SOM s.r.o.
Středisko odpadů Mníšek s.r.o.

P O S U D E K

podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)

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

Mníšek pod Brdy

listopad 2019

Identifikační údaje

Název: Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně)“ (zpracováno s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění)

Objednatel: Česká republika - Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10
IČ: 00164801
zastoupený: Ing. Hubert Bošina, ředitel odboru výkonu státní správy III
tel.: 267 123 301
email: Hubert.Bosina@mzp.cz

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

Obsah

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE 1

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE 2

II.1. Úplnost dokumentace 3

II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení 4

A. Údaje o oznamovateli 4

B. Údaje o záměru 5

B.I. Základní údaje 5

B.II. Údaje o vstupech 7

B.III. Údaje o výstupech 8

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území 13

C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území 13

C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí 14

C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit 15

D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví 15

D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí 15

D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích 24

D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů 25

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně 25

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí 26

D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích 26

E. Porovnání variant řešení záměru 26

F. Závěr 27

G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru 27

H. Přílohy 27

II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí 28

II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice 29

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ 30

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ 33

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI 38

1. Dotčené územní samosprávné celky 39

2. Dotčené správní orgány 41

3. Veřejnost 44
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ 48
VII. NÁVRH STANOVISKA 55
PŘÍLOHY 74

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Název záměru

Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)

2. Kapacita (rozsah) záměru

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

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

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

4. Obchodní firma oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

5. IČ oznamovatele

70994234

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

Předmětem posouzení je dokumentace záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ (dále jen záměr) s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., která byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - rozhodnutí č. j. 10606/ENV/06 s prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. 15711/ENV/15. ---

Zjišťovací řízení pro záměr zahájilo MŽP, odbor výkonu státní správy III (dále jen „příslušný úřad“) ve smyslu § 7 zákona dopisem č. j. MZP/2017/520/846 ze dne 22. 10. 2018. Oznámení zpracovala Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. Na základě obdržených vyjádření k oznámení vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení č. j. MZP/2017/520/1030 ze dne 10. 12. 2018 s tím, že dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti vlivů:

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

Oznamovatel předložil dokumentaci příslušnému úřadu a ten ji dopisem č. j. MZP/2019/520/754 ze dne 22. 8. 2019 následně rozeslal dotčeným správním orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření a ke zveřejnění. Dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.

Zpracováním posudku k posuzovanému záměru byl na základě výběrového řízení pověřen Ing. Josef Tomášek, CSc., držitel osvědčení o odborné způsobilosti ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., č. o. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č. j.: 37351/ENV/16 ze dne 26. 6. 2016. Pověření bylo předáno osobně dne 11. 10. 2019 a zároveň byly pro zpracování posudku předány tyto podklady:

- dokumentace EIA záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ na životní prostředí
- vyjádření k dokumentaci předmětného záměru (12 vyjádření)

Dalším podkladem pro zpracování posudku bylo veřejné projednání, které se konalo dne 23. 10. 2019 v zasedací síni Městského úřadu Stod.

Po prostudování dokumentace záměru požádal zpracovatel posudku oznamovatele dopisem ze dne 31. 10. 2019 o doplnění informací ve smyslu § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. nezbytné pro zpracování posudku (viz příloha č. 2 tohoto posudku). Jednalo se zejména o:

- upřesnění nakládání s nadbytečnou výkopovou zeminou
- možnost realizovat doplňková opatření k ochraně této PR Nový rybník
- možnost opatření k zmírnění vlivu na fragmentaci lesních pozemků v soukromém vlastnictví.
- oplocení podél trati v km cca 4 - 7 dle požadavku Mysliveckého spolku Líně, z.s.

– možnost zřízení železniční zastávky Úherce pro zaměstnance průmyslové zóny a propojení této zóny na nákladní železniční dopravu

Oznamovatel poskytl zpracovateli dokumentace tyto podklady dopisem ze dne 13. 11. 2019 - viz příloha č. 3 tohoto posudku.

II.1. Úplnost dokumentace

Dále je hodnocena úplnost dokumentace vlivů záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ (dále jen „dokumentace“), zpracované v srpnu 2019. Dokumentace byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - rozhodnutí č. j. 10606/ENV/06 s prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. 15711/ENV/15.

Dokumentace obsahuje 347 stran textu a 6 příloh, 1 mapovou přílohu a přílohou je ještě vypořádání relevantních požadavků a připomínek z doručených vyjádření v rámci zjišťovacího řízení (nečíslovaná příloha). Byla zpracovaná v srpnu 2019.

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

Kapitola B. Údaje o záměru - obsahuje základní údaje o záměru a údaje o vstupech a výstupech záměru a víceméně splňuje po formální stránce požadavky přílohy č. 4 zákona (chybný název některých kapitol v části B.I. - viz komentář dále). Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

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

C.I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí

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

Kapitola splňuje po formální stránce požadavky přílohy č. 4 zákona (občas neúplný název některých kapitol). Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

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

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

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

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

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

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

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

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

Předložená dokumentace obsahuje dále požadovanou kapitolu E. Porovnání variant řešení záměru, kapitolu F. Závěr, kapitolu G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a kapitolu H. Příloha (součástí dokumentace je 6 příloh, 1 mapová příloha a přílohou je ještě vypořádání relevantních požadavků a připomínek z doručených vyjádření v rámci zjišťovacího řízení (nečíslovaná příloha)).

Z výše uvedeného je zřejmé, že dokumentace záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ je zpracována v členění podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům tohoto zákona.

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

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

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

A. Údaje o oznamovateli

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

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Kapitola obsahuje všechny údaje požadované zákonem. Místo bydliště oprávněného zástupce je uvedena adresa pracoviště, což je v materiálech procesu EIA obvyklé.

B. Údaje o záměru

B.I. Základní údaje

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

Je uveden tento název: „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“.

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

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Je popsán začátek a konec stavby dle stávajícího a nového staničení trati, je uvedena délka stavby 19,073 km. Jsou uvedeny kapacity jednotlivých stavebních objektů a zařízení. V tabulkách je uveden rozsah dopravy na jednotlivých úsecích železnice v roce 2000, v roce 2016 a ve výhledovém stavu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.3. Umístění záměru

Je uveden kraj Plzeňský, obce Plzeň, Vejprnice, Líně, Úherce, Zbůch, Chotěšov, Stod a Hradec a katastrální území Skvrňany, Plzeň, Vejprnice, Líně, Úherce u Nýřan, Chotěšov, Zbůch, Týnec u Chotěšova, Stod, Hradec u Stoda.

Stanovisko zpracovatele posudku:

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

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

Je popsán charakter záměru (novostavba, liniová železniční stavba) a její umístění. Jsou uvedeny souběžné nebo navazující železniční stavby. Podrobněji je popsána výstavba přeložky silnice I/26 D5 - Stod, koordinace vodohospodářského řešení obou staveb, křížení těchto staveb s prvky ÚSES, řešení ovlivnění krajinného rázu, synergie hluku a vlivy na ovzduší. Jsou zmíněny ostatní plánované stavby v okolí záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Na úvod jsou zmíněny cíle stavby a uvedeno zlepšení kvalitativních parametrů. Je zmíněna studie proveditelnosti, ve které byla celá trať (Plzeň) Nová Hospoda - Domažlice -

státní hranice (Furth im Wald) prověřena v mnoha variantách s tím, že na jejím základě byla Ministerstvem dopravy schválena varianta 5., jejíž lokalizace a řešení mezi Plzní a Stodem je stručně popsáno.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek.

Formální připomínkou je, že dle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 326/2017 Sb., má být kapitola B.I.5. nazvaná „Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí“.

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

Na úvod je konstatováno, že stavba je novostavbou a změní dosavadní využití a zastavěnost území. Je popsán vztah k ZÚR Plzeňského kraje a územním plánům dotčených obcí. Je popsáno řešení stavby nové trati (železniční svršek, a spodek, realizace zastávek, přemostění, nadjezdy, propustky, úpravy komunikací, protihluková opatření, rozvodna, přeložky stávající sítí technické infrastruktury, kácení zeleně. Na 13 stránkách je uveden výčet provozních souborů a stavebních objektů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek.

Formální připomínkou je, že dle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 326/2017 Sb., má být kapitola B.I.6. nazvaná „Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry“. Záměr je ale popsán dostatečně podrobně.

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

Je uveden termín zahájení stavby 10/2022 a termín ukončení stavby 04/2026.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Je uveden Plzeňský kraj a obce Plzeň, Vejprnice, Líně, Úherce, Zbůch, Chotěšov, Stod a Hradec.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

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

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

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Pouze poznámka, že v § 9 odst. 3 zákona 100/2001 Sb. jsou řešeny lhůty pro zpracování posudku. Je vhodné, že jsou uvedena navazující rozhodnutí podle § 9a odst. 3 zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, tak jak to bylo v dřívějších zněních přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

Je uveden výčet dotčených katastrálních území. V tabulkách jsou uvedeny výměry trvalého a dočasného záboru dle druhu pozemku - ZPF a PUPFL. Je uveden přehled ochranných pásem sítí technické infrastruktury.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek, kapitola obsahuje požadované údaje.

B.II.2. Voda

Provoz

Je uveden popis stavebních objektů týkajících se odkanalizování nové trati (dešťové a splaškové vody) včetně bilance potřeby vody a bilance odtoku splaškových vod.

Výstavba

Je konstatováno, že v současnosti není znám počet pracovníků stavby a tak je uveden orientační přehled potřeby na dodávku vody (sociální účely, technologická voda, provozní voda) s tím, že zásobování vodou může být zajištěno dovážkou v cisternách nebo napojením na místní vodovodní síť v případě dosažitelnosti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Tato kapitola obsahuje požadované údaje.

B.II.3. Ostatní přírodní zdroje

Je uveden výčet vstupních surovin s tím, že celková spotřeba stavebních materiálů bude specifikována v dalším stupni projektové přípravy, je zmíněn odběr pohonných hmot pro automobily a nouzové agregáty a je uvedeno celkové množství výkopové zeminy I. a II. třídy těžitelnosti, kterou nebude možné využít v předmětné stavbě. Je navrženo přebytečnou výkopovou zeminu využít na povrchu terénu k terénním úpravám nebo na rekultivace lidskou činností postižených pozemků a k rekultivaci vytěžených povrchových důlních děl.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

B.II.4. Energetické zdroje

Je uvedena celková energetická bilance, energetická bilance ohřevu výměn a energetická bilance rozvoden včetně osvětlení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.II.5. Biologická rozmanitost

Je popsána biologická rozmanitost řešeného úseku a výsledky provedených průzkumů. V tabulkách je vyčíslen podíl orné a lesní půdy z celkového území a koeficient ekologické stability pro jednotlivé obce.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu (například potřeba souvisejících staveb)

Je zmíněno řešení přeložek několika komunikací II., III. třídy, místních komunikací, polních a lesních cest a přestavba zastávek linek autobusů ve Stodu. Jsou uvedeny komunikace využívané po dobu stavby včetně staveništní komunikace podél tělesa dráhy. V rámci budování nových a přesouvaných železničních zastávek jsou navrženy plochy pro parkování a zastavení vozidel, stání pro kola a zastávky pro autobusovou dopravu, které umožní rychlý přestup cestujících mezi jednotlivými druhy dopravy. Jsou zmíněny pěší a cyklistické stezky, kterých se záměr dotkne (úprava vedení po nových mostních objektech nebo po překládaných komunikacích).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.III. Údaje o výstupech

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

Znečištění vody

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

Znečištění půdy a půdního podloží

Opět zmíněna možnost havárie v období výstavby i provozu.

Znečištění ovzduší

Provoz

Vzhledem ke skutečnosti, že modernizovaná trať bude elektrifikována, nebude po dokončení stavby okolí železniční tratě zatěžováno žádnými emisemi souvisejícími s provozem. Je popsána úprava parkoviště ve Stodu, kde dojde k navýšení počtu parkovacích míst ze 49 na 66.

Výstavba

V rámci stavby je navrženo umístění recyklační základny ve výhybně Chotěšov, kde bude během roku 2024 vytříděno 10 800 t štěrku. Obousměrný způsob přepravy vytěženého štěrku ze železničního svršku bude zajištěn v maximální možné míře po železnici.

Liniové zdroje

Je uvedeno, že liniové zdroje budou tvořit těžká nákladní vozidla obsluhující staveniště. Je uveden celkový počet jízd potřebných k odvozu podsítného. Konstatováno, že množství emisí z nákladní dopravy byla stanovena pomocí programu MEFA13. Je proveden výpočet resuspenze dle metodiky AP pro nezpevněné povrchy.

Bodové zdroje

Jako bodový zdroj je uveden pohon třídiče - pístový spalovací motor a diesel motor elektrocentrály. V tabulkách jsou vyčísleny emise z motoru třídiče a motorů recyklační linky.

Plošné zdroje

Jako plošný zdroj je označena plocha recyklační základny, kde bude deponováno a tříděno štěrkové lože Jsou vyčísleny emise pro motory nakladačů, emise TZL z mechanických procesů třídiče a kolového nakladače, sekundární prašnost z ploch deponií.

Emise z přepravy a uložení vytěžené zeminy

Je konstatováno, že během realizace stavby bude vytěženo 1,2 mil m^3 zeminy. Tento materiál nebude v rámci stavby využit a bude trvale uložen. Jsou uvedeny možnosti uložení a 3 varianty dopravy:

I. varianta - odvoz zeminy do Kaznějova, celý objem materiálu se bude navážet na plochu ZS8 pouze po staveništní komunikaci, kde bude přeložen na vlak a vlakem dopraven do Kaznějova

II. varianta - odvoz zeminy do Kaznějova, na plochu ZS 8 se bude polovina objemu navážet po staveništní komunikaci a druhá polovina po komunikaci I/26. Materiál bude na ploše ZS8 přeložen na vlak

III. varianta - uvažuje s uložením 720 tis. m^3 na trvalé deponii ve Starém Dole a 480 tis. m^3 bude odvozeno do Kaznějova. Na deponii bude materiál dopravován od Zbůchu po komunikaci I/26. Materiál odvážený do Kaznějova bude odvezen stejně jako u varianty I. pouze po staveništní komunikaci na plochu ZS8, kde bude přeložen na vlak a odvezen.

