

# **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 tratě  
Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)**

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

**Mníšek pod Brdy  
říjen 2021**

## Identifikační údaje

**Název:** Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)“ (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.: 267123301  
e-mail: 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
1. Název záměru.....	1
2. Kapacita (rozsah) záměru.....	1
3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....	2
4. Obchodní firma oznamovatele .....	2
5. IČ oznamovatele .....	2
6. Sídlo (bydliště) oznamovatele.....	2
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE .....	3
II.1. Úplnost dokumentace .....	3
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení.....	5
Část A. Údaje o oznamovateli .....	5
Část B. Údaje o záměru .....	5
B.I. Základní údaje .....	5
B.II. Údaje o vstupech (zejména pro výstavbu a provoz) .....	10
B.III. Údaje o výstupech (zejména pro výstavbu a provoz) .....	13
Část C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území .....	17
C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	17
C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny .....	19
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 .....	19
ČÁST D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.....	21
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,.....	21
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 .....	27
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 .....	28
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,.....	28
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí.....	31
D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích .....	32
ČÁST E. Porovnání variant řešení záměru .....	33
ČÁST F. Závěr .....	33
ČÁST G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru .....	33
ČÁST H. Přílohy .....	33

II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí.....	35
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice.....	35
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	36
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ.....	38
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI .....	48
1. Dotčené územní samosprávné celky .....	48
2. Dotčené správní orgány.....	51
3. Veřejnost.....	56
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	58
Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	58
Vlivy na ovzduší a klima .....	59
Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky.....	59
Vlivy na povrchové a podzemní vody .....	59
Vlivy na půdu .....	60
Vlivy na přírodní zdroje.....	60
Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy).....	60
Vlivy na krajinu a její ekologické funkce.....	60
Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů .....	60
Přeshraniční vlivy .....	61
VII. NÁVRH STANOVISKA.....	62
PŘÍLOHY.....	<b>Chyba! Záložka není definována.</b>

## I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

### 1. Název záměru

Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)

### 2. Kapacita (rozsah) záměru

Stavba je navržena jako modernizace stávající tratě. Trať bude upravena v celém úseku Horažďovice předm. – Plzeň – Koterov, tj. od km 288,200 do km 343,957. V úseku Nepomuk – Plzeň - Koterov bude trať zároveň zdvoukolejněna.

Označení trati dle knižního jízdního řádu: 190, Plzeň – České Budějovice

Označení trati dle tabulek traťových poměrů: 709B

Označení traťového úseku: 0401

Kategorie dráhy: celostátní, zařazena do sítě TEN-T

Stavba je po stavební stránce navržena jako modernizace stávající trati v úseku hranice kraje - Horažďovice předm. – Nepomuk. V úseku Nepomuk (včetně) – 5. stavba uzlu Plzeň (Plzeň Koterov mimo) je stavba navržena jako modernizace se zdvoukolejněním v celém úseku. Železniční trasa byla výrazněji směrově upravena a přeložena do nové stopy v prostoru zast. Velký Bor, před zast. Ždírec a v úseku před zast. Zdemyslice. Traťová rychlost byla ze stávajících 100 km/h zvýšena až na 160 km/h ve vybraných úsecích. Součástí stavby je kompletní modernizace konstrukcí žel. svršku a žel. spodku včetně odvodnění. Nástupiště budou nově bezbariérová mimoúrovňová výšky 550 mm nad traťovou kolejí délka nástupišť je standardně 120 m s možností výhledového prodloužení na 150 m. Nástupiště v žst Nepomuk bude délky 200 m, protože stanice bude obsluhována rychlíkovými spoji. Ve stávajícím stavu je v řešeném úseku celkem 27 úrovnových přejezdů. V navrhovaném stavu je 12 přejezdů zrušeno a zbývající jsou stavebně upraveny a nově zabezpečeny.

Mostní objekty, propustky a zdi jsou ve dvoukolejném úseku Horažďovice předm. – Nepomuk sanovány, pouze pokud je použita nevhodná konstrukce (kamenné desky, zabetonované kolejnice) pak je objekt přestavěn. V úseku Nepomuk – Plzeň – Koterov je většina objektů nově přestavěna, protože jejich rozšíření pro druhou kolej by nebylo s ohledem na rozsah nutných úprav stávajících konstrukcí efektivní. Navržené úpravy železniční trasy si vyžádají přeložky inženýrských sítí a úpravy pozemních komunikací.

Pro navržené řešení bylo vyhodnoceno výhledové zatížení okolí stavby nadměrným hlukem a na základě toho byly vytipovány 4 lokality pro umístění protihlukových stěn. Součástí modernizace jsou i úpravy pozemních staveb v jednotlivých zast. a ŽST. Na všech zastávkách budou umístěny nové přístřešky pro cestující. V ŽST budou nástupiště nově zastřešena.

Výpravní budovy budou upraveny pro možnost umístění nezbytných technologických zařízení. Pro tyto účely budou budovy adaptovány ve stávajícím půdorysu, nebo v některých případech půjde o novostavbu technologické části budovy.

Stanice i zastávky budou nově osvětleny, upraven bude rozvod nn, nově bude řešeno připojení na distribuční soustavu. V ŽST Nepomuk bude instalována nová trafostanice. Stavba bude zatrolejována v celém rozsahu trakční soustavou 25 kV AC. Součástí stavby je i celková rekonstrukce trakční napájecí stanice (dále TNS) Nezvěstice, kde je uvažována rekonstrukce jak technologické části včetně výměny transformátoru, tak i rekonstrukce stavební části.

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

Kraj: Plzeňský

Obec: Plzeň, Starý Plzenec, Štáhlavy, Nezvěstice, Žákava, Zdemyslice, Blovice, Ždírec, Měcholupy, Srby, Klášter, Nepomuk, Třebčice, Mileč, Nekvasovy, Kovčín, Myslív, Olšany, Pačejov, Velký Bor, Horažďovice, Vrčeň

Katastrální území: Horažďovice, Babín u Horažďovic, Velký Bor u Horažďovic, Horažďovická Lhota, Jetenovice, Pačejov, Olšany u Kvášňovic, Milčice, Kovčín, Nekvasovy, Záhoří u Milče, Maňovice, Mileč, Želvice, Třebčice, Dvorec, Vrčeň, Klášter u Nepomuka, Srby nad Úslavou, Měcholupy u Blovic, Žďár u Blovic, Ždírec u Blovic, Vlčice u Blovic, Hradiště u Blovic, Blovice, Zdemyslice, Žákava, Olešná u Nezvěstic, Nezvěstice, Štáhlavice, Štáhlavy, Sedlec u Starého Plzněce, Starý Plzenec, Bručná, Koterov

### **4. Obchodní firma oznamovatele**

Správa železnic, státní organizace

Stavební správa západ

### **5. IČ oznamovatele**

70994234

### **6. Sídlo (bydliště) oznamovatele**

Správa železnic, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9

## II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

Předmětem posouzení je dokumentace záměru „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)“ (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 do 08.03.2026 rozhodnutím č. j. MZP/2020/710/3888.

Zjišťovací řízení pro záměr zahájilo MŽP, odbor výkonu státní správy III (dále jen „příslušný úřad“) ve smyslu § 7 zákona dopisem č. j. MZP/2020/520/827 ze dne 7. 8. 2020. Oznámení zpracovala Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. Na základě obdržených vyjádření k oznámení vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení č. j. MZP/2020/520/1032 ze dne 30. 9. 2020 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/2021/520/851 ze dne 1. 7. 2021 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 16. 8. 2021 a zároveň byly pro zpracování posudku předány tyto podklady:

- dokumentace dle 100/2001 Sb. záměru „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)“
- vyjádření k dokumentaci předmětného záměru (13 vyjádření)

Dalším podkladem pro zpracování posudku bylo veřejné projednání, které se konalo dne 7. 9. 2021 v zasedací síni Městského úřadu Nepomuk.

### II.1. Úplnost dokumentace

Dále je hodnocena úplnost dokumentace vlivů záměru „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)“ (dále jen „dokumentace“), zpracované v červnu 2021. 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 do 08.03.2026 rozhodnutím č. j. MZP/2020/710/3888.

Dokumentace obsahuje 451 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). Dokumentace byla zpracovaná v červnu 2021.

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. 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. 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 tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)“ 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**

U stručných kapitol je uvedeno pouze stanovisko zpracovatele posudku k obsahu kapitoly.

### **Část A. Údaje o oznamovateli**

Uvedeny jsou následující údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČO, 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.*

### **Část B. Údaje o záměru**

#### **B.I. Základní údaje**

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

Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)

Záměr je podle přílohy č. 1 zákona č.100/2001 Sb. zařazen do KATEGORIE I (podléhá posuzování vždy), kódem č. 44 Celostátní železniční dráhy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

##### **B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru**

Stavba je po stavební stránce navržena jako modernizace stávající trati v úseku hranice kraje - Horažďovice předm. – Nepomuk. V úseku Nepomuk (včetně) – 5. stavba uzlu Plzeň (Plzeň Koterov mimo) je stavba navržena jako modernizace se zdvoukolejněním v celém úseku.

Železniční trasa byla výrazněji směrově upravena a přeložena do nové stopy v prostoru zast. Velký Bor, před zast. Ždírec a v úseku před zast. Zdemyslice. Traťová rychlost byla ze stávajících 100 km/h zvýšena až na 160 km/h ve vybraných úsecích. Součástí stavby je kompletní modernizace konstrukcí žel. svršku a žel. spodku včetně odvodnění. Nástupiště budou nově bezbariérová mimoúrovňová výšky 550 mm nad traťovou kolejí délka nástupišť je standardně 120 m s možností výhledového prodloužení na 150 m.

Nástupiště v žst Nepomuk bude délky 200 m, protože stanice bude obsluhována rychlíkovými spoji. Ve stávajícím stavu je v řešeném úseku celkem 27 úrovnových přejezdů. V

navrhovaném stavu je 12 úrovnových přejezdů zrušeno a zbývající jsou stavebně upraveny a nově zabezpečeny.

Mostní objekty, propustky a zdi jsou ve dvoukolejném úseku Horažďovice předm. – Nepomuk sanovány, pouze pokud je použita nevhodná konstrukce (kamenné desky, zabetonované kolejnice) pak je objekt přestavěn. V úseku Nepomuk – Plzeň – Koterov je většina objektů nově přestavěna, protože jejich rozšíření pro druhou kolej by nebylo s ohledem na rozsah nutných úprav stávajících konstrukcí efektivní. Navržené úpravy železniční trasy si vyžádají přeložky inženýrských sítí a úpravy pozemních komunikací.

Pro navržené řešení bylo vyhodnoceno výhledové zatížení okolí stavby nadměrným hlukem a na základě toho byly vytypovány 4 lokality pro umístění protihlukových stěn.

Součástí modernizace jsou i úpravy pozemních staveb v jednotlivých zast. a ŽST. Na všech zastávkách budou umístěny nové přístřešky pro cestující. V ŽST budou nástupiště nově zastřešena.

Výpravní budovy budou upraveny pro možnost umístění nezbytných technologických zařízení. Pro tyto účely budou budovy adaptovány ve stávajícím půdorysu, nebo v některých případech půjde o novostavbu technologické části budovy.

Stanice i zastávky budou nově osvětleny, upraven bude rozvod nn, nově bude řešeno připojení na distribuční soustavu. V ŽST Nepomuk bude instalována nová trafostanice.

Stavba bude zatrolejována v celém rozsahu trakční soustavou 25 kV AC. Součástí stavby je i celková rekonstrukce trakční napájecí stanice (dále TNS) Nezvěstice, kde je uvažována rekonstrukce jak technologické části včetně výměny transformátoru, tak i rekonstrukce stavební části.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek. Zpracovatel posudku postrádá v dokumentaci situační výkres se zakreslením lokalit zásadních změn v trase trati. Mapová příloha v dokumentaci uvádí jen změny trasy. Podle sdělení zpracovatelky dokumentace je nová žel. zastávka Horažďovická Lhota umístěna v km 295,0, posun zastávky Mileč do km 310.*

### **B.I.3. Umístění záměru**

Kraj:	Plzeňský
Obec:	Plzeň, Starý Plzenec, Štáhlavy, Nezvěstice, Žákava, Zdemyslice, Blovice, Ždírec, Měcholupy, Srby, Klášter, Nepomuk, Třebčice, Mileč, Nekvasovy, Kovčín, Mysliv, Olšany, Pačejov, Velký Bor, Horažďovice, Vrčeň
Katastrální území:	Horažďovice, Babín u Horažďovic, Velký Bor u Horažďovic, Horažďovická Lhota, Jetenovice, Pačejov, Olšany u Kvášňovic, Milčice, Kovčín, Nekvasovy, Záhoří u Milče, Maňovice, Mileč, Želvice, Třebčice, Dvorec, Vrčeň, Klášter u Nepomuka, Srby nad Úhlavou, Měcholupy u Blovice, Žďár u Blovic, Ždírec u Blovice, Vlčice u Blovice, Hradiště u Blovice, Blovice, Zdemyslice, Žákava, Olešná u Nezvěstic, Nezvěstice, Štáhlavice, Štáhlavy, Sedlec u Starého Plzně, Starý Plzenec, Bručná, Koterov

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Formální připomínky:*

*Správný název obce je Myslív (nikoli Mysliv).*

*Správné názvy katastrálních území jsou Měcholupy u Blovic, Ždírec u Blovic, Hradiště u Blovic, Srby nad Úslavou (nikoliv Měcholupy u Blovice, Ždírec u Blovice, Hradiště u Blovice, Srby nad Úhlavou).*

*V dalším textu dokumentace jsou názvy obcí i katastrálních území uvedeny vesměs správně.*

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

Stavba je navržena jako modernizace stávající tratě. Trať bude upravena v celém úseku Horažďovice předm. – Plzeň - Koterov tj. od km 288,200 do km 343,957. V úseku Nepomuk – Plzeň - Koterov bude trať zároveň zdvoukolejněna.

Koordinace záměru probíhá zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:

- a) Modernizace tratě Protivín (mimo) – Horažďovice předm. (mimo)
- b) Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov (dále UP 5. stavba) zpracovatel přípravné dokumentace SUDOP Praha, a.s., Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov, v současnosti ve fázi schvalování PD a přípravy zadání zpracování projektu stavby.
- c) Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009 (dále Peronizace Pačejov) zpracovatel schválené přípravné dokumentace a projektu stavby ve fázi zpracování METROPROJEKT Praha, a.s., I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
- d) GSM-R Plzeň – České Budějovice (dále GSM – R) probíhá zpracování zhotovení projektu a stavby (P+R), Kapsch CarrierCom s.r.o., Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha, zpracovatel projektu IXPROJEKTA s.r.o., Bidláky 837/20, 639 00 Brno-Štýřice
- e) „NEPOMUK – DVOREC, PŘESTUPNÍ UZEL“, (dále Uzel Nepomuk) investor město Nepomuk, zpracovatel dokumentace DUR, D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o. projektová kancelář dopravních staveb, Koterovská 177, 3266 00 PLZEŇ.
- f) BLOVICE – AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ SÝKOROVA ULICE, (dále BUS Blovice) investor Město Blovice, zpracovatel BOULA IPK s.r.o., projektová a inženýrská kancelář-dopravní stavby, Goldscheiderova 2925/3, 301 00 PLZEŇ.
- g) „Silnice I tř. SD 19/01 Mimoúrovňová křižovatka s I/20 – Nezavětice – Nezvěstice – Žákava“. Přeložka v železničním km cca 334,0 (VPS) na kterou je zpracována studie a dokumentace EIA z roku 2012 a vydané stanovisko KÚPK k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Trasa je zafixována v ZÚR a územních plánech. V současnosti další příprava stavby neprobíhá ani ŘSD zatím neuvažuje s jejím zahájením. Naproti tomu v současné době připravuje zadání studie na rekonstrukci stávající silnice I/19 na průtahu obcí Nezvěstice.
- h) Přeložky silnice II tř. Blovice přeložka (dříve SD 178/01) ani Nepomuk, přeložka s východním obchvatem (dříve SD 191/03) nejsou v současné době Plzeňským krajem (SUS Plzeňského kraje) připravovány.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí**

Stavba je po stavební stránce navržena jako modernizace stávající trati v úseku hranice kraje - Horažďovice předm. – Nepomuk. V úseku Nepomuk (včetně) – 5. stavba uzlu Plzeň (Plzeň Koterov mimo) je stavba navržena jako modernizace se zdvoukolejněním v celém úseku.

Na základě výstupů z celkové koncepce dopravního řešení a požadované propustnosti trati bylo navrženo konkrétní směrové vedení železniční trati a uspořádání žel. stanic. Při požadovaném vedení osobních vlaků Plzeň – Nepomuk v intervalu 30' v prokladu s rychlíkem Plzeň – Č. Budějovice ve dvouhodinovém intervalu, který bude v době přepravních špiček proložen spěšnými vlaky Plzeň – Horažďovice předm. také ve dvouhodinovém intervalu, bylo navrženo zvýšení traťové rychlosti tak, aby se křížování osobního vlaku s rychlíkem nebo spěšným vlakem uskutečnilo v ŽST Nezvěstice.

Železniční trasa byla výrazněji směrově upravena a přeložena do nové stopy v prostoru zast. Velký Bor, před zast. Ždírec a v úseku před zast. Zdemyslice. Traťová rychlost byla ze stávajících 100 km/h zvýšena až na 160 km/h ve vybraných úsecích. Součástí stavby je kompletní modernizace konstrukcí žel. svršku a žel. spodku včetně odvodnění. Nástupiště budou nově bezbariérová mimoúrovňová výšky 550 mm nad traťovou kolejí délka nástupišť je standardně 120 m s možností výhledového prodloužení na 150 m.

Nástupiště v žst Nepomuk bude délky 200 m, protože stanice bude obsluhována rychlíkovými spoji. Ve stávajícím stavu je v řešeném úseku celkem 27 úrovnových přejezdů. V navrhovaném stavu je 12 přejezdů zrušeno a zbývající jsou stavebně upraveny a nově zabezpečeny.

Návrh technického řešení vychází ze studie proveditelnosti modernizace železničního spojení České Budějovice – Plzeň. Úkolem studie proveditelnosti bylo prověřit možné varianty modernizace železničního spojení České Budějovice – Plzeň z pohledu technického, dopravně technologického, přepravního, ekologického a ekonomického.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

***B.I.6. 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***

Návrh Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo) vychází ze schválené Studie proveditelnosti (dále jen SP) „Modernizace tratě České Budějovice – Plzeň“. Varianta schválená CK MD je označena jako Bp.

Řešený úsek je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je nejvýznamnější dopravní spojnici Plzeňského a Jihočeského kraje. V řešeném úseku je významným prvkem systému příměstské dopravy města Plzně, v jihovýchodním sektoru Plzeňského kraje.

Základními parametry navrženého řešení jsou:

- plné zdvoukolejnění v celém řešeném úseku
- napájení el. trakčním systémem AC 25 kV/50Hz
- traťová třída zatížení UIC GC/D4, tj. nápravové zatížení 22,5 t
- traťová rychlost do 160 km/h
- provoz nákladních vlaků délky až 740 m
- zajištění shody s parametry interoperability pro subsystemy INF, PRM, CCS, ENE
- zavedení systému ERTMS, ETCS L2

Stavba je navržena jako modernizace stávající tratě. Trať bude upravena v celém úseku Horažďovice předm. – Plzeň -Koterov tj. od km 288,200 do km 343,957. V úseku Nepomuk – Plzeň - Koterov bude trať zároveň zdvoukolejněna.

