUS, individuální automobilové dopravy a kol.

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

Nová trasa vede relativně mimo zastavěné území. Kříží dálnici D5 a několik dalších silnic II. a III. třídy. V úseku mezi obcemi Líně a Zbůch prochází poddolovaným územím. Stavba řeší velký počet nových přemostění a přeložek různých kategorií komunikací (polní, lesní cesty až silnice II. třídy). Převážná část mostních objektů bude realizována jako nové železniční a silniční mosty. Nové mostní objekty budou splňovat ČSN EN 1991-2 na LM se součinitelem $a = 1,21$. Mostní objekty, které budou sanovány, budou splňovat prostorové uspořádání dle ČSN 736201 včetně nutného obrysu kolejového lože. Rekonstruované mostní objekty budou dále splňovat ČSN EN 1991-2.

V záměru je celkem 16 železničních mostů, z toho 1 rekonstrukce, 3 demolice a 12 nových mostních objektů. Železniční mosty překonávají komunikace různých tříd a drobné vodoteče. V ŽST Stod je navržen nový bezbariérový podchod. Dále je v záměru navrženo 14 silničních nadjezdů, z toho 3 demolice a 11 nových mostních objektů, které překonávají železniční trať a vyvolávají přeložky komunikací různých kategorií. Dále je navrženo celkově 21 propustků, z toho 6 rekonstrukcí, 5 demolice a 10 nových mostních objektů, které umožní převod drobných a občasných vodotečí pod tratí a zároveň umožňují také, dle doporučení závěrů biologického průzkumu, přechod zvěře pod tratí. Dále 4 nové zárubní a opěrné zdi jsou navrženy z důvodu podchycení terénu nebo souběžných a překládaných komunikací.

U objektů pozemních komunikací se jedná o přeložky nebo úpravy komunikací II. a III. třídy, místních komunikací, přístupových lesních a polních cest. U polních a lesních cest se jedná především o přeložky nebo vybudování nových propojení jako náhrada za novou železniční trať přerušené stávající cesty. Dále je v rámci stavby uvažováno s vybudováním nových přestupních uzlů v odsunutých nebo nových zastávkách Líně, Zbůch a Chotěšov u Stodu. V rámci těchto uzlů je uvažováno s vybudováním parkovacích stání, P+R, K+R parkovacích stání, točen a zastávek pro případné zajištění a zastavování autobusové dopravy a ploch pro odstavování kol. Takto upravené uzly by měly zvýšit atraktivitu železniční dopravy a převést tak více cestujících z individuální automobilové dopravy na dopravu železniční.

K ochraně před hlukem z železniční dopravy budou zřízeny protihlukové stěny (PHS). Podél celé navrhované trati je navrženo 6 stavebních objektů protihlukových stěn. Konstrukce všech PHS je navržena z lehkých materiálů s objemovou hmotností do 20 kg/m^3 , založení je předpokládáno na vrtaných pilotách a ve vybraných úsecích na základových prefabrikovaných kalichových patkách. Výška PHS se pohybuje v rozmezí 2 - 3,5 m. U objektů jejichž délka je větší než 300 m, eventuálně 150 m (v místech kde je PHS po obou stranách koleje) jsou navrženy únikové otvory koncipované jako únikové dveře se samouzavíracím mechanismem. Celková délka PHS v této stavbě bude 2 531 m.

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

Pro realizaci stavby jsou nutné trvalé zábory nedrážních pozemků, a to včetně pozemků s ochranou ZPF a PUFL. Stavba vyvolává nutnost pokácení kolizních stromů a keřů mimolesní a lesní zeleně, a to včetně kácení pro zajištění bezpečného provozu na železniční trati. Ve stavbě je počítáno s realizací náhradní výsadby dle požadavků příslušných orgánů povolujících kácení.

Součástí železniční stavby je úprava železničního zabezpečovacího zařízení v navazujících úsecích Stod - Holýšov, Plzeň Jižní Předměstí - Plzeň hl. n., obvod Nová Hospoda - Nýřany, také v rámci koordinace souvisejících staveb „Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati“ a „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)“.

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

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

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

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

Variantně bylo posouzeno pouze uložení přebytečné výkopové zeminy ve 3 variantách. Varianta I. a II. uvažují s uložení celého objemu zeminy v dobývacím prostoru u Kaznějova, kam bude zemina dopravena vlakem z plochy ZS8. Variantní je doprava na plochu ZS8, kde bude zemina překládána na vlak (I. varianta - celý objem materiálu se bude navážet na plochu ZS8 pouze po staveništní komunikaci, II. varianta - polovina objemu se bude navážet po staveništní komunikaci a druhá polovina po komunikaci I/26). III. varianta uvažuje s uložení části objemu na trvalé deponii ve Starém Dole a odvozu části objemu do Kaznějova.

Z hlediska dopadu na životní prostředí je výhodnější uložení odtěžené nadbytečné zeminy ze záměru v lokalitě bližší než Kaznějov - pro případné využití při dalších stavbách v rámci Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN nebo pro jiné stavby v regionu.