Liniové zdroje

Jako liniový zdroj jsou uvedeny TNV navážející zeminu. Jsou vyčísleny emise z tohoto zdroje.

Plošné zdroje

Jako plošný zdroj je uvedena plocha ZS8 a deponie. Dále je uvedena jako plošný zdroj plocha recyklační základny v km 129,8, kde bude deponováno a tříděno štěrkové lože, a a jsou vyčísleny emise z tohoto zdroje.

- Emise z motorů stavební techniky pohybující se po tělese trati během realizace

Jsou popsány stavební postupy, na které je celá stavba rozdělena a během kterých budou vyžívány různé sestavy stavebních strojů. V tabulce je vyčíslen roční úhrn emisí ze spalovacích motorů stavební mechanizace stavby.

- Výpočet resuspenze TZL z pojížděných ploch staveniště (metodika AP, 13.2.2)

Na úvod je uveden výpočet emisních faktorů pro nezpevněné povrchy mimo veřejných komunikací a vyčísleny emise pro rok 2023, ve kterém budou probíhat zemní práce nejdéle.

- Emise TZL z mechanických procesů vzniklých při manipulaci s prašnými materiály

Emise jsou vyčísleny na základě EMEP/EEA Emission inventory guidebook 2016 část 2. A.5. a Tab. 3.2.

- Sekundární prašnost z ploch trvalé deponie a ZS8

Pro výpočet emisního faktoru použit vztah daný „Metodikou pro stanovení produkce emisí znečišťujících látek ze stavební činnosti - Projekt TA ČR č. TA02020245. V tabulce je vyčíslen celkový úhrn emisí ze sekundární prašnosti.

- Pojezdy po nezpevněné ploše trvalé deponie

Pro výpočet emisního faktoru použit opět vztah daný „Metodikou pro stanovení produkce emisí znečišťujících látek ze stavební činnosti - Projekt TA ČR č. TA02020245. V tabulce je vyčíslen celkový úhrn emisí z pojezdů po nezpevněné ploše.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek.

Zpracovatel posudku dává přednost uložení odtěžené nadbytečné zeminy za stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ v lokalitě bližší než Kaznějov - pro případné využití při dalších staveb v rámci Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN nebo jiných staveb v regionu.

B.III.2. Odpadní vody

Provoz

Je uveden popis stavebních objektů týkajících se odkanalizování nové trati (dešťové a splaškové vody)

Výstavba

Je konstatováno, že v době výstavby bude využit stávající následně nový systém odvodnění trati. V případě zemních prací na úpravě železničního spodku a svršku bude v místech, kde má půda sklon k erozi použito podélného odvodnění pláně, např. příkop na okraji pláně spodku s odvodem vody odolným proti erozi.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek. Zpracovatel posudku postrádá v této kapitole bilanci splaškových vod, která je ale uvedena v kapitole B.II.2.

B.III.3. Odpady

Na úvod je uveden výčet právních předpisů platných v odpadovém hospodářství a povinnosti původců odpadů dle § 16 zákona o odpadech. Je popsán odběr vzorků štěrkového lože, v tabulce je uvedena lokalizace odebraných vzorků, popsán rozsah chemických analýza a v tabulkách jsou uvedeny jejich výsledky. Je citováno odborné stanovisko pověřené osoby a závěrečné hodnocení pověřené osoby.

Štěrkové lože nelze využívat na povrchu terénu, neboť charakteristické vzorky překročily limitní hodnoty, stanovené v tabulce 10.1 přílohy č. 10 vyhlášky č. 294/2005 Sb., u arsenu, kadmia, chromu, niklu, olova, sumy polycyklických aromatických uhlovodíků, uhlovodíků C_{10} - C_{40} a polychlorovaných bifenylů. Výše uvedené znečištění štěrkového lože je nejvíce vázáno na jemnozrnnou (zahliněnou) frakci 0-8 mm, proto je vhodné v rámci stavby tuto frakci oddělit (např. pomocí mobilní třídící linky). Pro případné využívání štěrkového lože na povrchu terénu je tedy nutné předpokládat nutnou úpravu (vhodné se jeví roztřídění štěrkového lože na hrubozrnnou a jemnozrnnou frakci a s frakcemi dále nakládat samostatně). Hrubozrnnou frakci lze využívat bez omezení. U jemnozrnné frakce je nutné ověřit její vlastnosti před rozhodnutím o dalším nakládání s ní.

S ohledem na vysoké hodnoty uhlovodíků C_{10} - C_{40} ve směsném vzorku K6 je doporučeno v dalším stupni projektové přípravy provést doprůzkum v traťovém úseku Chotěšov - Nýřany, který by vymezil kontaminaci ropnými uhlovodíky C_{10} - C_{40}.

Množství vyzískaných materiálů a možnosti jejich využití nebo odstranění

Jsou popsány a je vyčísleno množství následujících odpadů:

- Vybouraný beton, kód odpadu 17 01 01 - Beton,
- Stavební suť, kód odpadu 17 01 02 - Cihly,
- Živičný kryt, kód odpadu 17 03 02 - Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01,
- Betonové pražce, kód odpadu 17 01 01 - Beton,
- Dřevěné pražce, kód odpadu 17 02 04* - Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné,
- Ocelové pražce, kód odpadu 17 04 05 - Železo a ocel,
- Kovový odpad, kód odpadu 17 04 05 - železo a ocel, 17 04 07 - Směsné kovy, 17 04 11 - Kabely neuvedené pod 17 04 10
- Kamenná suť, kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03,
- Výkopová zemina, kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03
- Štěrkové lože ze železničního svršku
- Podsítné, kód odpadu 17 05 08 - Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07,
- Štěrkové lože kontaminované, kód odpadu 17 05 07* - Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky,

- Zbytky izolačních materiálů, kód odpadu 17 06 04 - Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03
- Smýcená dřevní hmota, kód odpadu 20 02 01 - Biologicky rozložitelný odpad,
- Ostatní odpady (pryžové podložky, vyřazená elektronická zařízení a polyetylénové podložky

Dále je popsáno nakládání s nebezpečnými odpady a je uveden výčet těchto odpadů (včetně odpadů s obsahem azbestu).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.III.4. Ostatní emise a rezidua (například hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy - přehled zdrojů, množství emisí, způsoby jejich omezení)

Hluk

Je konstatováno, že v rámci zpracování hlukové studie bylo provedeno měření hluku ve 3 bodech (Plzeň, Chotěšov a Stod). V tabulkách jsou uvedeny výsledky korigovaných hodnot z tohoto měření pro den a noc a porovnání s limity - nejsou překročeny limity za předpokladu korekcí pro starou hlukovou zátěž.

Vibrace

V tabulce jsou uvedeny výsledné hodnoty měření vibrací, které bylo provedeno v Chotěšově č.p. 202. Je konstatováno, že naměřené hodnoty se při průjezdech všech vlaků na měřené trati pohybují prokazatelně pod hygienickým limitem pro noc 78 dB mimo oblast nejistoty měření. Je popsáno působení vibrací a konstatováno, že je 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 využit nový železniční svršek a pružné upevnění kolejnic.

Záření

Zdroj elektromagnetického záření a neionizujícího záření je vyloučen.

Zápach

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

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.III.5. Doplňující údaje

Je konstatováno, že není nezbytné uvádět žádné další doplňující informace

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

V této kapitole jsou environmentální charakteristiky popsány v těchto kapitolách:

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

Shrnutí údajů uvedených v této kapitole:

Podle krajinářského hodnocení území se zájmové území nachází na ploše:

- lokalita Nová Hospoda - krajina přeměněná s průměrnou estetickou hodnotou,
- lokalita Nová Hospoda - Sulkov - krajina relativně přírodní,
- lokalita Sulkov - Stod - krajina kulturní s průměrnou estetickou hodnotou,

Terén zájmového území v rámci stavby kolísá v rozmezí kót 329 - 378 m. n. m. Krajina je cca z 70% využívána zemědělsky. Lesní porosty jsou vázány pouze na počáteční úsek stavby v km 0,980-6,680 a dále na svahy prudších elevací a na břehy místních vodotečí.

Posuzovaný úsek železniční trati nekoliduje s nadregionálním biokoridorem K 50, ale kříží v km 3,3 - 3,6 regionální biokoridor a dále několik lokálních biokoridorů a biocenter. V blízkosti posuzované trati je přírodní rezervace Nový rybník, která představuje unikátní mokřadní ekosystém. V zájmovém území se nenachází přírodní park ani lokality NATURA 2000.

V zájmovém území a v jeho širším okolí (cca do 5 km) se nachází řada dobývacích prostorů, chráněných ložiskových území, ložisek a prognózních zdrojů a průzkumných území.

Řešená stavba prochází územím s různými kategoriemi ÚAN. ÚAN kategorie I (území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů) se nachází u Nové Hospody (mohylové pohřebiště), u Líně (knovízské sídliště, Na drahách - Líně, Na dlouhých) u Chotěšova (klášter a Stod, u čerpací stanice).

V zájmovém území nejsou dle provedeného měření hluku překročeny limity hluku. Celková kvalita ovzduší je průměrně dobrá a k překročení platných imisních limitů dochází pouze u BaP o 10% v lokalitě Vejprnice, Chotěšov a o 20% ve Stodu.

Z hlediska radonového indexu se zájmové území nachází v zóně nízkého radonového rizika.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Tato kapitola je zpracována podrobně a srozumitelně a obsahuje požadované údaje.

C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí

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

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

Shrnutí údajů uvedených v této kapitole:

Celková kvalita ovzduší je průměrně dobrá a k překročení platných imisních limitů dochází pouze u BaP o 10 % v lokalitě Vejprnice, Chotěšov a o 20 % ve Stodu. Celkový stav útvarů povrchových vod v zájmovém území je nevyhovující, stejně tak celkový stav útvarů podzemních vod. Zemědělská půda je v zájmové oblasti zastoupena hnědozemí, hnědými půdami (kambizeměmi). V zájmovém území a v jeho širším okolí (cca do 5 km) se nachází řada dobývacích prostorů, chráněných ložiskových území, ložisek a prognózních zdrojů a průzkumných území

Flora - celková zjištěná druhová bohatost je sice poměrně vysoká, avšak druhové spektrum je tvořeno pouze běžnými a v celém okolí široce rozšířenými (často ruderálními 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 alpinský (*Ribes alpinum*) a zeměžluč okolíkatá (*Centaurium erythraea*), zařazené v kategorii C4a - vzácnější taxony vyžadující pozornost - méně ohrožené, a dále žluťucha lesklá (*Thalictrum lucidum*), zařazená v kategorii C3 - druhy ohrožené.

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 drtivá většina využívá koridor stavby a jeho blízké okolí jako potravní biotop. 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. Významnou ornitologickou lokalitou je přírodní rezervace Nový rybník.

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 J okrajem Chotěšova. Velmi početný je ve všech úsecích zejména výskyt srnce obecného (*Capreolus capreolus*) a především v lesních úsecích a jejich blízkosti prasete divokého (*Sus scrofa*). 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.

Nová trať se nenachází v ploše městské památkové rezervace města Plzeň ani jejím ochranném pásmu, ani v městských památkových zónách Plzeň - Bezovka a Plzeň - Lochotín a ani se nedotýká žádné nemovité kulturní památky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

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

Formální připomínkou je, že dle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 326/2017 Sb. má být tato kapitola nazvaná „Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny……“.

C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

V této kapitole jsou shrnuty podstatné údaje u vedené v kapitole C.II. týkající se zejména systému ekologické stability, flory a fauny, starých ekologických zátěží, památek, hlukové situace a kvality ovzduší.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí

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

Na úvod je konstatováno, že hlavními faktory, které mohou být záměrem významněji ovlivněny, budou hluk a znečištění ovzduší, především v období výstavby. Dále je uvedeno, že součástí dokumentace je i zpracované hodnocení zdravotních rizik - příloha č. 4.

Zdravotní rizika chemických škodlivin

Jsou uvedeny charakteristiky následujících škodlivin a identifikace jejich nebezpečnosti: suspendované částice PM_{10} a $PM_{2,5}$, oxid dusičitý, benzen a benzo(a)pyren.

Pro tyto látky je uvedeno hodnocení expozice a charakterizace rizika (cca 10 stránek textu) a následující závěr:

„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 nemocnosti."

Zdravotní riziko hluku v mimopracovním prostředí

Podrobně je uvedena identifikace nebezpečnosti hluku, charakterizace jeho nebezpečnosti, hodnocení expozice a charakterizace rizika (cca 12 stránek textu) a následující závěr:

„Na základě odhadu míry zdravotního rizika hluku je možné očekávat po realizaci záměru u 1-5 % obyvatel v zájmového území významné pocity obtěžování hlukem a u 1-4 % obyvatel výrazné pocity rušení hlukem ve spánku. S ohledem na nejistoty při hodnocení negativních účinků hluku jsou odhadovaná procenta obtěžovaných obyvatel akceptovatelná.

Lze předpokládat, že ve skutečnosti bude počet obtěžovaných a rušených obyvatel hlukem z posuzované železnice menší, protože hodnocení zdravotních rizik bylo provedeno z nejvyšších vypočítaných hladin hluku v jednotlivých patrech budov a vztaženo na všechny obyvatele v lokalitě."