Modernizovány a upraveny budou všechny dotčené železniční stanice. ŽST Ždírec u Plzně bude přestavěna na zastávku. V cílovém stavu modernizace trati je navrhována  $V_{max}=160$  km/h. Zdvoukolejněované úseky jsou navrženy ve stopě dle ZÚR také pro traťovou rychlost do 160 km/h. Pro dosažení požadovaných rychlostních parametrů je v úseku Horažďovice předm. – Nepomuk navržena rozsáhlá přeložka tratě v lokalitě stávající zastávky Velký Bor. Trasa je vedena v nové stopě v délce cca 1,2 km se směrovým posunem až cca 100 m. V úseku od Nepomuku do Plzně – Koterova je trasa nově zdvoukolejněna tzn. v celém úseku je doplněna druhá traťová kolej. Dílčí směrové přeložky trasy jsou navrženy v úseku mezi zast. Srby – Ždírec a na vjezdu do ŽST Blovice. Nejrozsáhlejší přeložkou ve zdvoukolejněném úseku je pak přeložka v úseku Blovice – Zdemyslice délky cca 1,2 km se směrovým posunem trasy cca 30 m.

Pro zlepšení dostupnosti je zast. Velký Bor zrušena a nahrazena novou zastávkou Horažďovická Lhota v blízkosti stejnojmenné obce a zast. Mileč je posunuta o cca 900 m po směru staničení trati blíže k obci.

Ve všech zastávkách a ŽST budou nově řešena nástupiště s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice a přístupy k nim, které budou bezbariérové.

V zájmovém území stavby (mimo umělé stavby již zrealizované v rámci Modernizace žst. Horažďovice předměstí a připravované v rámci Peronizace Pačejov) se nachází mosty a propustky různých konstrukcí deskové, trubní, klenuté a ocelové. Celkem se v území stavby se nachází 112 ks umělých staveb v různém technickém stavu. Z toho je 39 ks mostů, z nichž 3 ks (km 309,293, 316,020 a 316,86) byly od roku 2008 přestavěny nebo zrekonstruovány a 73 ks propustků, z nichž 9 ks (km 294,604, 295,067, 295,567, 296,534, 304,723, 305,632, 306,329, 307,575 a 308,461) bylo od roku 2005 přestavěno nebo zrekonstruováno. Všechny objekty budou sanovány, nebo přestavěny.

K ochraně před hlukem ze železniční dopravy budou ve vybraných lokalitách zřízeny protihlukové stěny (PHS).

Stávající mezistaniční úseky a stanice jsou vybaveny různými traťovými zabezpečovacími zařízeními (TZZ) 2. a 3. kategorie dle TNŽ 34 2620.

V zájmovém území stavby se nachází celkem 27 ks úrovnových křížení – přejezdů (P1178 km 293,204 - P1204 km 340,777), z toho 2 ks jsou zabezpečeny výstražnými kříži, 8 ks přejezdy zabezpečené PZS 3. kategorie se závorami a 15 ks bez závor a 2 ks jsou trvale uzavřené přejezdy. V navrženém stavu bude 6 přejezdů zrušeno, zbývající budou zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Stavba bude v jednotlivých ŽST nově napojena na el. distribuční síť. Součástí stavby jsou ochrany a přeložky stávajících sítí technické infrastruktury v rozsahu dotčení stavbou.

Stavba bude realizována převážně na pozemcích drážních, avšak s ohledem na zdvoukolejnění bude vyžadovat i zábory pozemků cizích vlastníků, a to včetně pozemků s ochranou ZPF a LPF. Částečně pak bude realizována na pozemcích ČD a.s.

Stavba vyvolává nutnost kácení 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.

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Pro potřeby procesu dle 100/2001 Sb. je záměr popsán v dostatečném rozsahu.*

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

Termín zahájení stavby 2023

Termín ukončení stavby 2026

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek. Termíny stavby závisejí na časovém ukončením správních řízení v souvislosti se stavbou.*

### **B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků**

Kraj: Plzeňský

Obec: Plzeň, Starý Plzenec, Štáhlavy, Nezvěstice, Žákava, Zdemyslice, Blovice, Ždírec, Měcholupy, Srby, Klášter, Nepomuk, Třebčice, Mileč, Nekvasovy, Kovčín, Myslív, Olšany, Pačejov, Velký Bor, Horažďovice, Vrčeň

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

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

Územní rozhodnutí dle § 92 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) - obecný stavební úřad

Stavební povolení dle zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) – drážní úřad

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Pouze poznámka:*

*Recyklace šterkové lože je vyjmenovaným zdrojem znečišťování ovzduší dle přílohy č. 2 zákona 201/2012 Sb. kód 5.11. Jedná se o mobilní zdroj - provozovatel musí mít povolení provozu Krajského úřadu Plzeňského kraje.*

*Obdobně v případě zákona o odpadech 541/2020 Sb.*

## **B.II. Údaje o vstupech (zejména pro výstavbu a provoz)**

### **B.II.1. Půda**

Na základě záborového elaborátu je stanovený trvalý zábor ZPF 31,5579 ha a dočasný zábor ZPF nad 1 rok 35,1602 ha. Trvalý zábor PUPFL je požadován o celkové výměře 4,2917 ha trvalého záboru a 3,1381 ha dočasného záboru. Poznámka - uvedené výměry mohou být na základě úpravy technického řešení v průběhu navazujících stupňů projektové přípravy zpřesněny.

V dokumentaci podrobně dokladováno.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek, kapitola obsahuje požadované údaje.*

### B.II.2. Voda

#### *Provoz*

U stávajících objektů nedochází stavebními úpravami k navyšování spotřeby vody. Záměrem ani nedochází k navyšování počtu osob v objektech, které by generovalo zvýšení spotřeby vody apod. Instalované technologie nevyžadují pro svůj provoz vodu.

Stavba nevytváří, oproti stávajícímu stavu, nové požadavky na spotřebu pitné vody a odvádění splaškových vod. Ve stanicích nejsou navrženy nové prostory, které by navýšily spotřebu vody nad stávající stav. Navržené úpravy veřejných toalet v ŽST Nepomuk a Starý Plzeň jsou prostou náhradou za demolované objekty veřejných toalet.

Dešťová voda není pro účely stavby cíleně využívána. V ŽST Nezvěstice, jsou navrženy dvě povrchové retenční – odpařovací nádrže s objemem 100 m<sup>3</sup> a 180 m<sup>3</sup>, které slouží pro zachycení vod ze systému staničních trativodů.

#### *Výstavba*

Likvidace odpadních vod ze staveniště je součástí přípravy dodavatele stavby.

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.

Odtok do stávajících odvodňovacích zařízení je možný pouze za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení jsou součástí přípravy dodavatele. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

*Tato kapitola obsahuje požadované údaje.*

### B.II.3. Ostatní přírodní zdroje

#### Stavební materiály

##### Vstupní suroviny

Při realizaci stavby vzniknou nároky na vstupní suroviny, jedná se především o jednorázový odběr následujících druhů materiálů:

- zeminy vhodné pro násypy
- kamenivo a štěrkopísky
- cement a různé přísady do betonů
- ocel (výztuž, sloupky)
- ocelové konstrukce
- prefabrikáty (odvodnění)
- panely na přístupové komunikace

Celková spotřeba stavebních materiálů a bilance zemin bude specifikována v dalším stupni projektové přípravy.

Pohonné hmoty pro automobily a provoz nouzových agregátů budou odebírány dodavateli stavby z běžné distribuční sítě za velkoobchodní ceny. Při provozu dopravy budou odebírány pohonné hmoty z prostředků vybraných dopravců.

#### Zemní bilance

objem výkopů	887 950 m <sup>3</sup>
objem násypů	573 290 m <sup>3</sup>
přebytek výkopů	314 660 m <sup>3</sup>

Celkový přebytek výkopové zeminy činí 314 660 m<sup>3</sup>. Výkopovou zeminu nebude možné využít v předmětné stavbě. Během výstavby budou zřízeny deponie výkopové zeminy v žst. Pačejov, žst. Nepomuk, žst. Blovice, žst. Nezvěstice, TSS Starý Plzenec a žst. Plzeň – Koterov. Mezideponie přebytku výkopové zeminy jsou navrženy v lokalitách Mileč a Nekvasovy, na pozemcích k.ú. Mileč p.č. 763, 764 a k.ú. Nekvasovy p.č. 900/4, 900/5, 900/6 a 900/7. Celý objem zeminy 314 660 m<sup>3</sup> bude uložen v dobývacím prostoru Lomnička I v k.ú. Kaznějov. Odvoz přebytku výkopové zeminy bude z deponií po železnici do Kaznějova.

V souladu s platnou legislativou navrhuje přebytečnou výkopovou zeminu využít na povrchu terénu k terénním úpravám nebo na rekultivaci lidskou činností postižených pozemků a k rekultivaci vytěžených povrchových důlních děl.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **B.II.4. Energetické zdroje**

##### Energetická bilance EOv:

Název odběru	Pi [kW]	Ps [kW]
EOV ŽST Nepomuk	234	234
EOV ŽST Blovice	148	148
EOV ŽST Nezvěstice	188	188
EOV ŽST Starý Plzenec	137	137
<b>Celkem</b>	<b>707</b>	<b>707</b>

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **B.II.5. Biologická rozmanitost**

Stavba se nachází dle biogeografického členění České republiky (Culek, 1996) na území dvou bioregionů: v úseku mezi Plzní a Blovicemi v Plzeňském bioregionu (1.28) a v úseku mezi Blovicemi a Horažďovicemi v Plánickém bioregionu (1.41).

V dokumentaci popsány vlastnosti jednotlivých bioregionů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*



### B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Posuzovaný záměr nepředpokládá nároky na dopravní a jinou infrastrukturu ve fázi provozu. Pro fázi výstavby bude prioritou pro staveništní dopravu - doprava po železnici.

Realizace záměru bude představovat zrušení 6 úrovnových přejezdů.

V rámci posuzovaného záměru budou dotčeny stávající inženýrské sítě, jednotlivé stavební objekty, které řeší přeložky sítí jsou uvedeny v kapitole B.I.6 - D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty, D.2.1.6 Potrubní vedení Dokumentace.

V rámci posuzovaného záměru dojde k úpravám pozemních komunikací, které jsou uvedeny v kapitole B.I.6 – D.2.1.8 Dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

### B.III. Údaje o výstupech (zejména pro výstavbu a provoz)

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

Provoz

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o elektrifikovanou trať, nebude po dokončení stavby okolí železniční tratě zatěžováno žádnými novými zdroji emisí.

Výstavba

Hlavním zdrojem emisí budou recyklační plochy s dočasně umístěnými recyklačními linkami. Tyto plochy budou využity postupně nebo v souběhu v průběhu stavby, a to vždy pouze po dobu několika desítek dnů, tak jak je uvedeno níže u jednotlivých recyklačních základů.

Délka pracovní směny na jednotlivých základnách se bude pohybovat v rozmezí od 5 - 8 hod./den v závislosti na omezeních vyplývajících z opatření pro ochranu obyvatelstva před hlukem.

Konkrétní měsíc využití příslušné plochy (během realizace stavby 2024) nebyl v době zpracování rozptylové studie k dispozici.

Přehled objemů recyklovaného štěrkového lože:

recyklační základna	úsek	km rozsah	objem recyklace (m <sup>3</sup> )	hmotnost (t)	doba recyklace (dny)
<b>RZ Horažďovice předm.</b>	ZÚ - zast.Horažďovická Lhota (včetně)	288,200 - 295,050	16 100	28 980	58
<b>RZ Olšany-Pačejov</b>	zast. Horažďovická Lhota (mimo) - Mileč (včetně)	295,050 - 309,845	37 200	67 320	84
<b>RZ Nepomuk - Dvorec</b>	Mileč (mimo) - Srby přejezd P1184	309,845 - 317,230	25 400	45 900	77
<b>RZ Blovice</b>	Srby přejezd P1184 - Nezvěstice (mimo)	317,230 - 331,415	29 400	52 920	66
<b>RZ Starý Plzenec</b>	Nezvěstice(včetně) – Koterov (mimo)	331,415 - 343,624	36 000	64 800	81

recyklační základna	úsek	km rozsah	objem recyklace (m <sup>3</sup> )	hmotnost (t)	dobu recyklace (dny)
<b>Celkem</b>			<b>144 100</b>	<b>259 920</b>	

**Starý Plzenec**

ZS je umístěno na části pozemku č.p. 246/2 v k.ú. Štáhlavy v km 331,415 – 343,624 žel. trati.

Pozemek je ve vlastnictví: Traťová strojní společnost, a.s., Musílkova 257/48, Košře, 15000 Praha 5.

**Blovice**

ZS je umístěno na části pozemku č.p. 432/28 v k.ú. Blovice v km 325,4 – 325,5 žel. trati.

**Nepomuk Dvorec**

ZS je umístěno na části pozemku č.p. 133/26 v k.ú. Dvorec v km 313,55 žel. trati.

**Olšany – Pačejov**

ZS je umístěno na části pozemku č.p. 948/16 v k.ú. Olšany u Kvášňovic a č.p. 1164/31 v k.ú. Pačejov v km 301,51 žel. trati.

**Horažďovice – Předměstí**

ZS je umístěno na části pozemku č.p. 2189/24 a 2189/13 v k.ú. Horažďovice, v km 289,55 žel. trati.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

**B.III.2. Odpadní vody****Fáze výstavby**

Nakládání s odpadními vodami ve fázi výstavby bude provedeno v souladu s platnou legislativou. Přesné množství produkovaných odpadních vod bude upřesněno po výběru zhotovitele stavby.

**Splaškové vody**

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí na plochách zařízení staveniště. Množství splaškových odpadních vod bude odpovídat počtu pracovníků. Předpokládaná produkce splaškových vod na jednoho pracovníka je 120 l/osoba/směna.

**Dešťové vody**

V době výstavby bude využit stávající 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.

**Technologické odpadní vody**

Technologické odpadní vody budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů apod. V průběhu stavby budou realizována opatření zabraňující kontaminaci povrchových a podzemních vod a horninového prostředí.

## Fáze provozu

### Splaškové vody

Během provozu záměru se předpokládá vznik splaškových odpadních vod v rámci zastávek, tyto vody budou svedeny do kanalizace. TNS Nezvěstice bude napojena splaškovou přípojkou na bezodtokou jímku (žumpu). Likvidace odpadních vod z této jímky bude odpovídat zákonu č. 254/2001 Sb. o vodách.

### Dešťové vody

Rozsah a způsob odvodnění koleje vychází z konfigurace stávajícího drážního tělesa ve vztahu k přilehlému terénu. Stávající umístění příkopů neodpovídá prostorovému uspořádání zemního tělesa. Sedlaná zemní pláň – s příčným sklonem 5 % - je vyvedena na kraj náspu nebo k podélným odvodňovacím zařízením. Odvodnění tělesa železničního spodku je navrženo především pomocí otevřených příkopů zpevněných příkopovými tvárnici TZZ3, dále pak pomocí trativodů, příkopových zídek nebo je voda vyvedena na svah zemního tělesa. Konsolidační vrstvy u nově zřizovaných násipů budou odvodněny patními příkopy nebo patními trativody. Odvodňovací zařízení jsou vyústěny do stávajících vodotečí, k propustkům nebo na volný terén.

Otevřené příkopy jsou navrženy jako zpevněné (tvárnice TZZ3 a TZZ4 osazenými do betonového lože tl. 0,10 m se zatřením spár) v celém rozsahu traťového úseku a uzavřené (betonové tvarovky UCH/UCB 0,1,2).

Trativody jsou navrženy z plastových trubek DN150 a DN200, které jsou vloženy do trativodní rýhy vyložené filtrační geotextílií. Zásyp rýhy je vyplněn drtí 16/32. Na trativodní síti jsou navrženy plastové šachty DN 400, kde poslední šachta trativodu je navržena s kalovým prostorem. Pro svodné potrubí je použito trub PE-HD DN 300-400.

Vyústění na stávající terén je provedeno pomocí betonových monolitických trativodních vyústí s dlažbou lomového kamene navazující na vyústění. Vyústění trativodů v místě přejezdů s navazujícím podélným odvodněním žel. spodku je vyvedeno do tohoto odvodnění ve výšce minimálně 0,15 m nad niveletou tohoto příkopu

Profily mostních objektů a propustků byl prověřen v rámci hydrotechnického výpočtu.

## Technologické odpadní vody

Technologické odpadní vody budou vznikat v minimálním množství.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

### B.III.3. Odpady

V rámci projektové přípravy byl proveden průzkum kontaminace štěrkového lože. V dokumentaci uvedeny výsledky průzkumu.

Celkem bylo ve stanovené části stavby dopravní infrastruktury (liniové stavby) vykopáno 364 sond, z nichž byly odebrány dílčí vzorky štěrkového lože. Z každé sondy byly odebrány dílčí

vzorky použité k vytvoření místních vzorků. Z místních vzorků (KS) bylo následně v souladu s plánem odběru vzorků vytvořeno celkem 38 reprezentativní terénní vzorků (K).

Hmotnost reprezentativních terénních vzorků činila cca 4 – 6 kg. Vzorky byly dodány do akreditované zkušební laboratoře ALS Czech Republic, s.r.o. – Praha (č. akreditace 1163), kde byly upraveny (homogenizovány, drceny) a byly z nich vytvořeny laboratorní a zkušební vzorky, které byly podrobeny požadovaným zkouškám.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek.*

*Při přípravě a realizaci stavby bude zcela respektována nová vyhláška 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.*

### **B.III.4. Ostatní emise a rezidua**

#### Hluk

Fáze výstavby

Zdroji hluku ze stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby záměru. Opatření pro minimalizaci vlivu hluku ze stavební činnosti jsou součástí hlukové studie příloha č.1 a kapitoly D.IV. Dokumentace.

Fáze provozu

Zdrojem hluku po dobu provozu bude vlastní kolejová doprava. V následující tabulce jsou uvedeny vypočtené hodnoty hluku ve vzdálenostech 25 metrů od osy kolejí pro stávající stav a výhled. Podrobně je vyhodnocení hluku provedeno v hlukové studii, příloha č. 1 dokumentace.

V dokumentaci navržena protihluková opatření – protihlukové stěny o délce 200 m a výšce 1,5-2 m a protihluková úprava objektu č.p. 73 v k.ú. Olešná u Nezvěstic.

#### Vibrace

Pro zjištění stávajícího stavu vibrací bylo provedeno měření vibrací od železniční tratě ve čtyřech měřících bodech.

V bodě M2 (Hájek 182, Blovice) hygienický limit není prokazatelně splněn u některých vlakových souprav. Tento objekt je navržen k demolici.

#### Záření

Při realizaci ani v provozu se nepředpokládá provozování otevřených generátorů vysokých a velmi vysokých frekvencí ani zařízení, která by takové generátory obsahovala, tj. zařízení, která by mohla být původcem nepříznivých účinků elektromagnetického záření na zdraví ve smyslu nařízení vlády č. 291/2015 Sb. o ochraně zdraví před neionizujícím zářením.

Záměr se nenachází v oblasti působení externích zdrojů vysokých a velmi vysokých frekvencí. Není nutné realizovat opatření, jež by vyloučila indukovaná pole překračující hodnoty stanovené uvedeným nařízením vlády č. 291/2015 Sb., o ochraně zdraví před neionizujícím zářením.