Z tohoto hlediska je v závazném stanovisku uvedena podmínka:

Pro uložení odtěžené nadbytečné zeminy za stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ se doporučuje lokalita bližší než Kaznějov (např. ve Starém Dole).

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 13 vyjádření, z toho 5 vyjádření dotčených územních samosprávných celků (statutární město Plzeň, městský obvod Plzeň 3, obec Úherce, obec Líně a obec Vejprnice), 5 vyjádření dotčených orgánů (Magistrát města Plzně, odbor životního prostředí, Městský úřad Stod, odbor životního prostředí, Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Plzeň a Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje) a 3 vyjádření veřejnosti (Myslivecký spolek Líně, z.s. a 2 vyjádření fyzických osob).

Celkem 5 obdržených vyjádření je souhlasných bez připomínek (statutární město Plzeň, městský obvod Plzeň 3, Magistrát města Plzně, odbor životního prostředí, Městský úřad Stod, odbor životního prostředí a Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje). Dalších 8 vyjádření obsahuje připomínky, příp. podmínky (obec Úherce, obec Líně, obec Vejprnice, Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Plzeň, Myslivecký spolek Líně, z.s. a 2 vyjádření fyzických osob).

Připomínky v těchto vyjádřeních se týkaly zejména problematiky hluku, ochrany přírodní rezervace Nový rybník, průchodnosti území pro zvěř, ochrany lesních pozemků a ochrany ovzduší během výstavby.

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána v posudku v části V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci. Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty v úvahu při formulování tohoto závazného stanoviska.

Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, Česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OV3074, v části Posudek.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a odkazuje na vypořádání připomínek k dokumentaci zpracovatelem posudku, které je součástí posudku a je k dispozici v elektronické podobě na výše uvedené internetové adrese.

Veřejné projednání záměru se konalo dne 23. 10. 2019 v zasedací síni Městského úřadu Stod. Na veřejném projednání nebyla uplatněna vyjádření, jejichž podstata by se lišila od podstaty písemných vyjádření obdržených k dokumentaci.

Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních případně vznesené na veřejném projednání byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto závazného stanoviska.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Dotčenými územními samosprávnými celky, jejichž správní obvody alespoň zčásti tvoří dotčené území, jsou:

Kraj: Plzeňský kraj
Obce: Statutární město Plzeň
Obec Vejprnice
Obec Líně
Obec Úherce
Obec Zbůch
Obec Chotěšov
Město Stod
Obec Hradec

Proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona a vyhlášky.

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

Platnost tohoto závazného stanoviska je dle § 9a odst. 4 zákona 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena.

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Ing. Hubert Bošina

ředitel odboru výkonu státní správy III
podepsáno elektronicky

Příloha: Zápis z veřejného projednání

Sdělení ke zveřejnění:

Dotčené územní samosprávné celky (Plzeňský kraj, statutární město Plzeň, městský obvod Plzeň 3, město Stod a obce Vejprnice, Líně, Úherce, Zbůch, Chotěšov, Hradec) ve smyslu § 16 odst. 2 zákona neprodleně vyvěsí informaci na svých úředních deskách o tom, kdy je možné do závazného stanoviska nahlížet. Doba zveřejnění je dle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí písemně nebo elektronicky (hubert.bosina@mzp.cz) příslušný úřad o dni vyvěšení na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu.**

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA (Česká informační agentura životního prostředí) <http://www.cenia.cz/eia> i na stránkách Ministerstva životního prostředí <http://www.mzp.cz/eia>, kód záměru OV3074.

Rozdělovník:

Oznamovatel:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Dotčené územní samosprávné celky:

Plzeňský kraj

k rukám hejtmana
Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Statutární město Plzeň

k rukám primátora
náměstí Republiky 1, 306 32 Plzeň

Městský obvod Plzeň 3

k rukám starosty
sady Pětatřicátníků 7,9, 305 83 Plzeň

Obec Vejprnice

k rukám starosty
Mírová 17, 330 27 Vejprnice

Obec Líně

k rukám starosty
Plzeňská 145, 330 21 Líně

Obec Úherce

k rukám starosty
K Mexiku 94, 330 23 Nýřany

Obec Zbůch

k rukám starosty
Náměstí 205, 330 22 Zbůch

Obec Chotěšov

k rukám starosty
Plzeňská 88, 332 14 Chotěšov

Město Stod

k rukám starosty
nám ČSA 294, 333 01 Stod

Obec Hradec

k rukám starosty
332 11 Hradec 45

Dotčené orgány:

Krajský úřad Plzeňského kraje

k rukám ředitele
Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Magistrát města Plzně

k rukám tajemníka

náměstí Republiky 1, 306 32 Plzeň

Městský úřad s rozšířenou působností Nýřany

k rukám tajemníka

Benešova třída 295, 330 23 Nýřany

Městský úřad s rozšířenou působností Stod

k rukám tajemníka

nám ČSA 294, 333 01 Stod

Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje

Skrétova 15, 303 22 Plzeň

Česká inspekce životního prostředí

OI Plzeň

Klatovská tř. 48, 301 22 Plzeň

Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského

17. listopadu 1926/1, 301 00 Plzeň