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí. Pouze poznámka, že tato kapitola je značně obsáhlá (cca 24 stran) a v případě údajů o charakteristice chemických škodlivin, identifikaci jejich nebezpečnosti, o identifikaci a charakterizaci nebezpečnosti hluku a hodnocení expozice stačil odkaz na přílohu Vlivy na veřejné zdraví.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Provoz

Je konstatováno, že vzhledem ke skutečnosti, že modernizovaná trať bude elektrifikována, nebude po dokončení stavby okolí železniční tratě zatěžováno žádnými emisemi souvisejícími s provozem. A je zmíněna úprava parkoviště ve Stodu kde dojde k navýšení počtu parkovacích míst ze 49 na 66 s tím, že z hlediska ochrany ovzduší nebude mít provoz parkoviště v navrženém uspořádání zásadnější vliv na kvalitu ovzduší v dané lokalitě.

Výstavba

Je uvedeno, že během realizace stavby bude vytěženo 1,2mil m^3 zeminy a že tento materiál nebude v rámci stavby využit, ale bude trvale uložen. Jsou popsány tři varianty dopravy při uložení této zeminy. Je uveden odhad imisního poradí v zájmové oblasti na základě pětiletých průměrů a imisní limity dle zákona 201/2012 Sb.

Výstupní údaje z použití stavební mechanizace, emisí z nakládání s prašnými materiály a stavbou vyvolané nákladní dopravy

Je uveden popis referenčních bodů a podrobný komentář k výsledkům výpočtu se závěrem, že realizace ani jedné z Variant I., II., III. nebude pro své okolí příčinou překročení ročních imisních limitů sledovaných znečišťujících látek a nepovede k výraznějšímu zhoršení stávající situace v dané lokalitě. Využití plochy zařízení staveniště ZS8 k překládce vytěžené zeminy (nebo využití plochy ve Starém Dole k vytvoření trvalé deponie) zvýší po dobu realizace stavby hodnoty maximálních koncentrací PM_{10} avšak ani u maximálních koncentrací nedojde 80 m k překročení imisního limitu.

Z hlediska velikosti imisního příspěvku TZL se jako nejméně vhodná jeví Varianta III. Uložení zeminy do trvalé deponie ve Starém Dole (čp. 522/1, 826 k. ú. Zbůch) lze realizovat pouze za dodržení všech opatření snižujících prašnost.

Je konstatováno, že užití nevyjmenovaných stacionárních zdrojů je z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelné a lze je v daném místě realizovat za použití opatřeními pro snížení prašnosti v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší (PZKO) zóna jihozápad a jsou doporučena během provádění recyklace preventivní opatření výrazně snižujících prašnost (v rozsahu uvedených opatření AB4 - Výstavba a rekonstrukce železničních tratí, BB2 - Snižování prašnosti v areálech průmyslových podniků, pořízení techniky pro omezení fugitivních emisí ze skládkování/skládek/z volného prostranství/z manipulace se sypkými materiály a BD3 - Omezování prašnosti ze stavební činnosti). Dále jsou uvedena opatření ke snížení hodnot emisí produkovaných motory stavebních strojů.

Výstupní údaje z imisních příspěvků z použití recyklační linky - vyjmenovaného stacionárního zdroje podle §11 odst. 2 zák. 201/2012 Sb.

Je uveden popis referenčních bodů a podrobný komentář k výsledkům výpočtu se závěrem, že z provedených výpočtů imisních příspěvků je patrné, že realizace stavby nebude pro své okolí příčinou překročení ročních imisních limitů sledovaných znečišťujících látek a nepovede k výraznějšímu zhoršení stávající situace v dané lokalitě**.**

Je konstatováno, že užití vyjmenovaného stacionárního zdroje je z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelné a lze je v daném místě realizovat. Opět jsou doporučena opatření snižující prašnost.

Vlivy na klima

Je uveden odkaz na samostatnou přílohu č. 6, kde je vyhodnocen záměr z hlediska globálních změn klimatu. Za klíčové změny při posuzování měnícího se klimatu jsou označeny teplota, srážky, rychlost větru, vlhkost a sluneční záření. Je popsána identifikace pravděpodobnosti rizika se závěrem, že z provedené analýzy vyplývá, že vyhodnocená rizika se nacházejí v kategorii II., mírné riziko a kategorii I. přijatelné (nevýznamné) riziko, pro jehož eliminaci je vyžadováno vhodné opatření.

Je zmíněn Krizový plán Plzeňského kraje, který řeší problematiku povodní velkého rozsahu - přirozená povodeň i sněhové kalamity, vichřice a nárazový vítr aj uvedeno, že provoz trati je koordinován v souladu s tímto krizovým plánem.

Posuzovaný záměr je označen za záměr adaptovaný na změnu klimatu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci

Na úvod je konstatováno, že ochrana před vibracemi vyplývá ze zákona č.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů a že podrobně ochranu před hlukem a vibracemi upravuje nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů. Výtah z §30 Zákona č. 258/2000 Sb. Jsou uvedeny definice chráněného venkovního prostoru, chráněného venkovního prostoru staveb a chráněného vnitřního prostoru staveb dle § 30 zákona č. 258/2000 Sb. Jsou komentovány hygienické limity hluku včetně pojmu stará hluková zátěž a hygienické limity vibrací. Je popsána metodika hlukové studie. Je zmíněn souběh s nově navrhovanou silniční komunikací I/26 D5 - Stod s tím, že vzhledem k neexistenci hygienických limitů pro synergické vlivy hluku a rozdílnost hygienických limitů pro železnici i pro silnici je nutné posuzovat každý zdroj hluku samostatně.

Je uvedeno porovnání stávající a výhledové dopravy (počet vlaků a ekvivalentních hodnot akustického tlaku ve 25 m od osy kolejí) pro jednotlivé úseky stávající a nové tratě. Jsou obecně popsána protihluková opatření. Jsou popsány výpočtové body uvažované v hlukové studii a v tabulkách jsou uvedeny výsledky výpočtů ekvivalentních hladin akustického tlaku v těchto bodech pro výhledový stav v denní a noční době (bez protihlukových opatření). Je uveden návrh protihlukových opatření (protihlukové stěny, protihlukové valy, individuální protihluková opatření). V dalších tabulkách jsou uvedeny výsledky výpočtů ekvivalentních hladin akustického tlaku pro výhledový stav v denní a noční době s protihlukovými stěnami, ze kterých je patrné, že pomocí navrhovaných PHS budou v chráněných venkovních prostorech staveb dodrženy hygienické limity hluku.

Je komentován hluk ze sdělovacích zařízení s tím, že po realizaci stavby bude případně upraveno nastavení hlasitosti dle příslušných norem.

Je uveden závěr hlukové studie, že jelikož se jedná o novostavbu, je uvažováno se základními hygienickými limity pro hluk z dopravy na drahách 60/55 dB pro den/noc v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB pro den/noc za ochranným pásmem dráhy. Pro tuto stavbu jsou navrženy protihlukové stěny o celkové délce 2 516 m s výškou 1,5 až 3,5m, individuální protihlukové opatření na dva obytné objekty a dva protihlukové zemní valy s celkovou délkou 480 m s výškou 3 až 4 m.

Hluk z výstavby

Na úvod je popsán výpočtový model (CadnaA). v tabulce je jsou uvedeny hygienické limity hluku ze stavební činnosti. Jsou zmíněny 4 základní stavební postupy výstavby a popsány varianty odvozu výkopové zeminy. Jsou vytipovány lokality, ve kterých může provádění stavby znamenat zvýšení hlukového zatížení (Nová Hospoda, S okraj obce Líně, SZ okraj obce Zbůch, Starý Důl, S okraj Chotěšova a Stod). Pro tyto lokality jsou v tabulce uvedeny základní modelové situace stavební činnosti. V dalších tabulkách jsou uvedeny emisní parametry staveništních komunikací uvažovaných v posuzovaných lokalitách, hlukové parametry uvažovaných zařízení a stavebních mechanismů, včetně doby jejich působení, a výsledky výpočtů v uvažovaných výpočtových bodech.

Na závěr je uvedeno, že z výsledků výpočtů vyplývá, že během výstavby nové železniční trati lze v okolním chráněném venkovním prostoru staveb zajistit dodržování hygienických limitů hluku pro stavební činnost.

Pro ochranu obytné zástavby v okolí přeložky i rekonstruovaných úseků, příp. nových zastávek je třeba zajistit, aby veškeré hlučné stavební činnosti v lokalitách s chráněnou zástavbou byly prováděny výhradně v denní době od 7:00 do 21:00 hodin. V případě, že bude nezbytné provádět předmětné činnosti během uvedené referenční doby po delší dobu, musí

zhotovitel stavby navrhnout účinné protihlukové opatření tak, aby byl vytvořen předpoklad pro dodržení hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru staveb okolní zástavby.

Hluk z dopravy na veřejných pozemních komunikacích během výstavby trati

Na úvod je uvedeno vyhodnocení staré hlukové zátěže se závěrem, že mezi roky 2000 a 2023 nedochází v referenčních bodech předmětných úseků pozemních komunikací ke zvýšení hodnoty hlukového ukazatele o více než 2 dB a pro předmětné úseky pozemních komunikací lze i ve výhledu 2023 nadále tolerovat starou hlukovou zátěž v denní době.

Jsou popsány zdroje hluku - navržené přepravní trasy. V tabulkách jsou uvedeny intenzity dopravy na uvažovaných komunikacích (bez výstavby a s výstavbou). Je popsáno stanovení hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb, v tabulce jsou uvedeny výsledky výpočtu pro jednotlivé uvažované výpočtové body.

V interpretaci výsledků je uvedeno, že všechny uvažované varianty převozu zeminy k trvalému uložení na skládky jsou z hlediska dodržení hygienických limitů možné, nicméně nejmenší vliv na hlukové zatížení chráněné zástavby v území má varianta I., tzn. přeprava celého objemu vytěžené zeminy po staveništní komunikaci zřizované podél nového drážního tělesa (bez využití veřejných komunikací).

Je konstatováno, že pro omezení hlukového zatížení chráněných staveb v bezprostředním okolí dopravních tras staveništní dopravy na veřejných komunikacích budou přijata opatření (pro přepravu materiálu pro stavbu bude v maximální možné míře využívána železnice, staveništní doprava po veřejných komunikacích bude probíhat pouze v pracovní dny v denní době od 7:00 do 21:00 hodin, majitelé staveb pro trvalé bydlení situovaných v bezprostřední blízkosti stavby budou o plánovaném využití veřejné komunikace pro převoz materiálů v předstihu informováni apod.).

Na závěr je uvedeno, že 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. Jsou uvedeny podmínky pro omezení hlučnosti, které jsou uvedeny i v kapitole D.IV.

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 od 7:00 do 21:00 hodin.

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).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

Pouze poznámka, že tato kapitola je značně obsáhlá (44 stran textu), obsahuje téměř celý text obou hlukových studií. Není ani uvedeno, že tyto hlukové studie jsou přílohou dokumentace. Např. v případě údajů o platné legislativě a hygienických limitech, o rozsahu dopravy na železnici a komunikacích, obecných údajů o protihlukových opatřeních, apod. stačil odkaz na přílohu Hluková studie. Jsou zde například uvedeny emisní parametry staveništních komunikací uvažovaných v posuzovaných lokalitách a hlukové parametry uvažovaných zařízení a stavebních mechanismů, včetně doby jejich působení, které naopak zpracovatel posudku postrádá v kapitole B.III.4.

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

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

Na 17 stánkách jsou popsány:

- Vodní toky v kontaktu se zájmovým územím stavby (v tabulkách je popsáno křížení vodních toků se zájmovým územím stavby včetně znázornění realizovaných stavebních objektů).
- Záplavová území (je konstatováno, že zájmové území stavby nezasahuje do žádného úředně stanoveného záplavového území.
- Podzemní vody - individuální zdroje podzemních vod - je popsáno provedené hydrogeologické mapování individuálních zdrojů a zásobování pitnou vodou veřejnou vodovodní sítí. Je připuštěna možnost negativního ovlivnění vydatnosti mělkých jímacích objektů pouze v případě, že se nacházejí v dosahu drenážního účinku projektovaných zářezů, které by zasahovaly pod hladinu podzemní vody. V místech násypových těles se neočekává vlivem jejich konsolidace takové stlačení kvartérních zemin, které by ovlivnilo propustnost horninového prostředí v dosahu proudění podzemní vody a tím i vydatnost jímacích objektů.
- Významné stavební objekty z hlediska zemních výkopových prací - popsány zářezy v 10 úsecích trati v nové stopě.
- Zemní práce při realizaci objektů nových silničních a železničních mostů (celkem 15 mostů).
- Vodohospodářské objekty.
- Potrubní vedení.
- Vodohospodářsky chráněná území (CHOPAV, OPVZ a OPPLZ).
- Odvodnění optimalizovaného úseku.
- Odvodnění v době výstavby.

Dále je uvedena podkapitola Útvary povrchových vod, ve které je uveden výčet těchto útvarů a vlivy na ně se závěrem, že 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 BER 0170 Mže od hráze nádrže Hracholusky po ústí do toku Berounky, BER 0285_J Nádrž České údolí na toku Radbuza, BER 0270 Radbuza od toku Merklínka po vzdutí nádrže České údolí a BER 0250 Radbuza od toku Zubřina po tok Merklínka.