#### Světelné znečištění

V rámci posuzovaného záměru bude instalováno nové venkovní osvětlení nástupišť a podchodů. Rozsah a parametry nového venkovního osvětlení jsou definovány Protokoly o určení

venkovního osvětlení dráhy – v souladu se zněním předpisu SŽDC E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.

Při návrhu světelných zdrojů je nutné postupovat v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č.j. MZP/202/710/2387) ze dne 30.6.2020.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

### **B.III.5. Doplnující údaje**

Podle Dokumentace - Z hlediska předkládané kapitoly dokumentace není nezbytné uvádět žádné další doplňující informace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

## **Část 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:

Struktura a ráz krajiny

Geomorfologie a hydrologie

Flóra a fauna

#### *Flóra*

V celém úseku železnice byl proveden v letech 2018 až 2019 botanický průzkum (Kos et Adam, 2020). Průzkum byl aktualizován v květnu 2021. Celý úsek byl rozčleněn na 15 úseků.

V dotčeném území byl zjištěn výskyt tří zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Jednalo se o ohrožený prstnatec májový (*Dactylorhiza majalis*, O, C3) a silně ohrožený lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*, SO, C3 autochtonní) a chudínu zední (*Draba muralis*, SO, EN).

#### *Fauna*

Zoologický průzkum byl v území proveden v průběhu celé vegetačních sezón v letech 2018 až 2019, doplněn byl o údaje z jarních měsíců roku 2020 (Kos et Adam, 2020). Průzkum byl aktualizován v květnu 2021.

Výsledky průzkumu včetně výskytu zvláště chráněných druhů je uveden v dokumentaci.

#### Významné krajinné prvky

V těsné blízkosti posuzovaného záměru je v Plzni-Koterově vyhlášen registrovaný VKP č. 7702 Mokřad na Černickém potoce – J část.

Předmětnou tratí dochází k dotčení VKP křížením s vodními toky, příp. rybníky.

V dokumentaci uveden seznam památných stromů v okolí posuzované trati.

### Územní systém ekologické stability

Mimo lokálních prvků ÚSES

RK2051 regionální biokoridor funkční km 302,9

RUSES 865 regionální biocentrum funkční km – není součástí posuzovaného záměru, je součástí stavby Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009, předpoklad realizace 2019 – 2020

RK 269 regionální biokoridor funkční vpravo trati km 304,1 – 304,8

RUSES 864 regionální biocentrum funkční km 307,7 – 307,9

RUSES 864 regionální biocentrum funkční km 307,9 – 308,5

regionální biokoridor funkční km 314,5

regionální biocentrum funkční km 317,7 – 319,5 vpravo

regionální biokoridor funkční km 318,6 – 319,9 vlevo

nadregionální biokoridor nefunkční km 337,9

nadregionální biokoridor funkční km 342,7 – 343,1

### Zvláště chráněná území

Tzv. velkoplošné ZCHÚ (CHKO, NP) se v zájmovém území nenacházejí. V současném projektovém řešení nenastává územní konflikt mezi záměrem a maloplošnými ZCHÚ.

### Přírodní parky

Záměr vede po hranici přírodního parku Buková hora, přírodní park tvoří západní hranici trati mezi Blovicemi a Nepomukem, km 315,0 – 323,6.

### Evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Řešený traťový úsek není v přímé územní kolizi s lokalitami chráněnými v rámci NATURA 2000.

Ložiska nerostů

Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Území hustě zalidněná

Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

Staré ekologické zátěže

Nejbližše modernizované trati se nachází stará ekologická zátěž U Mototechny u Starého Plzece.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek.*

*Tato kapitola je zpracována podrobně a srozumitelně a obsahuje požadované údaje.*

V případě přírodních parků není uveden PP Kornatický potok, kde trať tvoří západní hranici parku. Tato informace je však uvedena v kapitole C3.

## **C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny**

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

### Ovzduší

Celková kvalita ovzduší je průměrně dobrá a k překročení platných imisních limitů dochází pouze u BaP o 10 % - 30 % v lokalitě Starý Plzenec, o 20 % - 30 % v lokalitě Šťáhlavy, o 10 % v lokalitě Nezvěstice o 10 % a v lokalitě Blovice o 10 %.

### Voda

Zájmové území stavby se nachází v útvary povrchových tekoucích vod Březový potok od pramene po ústí do toku Otava (ID - HVL\_1230), Myslivský potok od pramene po ústí do toku Úslava (ID – BER\_0450), Úslava od pramene po Myslivský potok (ID – BER\_0440), Úslava od toku Myslivský potok po ústí do toku Berounka (ID – 0480) a Podhrázský potok od pramene po ústí do toku Úslava (ID – BER 0460).

### Půda

### Přírodní zdroje

### Biologická rozmanitost

### Klima

Dle Quittovy klasifikace se území stavby nachází v úseku mezi Koterovem a Žákavou převážně v klimatické oblasti MT 11, okolo Blovic v oblasti MT 10, mezi Ždírcem a Maňovicemi v MT 7, mezi Maňovicemi a Pačejevem v MT 5 a mezi Pačejevem a Horažďovicemi v MT 7.

### Obyvatelstvo a veřejné zdraví

### Hmotný majetek, kulturní dědictví

Záměr je v územní kolizi s ochranným pásmem zámku Kozel ve Šťáhlavech.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

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

## **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**

Měření hluku v mimopracovním prostředí bylo provedeno 16.6.-23.7.2020 a protokol o zkoušce je součástí hlukové studie v dokumentaci, příloha č.1. Měření bylo provedeno v 8 bodech. Pro všechny měřené body platí hygienický limit pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc, viz hluková studie. Z uvedeného tedy vyplývá, že hygienický limit hluku je splněn.

Celková kvalita ovzduší je průměrně dobrá a k překročení platných imisních limitů dochází pouze u BaP o 10 %-30 % v lokalitě Starý Plzenec, o 20 %-30 % v lokalitě Šťáhlavy, o 10 % v lokalitě Nezvěstice o 10 % a v lokalitě Blovice o 10 %.

Ve vztahu k zákonu č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, je možné konstatovat, že zatížení území z hlediska výchozí úrovně znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem je v území umístění záměru na hranici únosného zatížení území, resp. těsně pod hranicí únosného zatížení území.

Znečištění ovzduší benzo[a]pyrenem patří k hlavním problémům kvality ovzduší v ČR. V roce 2019 překročily roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu imisní limit ( $1 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ ) na 41 % stanic (tj. na 19 z celkového počtu 46 stanic s dostatečným počtem naměřených dat pro hodnocení).

Z hlediska hodnocení stávajícího klimatu uvedeného v kapitole C.II je možné konstatovat, že dotčené území je schopno se přizpůsobit změně klimatu.

V okolí železničního tělesa dominují člověkem silně ovlivněné biotopy, na náspech převažuje ruderalní bylinná vegetace mimo sídla (X7), místy nálety pionýrských dřevin (X12). Dále převažují intenzivně obhospodařovaná pole (X2), nezanedbatelné rozlohy mají urbanizovaná území (X1). V lesních porostech převažují lesní kultury s nepůvodními jehličnatými dřevinami (X9A).

Nicméně v dotčeném území byla v rámci mapování biotopů v ČR a jejich aktualizací roztroušeně zjištěna řada přírodních či přírodě blízkých biotopů. Jejich přítomnost byla potvrzena také v rámci botanického průzkumu. Vyšší zastoupení přírodě blízkých biotopů se nachází v okolí Pačejova. Během průzkumu zaznamenal Adam (Kos et Adam, 2020) celkem 429 taxonů rostlin. V dotčeném území byl zjištěn výskyt tří zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Jednalo se o ohrožený prstnatec májový (*Dactylorhiza majalis*, O, C3) a silně ohrožený lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*, SO, C3 autochtonní) a chudinu zední (*Draba muralis*, SO, EN).

Během průzkumů byla přímo zjištěna téměř 200 živočišných druhů (z toho cca 90 taxonů obratlovců a 104 taxonů bezobratlých).

Posuzovaný záměr kříží prvky územního systému ekologické stability na lokální, regionální a regionální úrovni.

V těsné blízkosti posuzovaného záměru je v Plzni-Koterově vyhlášen registrovaný VKP č. 7702 Mokřad na Černickém potoce – J část. Ten zahrnuje mokřadní louku s výskytem prstnatce májového. Severně od železnice se pak rozkládá registrovaný VKP č. 7701 Mokřad na Černickém potoce – S část, který je vymezen podél bezejmenného vodního toku.

V zájmovém území se nachází řada vodotečí a lesních porostů, které jsou významnými krajinnými prvky dle §4 zákona č.114/1992 Sb.

Mezi Nepomukem a Blovicemi představuje železniční trať východní hranici přírodního parku Buková hora – Chýlava (dražní km 315,0-323,6). Tento přírodní park zahrnuje rozsáhlý lesní komplex v okolí Bukové hory.

Posuzovaná trať tvoří také mezi Štáhlavicemi a Nezvěsticemi západní hranici přírodního parku Kornatický potok. Posuzovaná železniční trať je v krajině již dlouhodobě stabilizovaná, a to její jednokolejný úsek mezi Nepomukem a Plzní, tak i v minulosti zdvoukolejňená část mezi Horažďovicemi a Nepomukem. Prochází poměrně rozmanitou krajinou. Projevuje se dlouhodobé osídlení a hospodářská činnost.

Nejbližším maloplošným ZCHÚ je PP Černá stráň vzdálena více než 750 m od žst. Starý Plzenec.

Dle vyjádření KÚ Plzeňského kraje ze dne 16.3.2020 záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.



Zájmové území stavby se nachází v útvaru povrchových tekoucích vod Březový potok od pramene po ústí do toku Otava (ID - HVL\_1230), Myslivský potok od pramene po ústí do toku Úslava (ID – BER\_0450), Úslava od pramene po Myslivský potok (ID – BER\_0440), Úslava od toku Myslivský potok po ústí do toku Berounka (ID – 0480) a Podhrázský potok od pramene po ústí do toku Úslava (ID – BER 0460). Celkový stav útvarů povrchových vod je nevyhovující.

Zájmové území stavby prochází v útvary podzemních vod základní vrstvy Krystalinikum v povodí Horní Vltavy a Úhlavy (ID 63101), Krystalinikum v povodí Střední Vltavy – jižní část (ID 63201), Krystalinikum a proterozoikum v povodí Úhlavy a dolního toku Radbuzy – východní část (ID 62222). Kvantitativní stav útvarů podzemních vod je dobrý.

V zájmovém území je stanoveno záplavové území vodních toků: Březový potok, Myslivský potok a Úslavy. Posuzovaný záměr zasahuje do ochranných pásem povrchových vodních zdrojů: Blovice, Starý Plzenec, Plzeň Koterov. Posuzovaný záměr zasahuje do ochranných pásem podzemních vodních zdrojů Dvorec. Celkem bylo v rámci hydrogeologického průzkumu vymapováno a pasportizováno 28 jímacích objektů a 7 hydrogeologických monitorovacích vrtů. Z toho jsou 2 domovních studny – ST3 a ST23 využívány jako jediný zdroj pitné a užitkové vody pro rodinné domy či rekreační objekty.

V dotčených blízkých obcích je převážně vybudován obecní vodovodní řad a převážná část obyvatel obcí je připojena, nebo má možnost se k vodovodu připojit. Místní studny slouží převážně jako zdroj užitkové vody (k závlivce zahrady atd.). Výjimkou jsou pouze osamocené objekty, nebo objekty vzdálenější od okraje obce využívající studny i jako jediný zdroj pitné vody.

V zájmovém území se nachází staré ekologické zátěže skládka Zdemyslice, U Mototechny u Starého Plzně, cihelna Blovice a skládka Na hlinách.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného památkově chráněného objektu. Stávající trať prochází ochranným pásmem zámku Kozel ve Šťáhlavech. Posuzovaný záměr prochází územím s různými kategoriemi ÚAN. ÚAN kategorie I se nachází: u Starého Plzně, v oblasti s ÚAN II s pozitivně prokázanými archeologickými nálezy jsou evidovány lokality Starý Plzenec Ždírec.

Předpokládaný pravděpodobný vývoj v případě neprovedení záměru představuje stávající železniční trať bez stavebních úprav.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

## **ČÁST 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,**

*kteřé vyplývají z výstavby a existence záměru (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí*

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

Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je součástí přílohy č. 6 dokumentace.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> a benzo[a]pyren. Z těchto znečišťujících látek je nutno očekávat v celé výpočtové oblasti již ve výchozím stavu zvýšené riziko z expozice částicím PM<sub>2,5</sub> (v části zástavby i frakce PM<sub>10</sub>) a benzo[a]pyrenu. U benzenu nepřekračují hodnoty míru přijatelného rizika a u oxidu dusičitého nebylo zaznamenáno překračování směrných hodnot.

Vyhodnocení vlivů na lidské zdraví bylo provedeno pro fázi realizace, která bude v jednotlivých lokalitách trvat po dobu v řádu desítek dnů. Ani v nárůstem nejvíce ovlivněné části obytné zástavby není třeba očekávat překročení směrné hodnoty u akutních ani chronických účinků NO<sub>2</sub>. U benzenu byl nárůst zdravotního rizika i v nejvíce dotčené části obytné zástavby vypočten pod hranici reálného zvýšení výskytu účinků. V případě suspendovaných částic lze v lokalitách s nárůstem imisní zátěže očekávat zvýšení zdravotního rizika vyjádřeného jako kojenecká úmrtnost v řádu desetitisícin nového případu v dotčené populaci, v případě úmrtnosti u dospělých nad 30 let se změna pohybuje v řádu setin nového případu. Jedná se o hodnoty, které jsou nevýznamné ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace, které budou v praxi nepostřehnutelné a budou vysoce převáženy jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečišťování. Ani v případě benzo[a]pyrenu nebylo zaznamenáno rozpoznatelné zvýšení zdravotního rizika vlivem záměru.

Významnější ovlivnění může být způsobeno případnými zvýšenými krátkodobými koncentracemi suspendovaných částic PM<sub>10</sub> v průběhu realizace záměru. Nejvyšší vypočtené hodnoty nemusí být v území v době realizace vůbec dosaženy, nicméně při jejich případném výskytu nelze vyloučit zvýšený výskyt kašle v dotčené populaci. Z tohoto důvodu je třeba (zejména za nepříznivých rozptylových podmínek) důsledně zajistit minimalizaci prašnosti.

Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že se vlivem železničního provozu na modernizované trati bude podíl obyvatel silně obtěžovaných hlukem z železniční dopravy pohybovat na úrovni okolo 17 %, podíl obyvatel silně rušených při spánku bude okolo 8 %.

Z orientačního vyhodnocení hlukové zátěže ze stacionárních zdrojů hluku v období realizace záměru (v každé z lokalit bude realizace trvat řádově desítky dní) pak vyplývá, že podíl silně obtěžovaných obyvatel se bude pohybovat v rozmezí 10 – 22 %.

Pro vliv hluku z železniční dopravy nejsou stanoveny výpočetní vztahy pro určení míry kardiovaskulárního rizika a zároveň se nedoporučuje používat výpočtové vztahy odvozené pro hluk ze silniční dopravy. Tato charakteristika tedy není hodnocena.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

### **D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima**

#### Ovzduší

*Provoz*

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o elektrifikovanou trať, nebude po dokončení stavby okolí železniční tratě zatěžováno žádnými novými zdroji emisí.

### Výstavba

Za účelem zpracování vytěženého šterkového lože budou podél železniční trati zřízeny recyklační základny, na kterých bude během realizace stavby postupně recyklováno šterkové lože.

Hlavním zdrojem emisí budou recyklační plochy s dočasně umístěnými recyklačními linkami. Tyto plochy budou využity postupně nebo v souběhu v průběhu stavby, a to vždy pouze po dobu několika desítek dnů, tak jak je uvedeno níže u jednotlivých recyklačních základen.

Během vlastní výstavby byly uvažovány následující zdroje:

- těžká nákladní doprava jako obsluha plošného zdroje – ploch ZS
- vlastní plochy staveniště kde budou v pohybu výše uvedené stavební stroje a dále bude manipulováno s prašnými materiály
- recyklační linka jako zdroj TZL
- výfuky pohonných jednotek RL

V rozptylové studii (příloha 2 dokumentace) jako hlavní modelové znečišťující látky byly vybrány oxid dusičitý, benzen, benzo(a)pyren a TZL jako PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>.

V dokumentaci uveden odhad imisního pozadí v roce 2024.

Výsledky rozptylové studie jsou v dokumentaci diskutovány se závěrem:

Na základě komplexního zhodnocení vlivu posuzovaného stavebního záměru na ovzduší lze konstatovat, že navrhovaná liniová stavba:

**„Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)“**

je při dodržení všech opatření snižujících prašnost z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelná a lze ji v daném místě realizovat.

Navržena opatření k snížení prašnosti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

*Odhad imisního pozadí pro rok 2024 považuje zpracovatel posudku za nadbytečné. Dle platné legislativy se vychází z posledního dostupného pětiletí - v daném případě 2014-2018, příp. 2015-2019.*

### Klima

V samostatné příloze č. 5 Dokumentace je vyhodnocen záměr z hlediska globálních změn klimatu.

Záměru nehrozí z důvodu klimatických změn žádná významná rizika.

Ve fázi provozu záměru je možné hodnotit posuzovaný záměr, který představuje již v současné době elektrifikovanou trať, že splňuje opatření snižující emise skleníkových plynů a je možné jej hodnotit pozitivně.

Ve fázi výstavby dojde k nevýznamnému zvýšení emisí skleníkových plynů produkovaných vozidly po dobu stavby. Dle navrženého plánu organizace výstavby bude převážná část staveništní dopravy řešena po železnici. Vzhledem ke krátkodobému působení je možné hodnotit vliv na klima za slabý a nevýznamný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez zásadních připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

### **D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky**

Dle Dokumentace - Na základě výpočtů, které vycházejí z dopravní technologie odsouhlasené Správou železnic, není nutné budovat rozsáhlá protihluková opatření. Navzdory navýšení počtu osobních vlaků v denní době nedojde ve výhledovém stavu k podstatnému zhoršení akustické situace v okolí železniční tratě, a to v důsledku provozování moderních vlaků a nového železničního svršku a spodku.

V několika případech, především v úsecích s přeložkami trati, je predikováno ve výhledovém stavu překročení hygienických limitů hluku. Za účelem splnění hygienických limitů jsou navrženy 4 protihlukové stěny v celkové délce 200 m s výškou od 1,5 do 2 m a dále je navržena samostatná protihluková úprava pro 1 obytný objekt.

Po realizaci navrhovaných protihlukových opatření, lze ve výhledovém stavu v roce 2027 předpokládat dodržení hygienických limitů hluku.

Z hlediska problematiky světelného znečištění nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na světelné znečištění lze označit za akceptovatelný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

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

Vzhledem k umístění stavby, charakteru a rozsahu stavebních objektů s možnými vlivy na útvary povrchových vod lze uvést, že nebude změněna hydromorfologie útvary a nebude zhoršován stav jednotlivých ukazatelů a biologických složek útvary. Lze předpokládat, že modernizace trati nebude překážkou ke zlepšení ekologického stavu útvary povrchových vod HVL\_1230, BER\_0450, BER\_0440, BER\_0480 a BER 0460.