Dále je uvedena podkapitola, Útvary podzemních vod, ve které je uveden výčet těchto útvarů (ID 51100 Plzeňská pánev a ID 62221 Krystalinikum a proterozoikum v povodí Úhlavy a dolního toku Radbuzy - západní část) a vlivy na ně se závěrem, že vzhledem k umístění stavby, charakteru a rozsahu stavebních objektů s možnými vlivy na útvary podzemních vod ID 51100 a ID 62221 lze uvést, že kvalita 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 ke kvalitativnímu ovlivnění 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 kvantitativního stavu útvaru ID 62221.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

Pouze poznámka, že úvodní popis realizovaných staveb souvisejících s vodním hospodářstvím v rozsahu cca 17 stránek patří spíše do kapitoly B.I.6. Jedná se o údaje, které jsou uvedeny v příloze č. 5 Vyhodnocení z hlediska Směrnice o vodách a jsou zde uvedeny bez členění na kapitoly a podkapitoly, což působí poněkud zmatečně. Na tuto přílohu tu není uveden ani odkaz.

D.I.5. Vlivy na půdu

Je popsán zábor pozemků určených k plnění funkce lesa a zemědělského půdního fondu (v tabulce uvedeny výměry záboru dle tříd ochrany). Je konstatováno, že plochy dočasného záboru budou po ukončení stavební činnosti rekultivovány v souladu se schváleným Plánem rekultivace. Obecně ve vztahu k existující třídě ochrany lze je záměr z hlediska velikosti vlivu označen za velký, z hlediska významnosti vlivu s odkazem na třídu ochrany za středně významný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje

Jsou zopakovány údaje o surovinových zdrojích uvedené v kapitole C.II.4. Přírodní zdroje (možné negativní vlivy poddolování, střet s dobývacím prostorem ložiska Líně (ID 60047)) a je uvedeno, že stavbu, která nesouvisí s dobýváním výhradního ložiska, lze v chráněném ložiskovém území umístit jen, je-li to nezbytné v zákonem chráněném obecném zájmu (§ 18 horního zákona).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Flóra

Na úvod jsou uvedeny důvody pro kácení mimolesní zeleně a uvedeny pasáže z platné legislativy týkající se kácení mimolesní zeleně. V tabulce je uveden seznam zastoupených druhů dřevin. Je popsána ochrana stromů a porostů dle ČSN 83 9061. V tabulce je uvedena plocha odstranění keřů a počty kácených stromů dle průměru kmene.

Flóra a vegetace

Je uveden odkaz na provedený floristický průzkum a je konstatováno, že celková zjištěná druhová bohatost je sice poměrně vysoká, avšak druhové spektrum je tvořeno pouze běžnými a v celém okolí široce rozšířenými (často ruderálními 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 alpinský, zeměžluč okolíkatá a žluťucha lesklá. Na závěr je uvedeno, že z hlediska flóry a vegetace zkoumané území nepředstavuje lokalitu zvýšené hodnoty.

Vlivy na faunu

Fauna obratlovců

Je uveden odkaz na ornitologický průzkum, který zjistil v zájmovém území výskyt 73 druhů ptáků, z nichž větší část v území hnízdí a drtivá většina využívá koridor stavby a jeho blízké okolí jako potravní biotop. Mezi 21 druhy Červeného seznamu a 14 zvláště chráněnými druhy jsou zastoupeny vodní a mokřadní ptáci, dravci a pěvci. Podrobněji je popsána významná ornitologická lokalita - přírodní rezervace Nový rybník. Dále je komentován výskyt obojživelníků (5 druhů, všechny vedeny v červeném seznamu, 4 zvláště chráněné), plazů (ještěrka obecná a slepýš křehký - druhy zvláště chráněné i vedené v červeném seznamu) a savců (9 druhů savců, z nichž 1 je zvláště chráněný a 1 je veden v červeném seznamu). V tabulce je uveden přehled významných nálezů obratlovců s místem a charakterem výskytu.

Fauna hmyzu

Na úvod je uveden výčet zjištěných zvláště chráněných druhů hmyzu (5 druhů čmeláků, mravenci lesní a prskavec menší). Je doporučeno doplnit po geodetickém zaměření trasy v terénu a ujasnění rozsahu staveniště výskyt mravenišť lesních mravenců.

V tabulce je uveden výčet živočichů, pro které bude potřeba získat výjimku z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů (29 druhů ptáků, 5 druhů obojživelníků, 2 druhy plazů, 1 druh savců a 3 druhy bezobratlých).

Dále jsou popsány místa navržená pro migraci zvěře - 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).

Je uveden návrh opatření během stavby (12 opatření) a během provozu (1 opatření), která jsou pak převzata i do kapitoly D.IV.

Vlivy na zvláště chráněná území

Jsou uvedena 3 opatření na ochranu přírodní rezervace Nový rybník, která jsou pak převzata i do kapitoly D.IV.

Vlivy na ÚSES

Je uveden výčet prvků ÚSES, které kříží posuzovaný záměr a je uvedeno, jak bude ovlivněna funkčnost jednotlivých prvků během výstavby a provozu.

Vlivy na VKP

Je konstatováno, že posuzovaný záměr nezasahuje do registrovaných VKP a je popsáno křížení se VKP dle § 3 zákona č.114/1992 Sb. (lesy a vodoteče) a uveden vliv na funkci VKP.

Na závěr je uvedena tabulka s výměry trvalého a dočasného záboru PUPFL s tím, že funkce VKP bude omezena po dobu výstavby i provozu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

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

Vliv na krajinný ráz

Je popsán postup posouzení (uvedeny metodiky) a v tabulce je uvedeno obecné schéma hodnocení navrhované stavby nebo navrhovaného využití území na krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona č.114/1992 Sb. (dle Vorel, Bukáček, Matějka, Culek, Sklenička 2004). Jsou objasněny základní pojmy použité v posouzení, stručně je uveden popis navrhované stavby a uveden výčet dotčených krajinných prostorů (DoKP), které jsou znázorněny i v situaci trati.

V podkapitole Charakteristiky krajinného rázu v dotčeného krajinném prostoru (DoKP) jsou popsány:

- Územní systém ekologické stability
- Zvláště chráněná území
- NATURA 2000
- Významné krajinné prvky

Řešené území a jeho okolí je znázorněno ve výřezech z map I. vojenského (josefského) mapování, II. vojenského (Františkovo) mapování a III. vojenského mapování. Je uvedena historie obce Líně, Zbůch, Chotěšov a Stod.

Identifikace znaků krajinného rázu a vliv navrhované komunikace

Pro jednotlivé DoKP je v tabulkách popsáno řešení zemního tělesa nové trati a uvedena klasifikace identifikovaných znaků dle § 12. V souhrnné tabulce je pak uveden vliv trati na jednotlivé znaky a hodnocení, že 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 shrnuto, 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 a slabý zásah do estetických hodnot jak v dílčích sceneriích pozorovaných ze dna údolí, tak i v panoramatických pohledech.

Na závěr je konstatováno, 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. o ochraně přírody a krajiny. Je zmíněn nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody podle ustanovení § 12 odst. 2 zákona č.114/1992 Sb. k umisťování a povolování staveb, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

Pouze poznámka, že kapitola je zpracována značně rozsáhle (18 stránek) a jsou v ní např. údaje, které jsou již v kapitole C (popis ÚSES, NATURA apod.). Dle zpracovatele posudku by bylo přehlednější, kdyby hodnocení vlivu na krajinný ráz bylo v příloze a zde uveden pouze závěr.

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

Na úvod jsou zopakovány údaje o lokalizaci městské památkové rezervace, národních kulturních památek a území s archeologickými nálezy a zmíněny povinnosti investora, které ukládá § 22 a § 23 zákona č. 20/1987 Sb. Jako návrh opatření je uvedeno opatření v průběhu veškerých zemních prací umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

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

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

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

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

Je vyloučena potřeba řešit zásady prevence závažných havárií podle přílohy č. 9 vyhlášky č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření. Je uvedena povinnost investora stavby a dodavatele stavby před zahájením stavby zpracovat Havarijní plán splňující náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. a jsou uvedeny povinnosti dodavatele stavby zajistit před zahájením stavby a provozu konkrétního zařízení stavby administrativní opatření týkající se havárií (ustanovení

zodpovědného zaměstnance stavby, ověření telefonního spojení na místa ohlášení havárie, prokazatelné seznámení s „Havarijním plánem“, předložení Havarijního plánu dotčenému správci toku k odbornému stanovisku a ke schválení dotčenému vodoprávnímu úřadu.)

Následná opatření

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

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

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

Je uvedeno shrnutí vlivů uvedených kapitolách v části D.I. a D.II. týkajících se vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví, na ovzduší a klima, na hlukovou situaci, na povrchové a podzemní vody, na půdy, na přírodní zdroje, na biologickou rozmanitost (fauna, flora a ekosystémy), na krajinu a na hmotný majetek a kulturní dědictví se závěrečným vyhodnocením, že z uvedené rekapitulace je zřejmé, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví jsou přijatelné.

Možnost přeshraničních vlivů je vyloučena.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

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

Jsou uvedena 4 opatření pro fázi přípravy, 21 opatření pro fázi výstavy a 2 opatření pro fázi uvedení do provozu a je uveden předpokládaný účinek navrhovaných opatření

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato kapitola je použita jako podklad při zpracování návrhu stanoviska v kapitole VII. tohoto posudku. Výčet konkrétních opatření s komentářem zpracovatele posudku k jednotlivým opatřením je uveden dále v kapitole IV. tohoto posudku. Opatření jsou zpracovatelem posudku doplněna, příp. pozměněna. Některá opatření vyplývají z platné legislativy, jsou již součástí záměru nebo jsou obecného charakteru a nebyla převzata do návrhu stanoviska.

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

Je uvedeno, že při zpracování dokumentace byly použity literární údaje, terénní průzkumy a osobní jednání. Jsou uvedeny programy, kterými byly zpracovány hluková a rozptylová studie.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

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

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

E. Porovnání variant řešení záměru

Je zmíněno variantní řešení v km 124,0 u obce Chotěšov z důvodu překlenutí terénních nerovností novou trasou trati, které bylo uvedeno v oznámení (varianta - cca 15 m vysoký násep a varianta - estakáda o délce cca 110 m). V závěru hodnocení byla doporučena varianta s návrhem mostního objektu. Po vydání závěru zjišťovacího řízení bylo investorem rozhodnuto o realizaci mostního objektu SO 4-20-01. Je uveden popis technického řešení tohoto objektu.

Dále jsou popsány 3 variantní řešení uložení zeminy. Varianta I. a II. uvažují s uložením 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 uložením části objemu na trvalé deponii ve Starém Dole a odvozu části objemu do Kaznějova.

Je uvedeno hodnocení těchto variant z hlediska vlivu na ovzduší (z hlediska velikosti imisního příspěvku TZL se jako nejméně vhodná jeví Varianta III), z hlediska zdravotních rizik (ve variantě III. nelze zcela vyloučit, že by mohlo dojít v některých částech hodnoceného území k mírnému navýšení rizika respirační nemocnosti) a z hlediska vlivu na hlukovou situaci (přípustné všechny varianty. Varianta III je ještě zhodnocena z hlediska vlivu na kácení mimolesní zeleně a na krajinný ráz.

Doporučená varianta - je konstatováno, že všechny tři varianty řešení uložení přebytku zeminy jsou z hlediska jejich vlivů na životní prostředí přijatelné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku dává přednost uložení odtěžené nadbytečné zeminy za stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) -

Stod (včetně)“ v lokalitě bližší než Kaznějov - pro případné využití při dalších staveb v rámci Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN nebo jiných staveb v regionu.

F. Závěr

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

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

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

V této kapitole je shrnuto hodnocení vlivů na hlukovou situaci, na ovzduší ve fázi výstavby (včetně trvalého uložení zeminy), na obyvatelstvo, půdu (ZPF a PUPFL), na floru a faunu, významné krajinné prvky, prvky SES, krajinný ráz, kulturní památky a na další složky životního prostředí. JE uvedeno porovnání variant I. - III. odvozu zeminy, s tím, že je možné konstatovat, že všechny tři varianty řešení uložení přebytku zeminy jsou z hlediska jejich vlivů na životní prostředí přijatelné. Na závěr je navržený záměr označen pro dané území za akceptovatelný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

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

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

H. Přílohy

Je uveden následující výčet příloh:

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

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

Přílohy:

1. Hluková studie
2. Rozptylová studie
3. Přírodovědný průzkum
4. Vlivy na veřejné zdraví

5. Vyhodnocení stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst. 7
6. Vyhodnocení stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ z hlediska globálních změn klimatu

Mapové přílohy

1. Situace faktorů životního prostředí

Dále je uveden referenční seznam použitých zdrojů, datum zpracování dokumentace, údaje o zpracovatelce dokumentace a o spolupracujících osobách, výčet použitých zkratek a vypořádání relevantních požadavků a připomínek z doručených vyjádření v rámci zjišťovacího řízení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů má být v části H dokumentace uvedeno vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace, dále např. přílohy mapové, obrazové a grafické, stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny, referenční seznam použitých zdrojů, datum zpracování dokumentace, kontakty na zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace a podpis zpracovatele dokumentace. Všechny tyto údaje tato kapitola obsahuje.

Samostatné přílohy č. 1 - 6 resp. jejich závěry jsou případně komentovány v předcházejících kapitolách.

Celkové stanovisko zpracovatele posudku k dokumentaci

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

V dokumentaci je kladen hlavní důraz na prioritní ovlivnitelné složky životního prostředí - na hlukovou situaci, floru, faunu a ekosystémy, vody, na půdu a na ovzduší (v etapě výstavby). Mimo jiné byla zpracována hluková studie (pro provoz 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.

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

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

Záměr byl předložen pouze v jedné variantě jak umístění tak technického řešení. Variantně byl posouzen pouze odvoz přebytečné vytěžené zeminy. Jedná se o následující varianty:

I. varianta - odvoz zeminy do Kaznějova v celkovém množství 1,2 mil. m^3. Celý objem materiálu se bude navážet na plochu ZS8 pouze po staveništní komunikaci, kde bude přeložen na vlak a vlakem dopraven do Kaznějova.

II. varianta - odvoz zeminy do Kaznějova, materiál rozdělen na 2 x 0,6 mil. m^3. Polovina objemu se bude navážet na plochu ZS8 po staveništní komunikaci a druhá polovina po komunikaci I/26. Materiál bude na ploše ZS 8 stejně jako ve variantě I přeložen na vlak a vlakem dopraven do Kaznějova.

III. varianta - uvažuje s uložením části objemu na trvalé deponii v areálu SŽDC ve Starém Dole (materiálu k uložení bude 720 tis. m^3) a odvozu části objemu do Kaznějova (480 tis. m^3). Na deponii ve Starém Dole bude materiál dopravován od Zbůchu po komunikaci I/26 (720 tis. m^3). Zbývající objem (480 tis. m^3) bude odvezen stejně jako u varianty I. pouze po staveništní komunikaci na plochu ZS8, kde bude přeložen na vlak a odvezen do Kaznějova

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku dává přednost uložení odtěžené nadbytečné zeminy za stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ v lokalitě bližší než Kaznějov - pro případné využití při dalších staveb v rámci Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN nebo jiných staveb v regionu.

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

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního v rámci probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí je patrné, že předložený záměr nepředstavuje svými vlivy záměr, který by přesahoval státní hranice. Přímé negativní vlivy přesahující stávající hranice jsou vyloučeny i v dokumentaci v kapitole D.III.

III. POSOUZENÍ 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 dvoukolejné 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 kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI-PRM), vztahující se dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., § 1, odst. 3, na stavbu dráhy zařazené do evropského železničního systému. Pouze části stavby nespadající pod působnost těchto TSI-PRM, jako jsou vyvolané úpravy stávajících komunikací, budou posuzovány podle vyhl. č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

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 GŘ 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 pláně 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 koleje (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.

Ve stavbě 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 ve stavbě 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 demolic 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. 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 tratí přerušené stávající cesty. Dále je v rámci stavby uvažováno s vybudováním nových přestupních uzlů v odsunutých nebo nových zastávkách Líně, Zbůch a Chotěšov u Stoda. V rámci těchto uzlů je uvažováno s vybudováním parkovacích stání, P+R, K+R parkovacích stání, točen a zastávek pro případné zajíždění 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 mechanizmem. 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 skácení 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)“.

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

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

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

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

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

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

Opatření pro fázi přípravy

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: stanovení úplného chemického rozboru (UCHR), stanovení obsahu ropných uhlovodíků C10-C40, obsahu polyaromatických uhlovodíků (PAU) a polychlorovaných bifenylů (PCB) a stanovení obsahu těžkých kovů (As, Be, Cd, Hg, Pb, Ni).

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska formulací:

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 (UCHR), stanovení koncentrace ropných uhlovodíků C_{10}-C_{40}, koncentrace polyaromatických uhlovodíků (PAU) a polychlorovaných bifenylů (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*

č. studny	*umístění*	*č. studny*	*umístění*
110	*ul. Na Vypichu č.p. 450, p.č. 1237/6*	*35*	*cca 100 m jv. od č.p. 29 (p.č. 928, k.ú. Zbůch)*
101	*ul. Na Vypichu č.p. 636 (p.č. 1238/48, k.ú. Líně)*	*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*

Monitoring provést 2x před zahájením stavby, včetně záměru výšky hladiny.

2. V doplňujícím průzkumu doplnit pasportizaci studní v úseku projektovaného zářezu za ŽST Stod.

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska.

3. Dbát na dimenzování mostů a propustků jako průchozích pro obratlovce (suchý břeh, nejlépe nezpevněný, dostatečná šíře, neumisťovat na vodních tocích u okrajů objektů jímky s kolmými stěnami, zejm. v místech výskytu obojživelníků, …).

Je již součástí záměru, není převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska.

4. Zpracovat hlukovou a rozptylovou studii pro fázi výstavby v případě souběhu výstavby posuzovaného záměru a I/26 D5 - Stod *(PLK1888)* ve fázi dokumentace pro stavební povolení.

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska.

Opatření pro fázi výstavby

5. Veškeré hlučné stavební činnosti budou prováděny výhradně v denní době od 7:00 do 21:00 hodin

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska s tím, že bude součástí zásad organizace výstavby.

6. V blízkosti ŽST Stod budou důsledně využívány stroje a mechanizace s co nejnižšími emisemi hluku, to platí zejména při volbě traťových strojů pro úpravu, hutnění a homogenizaci kolejového lože

Podmínka obecná, nepřevzato do návrhu závazného stanoviska.

7. Monitorovat studny v úseku km 5,2-5,48 (studny 106, 107, 108), 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 v průběhu stavby v rozsahu měření hladiny podzemní vody 1x měsíčně. V průběhu stavby monitorovat z hlediska kvality podzemní vody

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska formulací:

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 záměru výšky hladiny 1 x měsíčně.

8. Kácení dřevin mimo les i v lesních porostech provádět mimo hnízdní období ptáků (tj. mimo IV-VIII).

Jedná se o opatření vyplývající z platné legislativy, není převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska.

9. Zamezit během stavby vzniku déle se vyskytujících kaluží.

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska z důvodu prevence jejich osídlení obojživelníky, s tím, že bude součástí zásad organizace výstavby.

10. Zamezit přístupu obojživelníků na stavbu, v případě nálezu jedinců nebo larev na aktivním staveništi provést transfer

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska s tím, že bude součástí zásad organizace výstavby.

11. Minimalizovat zásahy do lesních porostů, zejména do fragmentů acidofilních doubrav

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska formulací do zásad organizace výstavby:

V rámci realizace stavby maximálně omezit zásahy do lesních porostů v rámci zařízení staveniště, včetně přilehlých ploch.

12. Minimalizovat zásahy do zamokřených ploch

Podmínka obecná, nepřevzato do návrhu závazného stanoviska.

13. Nezasahovat do ochranného pásma (ani území) PR Nový rybník

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska formulací:

do zásad organizace výstavby:

Při realizaci stavby nezasahovat do ochranného pásma (ani území) PR Nový rybník

14. 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,

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska

15. Zachovat hydrologické poměry přítoků Nového rybníka

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska

16. V případě sucha skrápění plochy ZS8 nebo plochy trvalé deponie nebo recyklovaného materiálu.

Je již součástí záměru, není převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska.

17. Skrápění mezideponií materiálu určeného k naložení na ploše ZS8.

Je již součástí záměru, není převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska.

18. Zpevnění staveništní komunikace (asfaltový povrch) a plochy recyklační základny (asfaltový či betonový povrch).

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska

19. Pravidelné čištění komunikace určené k návozu a odvozu materiálu.

Podmínka vyplývající z legislativy – nepřevzato do podmínek návrhu závazného stanoviska.

20. V případě dlouhotrvajícího sucha a vyšším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště a omezit recyklaci.

Jedná se o obecné opatření, není zřejmé, jak by se určovalo, kdy nastalo „dlouhotrvajícího sucho“ a „vyšší vítr“, není převzato do podmínek návrhu závazného stanoviska.

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

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

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

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

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

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

24. Použití stavebních strojů 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

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska.

25. Při realizaci záměru bude minimalizován průjezd stavební techniky přes obec Úherce.

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska.

Opatření pro fázi provozu

26. Monitorovat studny v úseku km 5,2-5,48 (studny 106, 107, 108), 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 minimálně 12 měsíců po dokončení stavby. Po dokončení stavby provést laboratorní analýzy v rozsahu vstupního rozboru pouze v případě reklamací.

Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska formulací:

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 záměru výšky hladiny.

27. Realizovat opatření proti šíření invazních druhů rostlin na drážním pozemku

Podmínka obecná, vyplývající z povinností oznamovatele, nepřevzato do návrhu závazného stanoviska.

<u>V rámci vyjádření k dokumentaci byla požadována následující opatření</u>:

Vyšší ochrana PR Velký rybník

Oplocení části nové tratě

<u>Na veřejném projednání</u> nezazněly nové požadavky, které by bylo nutno navrhovat do podmínek návrhu závazného stanoviska:

Zpracovatel posudku navrhuje následující opatření:

Opatření pro fázi přípravy

V navazujících fázích projektové přípravy prověřit a koordinovat požadavky na zeminy pro „I/26 D5 – Stod“ s přebytkem zemin v rámci posuzovaného záměru, pro případné využití při dalších staveb v rámci „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“ nebo jiných staveb v regionu.

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

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.

Pro ochranu PR Velký rybník realizovat umístění plastových spirál na nosné lano troleje v km 8,060 - 8,625 - ochrana ptáků před usmrcováním střetem s vlaky.

Pro ochranu PR Velký rybník realizovat ochrannou zeď v km 8,060 - 8,625 o výšce 2 m směrem k PR Nový rybník.

Pro ochranu PR Velký rybník - řešení splachů a během stavby realizovatelné pomocí zřízení dočasných retenčních příkopů realizovaných za patou budovaného tělesa ve směru vrstevnic kolmo na spádnice.

V další přípravě záměru bude oznamovatel jednat s LČR a příp. PF ČR o směně lesních pozemků postižených fragmentací záměrem v soukromém vlastnictví.

Realizovat jednostranné oplocení trati v km 3,6 - 4,7 pro omezení střetů aut se zvěří.

Ve spolupráci s obcí Úherce dořešit problematiku ÚSES v novém územním plánu obce.

Opatření pro fázi realizace

Před zahájením stavby provést ověřovací biologický průzkum trasy záměru, včetně ploch zařízení staveniště a ostatních dotčených ploch, včetně upřesnění výskytu lesních mravenců.

Opatření pro fázi provozu

Po ukončení stavby provést rekultivaci ploch, u dočasných ploch záboru ZPF a PUPFL je uvést da stavu blízkému původnímu a zajisti následnou péči po dobu min. 3 let.

Provést měření akustické zátěže ze železničního provozu v rozsahu dle požadavku příslušného orgánu veřejného zdraví.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Předmětem posouzení je dokumentace záměru „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., která byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - rozhodnutí č. j. 10606/ENV/06 s prodloužením autorizace rozhodnutím č. j. 15711/ENV/15.

Dokumentace záměru byla zveřejněna a rozeslána dopisem příslušného úřadu (MŽP OVSS III) č. j. MZP/2019/520/754 ze dne 22. 8. 2019.

Zpracovateli posudku byla příslušným úřadem předána vyjádření k dokumentaci záměru osobně dne 11. 10. 2019 (12 vyjádření). Přehled všech obdržených vyjádření k dokumentaci je uveden v následujících tabulkách. Ke zveřejněné dokumentaci se vyjádřily následující subjekty:

Obdržená vyjádření dotčených územních samosprávných celků

	č. j.	ze dne
Statutární město Plzeň, náměstek primátora	MMP/277569/19	17. 9. 2019
Statutární město Plzeň, městský obvod Plzeň 3	UMO3/39481/19	23. 9. 2019
Obec Úherce	OU/721/19	12. 9. 2019
Obec Líně	676/2019	12. 9. 2019
Obec Vejprnice	871/2019	-

Obdržená vyjádření dotčených správních orgánů

	č. j.	ze dne
Magistrát města Plzně, odbor životního prostředí	MMP/277725/19	9. 9. 2019
Městský úřad Stod, odbor životního prostředí	1629/19/OŽP	18. 9. 2019
Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí	PK-ŽP/12522/19	12. 9. 2019
Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Plzeň	ČIŽP/43/2019/5403	12. 9. 2019
Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje	KHSPL/21354/21/2019	9. 9. 2019

Obdržená vyjádření veřejnosti (z důvodu ochrany osobních údajů - zákon 101/2000 Sb. - nejsou uvedena jména osob, které se k dokumentaci vyjádřily)

	ze dne
Myslivecký spolek Líně, z.s.	-
Veřejnost 1	20. 9. 2019
Veřejnost 2	25. 9. 2019

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

1. Dotčené územní samosprávné celky

Statutární město Plzeň, náměstek primátora
vyjádření č. j. MMP/277569/19 ze dne 17. 9. 2019

Podstata vyjádření:

Uvádí, že posuzovaný záměr je v souladu s Územním plánem Plzeň, že se nachází v plochách dopravní infrastruktury - železnice v koridorech veřejně prospěšné stavby DŽ 6 a DŽ 7. Konstatuje, že nepožaduje posouzení dle zákona 100/2001 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře. Pouze poznámka, že záměr je zařazen do kategorie I tzn., že se jedná o záměr, který podléhá posuzování vždy.

Statutární město Plzeň, městský obvod Plzeň 3,
vyjádření č. j. UMO3/39481/19 ze dne 23. 9. 2019

Podstata vyjádření:

Prostřednictvím odboru dopravy a životního prostředí bylo zasláno usnesení Rady městského obvodu Plzeň 3 č. 389 ze dne 18. 9. 2019, ve kterém je uvedeno, že souhlasí se záměrem bez připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

Obec Úherce
vyjádření č. j. OU/721/19 ze dne 12. 9. 2019

Podstata vyjádření:

Uvádějí, že plánují v novém ÚP rozšíření „plochy výroby-těžký průmysl“ pro stávající firmu B&BC, a.s., Sokolská 464, Zbůch. Současný biokoridor, který je v těsné blízkosti této firmy, bude nahrazen novým biokoridorem na konci zamýšleného rozšíření výrobní plochy a bude se napojovat na rybník Odval. Takto by nový biokoridor nenavazoval na plánovaný biokoridor Na Panských. Při přemostění silnice II/180 bude potřeba posun biokoridoru vyřešit tak, aby na sebe oba biokoridory navazovaly. Jinak nemají dalších připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku si v této věci vyžádal vyjádření oznamovatele – odpověď viz příloha 2 posudku.