Předpokládá se, že modernizace trati nebude příčinou zhoršení dobrého chemického stavu útvary povrchových vod HVL\_1230, BER\_0450, BER\_0440 a BER 0460. Současně nebude překážkou ve snaze dosáhnout dobrého chemického stavu útvary povrchových vod BER 0480.

Lze předpokládat, že výstavba a provoz modernizované trati nenaruší navržená opatření k zajištění ochrany a udržitelného užívání vod, jimiž se usiluje o dosažení nebo udržení dobrého stavu vod v rámci uvedeného vodního útvaru povrchových vod.

Vzhledem k rozsahu stavby a druhu provozu nebude mít záměr zhoršující vliv na stávající dobrý kvantitativní stav útvary podzemních vod ID 63201, 63101 a 62222. Realizace a provoz stavby nebude překážkou ve snaze dosažení dobrého chemického stavu útvary podzemních vod ID 62222.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

### **D.I.5. Vlivy na půdu**

Dle Dokumentace - Dle zjištěných BPEJ se jedná o zábor zemědělské půdy ve všech třídách ochrany, přičemž převažující výměra odnímaných ploch ZPF se nachází ve III., IV. a V. třídě ochrany. V I. a II. třídě ochrany se nachází cca 27 % trvalých záborů ZPF a 22 % dočasných záborů ZPF nad 1 rok.

Lze konstatovat, že záměr vyvolá vyšší nárok na dočasný zábor ZPF nad 1 rok. Tyto plochy budou po ukončení nezemědělského využívání následně rekultivovány dle postupů schváleného plánu rekultivace. Předpokládaný rozsah dočasného záboru ZPF nad 1 rok ve stupni zpracování projektové dokumentace doporučením pro zhotovitele stavby. Pro další stupně projektové přípravy je doporučeno ověřit požadovaný rozsah s cílem snížení výměry dočasného záboru ZPF nad 1 rok.

Obecně ve vztahu k existující třídě ochrany lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

#### *Zábor lesního půdního fondu*

Stavba zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa. Výměra předpokládaného trvalého záboru PUPFL je dle zpracovaného záborového elaborátu 4,2917 ha trvalého záboru a 3,1381 ha dočasného záboru. Stavba má celkem předpokládaných záborů PUPFL 7.4298 ha. Plochy dočasného záboru PUPFL budou po ukončení užívání rekultivovány.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označit za střední, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

#### **D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje**

Dle Dokumentace nedochází záměrem k vlivům na přírodní zdroje.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

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

Rozsah kácení byl stanoven na základě záborového elaborátu a místního šetření. Kácena bude pouze mimolesní zeleň v rozsahu záboru stavby. Ve výjimečných případech budou káceny dřeviny v těsné blízkosti záměru mimo zábor stavby, které by ohrožovaly bezpečnost drážního provozu.

Náhradní výsadby za zeleň odstraněnou z důvodu stavby budou řešeny v rámci procesu o povolení ke kácení zeleně (§ 9 zák. č. 114/1992 Sb.). Tyto výsadby budou realizovány mimo zábor stavby a mimo pozemky Správy železnic s.o. přiléhající k dráze.

Obecně lze záborů přírodních či přírodě blízkých biotopů označit jako okrajové.

Pro realizaci záměru bude nutné požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

V dokumentaci podrobně popsáno na str. 360 – 390 stávající a budoucí řešení mostů a propustků.

Vyhodnoceny byly změny, které zdvoukolejnění a modernizace železnice přinesou v souvislosti s mostními objekty. V úseku Nepomuk – Plzeň-Koterov dojde ke zhoršení migračních parametrů zejména v souvislosti se zdvoukolejněním a s ním spojenému rozšíření drážního tělesa. Ačkoliv u řady mostů dojde ke zhoršení stavu, průchod savců střední velikosti zůstane zachován, v závislosti na umístění je pravděpodobně budou využívat i savci velikosti srny. Je nutné poznamenat, že železnice nebude oplocena a v řadě úseků bude obdobně jako v současnosti překonávána přímo, bez využití mostů.

Jako nejproblematictější se ukazuje výrazné zhoršení migračních parametrů v km 327,677 (SO 10-20-01). Zde v souvislosti s realizací přeložky železnice a přístupové cesty k chatové osadě dojde k výraznému snížení indexu otevřenosti a s ním spojené možnosti průchodu větších savců. Zpracovatelem projektové dokumentace byl návrh částečně pozměněn. Nové parametry byly navrženy na šířku mostu 9 m, výšku 10 a délku 40 m.

Lze tedy konstatovat, že migrační prostupnost území bude částečně zhoršena, zejména v úseku navrženého zdvoukolejnění.

Dále v Dokumentaci hodnoceny vlivy na významné krajinné prvky a vlivy na ÚSES.

V souvislosti s realizací posuzovaného záměru dojde k ovlivnění zájmů ochrany přírody a krajiny, vzhledem k charakteru území a záměru a při dodržení navržených zmírňujících opatření lze míru ovlivnění považovat za akceptovatelnou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

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

Je zřejmé, že posuzovaná modernizace trati přinese do krajiny jisté změny. Jedná se však o stávající trať, což dokládají historické mapy. Železniční trasa byla výrazněji směrově upravena a přeložena do nové stopy v prostoru zast. Velký Bor, před zast. Ždírec a v úseku před zast. Zdemyšlice. Analýza prokázala, že tyto změny nejsou pro ráz a identitu krajiny zcela pozměňující.

Na základě výše provedeného posouzení je možno konstatovat, že posuzovaná trať je řešena s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu, neboť představuje 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.

Nezbytný bude souhlas orgánu ochrany přírody podle ustanovení § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. K umístování a povolování staveb, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.*

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

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného památkově chráněného objektu. Stávající trať prochází ochranným pásmem zámku Kozel ve Štáhlavech.

Posuzovaný záměr prochází územím s různými kategoriemi ÚAN. ÚAN kategorie I se nachází: u Starého Plzně, v oblasti s ÚAN II s pozitivně prokázanými archeologickými nálezy jsou evidovány lokality Starý Plzenec Ždírec.

Povinností investora je splnit požadavky, které ukládá § 22 a § 23 zákona č. 20/1987 Sb.

V průběhu veškerých zemních prací bude umožněno provedení záchranného archeologického výzkumu. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti. Podmínky pro provedení archeologického výzkumu a harmonogram prací je nutno projednat s prováděcí organizací v dostatečném

předstihu, nejméně 21 dní před započítím prací. Úhrada záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením §22 odst. 2 zákona č.20/1987 Sb.

V úseku Horažďovice předm. – Nepomuk je stavba vedena téměř výhradně po stávajícím drážním pozemku. Směrové úpravy jsou navrženy v prostoru zast. Velký Bor, která bude přemístěna. Objekty v prostoru zastávky tzn. přístřešky a strážní domek č. 78 budou demolovány. Z důvodu zahloubení komunikace II/188 v prostoru křížení s tratí ve Velkém Boru je navržen k demolici také objekt pro bydlení na pozemku St. 98 v k.ú. Velký Bor včetně souvisejících přílehlých objektů. Demolován bude také stávající objekt zast. Nekvasovy.

V prostoru ŽST Nepomuk budou demolována obě stavědla a kiosek u výpravní budovy.

V úseku Nepomuk – Plzeň-Koterov bude železniční trasa zdvoukolejněna, tato skutečnost si vyžádá demolice stávajících objektů v následujícím rozsahu. Demolován bude objekt zast. Srby, skladiště v ŽST Ždírec u Plzně, reléový domek v k.ú. Vlčice, stavědlo 1 v ŽST Blovice a sklad a garáž v prostoru ŽST Nezvěstice. Vlivem úprav směrového řešení komunikace II/117 na přejezdu v ev. km 325,043 v Blovicích, bude nezbytné odstranit objekty na pozemku St.259 a č.p. 368. Vlivem úprav směrového řešení komunikace II/183 na přejezdu v ev. km 336,111 ve Štáhlavech, bude nezbytné odstranit objekt na pozemku č.p.401.

Demolice objektů mimo vlastnictví SŽ, s.o. nebo ČD, s.o.:

demolice objektů na pozemku st. 98 k.ú. Velký Bor, č. p. 92; objekt k bydlení

demolice strážního domku č.p. 31 Blovice; rodinný dům

demolice domu č.p. 368 Blovice; rodinný dům

demolice domu na pozemku st. 259; Blovice; jiná stavba

demolice domu pozemku st. 401 v k.ú. Štáhlavy; jiná stavba

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

## **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**

Fáze výstavby

Rizika pro veřejné zdraví v souvislosti s fází výstavby záměru plynou především z produkce emisí znečišťujících látek do ovzduší, případně hlukem ze staveniště a obslužné staveništní dopravy. Vyhodnocení vlivů na lidské zdraví bylo provedeno pro fázi realizace, která bude v jednotlivých lokalitách trvat po dobu v řádu desítek dnů. Významnější ovlivnění může být způsobeno případnými zvýšenými krátkodobými koncentracemi suspendovaných částic PM<sub>10</sub> v průběhu realizace záměru. Nejvyšší vypočtené hodnoty nemusí být v území v době realizace vůbec dosaženy, nicméně při jejich případném výskytu nelze vyloučit zvýšený výskyt kašle v dotčené populaci. Z tohoto důvodu je třeba (zejména za nepříznivých rozptylových podmínek) důsledně zajistit minimalizaci prašnosti.

Pro výstavbu v korytech vodních toků a v záplavových územích platí možnost ohrožení povodní a z toho vyplývající možnost zhoršení odtokových podmínek v místě stavebních objektů, poškození samotných stavebních objektů, poškození uloženého materiálu, odplavení uloženého materiálu, odplavení deponií uložených sypkých látek nebo uložených závadných látek a následné znečištění.

Pro stavební objekty ohrožené povodní bude v dalším stupni projektové dokumentace vypracován povodňový plán stavby, který bude splňovat náležitosti zákona 254/2001 Sb. a odvětvové normy TNV 752931 Povodňové plány.

Horninové a půdní prostředí může být v havarijním případě během výstavby záměru kontaminováno úniky ropných produktů ze stavebních a dopravních mechanismů. V tomto případě bude kontaminovaná zemina/ hornina ihned vytěžena a odvezena na zabezpečenou skládku.

Nebezpečí pro širší okolí může nastat rovněž při vzniku většího požáru při dopravní nehodě na předmětné železniční trati. Negativním projevem požáru pro širší okolí je vznik jedovatých a dráždivých plynů. Dále pak při hasičském zásahu vznikají odpadní vody kontaminované směsí hasebných látek a látek vyplavených při hašení.

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**

Posuzovaný záměr je v daném území předkládanou dokumentací posouzen ze všech podstatných hledisek. Z hlediska charakteru předloženého záměru je patrné, že se jedná o aktivitu v souladu s ÚPD.

Konkrétní popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je popsán v příslušných kapitolách části D.I. a D.II. Dokumentace EIA.

Jedná se o záměr modernizaci traťového úseku Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo) ve vnitrozemí České republiky, přímé negativní vlivy přesahující stávající hranice tak nejsou předpokládány.

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*

V dokumentaci uvedena následující opatření:

*Opatření pro fázi přípravy*

1. Na začátku a konci propustků neumísťovat jímky a nerealizovat zde překážky vyšší než 10 cm.
2. V případě úpravy podmostí mostních objektů je třeba v maximální možné míře ponechávat přirozený povrch.
3. U mostních objektů, kde jsou v současnosti vytvořeny břehové bermy, je nutné je zachovat.



4. K opevnování břehů vodních toků využívat přednostně kamenný pohoz, resp. kamennou rovinaninu či kamennou dlažbu s hlubokým spárováním. Nevhodná je betonová dlažba, panely či prostý beton.
5. V případech mostních objektů převádějících polní cesty (SO 14-20-03; SO 06-20-06; SO 06-20-02; SO 06-20-01) jako pokryv povrchu podmostí použít dusaný hlinitý písek. V případech mostních objektů převádějících vodní toky (SO 12-20-04; SO 12-20-01; SO 10-20-01; SO 08-20-09; SO 04-20-03; SO 06-20-05) je nutné jako pokryv břehů, břehových berm, resp. dalších částí podmostí mimo koryto vodních toků použít dusaný hlinitý písek (nevhodná je dlažba, šterk apod.).
6. V případě mostního objektu přes Úslavu (SO 08-20-01) je nutné zachovat přirozené podmostí, bez zpevnění.
7. Navržené trubní propustky nahradit rámovými (SO 10-21-01; SO 08-21-10; SO 08-21-09; SO 08-21-07; SO 08-21-06; SO 06-21-04; SO 04-21-13).
8. Upravit parametry mostu SO 10-20-01, výška 10 m, šířka (světlost kolmá) alespoň 15 m, délka mostního objektu 40 m.
9. Upravit parametry mostu SO 12-20-01, výška alespoň 4 m, šířka (světlost kolmá) 8 m.
10. Upravit parametry mostu SO 08-20-09, výška 8 m, šířka (světlost kolmá) 10 m.
11. Minimalizovat zábory zemědělského půdního fondu a pozemků plnících funkci lesa nad 1 rok.
12. Ve fázi zpracování dokumentace pro stavební povolení zpracovat hlukovou studii pro fázi výstavby a aktualizovat rozptylovou studii.

#### *Opatření pro fázi výstavby*

13. Vybudovat novou vrtanou studnu v dostatečné vzdálenosti od stávajícího zářezu v km 296,0 - Horažďovice, p.č. 531, k.ú. Horažďovická Lhota
14. Studna ST19 - Zdemyslice, p.č. 638/4, k.ú. Zdemyslice v km 327,157, v průběhu stavby je třeba důsledně dbát na ochranu zhlaví studny a zamezit znečištění jejího nejbližšího okolí (do vzdálenosti 10 m od studny)
15. Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (biologický dozor). Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, bude kontrolovat dodržování požadavků v rizikových úsecích z ochrany přírody, zejména v okolí rybníků a lokalit s výskytem obojživelníků. Operativně bude přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců. Provádět bude záchranné transfery zástupců obojživelníků, vč. jejich larválních stádií, které využívají zvodnělých příkopů. Před začátkem stavebních činností v příkopech v drážních km 322,7-323,3 by měl biologický dozor stavby provést záchranný transfer obojživelníků z těchto míst.
16. Po dokončení stavby budou důsledně odstraněny všechny provizorní terénní úpravy, zařízení staveniště a odpady.
17. Při realizaci mostních objektů přes Podhrázský a Chocenický potok bude před začátkem stavebních prací proveden záchranný transfer zástupců raků. Transferovaní jedinci budou přeneseni proti proudu obou toků do vhodných lokalit, max do vzdálenosti 1 km.
18. Přístupové trasy nebudou vedeny přes území registrovaného VKP č. 7702 Mokřad na Černickém potoce.
19. Před začátkem stavebních prací jasně a zřetelně označit území registrovaného VKP č. 7702 Mokřad na Černickém potoce s populací prstnatce májového tak, aby nedocházelo k pojezdům stavební techniky a k jejímu ovlivňování ze strany pracovníků, k ukládání odpadů apod.

20. Kácení dřevin provádět mimo vegetační období v období od začátku listopadu do konce března. V případě výjimečného kácení mimo navržené období je ve všech případech nutná přítomnost biologického dozoru stavby, který provede kontrolu dřeviny.
21. Během výstavby je nutné plánovat vedení přístupových cest s ohledem na co nejmenší možné ovlivnění VKP. Přístupové cesty zpevnit pouze dočasně a po ukončení stavebních prací je uvést do původního stavu.
22. Při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků. Technický stav stavební techniky musí být v perfektním stavu, nepoužívaná technika bude podložena záchytnými vanami. Doplnění provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků.
23. V případě potřeby realizace transparentních ploch (např. u silničního najezdu) je třeba tyto plochy doplnit o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 10 cm.
24. Zemina z míst s výskytem vlčího bobu mnoholistého, topinamburu hlíznatého a celíku obrovského, křídlatek a bolševníku velkolepého nesmí být používána v rámci stavby a musí být odvezena na skládku.
25. Během stavebních prací je třeba předcházet dalšímu šíření a zavlékání invazních druhů. V případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat.
26. V případě sucha budou skrápěny plochy ZS k recyklaci kameniva.
27. Materiál určený k recyklaci bude skrápěn s dostatečným předstihem před recyklací.
28. Materiál určený k recyklaci na plochách ZS bude skrápěn na mezideponiích.
29. Komunikace určené k návozu a odvozu materiálu na recyklační linku budou pravidelně čistěny.
30. Korby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci budou zaplachtovány.
31. V době nepříznivých rozptylových podmínek bude zamezeno souběhu práce stavebních mechanismů s vysokým výkonem – nebude prováděna recyklace.
32. 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 přivázející či odvázející osoby nebo náklad.
33. Na celém staveništi budou důsledně vypínány spalovací motory vozidel a strojů vždy, když nejsou aktivně využívány.
34. Bude omezena souběžná pracovní činnost strojů během zhoršených rozptylových podmínek.
35. Na zařízení staveniště budou používány stavební stroje splňující emisní parametry dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NO<sub>x</sub> více než 8x nižší než stanoví norma STAGE IIIB.
36. V průběhu stavebních prací bude postupováno v souladu s ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích
37. Striktně dodržování POV a povodňového plánu tak, aby stavební činností nikdy nedošlo ke kontaminaci vodního prostředí
38. Všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to cca od 8 do 16 hodin, další vhodné práce je možné provádět v době od 7 do 19 hodin)
39. Případné požadavky na noční práce v blízkosti chráněných objektů je třeba v předstihu konzultovat s orgány ochrany veřejného zdraví, které stanoví další podmínky
40. Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností
41. Stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB)

42. Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny)
43. Dle možností umístit stroje co nejdále od obytné zástavby
44. Zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny)
45. Staveništní dopravu organizovat vždy dle možností mimo obydlené zóny
46. Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech, a tak jim umožnit odpovídající úpravu režimu dne

Jednotlivá opatření jsou v dokumentaci zdůvodněna.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Komentář k navrhovaným opatřením uveden v kapitole IV. předkládaného posudku.*

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

Při zpracování dokumentace byly použity následující podklady:

- literární údaje
- terénní průzkumy
- osobní jednání

Hluková studie

Hluková studie byla zpracována v souladu s postupy uvedenými v platných "Metodických pokynech pro výpočet hladin hluku z dopravy" (VÚVA Praha, RNDr. Miloš Liberko). Při zpracování byl použit výpočetní program CadnaA® verze 2019 firmy DataKustik GmbH. Pro výpočet hluku od železniční dopravy byla použita norma Shall 03.

Rozptylová studie

Rozptylová studie byla zpracována dle metodiky MŽP „SYMOS '97“, která je určena jako závazná referenční metoda sledování kvality ovzduší určená pro výpočet rozptylu znečišťujících látek v ovzduší (dle vyhlášky č. 330/2012 Sb., příloha č. 6 část B).

Aktualizace metodiky SYMOS byla zveřejněna ve Věstníku MŽP ze srpna 2013 jako Metodický pokyn MŽP, odboru ochrany ovzduší, příloha č.1 Metodická příručka modelu SYMOS '97- aktualizace 2013.

Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

Použitá metodika hodnocení vychází ze základních metodických postupů hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA) a využívá autorizační návody SZÚ k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší AN 17/15, k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku a odbornou literaturu.

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

### *Hluk*

Nejistota výpočtu je závislá na přesnosti vstupních údajů – intenzita dopravy, přesnost mapových podkladů.

Autor programu neudává chybu v jednotlivých algoritmech. Pro výpočet byla použita norma Shall 03. Na základě provedeného ověření výsledků výpočtů programu CadnaA v jiných programech (např. SOUNDPLAN) lze konstatovat, že celková nejistota výpočtu se bude pohybovat s tolerancí  $\pm 2$  dB.

### *Rozptylová studie*

- klimatické a meteorologické vstupní údaje znamenají zprůměrované hodnoty jednotlivých veličin za delší časové období, skutečný průběh rozptylových charakteristik (např. výskyt bezvětrí apod.) se v jednotlivých konkrétních letech může od těchto údajů lišit
- vyhodnocení imisní zátěže zájmového území bylo provedeno s využitím metodiky SYMOS 97, která je doporučena MŽP pro zpracování rozptylových studií. Přestože metodika byla sestavena se snahou o maximální věrohodnost všech v ní použitých postupů, jejím základem je matematický model, který již svou podstatou znamená zjednodušení a nemůže popsat všechny děje v atmosféře, které ovlivňují rozptyl látek
- metodika nepočítá s pozadovým znečištěním, které musí být stanoveno samostatně, výsledky podle metodiky se týkají pouze zdrojů zahrnutých do výpočtu
- metodika nezahrnuje resuspendované částice.

Údaje, které jsou zatíženy určitou mírou nejistot, jsou také údaje sloužící k odhadu emisních faktorů pro motorová vozidla spočívající v odhadu skutečné rychlosti vozidel a v odhadu jejich odpovídající emisní úrovně. Zpracovatel této rozptylové studie si výše uvedených nejistot vyplývajících z použité metodiky je vědom a při zpracování RS byl veden snahou omezit vliv těchto nejistot na co nejmenší míru.

### *Hydrogeologický průzkum*

V rámci provedené pasportizace jímacích objektů v okolí trasy bylo dokumentováno celkem 28 jímacích objektů a 7 hydrogeologických monitorovacích vrtů. Z toho jsou 2 domovních studny – ST3 a ST23 využívány jako jediný zdroj pitné a užitkové vody pro rodinné domy či rekreační objekty. Využití dalších studní se pro opakované nezastižení majitelů nepodařilo zjistit, případně se jedná o nevyužívané studny u drážních objektů.

Průzkumné práce byly realizovány v dlouhodobě srážkově spíše podprůměrném období, zjištěné úrovně hladiny podzemní vody jsou proto z hlediska kolísání hladiny spíše nižší.

### *Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví*

Při interpretaci výsledků hodnocení vlivů na obyvatelstvo je nutno zohlednit nejistoty, kterými je vzhledem k současnému stavu poznání hodnocení zatíženo. Jedná se o nejistoty v následujících

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

## ČÁST E. Porovnání variant řešení záměru

Předložený záměr byl z hlediska procesu posuzování vlivů na životní prostředí řešen jednovariantně.

Oznamovatel záměru předkládá do procesu posuzování vlivů na životní prostředí jednu variantu, kterou označuje za jediné možné řešení pro zajištění předloženého záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

## ČÁST F. Závěr

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. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s tímto závěrem.*

## ČÁST G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

V Dokumentaci v této kapitole shrnuty výsledky průzkumu, provedených studiích a vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

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

## ČÁST H. Přílohy

V této příloze uvedeno:

Vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace:

Vyjádření MěÚ Nepomuk ze dne 20.2.2020, č.j. MÚ/VŽP/787/20, VŽP/411/2020-Vět

Vyjádření MěÚ Horažďovice ze dne 27.2.2020, č.j. MH/01220/2020

Vyjádření MěÚ Blovice ze dne 19.2.2020, č.j. MUBlov 01800/20/ST/Ma

Vyjádření Magistrátu města Plzně, ze dne 2.4.2020, č.j. MMP/105702/20

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

Stanovisko KÚ Plzeňského kraje ze dne 16.3.2020, č.j. PK-ŽP/2599/20

Dále je uveden:

## Referenční seznam použitých zdrojů

Jméno, příjmení, pracoviště a telefon zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace

### Použité zkratky

Dále jsou uvedena vyjádření dotčených územně samosprávních celků, orgánů státní správy a veřejnosti ve zjišťovacím řízení záměru. Dále jsou uvedeny reakce zpracovatelky dokumentace na tato vyjádření.

V samostatném svazku jsou uvedeny tyto přílohy:

1. Hluková studie (Ing. Petr Čichovský)

Hluková studie

Protokol o měření hluku v mimopracovním prostředí (Ecological consulting) 20/38

Protokol o měření hluku v mimopracovním prostředí (Ecological consulting) 20/37

2. Rozptylová studie (Ing. Blanka Velebná)

3. Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody podle §67 zákona č.114/1992 Sb. (Mgr. Martina Fialová, Ph.D.)

4. Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst. 7 (Ing. Radmila Šmeráková)

5. Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu (Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.)

6. Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (Mgr. Robert Polák)

### Mapové přílohy

1. Situace faktorů životního prostředí

### 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.*

*K přílohám nemá zpracovatel posudku zásadní připomínky.*

### **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. Dokumentace je zpracována velmi podrobně.*

*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, 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**

Předložený záměr byl z hlediska procesu posuzování vlivů na životní prostředí řešen jednovariantně.

Oznamovatel záměru předkládá do procesu posuzování vlivů na životní prostředí jednu variantu, kterou označuje za jediné možné řešení pro zajištění předloženého záměru.

### **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

Stavba je po stavební stránce navržena jako modernizace stávající trati v úseku hranice kraje - Horažďovice předm. – Nepomuk. V úseku Nepomuk (včetně) – 5. stavba uzlu Plzeň (Plzeň Koterov mimo) je stavba navržena jako modernizace se zdvoukolejněním v celém úseku.

Koordinace záměru probíhá zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:

- a) Modernizace tratě Protivín (mimo) – Horažďovice předm. (mimo)
- b) Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov (dále UP 5. stavba) zpracovatel přípravné dokumentace SUDOP Praha, a.s., Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov, v současnosti ve fázi schvalování PD a přípravy zadání zpracování projektu stavby.
- c) Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009 (dále Peronizace Pačejov) zpracovatel schválené přípravné dokumentace a projektu stavby ve fázi zpracování METROPROJEKT Praha, a.s., I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
- d) GSM-R Plzeň – České Budějovice (dále GSM – R) probíhá zpracování zhotovení projektu a stavby (P+R), Kapsch CarrierCom s.r.o., Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha, zpracovatel projektu IXPROJEKTA s.r.o., Bidláky 837/20, 639 00 Brno-Štýřice
- e) „NEPOMUK – DVOREC, PŘESTUPNÍ UZEL“, (dále Uzel Nepomuk) investor město Nepomuk, zpracovatel dokumentace DUR, D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o. projektová kancelář dopravních staveb, Koterovská 177, 3266 00 PLZEŇ.
- f) BLOVICE – AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ SÝKOROVA ULICE, (dále BUS Blovice) investor Město Blovice, zpracovatel BOULA IPK s.r.o., projektová a inženýrská kancelář-dopravní stavby, Goldscheiderova 2925/3, 301 00 PLZEŇ.
- g) „Silnice I tř. SD 19/01 Mimoúrovňová křižovatka s I/20 – Nezavětice – Nezvěstice – Žákava“. Přeložka v železničním km cca 334,0 (VPS) na kterou je zpracována studie a dokumentace EIA z roku 2012 a vydané stanovisko KÚPK k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Trasa je zafixována v ZÚR a územních plánech. V současnosti další příprava stavby neprobíhá ani ŘSD zatím neuvažuje s jejím zahájením. Naproti tomu v současné době připravuje zadání studie na rekonstrukci stávající silnice I/19 na průtahu obcí Nezvěstice.
- h) Přeložky silnice II tř. Blovice přeložka (dříve SD 178/01) ani Nepomuk, přeložka s východním obchvatem (dříve SD 191/03) nejsou v současné době Plzeňským krajem (SUS Plzeňského kraje) připravovány.

Železniční trasa byla výrazněji směrově upravena a přeložena do nové stopy v prostoru zast. Velký Bor, před zast. Ždírec a v úseku před zast. Zdemyslice. Traťová rychlost byla ze stávajících 100 km/h zvýšena až na 160 km/h ve vybraných úsecích. Součástí stavby je kompletní modernizace konstrukcí žel. svršku a žel. spodku včetně odvodnění. Nástupiště budou nově bezbariérová mimoúrovňová výšky 550 mm nad traťovou kolejí délka nástupišť je standardně 120 m s možností výhledového prodloužení na 150 m.

Nástupiště v žst Nepomuk bude délky 200 m, protože stanice bude obsluhována rychlíkovými spoji. Ve stávajícím stavu je v řešeném úseku celkem 27 úrovnových přejezdů. V navrhovaném stavu je 12 přejezdů zrušeno a zbývající jsou stavebně upraveny a nově zabezpečeny.



Mostní objekty, propustky a zdi jsou ve dvoukolejném úseku Horažďovice předm. – Nepomuk sanovány, pouze pokud je použita nevhodná konstrukce (kamenné desky, zabetonované kolejnice) pak je objekt přestavěn. V úseku Nepomuk – Plzeň – Koterov je většina objektů nově přestavěna, protože jejich rozšíření pro druhou kolej by nebylo s ohledem na rozsah nutných úprav stávajících konstrukcí efektivní. Navržené úpravy železniční trasy si vyžádají přeložky inženýrských sítí a úpravy pozemních komunikací.

Pro navržené řešení bylo vyhodnoceno výhledové zatížení okolí stavby nadměrným hlukem a na základě toho byly vytypovány 4 lokality pro umístění protihlukových stěn.

Součástí modernizace jsou i úpravy pozemních staveb v jednotlivých zast. a ŽST. Na všech zastávkách budou umístěny nové přístřešky pro cestující. V ŽST budou nástupiště nově zastřešena.

Výpravní budovy budou upraveny pro možnost umístění nezbytných technologických zařízení. Pro tyto účely budou budovy adaptovány ve stávajícím půdorysu, nebo v některých případech půjde o novostavbu technologické části budovy.

Stanice i zastávky budou nově osvětleny, upraven bude rozvod nn, nově bude řešeno připojení na distribuční soustavu. V ŽST Nepomuk bude instalována nová trafostanice.

Stavba bude zatrolejována v celém rozsahu trakční soustavou 25 kV AC. Součástí stavby je i celková rekonstrukce trakční napájecí stanice (dále TNS) Nezvěstice, kde je uvažována rekonstrukce jak technologické části včetně výměny transformátoru, tak i rekonstrukce stavební části.

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.

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*):

U jednotlivých opatření uvedeno zdůvodnění zpracovatelky Dokumentace.

### **Opatření pro fázi přípravy**

1. Na začátku a konci propustků neumísťovat jímky a nerealizovat zde překážky vyšší než 10 cm.

Jedná se o požadavky na migrační prostupnost území. Bez jejich realizace může dojít ke snížení migrační prostupnosti území pro malé obratlovce (např. při jarních a podzimních tazích obojživelníků).

2. V případě úpravy podmostí mostních objektů je třeba v maximální možné míře ponechávat přirozený povrch.

Opatření, bez kterého by došlo ke zhoršení migračních parametrů.

3. U mostních objektů, kde jsou v současnosti vytvořeny břehové bermy, je nutné je zachovat.

Opatření, bez kterého by došlo ke zhoršení migračních parametrů.

4. K opevňování břehů vodních toků využívat přednostně kamenný pohoz, resp. kamennou rovinaninu či kamennou dlažbu s hlubokým spárováním. Nevhodná je betonová dlažba, panely či prostý beton.

Opatření, bez kterého by došlo ke zhoršení migračních parametrů.

5. V případech mostních objektů převádějících polní cesty (SO 14-20-03; SO 06-20-06; SO 06-20-02; SO 06-20-01) jako povrch podmostí použít dusaný hlinitý písek. V případech mostních objektů převádějících vodní toky (SO 12-20-04; SO 12-20-01; SO 10-20-01; SO 08-20-09; SO 04-20-03; SO 06-20-05) je nutné jako povrch břehů, břehových berm, resp. dalších částí podmostí mimo koryto vodních toků použít dusaný hlinitý písek (nevhodná je dlažba, šterk apod.).

Bez těchto opatření by došlo ke zhoršení průchodnosti mostních objektů.

6. V případě mostního objektu přes Úslavu (SO 08-20-01) je nutné zachovat přirozené podmostí, bez zpevnění.

Bez těchto opatření by došlo ke zhoršení průchodnosti mostních objektů.

7. Navržené trubní propustky nahradit rámovými (SO 10-21-01; SO 08-21-10; SO 08-21-09; SO 08-21-07; SO 08-21-06; SO 06-21-04; SO 04-21-13).

Bez těchto opatření by došlo ke zhoršení průchodnosti mostních objektů.

8. Upravit parametry mostu SO 10-20-01, výška 10 m, šířka (světlost kolmá) alespoň 15 m, délka mostního objektu 40 m.

Bez tohoto opatření by došlo k výraznému omezení možnosti migrací na území biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců.

9. Upravit parametry mostu SO 12-20-01, výška alespoň 4 m, šířka (světlost kolmá) 8 m.

Bez těchto opatření by došlo ke zhoršení průchodnosti mostních objektů.

10. Upravit parametry mostu SO 08-20-09, výška 8 m, šířka (světlost kolmá) 10 m.

Bez těchto opatření by došlo k omezení migrací na území vymezených prvků ÚSES a VKP. Omezeny by byly jejich ekologicko-stabilizační funkce.

*Předchozí body 1 – 10 jsou shrnuty v návrhu podmínek závazného stanoviska formulací pro fázi přípravy:*

*1. Z hlediska zajištění odpovídající migrace průchodnosti mostních objektů a propustků zajistit:*

a) *Na začátku a konci propustků neumísťovat jímky a nerealizovat zde překážky vyšší než 10 cm.*

b) *V případě úpravy podmostí mostních objektů je třeba v maximální možné míře ponechávat přirozený povrch.*

c) *U mostních objektů, kde jsou v současnosti vytvořeny břehové bermy, je nutné je zachovat*

d) *K opevnování břehů vodních toků využívat přednostně kamenný pohoz, resp. kamennou rovnaninu či kamennou dlažbu s hlubokým spárováním*

e) *V případech mostních objektů převádějících polní cesty (SO 14-20-03 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov most v ev. km 342,006; SO 06-20-06 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, most v ev. km 342,006; SO 06-20-02 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, most v ev. km 341,035; SO 06-20-01 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, most v ev. km 340,021) jako povrch podmostí použít dusaný hlinitý písek. V případech mostních objektů převádějících vodní toky (SO 12-20-04 Nezvěstice - Starý Plzenec, most v ev. km 336,482; SO 12-20-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, most v ev. km 333,944; SO 10-20-01 Blovice - Nezvěstice, most v ev. km 327,677; SO 08-20-09 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 323,717; SO 04-20-03 Horažďovice předm.-Pačejov, most v km 293,797; SO 06-20-05 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 309,160) je nutné jako povrch břehů, břehových berm, resp. dalších částí podmostí mimo koryto vodních toků použít dusaný hlinitý písek.*

f) *V případě mostního objektu přes Úslavu (SO 08-20-01 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 314,602) je nutné zachovat přirozené podmostí, bez zpevnění*

g) *Navržené trubní propustky nahradit rámovými (SO 10-21-01 Blovice - Nezvěstice, propustek v ev. km 326,539; SO 08-21-10 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 319,305; SO 08-21-09 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 319,036; SO 08-21-07 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 318,400; SO 08-21-06 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 318,188; SO 06-21-04 Pačejov - Nepomuk, propustek v ev. km 305,632; SO 04-21-13 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 298,597)*

h) Upravit parametry mostu SO 10-20-01 Blovice - Nezvěstice, most v ev. km 327,677, výška 10 m, šířka (světlost kolmá) alespoň 15 m, délka mostního objektu 40 m.

i) Upravit parametry mostu SO 12-20-01 01 Nezvěstice - Starý Plzenec, most v ev. km 333,944, výška alespoň 4 m, šířka (světlost kolmá) 8 m.

j) Upravit parametry mostu SO 08-20-09 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 323,717, výška 8 m, šířka (světlost kolmá) 10 m.

11. Minimalizovat zábory zemědělského půdního fondu a pozemků plnících funkci lesa nad 1 rok.

Minimalizace vlivů na ZPF a PUPFL.

*Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska formulací:*

*V další přípravě záměru minimalizovat zábory zemědělského půdního fondu a pozemků plnících funkci lesa nad 1 rok*

12. Ve fázi zpracování dokumentace pro stavební povolení zpracovat hlukovou studii pro fázi výstavby a aktualizovat rozptylovou studii.

Minimalizace vlivů na veřejné zdraví.

*Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska.*

### **Opatření pro fázi výstavby**

13. Vybudovat novou vrtanou studnu v dostatečné vzdálenosti od stávajícího zářezu v km 296,0 - Horažďovice, p.č. 531, k.ú. Horažďovická Lhota

Zajišťuje náhradní zdroj užitkové a pitné vody vybudováním nové vrtané studny.

*Zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska*

14. Studna ST19 - Zdemyslice, p.č. 638/4, k.ú. Zdemyslice v km 327,157, v průběhu stavby je třeba důsledně dbát na ochranu zhlaví studny a zamezit znečištění jejího nejbližšího okolí (do vzdálenosti 10 m od studny)

Minimalizuje vlivy na jímací objekt ST19.

*Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska. Řešit v ZOV.*

15. Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (biologický dozor). Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, bude kontrolovat dodržování požadavků v rizikových úsecích z ochrany přírody, zejména v okolí rybníků a lokalit s výskytem obojživelníků. Operativně bude přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců. Provádět bude záchranné transfery zástupců obojživelníků, vč. jejich larválních stádií, které využívají zvodnělých příkopů. Před začátkem stavebních činností v příkopech v drážních km 322,7-323,3 by měl biologický dozor stavby provést záchranný transfer obojživelníků z těchto míst.

Absence odborně způsobilé osoby nezpůsobí zvýšení negativního vlivu. Zákonné požadavky a opatření požadovaná orgány ochrany přírody budou muset být dodržovány v každém případě.

*Zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska formulací:*

*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. Biologický dozor na stavbě zajistí zároveň*

*v průběhu stavby odstraňování invazivních rostlin a ochranu stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích*

16. Po dokončení stavby budou důsledně odstraněny všechny provizorní terénní úpravy, zařízení staveniště a odpady.

Opatření, které podporuje postupnou obnovu narušených biotopů.

*Zahrnuto do návrhu podmínek závazného stanoviska formulací:*

*Po ukončení stavby provést rekultivaci ploch, u dočasných ploch záboru ZPF a PUPFL je uvést do stavu blízkému původnímu a zajistit následnou péči po dobu min. 3 let. – pro období provozu záměru*

17. Při realizaci mostních objektů přes Podhrázský a Chocenický potok bude před začátkem stavebních prací proveden záchranný transfer zástupců raků. Transferování jedinci budou přeneseni proti proudu obou toků do vhodných lokalit, max do vzdálenosti 1 km.

Preventivní opatření zmírňující vliv na populaci uvedeného druhu.

*Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska. Ochrana chráněných druhů bude řešena ve výjimce z ochranných podmínek dle zákona 144/92 Sb. v platném znění, pokud bude udělena.*

18. Přístupové trasy nebudou vedeny přes území registrovaného VKP č. 7702 Mokřad na Černickém potoce.

Preventivní opatření zmírňující vliv na rybí osádku.

*Řešeno v následujícím bodě.*

19. Před začátkem stavebních prací jasně a zřetelně označit území registrovaného VKP č. 7702 Mokřad na Černickém potoce s populací prstnatce májového tak, aby nedocházelo k pojezdům stavební techniky a k jejímu ovlivňování ze strany pracovníků, k ukládání odpadů apod.

Opatření k eliminaci vlivu na území VKP a populaci prstnatce májového.

*Zahrnuto do návrhu podmínek závazného stanoviska formulací: Před začátkem stavebních prací jasně a zřetelně označit území registrovaného VKP č. 7702 Mokřad na Černickém potoce se zákazem jakéhokoliv využívání.*

20. Kácení dřevin provádět mimo vegetační období v období od začátku listopadu do konce března. V případě výjimečného kácení mimo navržené období je ve všech případech nutná přítomnost biologického dozoru stavby, který provede kontrolu dřeviny.

Kácení dřevin v období hnízdění by mohlo vést k přímé mortalitě druhů využívajících k hnízdění dřevin, resp. snůšek a mláďat. Při dodržení navrženého opatření bude minimalizována přímá mortalita, dojde pouze k částečnému omezení hnízdních příležitostí.

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

21. Během výstavby je nutné plánovat vedení přístupových cest s ohledem na co nejmenší možné ovlivnění VKP. Přístupové cesty zpevnit pouze dočasně a po ukončení stavebních prací je uvést do původního stavu.

Tímto opatřením se minimalizuje riziko znečištění půdního i vodního prostředí, omezení zákalu vody.

*Převzato do návrhu podmínek závazného stanoviska formulací:*

*V zásadách organizace výstavby řešit vedení přístupových cest ke stavbě s ohledem na co nejmenší možné ovlivnění VKP. Pokud budou řešeny nové přístupové cesty, řešit je jako dočasné, zpevněné.*

22. Při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků. Technický stav stavební techniky musí být v perfektním stavu, nepoužívaná technika bude podložena záchytnými vanami. Doplňování provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků.

Tímto opatřením se minimalizuje riziko znečištění půdního i vodního prostředí, omezení zákalu vody.

*Převzato do podmínek závazného stanoviska formulací:*

*V zásadách organizace výstavby:*

*Při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků.*

*Doplňování provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků.*

23. V případě potřeby realizace transparentních ploch (např. u silničního nadjezdu) je třeba tyto plochy doplnit o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 10 cm.

V případě realizace zcela průhledných ploch se zvyšuje riziko nárazů ptáků, které může mít negativní vliv na jejich lokální populace.

*Převzato do podmínek závazného stanoviska*

24. Zemina z míst s výskytem včelího bobu mnoholistého, topinamburu hlíznatého a celíku obrovského, křídlatek a bolševníku velkolepého nesmí být používána v rámci stavby a musí být odvezena na skládku.

Toto opatření minimalizuje riziko šíření invazních druhů rostlin. Jedná se o preventivní opatření.

*Převzato do podmínek závazného stanoviska formulací:*

*V zásadách organizace výstavby:*

*Zemina z míst s výskytem včelího bobu mnoholistého, topinamburu hlíznatého a celíku obrovského, křídlatek a bolševníku velkolepého nesmí být používána v rámci stavby a musí být odvezena na skládku.*

25. Během stavebních prací je třeba předcházet dalšímu šíření a zavlékání invazních druhů. V případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat.

Toto opatření minimalizuje riziko šíření invazních druhů rostlin. Jedná se o preventivní opatření.

*Řešeno v bodě týkajícím se biologického dozoru.*

26. V případě sucha budou skrápěny plochy ZS k recyklaci kameniva.

Opatření zajišťují ochranu před nepříznivými vlivy znečištění ovzduší.

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

27. Materiál určený k recyklaci bude skrápěn s dostatečným předstihem před recyklací.

Opatření zajišťují ochranu před nepříznivými vlivy znečištění ovzduší.

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

28. Materiál určený k recyklaci na plochách ZS bude skrápěn na mezideponiích.

Opatření zajišťují ochranu před nepříznivými vlivy znečištění ovzduší.

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

29. Komunikace určené k návozu a odvozu materiálu na recyklační linku budou pravidelně čištěny.

Opatření zajišťují ochranu před nepříznivými vlivy znečišťování ovzduší.

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

30. Korby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci budou zaplachtovány.

Opatření zajišťují ochranu před nepříznivými vlivy znečišťování ovzduší.

*V zásadách organizace výstavby:*

*Korby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci budou zaplachtovány.*

31. V době nepříznivých rozptylových podmínek bude zamezeno souběhu práce stavebních mechanismů s vysokým výkonem – nebude prováděna recyklace.

Opatření zajišťují ochranu před nepříznivými vlivy znečišťování ovzduší.

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

*Řešeno provozním řádem mobilního zdroje znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb.*

32. 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 přivázející či odvázející osoby nebo náklad.

Opatření zajišťují ochranu před nepříznivými vlivy znečišťování ovzduší.

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

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

Opatření zajišťují ochranu před nepříznivými vlivy znečišťování ovzduší.

*Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska – jedná se podmínku obecnou, obtížně kontrolovatelnou.*

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

Opatření zajišťují ochranu před nepříznivými vlivy znečišťování ovzduší.

*Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska – jedná se podmínku obecnou, obtížně kontrolovatelnou.*

35. Na zařízení staveniště budou používány stavební stroje splňující emisní parametry dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NO<sub>x</sub> více než 8 x nižší, než stanoví norma STAGE IIIB.

Opatření zajišťují ochranu před nepříznivými vlivy znečišťování ovzduší.

*Zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska formulací:*

*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 NO<sub>x</sub> více než 8x nižší než stanoví norma STAGE IIIB*

36. V průběhu stavebních prací bude postupováno v souladu s ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích

Opatření zajišťuje ochranu dřevin na staveništi.

*Zahrnuto v bodu týkajícího se biologického dozoru*

37. Striktně dodržování POV a povodňového plánu tak, aby stavební činností nikdy nedošlo ke kontaminaci vodního prostředí

Opatření omezuje kontaminaci vodního prostředí během výstavby.

*Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska – dodržování POV a povodňového plánu je povinností.*

38. Všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to cca od 8 do 16 hodin, další vhodné práce je možné provádět v době od 7 do 19 hodin)

Zajišťují dodržení hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády 272/2011 Sb. v denní i noční době.

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

39. Případné požadavky na noční práce v blízkosti chráněných objektů je třeba v předstihu konzultovat s orgány ochrany veřejného zdraví, které stanoví další podmínky

Zajišťují dodržení hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády 272/2011 Sb. v denní i noční době.

*Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska – vyplývá z platných legislativních předpisů*

40. Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností

Zajišťují dodržení hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády 272/2011 Sb. v denní i noční době.

*Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska – podmínka obecná, obtížně kontrolovatelná*

41. Stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB)

Zajišťují dodržení hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády 272/2011 Sb. v denní i noční době.

*Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska – není jasné, zda se jedná o všechny nebo jen v blízkosti chráněných prostor. Použití mobilní protihlukové stěny je v odůvodněných případech v souladu s platnými legislativními předpisy.*

42. Kombinovat hlučově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny)

Zajišťují dodržení hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády 272/2011 Sb. v denní i noční době.

*Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska – podmínka obecná, obtížně kontrolovatelná*

43. Dle možností umístit stroje co nejdále od obytné zástavby

Zajišťují dodržení hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády 272/2011 Sb. v denní i noční době.

*Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska – podmínka obecná, obtížně kontrolovatelná*

44. Zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny)

Zajišťují dodržení hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády 272/2011 Sb. v denní i noční době.



*Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska – podmínka obecná, obtížně kontrolovatelná*

45. Staveništní dopravu organizovat vždy dle možností mimo obydlené zóny

Zajišťují dodržení hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády 272/2011 Sb. v denní i noční době.

*Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska – staveništní doprava bude určena v ZOV.*

46. Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech, a tak jim umožnit odpovídající úpravu režimu dne

Zajišťují dodržení hygienických limitů hluku dle Nařízení vlády 272/2011 Sb. v denní i noční době.

*Zahrnuto v návrhu podmínek závazného stanoviska formulací:*

*Dotčené obce budou pololetně informovány o průběhu prací a předpokládaném harmonogramu prací na jejich katastrálních územích.*

### **V rámci vyjádření k dokumentaci byla požadována následující opatření:**

#### **Statutární město Plzeň Městský obvod Plzeň 2 – Slovany**

Požadují, aby opatření 18. – 21. byla zařazena do stanoviska.

*Respektováno v návrhu podmínek závazného stanoviska s výjimkou opatření 20 - vyplývá z platných legislativních předpisů.*

#### **Město Starý Plzenec**

S důrazem na výskyt přírodních biotopů v koridoru stavby požadujeme stanovit podmínky pro stavební činnost ve významných plochách a kompenzační opatření za zábor těchto biotopů. Dále doporučuje zvážit možnost vhodné náhradní výsadby jako částečného protihlukového opatření.

Vzhledem k rozšíření železničního tělesa v úseku Nepomuk - Plzeň - Koterov a ke zvětšení rozsahu zpevněných ploch, především v železničních stanicích, se předpokládá navýšení odtoku povrchových vod z území stavby. Nesouhlasíme s odvodněním stavebních objektů do jednotné či splaškové kanalizace ústící na ČOV v Luční ulici ve Starém Plzenci. Rizikem může být i zvýšená četnost a extremita přívalových srážek spojená s transportem splavenin. Požadujeme likvidaci povrchových vod vybudováním samostatné dešťové kanalizace nebo formou opatření přírodě blízkých.

Využívat přednostně k dopravě materiálu na recyklační základnu dopravu po železnici.

*Podmínky pro ochranu přírodních biotopů zahrnuty v podmínkách pro návrh závazného stanoviska.*

*Problematika využívání ČOV v Luční ulici ve Starém Plzenci zahrnuta v podmínkách pro návrh závazného stanoviska.*

*Přednostní doprava po železnici k dopravě materiálu na recyklační základnu je součástí záměru.*

#### **Obec Zdemyslice**

Problematika náhradní autobusové dopravy v případě výluk na trati je zahrnuta v podmínkách závazného stanoviska.

### **Obec Velký Bor**

Nesouhlas se zrušením žel. zastávky Velký Bor.

*Zastávka Velký Bor je řešena jednáním oznamovatele s obcí Velký Bor. Nesouvisí přímo s vlivy záměru na životní prostředí.*

### **Magistrát města Plzně, Odbor životního prostředí**

Ochrana lokality výskytu prstnatce májového na území VKP „Mokřad na Černickém potoce - J část“ a „Mokřad na Černickém potoce - S část“

*Zahrnuto v návrhu závazného stanoviska*

Využití odborně způsobilé osoby (biologický dozor)

*Zahrnuto v návrhu závazného stanoviska*

### **ČIŽP Oblastní inspektorát Plzeň**

Požadujeme, aby byla při realizaci záměru důsledně prováděna vhodná opatření pro minimalizaci úletů tuhých znečišťujících látek ze skládek materiálu a manipulačních ploch, a dále aby byla provozovatelům recyklačních linek uložena povinnost účinně eliminovat sekundární prašnost z recyklace šterkového lože.

*Požadavek na provozovatele recyklačních linek – povinnosti z hlediska sekundární prašnosti mají zakotvený v provozním řádu dle 201/2012 Sb. Opatření k snižování sekundární prašnosti ze skládek materiálu a manipulačních ploch na stavbě budou zahrnuta v ZOV.*

### **Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky**

V rámci zveřejněné dokumentace je na straně 364 uveden most SO 10-20-01 (železniční most v ev. km 327,677), který převádí Podhrázský potok. V těchto místech je také vymezen výše zmíněný biotop. Nový most je navržen v menších rozměrech než původní - index otevřenosti se sníží z 8,5 na 1,1, což je pro migraci velkých savců nedostačující. **Doporučujeme most, alespoň v rozměrech navrhovaných v dokumentaci k záměru tzn. minimálně 10 m x 15 m x 40 m** s ponecháním otevřených křídel mostu, ponecháním vodního toku v přirozeném stavu bez zpevnění. V podmostí by měl být co nejpřirozenější povrch např. udusaný hlinitý písek. Důležité je zachování návodné zeleně podél potoka. Pokud by došlo ke kácení, byla by nutná dosadba původních dřevin.

*Respektováno v návrhu podmínek závazného stanoviska.*

### **MŽP, OVSS III**

Doporučujeme, aby pozdější návrh na hospodárné využití skrytých kulturních vrstev půdy upřednostňoval, s ohledem i na v dokumentaci uvedenou kvalitu skrytých kulturních vrstev půdy, jejich přednostní využití pro zemědělské účely na jiných pozemcích.

*Respektováno v návrhu podmínek závazného stanoviska.*

### **MŽP, odbor ochrany ovzduší**

*Připomínky MŽP – odbor ochrany ovzduší - budou respektovány při zpracování aktualizace Rozptylové studie v rámci dokumentace pro stavební povolení.*

**Zpracovatel posudku navrhuje následující opatření:**

*Před zahájením stavby provést ověřovací biologický průzkum trasy záměru, včetně ploch zařízení staveniště a ostatních dotčených ploch.*

*Provést měření akustické zátěže ze železničního provozu po provedení záměru v rozsahu dle požadavku příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví.*

## V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

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	MMP/232947/21	26.7.2021
Statutární město Plzeň Městský obvod Plzeň 2 - Slovany	UM02/12074/21	27.7.2021
Město Starý Plzenec	1701/2021/MěÚSP/St	6.8.2021
Obec Nezvěstice		28.7.2021
Obec Zdemyslice		15.7.2021
Obec Velký Bor		9.7.2021

### Obdržená vyjádření dotčených správních orgánů

	č. j.	ze dne
Magistrát města Plzně Odbor životního prostředí	MMP/229933/21	23.2.2021
ČIŽP Oblastní inspektorát Plzeň	ČIŽP/43/2021/3165	20.7.2021
Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky	13324/SOPK/21	9.8.2021
MŽP OVSS III	MZP/2021/520/10051005	2. 8. 2021
Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni	KT-ISPL/18281/21/2021	26.7.2021
MŽP odbor ochrany ovzduší	MZP/2021/780/1169	20.7.2021

### Obdržená vyjádření veřejnosti

	č. j.	ze dne
veřejnost 1		23.7.2021

Termín pro zaslání vyjádření byl 09.08.2021.

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.

### 1. Dotčené územní samosprávné celky

#### Statutární město Plzeň

vyjádření č. j. MMP/232947/21 ze dne 26.7.2021

#### Podstata vyjádření:

Z hlediska vlivů záměru na životní prostředí statutární město Plzeň konstatuje, že při respektování výše uvedeného nepožaduje posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování

vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

**Statutární město Plzeň Městský obvod Plzeň 2 – Slovany**

vyjádření č. j. UM02/12074/21 ze dne 27.7.2021

Podstata vyjádření:

Za MO Plzeň 2 - Slovany se k dokumentaci vyjadřujeme následovně:

- Připomínky, které jsme podali ve vyjádření dne 24. 8. 2020 k předloženému oznámení záměru, byly zpracovány a v předložené dokumentaci jsou zařazeny do navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a jsou zařazeny do opatření pro fázi výstavby v části D. IV. pod číslicemi 18. - 21.
- Požadujeme, aby tato opatření byla zařazena do stanoviska, které bude podkladem pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních.

Případná vyjádření občanů, která budou podána městskému obvodu Plzeň 2 - Slovany nebo Úřadu městského obvodu Plzeň 2 - Slovany, Vám budou zaslána.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

**Město Starý Plzenec**

vyjádření č. j. 1701/2021/MěÚSP/St ze dne 6.8.2021

Podstata vyjádření:

Liniové stavby v krajině způsobují bariérový efekt, jejich výstavbou dochází k fragmentaci krajiny a ovlivňování migrační prostupností území. V místě migračně významného území (biotop ZCHD velkých savců) mezi Starým Plzencem a Štáhlavy vede stávající jednokolejná trať na úrovni okolního terénu, resp. na mírném náspu. Obklopena je polními ekosystémy. V tomto místě dojde k rozšíření drážního tělesa, niveleta upravována nebude. Předpokládá se přechod přes železniční těleso, kde na migrační prostupnost bude mít vliv zejména zvýšení rychlosti projíždějících souprav. Požadujeme, aby byla navržena opatření, která eliminují riziko střetu živočichů s jedoucimi soupravami.

S důrazem na výskyt přírodních biotopů v koridoru stavby požadujeme stanovit podmínky pro stavební činnost ve významných plochách a kompenzační opatření za zábor těchto biotopů. Dále doporučuje zvážit možnost vhodné náhradní výsadby jako částečného protihlukového opatření.

Vzhledem k rozšíření železničního tělesa v úseku Nepomuk - Plzeň - Koterov a ke zvětšení rozsahu zpevněných ploch, především v železničních stanicích, se předpokládá navýšení odtoku povrchových vod z území stavby. Nesouhlasíme s odvodněním stavebních objektů do jednotné či splaškové kanalizace ústící na ČOV v Luční ulici ve Starém Plzenci. Rizikem může být i zvýšená četnost a extremita přívalových srážek spojená s transportem splavenin. Požadujeme likvidaci povrchových vod vybudováním samostatné dešťové kanalizace nebo formou opatření přírodě blízkých.