V principu se jedná o problematiku nového územního plánu obce, který není předmětem posuzovaného záměru. I tak lze však danou problematiku řešit v další projektové přípravě záměru – ve spolupráci s obcí. Zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska.

Obec Líně
vyjádření č. j. 676/2019 ze dne 12. 9. 2019

Podstata vyjádření:

Mají následující připomínky:

1) V dokumentaci je v úseku procházejícím k. ú. Líně uvažována rychlost osobního vlaku 100 km/h, spěšného vlaku 130 km/h a expresu 200 km/h. Požadují prověřit, zda při takto velké rychlosti jsou navržená protihluková opatření dostatečná. U severní části obce Líně se s protihlukovou stěnou nepočítá (u části Sulkov stěna řešena je).

2) V dokumentaci není uvedeno, zda budou řešeny náhrady za smýcené lesní porosty (finanční náhrady nebo náhradní výsadba).

3) Ochrana přírodní rezervace Nový rybník je zmiňována v souvislosti se stavebními pracemi, není ovšem patrné, jaké budou dopady vlivem provozu železniční trati. Například k usmrcování ptáků bude spíše docházet při průjezdu vlaku rychlostí nad 100 km/h než následkem pohybu nákladních automobilů a stavebních strojů během výstavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ad 1) V dokumentaci je v hlukové studii řešen i výpočet pro 2 objekty v obci Líně a to č.p. 361 v Sulkově (VB12) a č.p. 451 v ulici Na Vypichu (VB13). Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku v těchto bodech (výpočet bez protihlukových opatření) je uveden v následující tabulce.

Výpočtový bod	Podlaží	Výhledová ekvivalentní hladina akustického tlaku [dB]		Limit den/noc [dB]	Vztah k limitu
		den	noc		
VB12	1	54,4	**53,3**	55/50	**nevyhovuje**
	2	54,8	**53,6**	55/50	**nevyhovuje**
VB13	1	45,3	44,0	55/50	vyhovuje
	2	45,9	44,6	55/50	vyhovuje

Dle provedeného výpočtu bez protihlukových opatření je zřejmé, že u VB12 výhledová ekvivalentní hladina akustického tlaku nevyhovuje limitům pro noc. Proto byla u části Sulkov navržena protihluková stěna a u části Líně ne.

Ad 2) Co se týká náhrady za smýcenou zeleň (stromy a keře mimolesní a lesní zeleně), je v dokumentaci na str. 28 uvedeno, že ve stavbě je počítáno s realizací náhradní výsadby dle požadavků příslušných orgánů povolujících kácení, Náhradní výsadba je i součástí stavebního objektu SO 6-83-01 Plzeň - Stod, kácení a náhradní výsadba. Na straně 286 dokumentace je uvedeno, že případné náhradní výsadby za zeleň odstraněnou z důvodu stavby budou řešeny v rámci procesu o povolení ke kácení zeleně, a to ve fázi projektu stavby po projednání kácení dřevin rostoucích mimo les.

Ad 3) Co se týká ochrany PR Nový rybník, konkrétně ochrany ptáků před usmrcováním střetem s vlaky, zpracovatel posudku si od oznamovatele vyžádal doplňující informace týkající se také této problematiky. Oznamovatel navrhuje umístění plastových spirál na nosné lano troleje v km 8,060 - 8,625 v souladu s Metodikou na ochranu krajiny před fragmentací z hlediska ptáků, MŽP ČR, RNDr. M. Strnad, Ing. H. Bílá.

Dále navrhují ve fázi zkušebního provozu a v případě potvrzení střetů vlaků s ptáky realizovat plot výšky 2 m nad traťovou kolejí v km 8,060 - 8,625.

Tato opatření pod bodem 3) zpracovatel posudku přejímá do podmínek návrhu závazného stanoviska.

Obec Vejprnice
vyjádření č. j. 871/2019

Podstata vyjádření:

Nesouhlasí s technickým řešením ve vztahu k vlivu na životní prostředí. Navrhované řešení zásadním způsobem naruší fungování komplexu lesa a trvalý zábor lesních pozemků je k celkové ploše nepřiměřený. Již při projednávání technického řešení navrhovali umístění stavby (alespoň částečně) do tunelu, v krajním případě s několika přechody pro zvěř. Navrženou stavbou by se stal les Na porážce zcela mrtvým lesem, neboť v jižní části je ohraničen opoceným dálničním přivaděčem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Les Na Porážce je s lesními pozemky severně od nové trati propojen železničním mostem SO 2-20-02 v km 2,169. Jedná se o železobetonový polorám s délkou přemostění 8,0 m a světlé výšky od 2,5 do 2,7 m, který převádí novou dvoukolejnou trať v levostranném směrovém oblouku. Polorám je pod železnicí navržen z důvodu biokoridoru pro zvěř a zároveň slouží jako přemostění pro občasnou vodoteč. Na vodoteči na vtoku (vlevo trati) před mostem je navržena dlažba z rovnaných kamenů s ohledem na spád cca 10 %, pod mostem a na výtoku za mostem (vpravo trati) je povrch proveden ze štěrku 32/64 mm v tl. 100 mm uloženém na rovnaném kameni (s ohledem na pohyb zvěře).

Dalším přechodem pro zvěř je most SO 2-20-02 v km 4,797 přes Sulkovský potok. Volná výška pod mostem v místě koryta toku je přibližně 12 m, mostní pole mezi pilíři P2 a P3 má rozpětí cca 34 m.

2. Dotčené správní orgány

Magistrát města Plzně, odbor životního prostředí
vyjádření č. j. MMP/277725/19 ze dne 9. 9. 2019

Podstata vyjádření:

Stručně popisují charakter záměru a konstatují, že z hlediska zájmů chráněných zákonem, č. 189/1995 Sb., o lesích, zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, zákonem č. 334/1992 Sb. o zemědělském půdním fondu, zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech souhlasí s předloženým záměrem bez připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

Městský úřad Stod, odbor životního prostředí
vyjádření č. j. 1629/19/OŽP ze dne 18. 9. 2019

Podstata vyjádření:

Konstatují, že nemají připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí
vyjádření č. j. PK-ŽP/12522/19 ze dne 12. 9. 2019

Podstata vyjádření:

Uvádějí, že jako orgán ochrany přírody sdělují k oznámení zjišťovacího řízení: Konstatují, že v bezprostřední blízkosti nově navržené trati mezi Úherci a Líněmi se nachází přírodní rezervace (dále jen „PR“) Nový rybník a její ochranné pásmo. Předmětem ochrany je hnízdiště a migrační stanoviště vodních ptáků a mokřadního ekosystému nadregionálního významu. V oznámení není vyhodnocen vliv provozu stavby na předmět ochrany PR ani nejsou navržena žádná opatření zmírňující negativní vliv. Požadují doplnění dokumentace o hodnocení vlivu provozu železniční trati na konkrétní zvláště chráněné druhy v PR a návrh opatření k vyloučení negativního vlivu nebo jeho zmírnění.

Požadují doplnit návrh ochranných opatření o protihlukový val v úseku 49°41´56.075"N, 13°14´26,034"E a 49°41´52.828"N, 13°13´56.564"E na okraji PR. Konkrétní řešení ochranného valu musí minimalizovat hlukové a světelné znečištění území PR od nové železnice. V dotčeném území by měl zůstat zachován současný pás zeleně, který bude doplněn doprovodnou výsadbou vhodných autochtonních dřevin a křovin, val musí být realizován před zahájením výstavby tratě. Žádoucí je snížení rychlosti vlaků v úseku kolem PR. Při projíždění vlaků v těsné blízkosti hal je předpoklad vysoké hlukové zátěže, proto je žádoucí ze strany hal navrhnout protihlukový tlumící pás zeleně, či jiné variantní řešení.

Do vodoteče dotující vodní plochu PR nesmí být přímo svedena voda z traťového tělesa. Požadují předložení řešení zachycení dešťových vod a splachů mimo koryto Lučního potoka i během stavby. Požadují minimalizovat pojezd stavebních strojů po cestách, které přiléhají k PR Nový rybník během hnízdního období ptáků.

Požadují konkretizovat rozsah navrhovaných opatření ke zmírnění vlivu stavby na konkrétní záměrem dotčené zvláště chráněné zájmy (území, druhy v celém úseku trati), včetně jejich technických parametrů tak, aby bylo možné v navazujících řízeních objektivně posoudit jejich dostatečnost, přiměřenost a účinnost.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Co se týká požadavku na doplnění dokumentace o hodnocení vlivu provozu železniční trati na konkrétní zvláště chráněné druhy v PR a návrh opatření k vyloučení negativního vlivu nebo jeho zmírnění, toto zpracovatel posudku nepožadoval. Tyto vlivy jsou v dokumentaci vyhodnoceny dostatečně.

Realizaci protihlukového valu v úseku 49°41´56.075"N, 13°14´26,034"E a 49°41´52.828"N, 13°13´56.564"E na okraji PR Nový rybník považuje zpracovatel posudku za nereálný i s ohledem na zde poddolované území.

Podle podkladů oznamovatele lze zde realizovat ochrannou zeď (nikoliv z hlediska ochrany před hlukem, ale z hlediska ochrany předmětné PR) v km 8,060 - 8,625 o výšce 2 m směrem k PR Nový rybník.

Toto opatření považuje zpracovatel posudku za dostatečné a zahrnuje do podmínek návrhu závazného stanoviska.

Ochrana vodní plochy PR:

Dle vyjádření oznamovatele je řešení splachů a během stavby realizovatelné pomocí zřízení dočasných retenčních příkopů realizovaných za patou budovaného tělesa ve směru vrstevnic kolmo na spádnice. Tato úprava po dobu stavby zajistí zachycování případných splachů zeminy ze stavby. Toto řešení s sebou ale ponese požadavek na rozšíření dočasných záborů ZPF. Po ukončení stavby by se území uvedlo do původního stavu zasypáním těchto příkopů. Součást podmínek návrhu závazného stanoviska.

Realizace železničního tělesa je navržena včetně ozelenění o osetí svahů trávou. Po ozelenění drážních svahů jsou jakékoliv splachy do PR Nový rybník z drážního tělesa nepravděpodobné.

V případě požadavku na zachycení vod z drážních příkopů v sedimentačních nádržích, kde bude možno sedimentovat splachy a zachytávat ropné produkty po realizaci stavby, bude nutné zřídit nad příkopy, které do nich přivádějí vodu, náhorní příkopy pro podchycení splachů z polí z důvodu, že v případě intenzivního deště by došlo k zaplnění nádrží splachem z polí a nádrže by pozbyly svého smyslu. Doplnění sedimentačních nádrží tak tedy s sebou nese požadavek na náhorní příkopy i v místech, kde je terén skloněn od budovaného železničnímu tělesa z důvodu požadavku jejich vyspádování k vodotečím. Jedině tak aby bylo možno garantovat správnou funkci sedimentačních nádrží, které ale budou moci sedimentovat pouze materiál z přilehlého svahu, který bude ozeleněn a zanedlouho zaroste vegetací, nikoliv však splachy z polí. Všechny tyto úpravy pak budou znamenat dodatečné zábory ZPF pro realizaci těchto příkopů a zřízení nádrží, které neovlivní výsledný splach, který bude z většiny tvořen materiálem ze zemědělských pozemků. Jedná se o případné opatření nad rámec posuzovaného záměru, týkající se obecné ochrany ZPF.

Co se týká požadavku na minimalizaci pojezdu stavebních strojů po cestách, které přiléhají k PR Nový rybník během hnízdního období ptáků, je v návrhu podmínek závazného stanoviska uvedeno:

> *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,*

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Plzeň
vyjádření č. j. ČIŽP/43/2019/5403 ze dne 12. 9. 2019

Podstata vyjádření:

Oddělení ochrany vod - nemají zásadních výhrad a ztotožňují se s návrhem vodohospodářských opatření obsažených v kapitole D.IV resp. D.I.4. Konstatují, že v textu dokumentace s. 276 a na s. 11 „Vypořádání relevantních požadavků a připomínek …“ je uváděna věta: „Systém těchto opatření je popsán v této technické zprávě v kapitole 9.4.“. Není jasné, na jakou technickou zprávu je odkazováno.

Oddělení ochrany ovzduší - nemají připomínek. Nadále požadují, aby byla provozovateli recyklační linky, která má být umístěna ve výhybně Chotěšov, uložena v období výstavby povinnost účinně eliminovat sekundární prašnost z recyklace štěrkového lože, a aby byla rovněž prováděna opatření pro minimalizaci úletů TZL ze skládek materiálu a manipulačních plocha (viz str. 206 a 209 dokumentace).

Oddělení odpadového hospodářství - nemají připomínek.

Oddělení ochrany přírody - konstatují, že při realizaci záměru bude nutné postupovat v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb. a uvádějí výčet ustanovení zákona, která se záměru

týkají (výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů, povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les, povolení k zásahu do VKP, souhlas s umístěním stavby, která by mohla změnit krajinný ráz). Při jejich dodržení nemají k realizaci záměru připomínek.

Oddělení ochrany lesa - upozorňují, že je potřebné naplnit v rámci povolovacího řízení povinnosti uvedené především v ustanovení § 14 zákona č. 289/1995 Sb., tzn. získat stanovisko či informace od orgánu státní správy lesů. K dokumentaci nemají připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Oddělení ochrany vod - dle vyjádření zpracovatelky dokumentace se jedná o systém opatření ze zpracovávané technické zprávy.

Oddělení ochrany ovzduší - jedná se o vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší dle přílohy č. 2 zákona 201/2012 Sb. - 5.11. Vyhláškou č. 415/2012 Sb. jsou stanoveny technické podmínky, které musí být respektovány v provozním řádu jako součást žádosti o povolení provozu.