Z důvodu bezpečnosti dopravy, omezení negativních vlivů z dopravy a recyklačního centra, požadujeme v rámci realizace stavby, využívat přednostně k dopravě materiálu na recyklační základnu dopravu po železnici. K omezení prašnosti požadujeme důsledně dodržovat skrápění plochy určené k recyklaci kameniva, skrápění materiálu určeného k recyklaci s dostatečným předstihem před recyklací, skrápění mezideponií materiálu určeného k recyklaci a v době nepříznivých rozptylových podmínek recyklaci neprovádět.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Podle dokumentace - Ačkoliv dojde k navýšení rychlosti, nepředpokládáme výraznější dopady na střety se zástupci savců.*

*Podmínky pro ochranu biotopů na stavbě jsou uvedeny v návrhu podmínek závazného stanoviska.*

*Nesouhlasí s odvodněním stavebních objektů do jednotné či splaškové kanalizace ústící na ČOV v Luční ulici ve Starém Plzenci. K tomuto bodu návrh podmínek závazného stanoviska – S obcí Starý Plzenec dořešit odvodnění stavebních objektů.*

**Obec Nezvěstice**

vyjádření ze dne 28.7.2021

Podstata vyjádření:

Obec Nezvěstice nemá připomínky k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

**Obec Zdemyslice**

vyjádření ze dne 15.7.2021

Podstata vyjádření:

V dokumentaci není patrné, jak bude zabezpečeno informování cestujících v případě zpoždění a o náhradní autobusové dopravě v případě výluk zejména neplánovaných. Jsme jedinou zastávkou, kam náhradní autobusová doprava nezajíždí k zastávce, ale využívá autobusovou zastávku na návsi obce vzdálenou od zastávky vlakové cca 500 m!!!! Pokud nebude uvažováno se zřízením obratiště náhradní autobusové dopravy přímo u zastávky požadujeme, aby zastávka byla bezpodmínečně opatřena elektronickým informačním panelem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*K tomuto bodu návrh podmínek závazného stanoviska - S obcí Zdemyslice dořešit problematiku náhradní autobusové dopravy v době výluk na trati.*

**Obec Velký Bor**

vyjádření ze dne 9.7.2021

Podstata vyjádření:

obec Velký Bor nesouhlasí se zrušením žel. zastávky Velký Bor a nahrazením zastávkou Horažďovická Lhota. Dopravní automobilová či autobusová obslužnost zastávky v obci Horažďovická Lhota by probíhala po místních komunikacích, které jsou v majetku města Horažďovice a obce Velký Bor. Tyto komunikace jsou velmi úzké, v zimním období velmi málo

udržované, takže hrozí nebezpečí dopravních nehod. Ze směru od Velkého Boru do Horažďovické Lhoty je v úseku cca 250 metrů velmi velké převýšení, které je obtížné automobilem překonat, pokud jen trochu nasněží. O autobusových výlukách ani nepřemýšlím s ohledem na úzké komunikace. Pokud se chtějí vylinout dvě vozidla, musí jedno zastavit mimo komunikaci. Most pod tratí v Horažďovické Lhotě je velmi nízký a úzký, tím pádem ne pro všechna vozidla průjezdný. Pokud stát uvažuje o návaznosti vlakové a autobusové dopravy, tak zrušení vlakové zastávky Velký Bor není možné, neboť hlavní autobusová doprava vede po silnici II. třídy č.188 z Horažďovic do Velkého Boru a dále. Do Horažďovické Lhoty autobus občas pouze zajíždí a vrací se zpět na komunikaci II. tř. č.188. Předpokládám, že zastávka v obci Jetenovice, která patří pod Velký Bor, zůstane zachována.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zastávka Jetenovice zůstane zachována.*

*Budoucí žel. zastávka Horažďovická Lhota, je v každém případě blíže obci Velký Bor než stávající žel. zastávka Velký Bor (bráno od Coop ve Velkém Boru).*

*Zastávka Velký Bor je řešena jednáním oznamovatele s obcí Velký Bor. Nesouvisí přímo s vlivy záměru na životní prostředí.*

## 2. Dotčené správní orgány

### Magistrát města Plzně, Odbor životního prostředí

vyjádření č. j. MMP/229933/21 ze dne 23.7.2021

Podstata vyjádření:

Z hlediska vodního a odpadového hospodářství, ochrany ovzduší, ochrany LPF: Bez připomínek.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

V souvislosti s realizací záměru dojde k ovlivnění zájmů ochrany přírody a krajiny, proto je potřeba dodržet navržená opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí uvedená v předložené dokumentaci v části D.IV. Zdejší orgán ochrany přírody zejména vítá, že do lokality výskytu prstnatce májového na území VKP „Mokřad na Černickém potoce - J část“ a „Mokřad na Černickém potoce - S část“ nebude během výstavby zasahováno. **Území bude zřetelně označeno, aby zde nedocházelo k pojezdům stavební techniky apod.** V souvislosti s předmětnou výstavbou je také potřeba dbát na to, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění vodního režimu v této lokalitě.

Zdejší orgán ochrany přírody dále doporučuje v maximální možné míře **využít odborně způsobilou osobu (biologický dozor)** právě k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí.

Z hlediska ZPF: Předmětnou investiční akci dojde k trvalému záboru (315579 ha) i dočasnému záboru (35,1602 ha více než jeden rok) zemědělské půdy ve správním obvodu více než jednoho orgánu ochrany ZPF. Proto musí investor požádat příslušný orgán ochrany ZPF - ten, kde leží největší část odnímané zemědělské půdy - viz. §18, odst. 2 z.č. 334/1992 Sb., o vydání „souhlasu“ s odnětím zem. půdy ze ZPF. V tomto souhlasu budou stanoveny další podmínky, za kterých dojde k odnětí zemědělské půdy ze ZPF, a to v souladu se z.č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF v platném znění.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*„Mokřad na Černickém potoce - J část“ a „Mokřad na Černickém potoce - S část“ nebude během výstavby zasahováno.*

*Označení území mokřadu uvedeno v návrhu podmínek závazného stanoviska.*

*Odborný biologický dozor uvedeno v návrhu podmínek závazného stanoviska.*

*V případě ZPF se jedná o upozornění pro další projektovou přípravu záměru.*

### **ČIŽP Oblastní inspektorát Plzeň**

vyjádření č. j. ČIŽP/43/2021/3165 ze dne 20.7.2021

#### Podstata vyjádření:

Oddělení ochrany vod K dokumentaci nemáme výhrad. Vzhledem k tomu, že realizace předloženého záměru zasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů, bude z důvodu ochrany vydatnosti, jakosti a zdravotní nezávadnosti zdrojů podzemních nebo povrchových vod nutné dodržovat podmínky stanovené vodoprávními úřady ve vydaných rozhodnutích o vyhlášení ochranných pásem.

Oddělení ochrany ovzduší Realizací záměru nevznikne žádný nový zdroj znečišťování ovzduší. Během výstavby budou hlavním zdrojem emisí recyklační linky, které mají být umístěny v k. ú. Horažďovice-Předměstí, Olšany-Pačejov, Nepomuk-Dvorec a Starý Plzenec. Na těchto linkách bude postupně recyklováno šterkové lože. Budou využívány postupně nebo v souběhu v průběhu stavby, a to vždy pouze po dobu několika desítek dnů.

Požadujeme, aby byla při realizaci záměru důsledně prováděna vhodná opatření pro minimalizaci úletů tuhých znečišťujících látek ze skládek materiálu a manipulačních ploch, a dále aby byla provozovatelům recyklačních linek uložena povinnost účinně eliminovat sekundární prašnost z recyklace šterkového lože.

Oddělení odpadového hospodářství K dokumentaci nemáme připomínek.

Oddělení ochrany přírody

Naše připomínky uvedené ve vyjádření k oznámení záměru č.j. ČIŽP/43/2020/3993 ze dne 2. 9. 2020 byly zapracovány do dokumentace. Podle aktualizovaných biologických průzkumů byly v zájmovém území záměru zjištěny zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů (dále jen ZCHD). Podle dokumentace bude u druhů ZCHD v případech, kdy by mohlo dojít k zásahu do jejich biotopu, požádán příslušný orgán ochrany přírody o výminku k zásahu do biotopu zde zjištěných ZCHD podle ustanovení § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Upozorňujeme na skutečnost, že povinnost opatřit si uvedenou výminku se vztahuje i na ZCHD, u nichž se nejedná o autochtonní výskyt.

Oddělení ochrany lesa

Podle dokumentace dojde při realizaci záměru k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesů. Bude tak dotčen zákon č. 289/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 289/1995 Sb.), a proto je třeba naplnit v rámci povolovacího řízení povinnosti uvedené především v ustanovení § 14 tohoto zákona, tj. získat stanovisko či informace od orgánu státní správy lesů. Za předpokladu, že bude toto splněno, nemáme k dokumentaci připomínek.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Oddělení ochrany vod – jedná se upozornění z hlediska další přípravy záměru*

*Oddělení ochrany ovzduší – požadavek na provozovatele recyklačních linek – povinnosti z hlediska sekundární prašnosti mají zakotvený v provozním řádu dle 201/2012 Sb. Opatření k snižování sekundární prašnosti ze skládek materiálu a manipulačních ploch na stavbě budou zahrnuta v ZOV.*

*Oddělení ochrany přírody – jedná se upozornění z hlediska další přípravy záměru*



*Oddělení odpadového hospodářství - vzhledem k obsahu bez komentáře.*

*Oddělení ochrany lesa – jedná se upozornění z hlediska další přípravy záměru*

## **Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky**

vyjádření č. j. 13324/SOPK/21 ze dne 9.8.2021

### Podstata vyjádření:

V rámci celé délky záměru modernizace trati, Agentura identifikovala čtyři lokality křížení železnice s biotopem vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (dále „biotop“), který je od roku 2020 poskytován AOPK CR jako jeden z podkladů v rámci územně plánovací dokumentace (dle vyhlášky č. 500/2006 sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti). Vrstva biotopu je dostupná mj. na portále <https://aopkcr.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=Off27c9de9fc434488a056bd0e2bed53> pod záložkou Prostupnost krajiny pro velké savce. Na konci loňského roku byla AOPK CR vydána metodika Doprava a ochrana fauny v České republice, ve které jsou popsány nároky jednotlivých skupin živočichů při migraci a překonávání migračních překážek. V kapitole IO jsou uvedena opatření k zajištění průchodnosti dopravní infrastruktury. Publikace je doplněna bohatým fotografickým a obrazovým materiálem a je dostupná na <https://www.ochranaprirody.cz/res/archive/217/072682.pdf?seek=1607348633>.

Agentura upozorňuje, že pro realizaci záměru je třeba, aby investor stavby podal žádost o udělení výjimky z § 50 ZOPK pro zásah do biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců u Krajského úřadu Plzeňského kraje. Obecně lze říci, že v rámci modernizace trati je třeba nezhorsit současný stav migrační průchodnosti. Při stavbě nových objektů je třeba min. zachovat nebo zlepšit tzv. index otevřenosti (I). Jde o poměr mezi plochou světlého průřezu v ose komunikace a délkou podchodu. Vyšší hodnota indexu představuje vyšší potenciál pro migraci.

V rámci zveřejněné dokumentace je na straně 364 uveden most SO 10-20-01 (železniční most v ev. km 327,677), který převádí Podhrázský potok. V těchto místech je také vymezen výše zmíněný biotop. Nový most je navržen v menších rozměrech než původní - index otevřenosti se sníží z 8,5 na 1,1, což je pro migraci velkých savců nedostačující. **Doporučujeme most, alespoň v rozměrech navrhovaných v dokumentaci k záměru tzn. minimálně 10 m x 15 m x 40 m** s ponecháním otevřených křídel mostu, ponecháním vodního toku v přirozeném stavu bez zpevnění. V podmostí by měl být co nejpřirozenější povrch např. udusaný hlinitý písek. Důležité je zachování návodné zeleně podél potoka. Pokud by došlo ke kácení, byla by nutná dosadba původních dřevin.

Agentura považuje za nezbytné před zahájením realizace záměru postupovat dle ZOPK (závazné stanovisko k zásahu do VKP dle § 4, udělení výjimek z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle § 56, stanovisko dle § 45i, využití institutu biologického hodnocení dle § 67, posouzení vlivu na krajinný ráz dle §1 2, popř. závazné stanovisko k některým činnostem ve zvláště chráněných územích dle § 44, apod.).

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Most SO 10-20-01 (železniční most v ev. km 327,677), který převádí Podhrázský potok alespoň v rozměrech navrhovaných v dokumentaci k záměru tzn. minimálně 10 m x 15 m x 40 m s ponecháním otevřených křídel mostu, ponecháním vodního toku v přirozeném stavu bez zpevnění. Zahrnuto v podmínkách návrhu závazného stanoviska.*

*Upozornění Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky se týkají další přípravy záměru.*

## **Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni**

vyjádření č. j. KT-ISPL/18281/21/2021 ze dne 26.7.2021

### Podstata vyjádření:

Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni vydává k předložené dokumentaci záměru toto vyjádření: S dokumentací záměru „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) - Plzeň Koterov (mimo)“ lze souhlasit.

Lze konstatovat, že výše navrhovaný záměr lze z hlediska ochrany veřejného zdraví akceptovat. Při dodržení stanovených podmínek pro realizaci záměru se nepředpokládá zdravotní riziko pro obyvatelstvo.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

## **MŽP, OVSS III**

vyjádření č. j. MZP/2021/520/10051005 ze dne 2. 8. 2021

### Podstata vyjádření:

Z pohledu zájmů chráněných zákonem ČNR č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, lze vyloučit významný negativní vliv záměru na zájmy chráněné zákonem. Z hlediska charakteristiky předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí u vlivu na půdu, zejména její produkční a mimoprodukční funkce, doporučujeme v dalších etapách řízení klást důraz na kompenzaci vlivu tohoto liniového záměru na záměrem dotčené odvodněné, popř. zavlažované zemědělské půdy, a to jak v místě záměru, tak v navazujícím přírodním prostředí.

**Rovněž doporučujeme, aby pozdější návrh na hospodárné využití skrytých kulturních vrstev půdy upřednostňoval, s ohledem i na v dokumentaci uvedenou kvalitu skrytých kulturních vrstev půdy, jejich přednostní využití pro zemědělské účely na jiných pozemcích.**

Toto vyjádření ministerstva vychází z faktu, že dokumentace je zpracována v rozsahu a podrobnostech stanovených zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Obsah dokumentace proto z povahy věci nemusí, a v tomto případě ani neobsahuje, obligatorní informace nezbytné pro posouzení záměru podle § 9 odst. 8 zákona. Ministerstvo koncipovalo své vyjádření tak, aby bylo jasné, že skutečnosti uvedené v dokumentaci ve vztahu k hodnocení dopadů záměru na zemědělský půdní fond nejsou relevantní pro zjištění, zda je pro záměr žadatele možné udělit souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF dle § 9 odst. 8 zákona.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Je skutečností, že Dokumentace neuvádí nakládání s kulturními vrstvami zemin při skrývkových pracích.*

*Pro nakládání s kulturními vrstvami zemin, které nebudou využity při vlastní stavbě je nutno v ZOV určit způsob jejich využití – zahrnuto v podmínkách návrhu závazného stanoviska.*

## **MŽP, odbor ochrany ovzduší**

vyjádření č. j. MZP/2021/780/1169 ze dne 20.7.2021

Podstata vyjádření:

Odbor ochrany ovzduší se k záměru vyjadřoval již ve fázi oznámení záměru vyjádřením ze dne 26. srpna 2020 odpovědí na dopis č.j. MZP/2020/520/837, kde konstatoval závažné nedostatky v rozptylové studii a požadoval její přepracování.

Po kontrole předložené dokumentace bylo zjištěno, že v ní není uvedeno vypořádání zaslaných připomínek, které byly směřovány k rozptylové studii. Z uvedených připomínek nebyly v přepracované verzi zohledněny připomínky číslo 2, 3 a 6 ani není uvedeno žádné odůvodnění.

Připomínky, které nebyly zohledněny:

2) nejsou uvedeny hmotnostní toky v g/s, které vstupovaly do výpočtu hodinových max. příspěvků, v rozptylové studii je nutno uvést přesný postup výpočtu hmotnostních toků emisí vstupujících do výpočtu, včetně zohlednění technologií ke snižování emisí,

3) není zohledněna větrná eroze ze skládek materiálu a odkrytých ploch,

6) z popisu výpočtu není zřejmé, zda „Počet možných překročení limitní hodnoty 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  v lokalitě“ již počítá se stávající úrovní znečištění, a příspěvek je tedy uvažován jen jako dopočet do limitní hodnoty, nebo zda se jedná o samotný vypočtený příspěvek 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  a více a jeho četnost.

Dále uvádíme, že je nadbytečné provádět odhad imisního pozadí ve výpočtovém roce 2024. Dle platné legislativy se vychází z posledního dostupného pětiletí. Vzhledem k výše uvedenému požadujeme pro posouzení z hlediska vlivu na ovzduší doplnit vypořádání uvedených připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vyjádření MŽP, odbor ochrany ovzduší ze dne 26. srpna 2020 oznamovatel ani zpracovatel dokumentace nedopatřením neobdržel.*

*Dodatečné vyjádření autorů Dokumentace:*

*Ad 1) Pro výpočty provedené v rozptylové studii byly použity emisní faktory platné v době jejího zpracování a odevzdání. Projektová dokumentace je odevzdávána v několika krocích a i se značnými časovými odstupy. Při každém odevzdání je provedena její aktualizace. Zpracovatel rozptylové studie nemůže ovlivnit výběr dokumentace předkládané orgánům státní správy.*

*V současnosti platné emisní faktory pro recyklaci jsou publikovány ve Věstníku MŽP, prosinec 2020*

*Ad 2) Výpočet emisí vstupujících do výpočtu je uveden v kapitole č. 2.8. Rozptylové studie. Emisní charakteristika zdrojů a množství emitovaných škodlivin, kde jsou zdroje rozděleny do jednotlivých kategorií tak, jak je rozlišuje metodika Symos97 a konkrétní hodnoty emisí pro jednotlivé znečišťující látky použité ve výpočtu jsou uvedeny tabelárně v [g/s], pro každý zdroj emisí zvlášť.*

Stanovení emisí pro výpočet maximálních koncentrací nebylo provedeno z důvodu, že během recyklace šterkového lože nedochází k výkyvům v množství emisí a lze říci, že jejich produkce je po celou dobu recyklace neměnná.

*Ad 3) Během zpracování rozptylové studie jako podkladu pro dokumentaci EIA nebyla ještě k dispozici etapizace stavby a způsob využití recyklovaného šterku vycházel z předpokladu průběžného navážení a následného použití recyklátu zpět do železničního svršku. Rovněž odvoz podsítného na skládku byl uvažován bez mezideponií.*

Upřesněný časový postup stavby bude podkladem v následujícím stupni projektové dokumentace, při zpracování rozptylové studie, jako podkladu pro stavební řízení. Zde bude

zohledněno nakládání s vytěženým šterkovým ložem na základě aktuálního harmonogramu stavby a požadavků stavby vyplývajících z popisu jednotlivých etap. Lze předpokládat i upřesnění recyklovaného množství šterku na jednotlivých recyklačních základnách. V případě požadavku na uložení materiálu v mezideponiích, bude jejich využití zohledněno i v rozptylové studii.

Ad 4) Při odhadu imisního pozadí se vycházelo z posledního dostupného pětiletí, které v době zpracování rozptylové studie odpovídalo létům 2014-2018.

Předchozí období jsou uváděna z důvodu odhadu trendu vývoje imisního pozadí v případě, že stavba bude realizovaná až s odstupem několik let.

*Odhad imisního pozadí pro rok 2024 nebo jiný budoucí stav považuje zpracovatel posudku za nadbytečné. Dle platné legislativy se vychází z posledního dostupného pětiletí – v daném případě 2014-2018, příp. 2015-2019.*

Ad 6) Stanovení počtu možných překročení vychází z metodiky „Návrh postupu pro stanovení četnosti překročení 24hodinového imisního limitu pro suspendované částice PM10“, (č. TA02030664 – ATEM 03/2013) a počítá se stávající úroveň znečištění a připočtenou hodnotou imisního příspěvku z prováděné recyklace. Tato upřesnění bude do rozptylové studie doplněno.

*Připomínky MŽP – odbor ochrany ovzduší - budou respektovány při zpracování aktualizace Rozptylové studie v rámci dokumentace pro stavební povolení.*

### 3. Veřejnost

vyjádření ze dne 23.7.2021

#### Podstata vyjádření:

Nesouhlas s odstraněním objektu na pozemku st. 259 v Blovicích,

Podle Dokumentace: SO 09-65-03 ŽST Blovice, demolice domu na pozemku st. 259 Blovice. Objekt na pozemku st. 259, se nachází v kolizi s upravovanou částí silničního přejezdu a z tohoto důvodu byl navržen k demolici. Jedná se o zděný jednopodlažní objekt se sedlovou střechou. Střešní krytina je z eternitových šablon. Objekt vykazuje poruchy ze vztlínající vlhkosti.