Oddělení odpadového hospodářství - vzhledem k obsahu bez komentáře.

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

Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje
vyjádření č. j. KHSPL/21354/21/2019 ze dne 9. 9. 2019

Podstata vyjádření:

Uvádějí, že se záměrem lze souhlasit.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

3. Veřejnost

Myslivecký spolek Líně, z.s.

Podstata vyjádření:

Uvádějí, že trať prochází jejich honitbou v místech, kde je enormní pohyb zvěře v oboru směrech mezi lesními porosty „Na drahách“ a „U Ahojky“ směrem k Lučnímu potoku a na něj navazujících lokalit „V rybníčku“ a „V močálech“. Zmiňují časté střety aut se zvěří na silnici č. 27 *(správně 26)* Plzeň - Domažlice.

Doporučují oboustranně zaplotit úsek mezi 4. (113.) a 6. (114.) km a zhruba ještě dalších 300 m na rozhraní pole - les mezi 6. (114.) a 7. (115.) km, kde navrhovaná trať bude mírně nařízntuta do terénu a na konci tohoto oplocení vybudovat zmíněný přechod pro zvěř.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku si od oznamovatele vyžádal informaci o možnosti oplocení železniční trati. Dle doplňujících údajů doporučuje oznamovatel realizaci jednostranného oplocení v km 3,6 - 4,7 vpravo v souladu s TP 180 Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy. V tomto úseku je trasa navržené trati vedena v souběhu s čtyřpruhovou komunikací I/26, která tvoří již stávající bariéru pro

migraci zvěře. V úseku km 4,7 - 7,0 se jedná o krajinu, kde zvěř migruje mezi lesy a poli a případné oplocení by znamenalo významnou fragmentaci území. Migrace se zde předpokládá rozptýlená, hlavně za potravou, kterou zvěř nalezne na obhospodařovávaných plochách. Z evidence sražené zvěře na stávající silniční síti vyplývá, že v zájmovém není možné určit migrační koridor a zvěř se pohybuje relativně rovnoměrně. Z přírodovědného průzkumu, který je součástí dokumentace EIA vyplynul požadavek na umístění migračních objektů (viz příloha č. 2), které byly navrženy v technickém řešení záměru.

Realizaci jednostranného oplocení v km 3,6 - 4,7 vpravo zahrnuje zpracovatel posudku mezi podmínky návrhu závazného stanoviska.

Veřejnost 1
vyjádření ze dne 20. 9. 2019

Podstata vyjádření:

1. V projektu je zcela opomenuta ochrana přírodní rezervaci Nový rybník, která vznikla v roce 2006.

2. Není navrženo vybudování železniční zastávky pro obec Úherce. Vzhledem k rozsahu Průmyslové zóny u obce Úherce je zásadní vlakové spojení pro zaměstnance dané zóny.

3. V návrhu chybí propojení rozvojové zóny nadmístního významu u obce Úherce s modernizovanou tratí (napojení na nákladní železniční dopravu). Citují z PÚR ČR údaje o vymezení veřejných terminálů a přístavů s vazbou na logistická centra.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ad 1. Vlivy na přírodní rezervaci Nový rybník jsou v dokumentaci vyhodnocena na str. 295. Opatření k ochraně PR Nový rybník jsou zahrnuta v podmínkách návrhu závazného stanoviska.

*Ad 2 a 3. Zpracovatel posudku si od oznamovatele vyžádal informaci o možnosti zřízení zastávky pro obec Úherce a propojení této zóny na nákladní železniční dopravu. Dle vyjádření oznamovatele by zřízení zastávky měl požadovat POVED (**P**lzeňský **O**rganizátor **VE**řejné **D**opravy) jako organizátor veřejné dopravy v Plzeňském kraji a Integrované dopravy Plzeňska (IDP), jakožto instituce, která má přehled o dopravních proudech, jejich intenzitách a výhledech, nikoli „veřejnost“, která jen těžko dokáže predikovat možné budoucí využití této navrhované zastávky. Zastávka by se navíc nacházela v přímé blízkosti PR Nový rybník, kdy by zastávka jednoznačně působila rušivým způsobem - zdroj hluku (hlášení a brždění zastavujících vlaků ve dne a v noci, a v noci navíc svým stacionárním osvětlením na náspu). Vzhledem k charakteru hal, kdy dle dostupné dokumentace se provoz v nich jeví čistě jako logistická hala s uvedenou špičkovou hodnotou až 650 TNV/den “hala“, kdy nelze očekávat „návoz pracovníků na směnu“ dle platného JŘ, ale individuálně podle potřeby. Vzhledem k situování této zóny u sjezdu z dálnice D5, je jednoznačně patrný uvažovaný způsob dopravy a jeho jednoznačné preference, obzvláště k jeho schopnosti realizace dopravy „Just in time“, což železniční doprava nedokáže nabídnout. V případě požadavku na železniční napojení by pak bylo nutno řešit další zábory ZPF pro předávací kolejiště z důvodu značného rozdílu v zabezpečení bezpečnosti provozu na trati pro V=200 km/h v systému výhradního provozu ETCS (Evropský vlakový zabezpečovač dle Nařízení Komise EU) a vlečkového kolejiště, které by nejspíše bylo nutno dále doplnit plochou pro volnou nakládku a vykládku a její napojení na silniční síť, aby mohlo být vůbec využíváno. Výše uvedené pak není samo o sobě předmětem*

této stavby. Napojení této zóny na železniční dopravu by měl přednostně řešit ÚP obce Úherce na základě požadavku zřizovatele hal.

Pro případné napojení, pokud by se jeho skutečná potřebnost na základě požadavků kompetentních zástupců prokázala, lze uvažovat ze stávající trati Nýřany - Chotěšov, která je s ohledem na její charakter pro takové napojení jednoznačně vhodnější.

Veřejnost 2
vyjádření ze dne 25. 9. 2019

Podstata vyjádření:

Jako vlastníci lesních pozemků v obci Plzeň, k.ú. Skvrňany p.č. 2009/1 a p.č. 2020 se obávali necitlivého umístění této stavby do krajiny a poškození tamního ekosystému. Proto byli proti navrhované stopě tratě. Dopisem ze dne 30. 11. 2018 vyjádřili svoje obavy, které se dle předložené dokumentace naplňují.

Dále uvádějí, že 3. 3. 2019 zaslali dopis zainteresovaným stranám (SUPOP Praha, SŽDC Praha a Lesy ČR Plzeň s návrhy řešení (odkaz na kopii dopisu v příloze, kde navrhují směnu pozemků). SUPOP Praha ani SŽDC Praha neodpověděli. Lesy ČR Plzeň odpověděli, že nemají zájem na směně lesů.

Požadují následující:

1. upravit projekt tak, aby došlo k vymístění stavby „SO 1-65-01 SPS Nová Hospoda, vnější uzemnění“ z lesa p.č. 2009/1 a ke zbylému lesu zajistit přístup.

2. Upravit projekt tak, aby došlo k vymístění stavby „SO 2-30,01 cesta“ z lesa p.č. 2009/1. Cestu navrhují dle přiloženého náčrtu.

3. upravit projet tak, aby došlo k co nejmenšímu zasažení lesa p.č. 2020 tj. aby žádná zařízení staveniště do něj nezasahovala a ke zbylému lesu zajistit přístup

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku zcela chápe připomínky autora vyjádření.

Podle dotazu na zpracovatele projektové dokumentace - tento jiné řešení nepřipouští.

Zpracovatel posudku se proto obrátil na oznamovatele k problematice značné fragmentaci lesních pozemků v soukromém vlastnictví. Z vyjádření citujeme:

Z hlediska lesního hospodářství a ochrany těchto pozemků je nutné v dalším stupni projektové dokumentace provést přesné vymezení těchto ploch. Zásadně není možné na pozemcích PUPFL umísťovat skládky a meziskládky stavebního materiálu, stavební dvory a parkoviště stavební techniky.

Realizace liniových staveb znamená mnohdy rozdělení kompaktního pozemku na několik částí. Jednání s jednotlivými vlastníky je pak závěrečnou činností zpracovávání projektové dokumentace. Až v této fázi oslovuje investor majitele pozemků a jedná s nimi o adekvátní náhradě za jim zabíraný majetek.

Investor z předmětu své činnosti nedisponuje vlastnictvím vhodných pozemků, (a to jak lesních tak zemědělských), jimiž by mohl uspokojit požadavky dotčených vlastníků na směnu. Přestože investor nemá v dané věci ani žádnou legislativní podporu, tak v uvedené záležitosti vede jednání s PF ČR a v katastrálních územích, v nichž probíhají komplexní pozemkové úpravy, by chtěl těchto využít k uspokojení požadovaných směn. Nicméně je potřeba

konstatovat, že dle stanoviska vedení PF ČR, tento nedisponuje pozemky určenými pro potřeby vypořádání nároků nových staveb dopravní infrastruktury, ale musí především zajistit vypořádání restitučních nároků. Obdobně se na základě vznesených požadavků v dané věci chystá investor po vydání územního rozhodnutí jednat s LČR o možném uspokojení požadavků na směny lesních pozemků.

Tato odpověď není z hlediska předmětné připomínky zcela jistě uspokojující. Do návrhu podmínek závazného stanoviska je zařazeno pro přípravu záměru.

V další přípravě záměru bude oznamovatel jednat s LČR a příp. PF ČR o směně lesních pozemků postižených fragmentací záměrem v soukromém vlastnictví.

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

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 č. 100/2001 Sb., v platném znění Ing. Kateřinou Hladkou, PhD. v srpnu 2019. V rámci předkládané dokumentace byla posouzena jedna varianta vedení nové dvoukolejné trati i technického řešení stavby.

Dokumentace byla posouzena podle požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb., a to v rozsahu podle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dle názoru zpracovatele posudku je dokumentace akceptovatelná a zpracovaná dle požadavku zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dokumentace posuzuje záměr ze všech aspektů jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu. Značná pozornost je v dokumentaci věnována především vlivům na hlukovou situaci, floru faunu a ekosystémy, vody a na ovzduší. Mimo jiné byla zpracována hluková studie (pro provoz 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 zeminou 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 nemocnosti.

Za předpokladu dodržování opatření při výstavbě záměru, která jsou uvedená 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.

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

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 ZS8, kde bude překládána přebytečná zemina, trvalá deponie 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 opatřeními pro snížení prašnosti v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší (PZKO) zóna jihozápad, který nabyl účinnosti dne 13. 6. 2016.

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

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 nohou posuzovaný záměr ovlivnit, je možné konstatovat, že je možné riziko související se záměrem pro rizika: rostoucí průměrná teplota vzduchu, extrémní nárůst teploty a vlny veder. Pro další rizika: změny v extrémním množství dešťových srážek, průměrná rychlost větru, mrazy, škody vlivem mrznutí a tání, změny v průměrném množství dešťových srážek, sucho, povodně byla vyhodnocena pravděpodobnost nebezpečí nepravděpodobná. Pro rizika půdní eroze, nestabilita půdy/sesuvy půdy/laviny a povodně byla vyhodnocena pravděpodobnost nebezpečí zřídkavá.

Míra rizika byla vyhodnocena 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 a 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 od 7:00 do 21:00 hodin.

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 podložím přenášejí 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, například: kvalita

železničního svršku a spodku, geologické poměry, vzdálenost od osy koleje, druh, stáří kvalita a technický stav budovy, který je ve výpočtu velmi obtížné postihnout, atd. 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 využit 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 území 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), Nádrž České údolí na toku Radbuza (BER 0285_J), Radbuza od toku Merklínka po vzdutí nádrže České údolí (BER 0270) a Radbuza od toku Zubřina po tok Merklínk. (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 kvalita 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 ke kvalitativnímu ovlivnění 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

Celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí 50,9658 ha a dočasný zábor nad 1 rok 26,5834 ha. Dle zjištěných BPEJ se jedná o zábor 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 záboru 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 třídu ochrany za středně významný.

Stavba zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa, vyvolává celkový trvalý zábor PUPFL 22,5087 ha a dočasný zábor 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 EVL a ptačí oblasti. Posuzovaný záměr nezasahuje do zvláště chráněných území. Stavba nezasahuje do VKP dle § 6 zákona 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 ruderálními 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 alpinský (Ribes alpinum) a zeměžluč okolíkatá (Centaurium 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 drtivá 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 Nový rybník se stejnojmennou přírodní rezervací. 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 J okrajem Chotěšova. Bezejmenná vodoteč, kterou trasa záměru křižuje 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 explodens*). Všechny tyto druhy náleží do kategorie ohrožený (§3). 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 J okraji lesíku u hranice OP Nový rybník, dá se předpokládat jeho výskyt i v dalších úsecích stavby.

V navazujících stupních projektové přípravy bude s dostatečným časovým předstihem zažádáno 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. o ochraně přírody a krajiny.

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

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

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

VII. NÁVRH STANOVISKA

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

V Plzni dne
Č. j.:

Závazné stanovisko

Ministerstvo životního prostředí (dále jen „ministerstvo“) jako příslušný úřad podle § 21 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“), podle § 9a odst. 1 až 3 zákona
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 záměru

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

I. Povinné údaje

1. Název záměru: Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)

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 (bydliště) oznamovatele: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

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

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:

1. V doplňujícím průzkumu doplnit pasportizaci studní v úseku projektovaného zářezu za ŽST Stod.
2. Zpracovat hlukovou a rozptylovou studii pro fázi výstavby v případě souběhu výstavby posuzovaného záměru a I/26 D5 - Stod (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 (ZOV) bude:
   a. Veškeré hlučné stavební činnosti budou prováděny výhradně v denní době od 7:00 do 21:00 hodin.
   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. V rámci realizace stavby 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 PR Velký 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 - ochrana 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.
   f. Řešení splachů a během stavby realizovatelné 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 „I/26 D5 – Stod“ s přebytkem zemin v rámci posuzovaného záměru, pro případné využití při dalších staveb v rámci „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“ nebo jiných staveb v regionu.

8. Pro uložení odtěžené nadbytečné zeminy za stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ se doporučuje v lokalitě 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 staveniště 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

16. Po ukončení stavby provést rekultivaci ploch, u dočasných ploch záboru ZPF a PUPFL je uvést do stavu blízkému původnímu a zajisti následnou péči po dobu min. 3 let.

IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Nejsou stanoveny.

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

Monitoring pro fázi přípravy

1. 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 (UCHR), stanovení koncentrace ropných uhlovodíků C_{10}-C_{40}, koncentrace polyaromatických uhlovodíků (PAU) a polychlorovaných bifenylů (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 záměru výšky hladiny.

Monitoring pro období výstavby

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 monitorovat v rozsahu monitoringu před zahájením stavby s četností 2 x v průběhu stavby, včetně záměru výšky hladiny 1 x měsíčně.

Monitoring pro fázi provozu záměru

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 do 12 měsíců po ukončení stavby, včetně záměru výšky hladiny.
3. Provést měření akustické zátěže ze železničního provozu v rozsahu dle požadavku příslušného orgánu veřejného zdraví.

II. Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného/nesouhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

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 konkurence schopná 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)“.

Ministerstvo vycházelo při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

- Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí podle přílohy § 8 zákona č. 100/2001 Sb. „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“, kterou zpracovala Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - rozhodnutí č. j. 10606/ENV/06 s prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. 15711/ENV/15.
- Vyjádření k výše uvedené dokumentaci.
- Veřejné projednání záměru, které se konalo dne 23. 10. 2019 v zasedací síni Městského úřadu Stod
- Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí výše uvedeného záměru, který vypracoval Ing. Josef Tomášek, CSc., autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (osvědčení č. o. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č. j.: 37351/ENV/16 ze dne 28. 6. 2016).

V dokumentaci jsou popsány a hodnoceny vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví, ovzduší a klima, povrchové a podzemní vody, půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje, biologickou rozmanitost, krajinu a krajinný ráz, hlukovou situaci, kulturní a historické památky a hmotný majetek. Záměr nezasahuje do přírodně hodnotného území.
K dokumentaci bylo příslušnému úřadu ve lhůtě pro vyjádření k dokumentaci doručeno celkem 13 vyjádření, z toho 5 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 5 vyjádření dotčených správních orgánů a 3 vyjádření veřejnosti. Celkem 5 obdržených vyjádření je souhlasných bez připomínek, dalších 8 vyjádření obsahuje připomínky, příp. podmínky.
Na veřejném projednání zástupce oznamovatele a zpracovatelka dokumentace seznámili přítomné se záměrem a zpracovatelka dokumentace shrnula závěry posouzení v dokumentaci. V následné diskuzi na vznesené připomínky a dotazy obratem reagováno oznamovatelem nebo zpracovatele dokumentace. Všechny dotazy nebo připomínky byly na místě zodpovězeny. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne x. x. 2019 pod č.j. MZP/2019/520/xxxx.

Dne xx. 11. 2019 byl na MŽP, OVSS III předložen posudek zpracovaný v souladu s přílohou č. 5 k zákonu Ing. Josefem Tomáškem, CSc. Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace, tedy že záměr je přijatelný za podmínky realizace opatření uvedených jako opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a doporučuje příslušnému úřadu vydat kladné závazné stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění
Při splnění navržených doporučení v tomto stanovisku pro eliminaci respektive snížení negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí lze považovat záměr z hlediska vlivů na životní prostředí za možný.

Odůvodnění stanovených podmínek:
I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:

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 (PLK1888) 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 stanovaná z důvodu omezení sekundární prašnosti a lepších možností údržby staveništních komunikací.
4. Součástí zásad organizace výstavby (ZOV) bude:
   a. Veškeré hlučné stavební činnosti budou prováděny výhradně v denní době od 7:00 do 21:00 hodin. – podmínka stanovená pro omezení obtěžování hlukem okolí stavby.
   b. Zamezit během stavby vzniku déle se vyskytujících kaluží. - podmínka stanovená pro omezení možností osídlení obojživelníky.
   c. Zamezit přístupu obojživelníků na stavbu, v případě nálezu jedinců nebo larev na aktivním staveništi provést transfer. - podmínka stanovená pro ochranu bioty.
   d. V rámci realizace stavby maximálně omezit zásahy do lesních porostů v rámci zařízení staveniště, včetně přilehlých ploch. - podmínka stanovená pro ochranu lesních porostů v průběhu stavby.
   e. Při realizaci záměru bude minimalizován průjezd stavební techniky přes obec Úherce - podmínka stanovená z důvodu stavu dopravní infrastruktury obce.
5. Z hlediska ochrany PR Velký rybník – podmínky 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 - ochrana 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 - ochrana ptáků před usmrcováním střetem s vlaky
   f. řešení splachů a během stavby realizovatelné pomocí zřízení dočasných retenčních příkopů realizovaných za patou budovaného tělesa ve směru vrstevnic kolmo na spádnice – ochrana 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 stanovená pro snížení emisního zatížení z prováděné stavby.
7. V navazujících fázích projektové přípravy prověřit a koordinovat požadavky na zeminy pro „I/26 D5 – Stod“ s přebytkem zemin v rámci posuzovaného záměru, pro případné využití při dalších staveb v rámci „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“ nebo jiných staveb v regionu. – podmínka je stanovená s ohledem na minimalizaci délky přepravních tras se zohledněním potřeb zemin v širším regionu.

8. Pro uložení odtěžené nadbytečné zeminy za stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ se doporučuje v lokalitě bližší než Kaznějov (např. ve Starém Dole) - podmínka je stanovená 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 stanovená je stanovená s ohledem na charakter stavby a nutnou ochranu bioty, včetně chráněných druhů flory a fauny.
10. V projektové dokumentaci zahrnout realizaci jednostranného oplocení trati v km 3,6 - 4,7 – podmínka stanovená 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 stanovená 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 stanovaná v souvislosti s pořizováním nového územního plánu obce a příp. problémů v rámci posuzovaného záměru.

II. Podmínky pro fázi realizace 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 nutná z hlediska ochrany bioty.
14. Dodržovat zásady zapracované 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 Velký rybník v bodě 5 podmínek pro fázi přípravy záměru - podmínky v bodě 5 jsou závazné pro realizaci stavby.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru

16. Po ukončení stavby provést rekultivaci ploch, u dočasných ploch záboru ZPF a PUPFL je uvést do stavu blízkému původnímu a zajisti následnou péči po dobu min. 3 let – podmínka je uložena z důvodu nutnosti uvedení dotčených ploch záměrem do stavu blízkému původnímu stavu.

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 č. 100/2001 Sb., v platném znění Ing. Kateřinou Hladkou, PhD. v srpnu 2019. V rámci předkládané dokumentace byla posouzena jedna varianta vedení nové dvoukolejné trati i technického řešení stavby.

Dokumentace byla posouzena podle požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb., a to v rozsahu podle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dle názoru zpracovatele posudku je dokumentace akceptovatelná a zpracovaná dle požadavku zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dokumentace posuzuje záměr ze všech aspektů jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu. Značná pozornost je v dokumentaci věnována především vlivům na hlukovou situaci, floru faunu a ekosystémy, vody a na ovzduší. Mimo jiné byla zpracována hluková studie (pro provoz 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 zeminou 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 nemocnosti.

Za předpokladu dodržování opatření při výstavbě záměru, která jsou uvedená 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.

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

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 ZS8, kde bude překládána přebytečná zemina, trvalá deponie 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 opatřeními pro snížení prašnosti v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší (PZKO) zóna jihozápad, který nabyl účinnosti dne 13. 6. 2016.

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

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 nohou posuzovaný záměr ovlivnit, je možné konstatovat, že je možné riziko související se záměrem pro rizika: rostoucí průměrná teplota vzduchu, extrémní nárůst teploty a vlny veder. Pro další rizika: změny v extrémním množství dešťových srážek, průměrná rychlost větru, mrazy, škody vlivem mrznutí a tání, změny v průměrném množství dešťových srážek, sucho, povodně byla vyhodnocena pravděpodobnost nebezpečí nepravděpodobná. Pro rizika půdní eroze, nestabilita půdy/sesuvy půdy/laviny a povodně byla vyhodnocena pravděpodobnost nebezpečí zřídkavá.

Míra rizika byla vyhodnocena 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 a 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 od 7:00 do 21:00 hodin.

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 podložím přenášejí 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, například: kvalita železničního svršku a spodku, geologické poměry, vzdálenost od osy koleje, druh, stáří kvalita a technický stav budovy, který je ve výpočtu velmi obtížné postihnout, atd. 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 využit 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), Nádrž České údolí na toku Radbuza (BER 0285_J), Radbuza od toku Merklínka po vzdutí 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 kvalita 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 ke kvalitativnímu ovlivnění 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

Celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí 50,9658 ha a dočasný zábor nad 1 rok 26,5834 ha. Dle zjištěných BPEJ se jedná o zábor 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 záboru 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 třídu ochrany za středně významný.

Stavba zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa, vyvolává celkový trvalý zábor PUPFL 22,5087 ha a dočasný zábor 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 EVL a ptačí oblasti. Posuzovaný záměr nezasahuje do zvláště chráněných území. Stavba nezasahuje do VKP dle § 6 zákona 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 ruderálními 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 alpinský (Ribes alpinum) a zeměžluč okolíkatá (Centaurium 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 drtivá 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 Nový rybník se stejnojmennou přírodní rezervací. 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 J okrajem Chotěšova.

Bezejmenná vodoteč, kterou trasa záměru křižuje 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 explodens*). Všechny tyto druhy náleží do kategorie ohrožený (§3). 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 J okraji lesíku u hranice OP Nový rybník, dá se předpokládat jeho výskyt i v dalších úsecích stavby.

V navazujících stupních projektové přípravy bude s dostatečným časovým předstihem zažádáno 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. o ochraně přírody a krajiny.

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 UAN 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. 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 realizovaná 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 omezování prašnosti ze stavební činnosti, realizace protihlukových stěn a realizace náhradních výsadeb za pokácenou zeleň. V souvislosti s výstavbou bude realizován monitoring nejbližších studní (měření hladiny podzemní vody a monitoring kvality) a v případě ztráty vody budou realizována nápravná opatření.

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

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

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

Předmětem posuzovaného záměru je 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 dvoukolejné 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 kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI-PRM), vztahující se dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., § 1, odst. 3, na stavbu dráhy zařazené do evropského železničního systému. Pouze části stavby nespadající pod působnost těchto TSI-PRM, jako jsou vyvolané úpravy stávajících komunikací, budou posuzovány podle vyhl. č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

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 GŘ 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 pláně 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 (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.

Ve stavbě 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 ve stavbě 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 demolic 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. 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 tratí přerušené stávající cesty. Dále je v rámci stavby uvažováno s vybudováním nových přestupních uzlů v odsunutých nebo nových zastávkách Líně, Zbůch a Chotěšov u Stoda. V rámci těchto uzlů je uvažováno s vybudováním parkovacích stání, P+R, K+R parkovacích stání, točen a zastávek pro případné zajíždění 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 mechanizmem. 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 skácení 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 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 uložením 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 uložením části objemu na trvalé deponii ve Starém Dole a odvozu části objemu do Kaznějova.
Zpracovatel posudku dává přednost uložení odtěžené nadbytečné zeminy za stavby „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“ v lokalitě bližší než Kaznějov - pro případné využití při dalších staveb v rámci Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN nebo jiných staveb 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 v lokalitě 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, Statutární město Plzeň, městský obvod Plzeň 3, obec Úherce, obec Líně a obec Vejprnice), 5 vyjádření dotčených správních 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 od soukromých osob).
Celkem 5 obdržených vyjádření je souhlasných bez připomínek (Statutární město Plzeň, 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 od soukromých 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. Připomínky z vyjádření byly detailně vypořádány v posudku v kapitole V. (Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci). Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (http://www.cenia.cz/eia), na stránkách Ministerstva životního prostředí (http://www.mzp.cz/eia), pod kódem záměru OV3074 v části Posudek.

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 jednání byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto závazného stanoviska.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Vyšší územní samosprávný celek: Plzeňský kraj
Základní územní samosprávné celky: Plzeň, Vejprnice, Líně, Úherce, Zbůch, Chotěšov, Stod, Hradec

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.
Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Poučení

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

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Datum zpracování posudku: 25. 11. 2019

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

Zpracovatel posudku:

Ing. Josef Tomášek, CSc. - držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - osvědčení č.j. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č.j.: 37351/ENV/16 ze dne 28. 6. 2016
Středisko odpadů Mníšek s.r.o.
Pražská 900
252 10 Mníšek pod Brdy
IČ: 46349316
DIČ: CZ46349316
tel.: 318 591 770-71, 603 525 045
e-mail: som@sommnisek.cz

Spolupracovala:

Ing. Ivana Lundáková, Středisko odpadů Mníšek s.r.o. (držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - osvědčení č.j. 7232/876/OPVŽP/99 ze dne 15. 9. 1999 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č.j. 34079/ENV/16 ze dne 15. 6. 2016)

Podpis zpracovatele posudku:

PŘÍLOHY

Na přiloženém CD jsou uvedeny následující přílohy:

Příloha č. 1 Vyjádření k dokumentaci

Příloha č. 2 Kopie žádosti o doplnění podkladů

Příloha č. 3 Podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku vyžádané od oznamovatele ve smyslu § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění

Příloha č. 4 Podklady využité pro zpracování posudku