V rámci výše uvedeného textu zveřejněné dokumentace nesouhlasíme s návrhem na odstranění objektu na pozemku st. 259, jehož jsme vlastníci dle listu vlastnictví č. 520 pro k. ú. Blovice, neboť u tohoto objektu probíhá v současné době kompletní rekonstrukce, jejíž realizace byla povolena Městským úřadem Blovice, Odborem stavebním a dopravním na základě Stavebního povolení č.j. MUBlov 02527/18/ST/Op ze dne 14.03.2018 (viz Příloha 1). Toto Stavební povolení bylo vydáno za účelem stavebních úprav stavby u RD č.p. 508 v Blovicích (sklad nehořlavého stavebního materiálu, zahradního a stavebního nářadí pro nekomerční účel) spojené se změnou v užívání části stavby na garáž. V současné době se tato stavba nachází těsně před dokončením, tzn. že se bude jednat o kompletně zrekonstruovanou stavbu. Dále bychom chtěli upozornit na skutečnost, že popis objektu na pozemku st. 259, uvedený na str. 428 zveřejněné dokumentace, již neodpovídá skutečnosti. Z příložené fotodokumentace aktuálního stavu objektu na pozemku st. 259 (viz Příloha 2) je patrné, že v současné době tento objekt disponuje zcela novou plechovou střechou černé barvy a nevykazuje žádné poruchy ze vztlínající vlhkostí. V rámci rekonstrukce byla provedena nová hydroizolace a drenáž kolem celého objektu, byla instalována nová plastová okna a dveře, dále byly provedeny kompletní rozvody elektřiny, vody a odpadů, dále bylo opraveno vnitřní zdivo, byla pořízené zcela nová stropní konstrukce ze sádkkartonu a další.

Na základě výše uvedených skutečností pro vyjadřujeme nesouhlas s odstraněním objektu na pozemku st. 259, neboť v rámci stavebního řízení jsme nebyli nikým upozorněni, že tento objekt je v kolizi se záměrem "Modernizace tratě Plzeň - Horažďovice předm. (mimo) - Plzeň

Koterov (mimo)", a že by mělo dojít k jejímu odstranění. Do rekonstrukce zrněného objektu jsme investovali nemalé finanční prostředky, veškerý náš volný čas a úsilí, které by odstraněním této stavby přišlo zcela vniveč.

V případě, že by i přes výše uvedené důvody mělo dojít k odstranění objektu na pozemku st. 259, bychom chtěli dále uvést, že v těsné blízkosti objektu se nachází stávající studna, která má v budoucnu sloužit jako zdroj vody pro zavlažování našich pozemků (p. č. st. 285/1 a p. č. st. 259), na kterém se nachází mj. i náš rodinný dům (p. č. st. 1767), ve kterém trvale bydlíme. Kromě toho se v těsné blízkosti objektu na pozemku st. 259 nachází ještě plošný zemní kolektor pro tepelné čerpadlo země/voda, kterým je náš rodinný dům vytápěn. Obáváme se, že případnou demolicí objektu na pozemku st. 259 budou jak stávající studna, tak i plošný zemní kolektor znehodnoceny a bude muset dojít k jejich náhradě. Stávající studna, jakož i plošný zemní kolektor pro tepelné čerpadlo země/voda je zakreslen na přiloženém plánu (viz Příloha 3).

S ohledem na výše uvedené skutečnosti bychom Vás tímto chtěli požádat o přezkoumání aktuálního stavu objektu na pozemku st. 259 a úpravu jeho popisu v předložené dokumentaci, resp. bychom Vás tímto chtěli požádat o zrušení požadavku na odstranění objektu na pozemku st. 259, neboť jsme přesvědčeni o tom, že tento objekt nemá žádný negativní vliv na životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Objekt na pozemku st. 259 je v katastru nemovitostí veden jako zastavěná plocha a nádvoří. Parcela 285/1 je vedena jako zahrada.*

*Popis objektu je stejný jako v oznámení záměru z března 2020. Zřejmě se jedná o popis před zahájením stavebních úprav.*

*Demolice není z důvodu, že objekt má negativní vliv na životní prostředí, ale je v kolizi s upravovanou částí silničního přejezdu.*

*Na veřejném projednání projektant uvedl, že řešení v předmětném území bylo posuzováno v několika variantách. Navržené řešení je ukázalo jediné možné.*

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

Předmětem posuzovaného záměru je novostavba železniční trati v úseku Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo).

K posouzení byla předložena dokumentace „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)“ zpracovaná oprávněnou osobou dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění Ing. Kateřinou Hladkou, PhD. v červnu 2021. 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), rozptylová studie, 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.

Vyhodnocení vlivů na lidské zdraví bylo provedeno pro fázi realizace, která bude v jednotlivých lokalitách trvat po dobu v řádu desítek dnů. Ani v nárůstem nejvíce ovlivněné části obytné zástavby není třeba očekávat překročení směrné hodnoty u akutních ani chronických účinků NO<sub>2</sub>. U benzenu byl nárůst zdravotního rizika i v nejvíce dotčené části obytné zástavby vypočten pod hranicí reálného zvýšení výskytu účinků. V případě suspendovaných částic lze v lokalitách s nárůstem imisní zátěže očekávat zvýšení zdravotního rizika vyjádřeného jako kojenecká úmrtnost v řádu desetitisícin nového případu v dotčené populaci, v případě úmrtnosti u dospělých nad 30 let se změna pohybuje v řádu setin nového případu. Jedná se o hodnoty, které jsou nevýznamné ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace, které budou v praxi nepostřehnutelné a budou vysoce převáženy jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečišťování. Ani v případě benzo[a]pyrenu nebylo zaznamenáno rozpoznatelné zvýšení zdravotního rizika vlivem záměru.

Realizací záměru nebudou překračovány platné imisní limity pro posuzované znečišťující látky – s výjimkou B(a)P.

Významnější ovlivnění může být způsobeno případnými zvýšenými krátkodobými koncentracemi suspendovaných částic PM<sub>10</sub> v průběhu realizace záměru. Nejvyšší vypočtené hodnoty nemusí být v území v době realizace vůbec dosaženy, nicméně při jejich případném výskytu nelze vyloučit zvýšený výskyt kašle v dotčené populaci. Z tohoto důvodu je třeba (zejména za nepříznivých rozptylových podmínek) důsledně zajistit minimalizaci prašnosti.

Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že se vlivem železničního provozu na modernizované trati bude podíl obyvatel silně obtěžovaných hlukem z železniční dopravy pohybovat na úrovni okolo 17 %, podíl obyvatel silně rušených při spánku bude okolo 8 %.

Z orientačního vyhodnocení hlukové zátěže ze stacionárních zdrojů hluku v období realizace záměru (v každé z lokalit bude realizace trvat řádově desítky dní) pak vyplývá, že podíl silně obtěžovaných obyvatel se bude pohybovat v rozmezí 10 – 22 %.

Realizací záměru nebudou překračovány platné hygienické limity akustické zátěže.

Provoz na modernizované elektrifikované železniční trati nebude zdrojem emisí - vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví nulový.

## Vlivy na ovzduší a klima

### Ovzduší

Na základě komplexního zhodnocení vlivu posuzovaného stavebního záměru na ovzduší lze konstatovat, že navrhovaná liniová stavba „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)“ je při dodržení všech opatření snižujících prašnost z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelná a lze ji v daném místě realizovat.

Navržena opatření k snížení prašnosti.

### Klima

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 na změnu klimatu

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

V několika případech, především v úsecích s přeložkami trati, je predikováno ve výhledovém stavu překročení hygienických limitů hluku. Za účelem splnění hygienických limitů jsou navrženy 4 protihlukové stěny v celkové délce 200 m s výškou od 1,5 do 2 m a dále je navržena samostatná protihluková úprava pro 1 obytný objekt.

Po realizaci navrhovaných protihlukových opatření, lze ve výhledovém stavu v roce 2027 předpokládat dodržení hygienických limitů hluku.

Z hlediska problematiky světelného znečištění nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na světelné znečištění lze označit za akceptovatelný.

## Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vzhledem k umístění stavby, charakteru a rozsahu stavebních objektů s možnými vlivy na útvary povrchových vod lze konstatovat, že nebude změněna hydromorfologie útvary a nebude zhoršován stav jednotlivých ukazatelů a biologických složek útvary.

Součástí záměru je vybudovat novou vrtanou studnu v dostatečné vzdálenosti od stávajícího zářezu v km 296,0 - Horažďovice, p.č. 531, k.ú. Horažďovická Lhota.

Vzhledem k rozsahu stavby a druhu provozu nebude mít záměr zhoršující vliv na stávající dobrý kvantitativní stav dotčených útvarů podzemních vod

### **Vlivy na půdu**

Na základě záborového elaborátu je stanovený trvalý zábor ZPF 31,5579 ha a dočasný zábor ZPF nad 1 rok 35,1602 ha. Trvalý zábor PUPFL je požadován o celkové výměře 4,2917 ha trvalého záboru a 3,1381 ha dočasného záboru.

V návrhu podmínek závazného stanoviska - V další přípravě záměru minimalizovat zábor zemědělského půdního fondu a pozemků plnicích funkcí lesa nad 1 rok.

Obecně ve vztahu k existující třídě ochrany ZPF lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označit za střední, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

### **Vlivy na přírodní zdroje**

Dle Dokumentace nedochází záměrem k vlivům na přírodní zdroje. Vliv neutrální.

### **Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)**

Dokumentací hodnoceny vlivy na významné krajinné prvky a vlivy na ÚSES, migrační parametry, přístupnost.

V souvislosti s realizací posuzovaného záměru dojde k ovlivnění zájmů ochrany přírody a krajiny, vzhledem k charakteru území a záměru a při dodržení navržených zmírňujících opatření lze míru ovlivnění považovat za akceptovatelnou.

Podmínky pro omezení vlivu záměru na biologickou rozmanitost uvedeny v návrhu podmínek závazného stanoviska.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu označit za střední, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

### **Vlivy na krajinu a její ekologické funkce**

Posuzovaná modernizace trati přinese do krajiny jisté změny. Jedná se však o stávající historickou trať, provozovanou od roku 1868. Železniční trasa byla výrazněji směrově upravena a přeložena do nové stopy v prostoru zast. Velký Bor, před zast. Ždírec a v úseku před zast. Zdemyslice. Analýza prokázala, že tyto změny nejsou pro ráz a identitu krajiny zcela pozměňující.

Na základě výše provedeného posouzení je možno konstatovat, že posuzovaná trať je řešena s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu, neboť představuje 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**

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného památkově chráněného objektu. Stávající trať prochází ochranným pásmem zámku Kozel ve Štáhlavech.



Posuzovaný záměr prochází územím s různými kategoriemi ÚAN (území s archeologickými nálezy). ÚAN kategorie I se nachází: u Starého Plzence, v oblasti s ÚAN II s pozitivně prokázanými archeologickými nálezy jsou evidovány lokality Starý Plzenec Ždírec.

Demolice objektů mimo vlastnictví SŽ, s.o. nebo ČD, s.o.:

demolice objektů na pozemku st. 98 k.ú. Velký Bor, č. p. 92; objekt k bydlení

demolice strážního domku č.p. 31 Blovice; rodinný dům

demolice domu č.p. 368 Blovice; rodinný dům

demolice domu na pozemku st. 259; Blovice; jiná stavba

demolice domu pozemku st. 401 v k.ú. Šťáhlavy; jiná stavba

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu označit za střední, z hlediska významnosti vlivu za akceptovatelný.

### **Přeshraniční vlivy**

Jedná se o záměr modernizace traťového úseku Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo) ve vnitrozemí České republiky, přímé negativní vlivy přesahující stávající hranice tak nejsou předpokládány.

## VII. NÁVRH STANOVISKA

Návrh

### MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Odbor výkonu státní správy III

Č. j.:

#### Závazné stanovisko

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy III (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 zákona

vydává

#### SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru

**„Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)“**

### I. Povinné údaje

**1. Název záměru:** Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)

**2. Kapacita (rozsah) záměru:**

Stavba je po stavební stránce navržena jako modernizace stávající trati v úseku hranice kraje - Horažďovice předm. – Nepomuk. V úseku Nepomuk (včetně) – 5. stavba uzlu Plzeň (Plzeň Koterov mimo) je stavba navržena jako modernizace se zdvoukolejněním v celém úseku.

Nástupiště v žst Nepomuk bude délky 200 m, protože stanice bude obsluhována rychlíkovými spoji. Ve stávajícím stavu je v řešeném úseku celkem 27 úrovnových přejezdů. V navrhovaném stavu je 12 přejezdů zrušeno a zbývající jsou stavebně upraveny a nově zabezpečeny.

Mostní objekty, propustky a zdi jsou ve dvoukolejném úseku Horažďovice předm. – Nepomuk sanovány, pouze pokud je použita nevhodná konstrukce (kamenné desky, zabetonované kolejnice) pak je objekt přestavěn. V úseku Nepomuk – Plzeň – Koterov je většina objektů nově přestavěna, protože jejich rozšíření pro druhou kolej by nebylo s ohledem na rozsah nutných úprav stávajících konstrukcí efektivní. Navržené úpravy železniční trasy si vyžádají přeložky inženýrských sítí a úpravy pozemních komunikací.

Pro navržené řešení bylo vyhodnoceno výhledové zatížení okolí stavby nadměrným hlukem a na základě toho byly vytypovány 4 lokality pro umístění protihlukových stěn.

Součástí modernizace jsou i úpravy pozemních staveb v jednotlivých zast. a ŽST. Na všech zastávkách budou umístěny nové přístřešky pro cestující. V ŽST budou nástupiště nově zastřešena.

Výpravní budovy budou upraveny pro možnost umístění nezbytných technologických zařízení. Pro tyto účely budou budovy adaptovány ve stávajícím půdorysu, nebo v některých případech půjde o novostavbu technologické části budovy.

Stanice i zastávky budou nově osvětleny, upraven bude rozvod nn, nově bude řešeno připojení na distribuční soustavu. V ŽST Nepomuk bude instalována nová trafostanice.

Stavba bude zatrolejována v celém rozsahu trakční soustavou 25 kV AC. Součástí stavby je i celková rekonstrukce trakční napájecí stanice (dále TNS) Nezvěstice, kde je uvažována rekonstrukce jak technologické části včetně výměny transformátoru, tak i rekonstrukce stavební části.

Trať bude upravena v celém úseku Horažďovice předm. – Plzeň - Koterov tj. od km 288,200 do km 343,957. V úseku Nepomuk – Plzeň - Koterov bude trať zároveň zdvoukolejněna.

Na základě výstupů z celkové koncepce dopravního řešení a požadované propustnosti trati bylo navrženo konkrétní směrové vedení železniční trati a uspořádání žel. stanic. Při požadovaném vedení osobních vlaků Plzeň – Nepomuk v intervalu 30' v prokladu s rychlíkem Plzeň – Č. Budějovice ve dvouhodinovém intervalu, který bude v době přepravních špiček proložen spěšnými vlaky Plzeň – Horažďovice předm. také ve dvouhodinovém intervalu, bylo navrženo zvýšení traťové rychlosti tak, aby se křížování osobního vlaku s rychlíkem nebo spěšným vlakem uskutečnilo v ŽST Nezvěstice.

Železniční trasa byla výrazněji směrově upravena a přeložena do nové stopy v prostoru zast. Velký Bor, před zast. Ždírec a v úseku před zast. Zdemyslice. Traťová rychlost byla ze stávajících 100 km/h zvýšena až na 160 km/h ve vybraných úsecích. Součástí stavby je kompletní modernizace konstrukcí žel. svršku a žel. spodku včetně odvodnění.

### **3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1: I/44 Celostátní železniční dráhy**

#### **4. Umístění záměru:** Kraj: Plzeňský

Obec: Plzeň, Starý Plzenec, Šťáhlavy, Nezvěstice, Žákava, Zdemyslice, Blovice, Ždírec, Měcholupy, Srby, Klášter, Nepomuk, Třebčice, Mileč, Nekvasovy, Kovčín, Myslív, Olšany, Pačejov, Velký Bor, Horažďovice, Vrčeň

Katastrální území: Horažďovice, Babín u Horažďovic, Velký Bor u Horažďovic, Horažďovická Lhota, Jetenovice, Pačejov, Olšany u Kvášňovic, Milčice, Kovčín, Nekvasovy, Záhoří u Milče, Maňovice, Mileč, Želvice, Třebčice, Dvorec, Vrčeň, Klášter u Nepomuka, Srby nad Úslavou, Měcholupy u Blovic, Žďár u Blovic, Ždírec u Blovic, Vlčice u Blovic, Hradiště u Blovic, Blovice, Zdemyslice, Žákava, Olešná u Nezvěstic, Nezvěstice, Šťáhlavice, Šťáhlavy, Sedlec u Starého Plzeňce, Starý Plzenec, Bručná, Koterov

#### **5. Obchodní firma oznamovatele:** Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ

#### **6. IČ oznamovatele:** 70994234

7. *Sídlo (bydliště) oznamovatele:* Správa železnic, s. o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9

**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. Z hlediska zajištění odpovídající migrace průchodnosti mostních objektů a propustků zajistit:

- a) Na začátku a konci propustků neumísťovat jímky a nerealizovat zde překážky vyšší než 10 cm.
- b) V případě úpravy podmostí mostních objektů je třeba v maximální možné míře ponechávat přirozený povrch.
- c) U mostních objektů, kde jsou v současnosti vytvořeny břehové bermy, je nutné je zachovat
- d) K opevnování břehů vodních toků využívat přednostně kamenný pohoz, resp. kamennou rovnatinu či kamennou dlažbu s hlubokým spárováním
- e) V případech mostních objektů převádějících polní cesty (SO 14-20-03 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov most v ev. km 342,006; SO 06-20-06 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, most v ev. km 342,006; SO 06-20-02 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, most v ev. km 341,035; SO 06-20-01 Starý Plzenec - Plzeň-Koterov, most v ev. km 340,021) jako pokryv povrchu podmostí použít dusaný hlinitý písek. V případech mostních objektů převádějících vodní toky (SO 12-20-04 Nezvěstice - Starý Plzenec, most v ev. km 336,482; SO 12-20-01 Nezvěstice - Starý Plzenec, most v ev. km 333,944; SO 10-20-01 Blovice - Nezvěstice, most v ev. km 327,677; SO 08-20-09 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 323,717; SO 04-20-03 Horažďovice předm.-Pačejov, most v km 293,797; SO 06-20-05 Pačejov - Nepomuk, most v ev. km 309,160) je nutné jako pokryv břehů, břehových berm, resp. dalších částí podmostí mimo koryto vodních toků použít dusaný hlinitý písek.
- f) V případě mostního objektu přes Úslavu (SO 08-20-01 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 314,602) je nutné zachovat přirozené podmostí, bez zpevnění
- g) Navržené trubní propustky nahradit rámovými (SO 10-21-01 Blovice - Nezvěstice, propustek v ev. km 326,539; SO 08-21-10 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 319,305; SO 08-21-09 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 319,036; SO 08-21-07 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 318,400; SO 08-21-06 Nepomuk - Blovice, propustek v ev. km 318,188; SO 06-21-04 Pačejov - Nepomuk, propustek v ev. km 305,632; SO 04-21-13 Horažďovice předm. - Pačejov, propustek v ev. km 298,597)
- h) Upravit parametry mostu SO 10-20-01 Blovice - Nezvěstice, most v ev. km 327,677, výška 10 m, šířka (světlost kolmá) alespoň 15 m, délka mostního objektu 40 m.
- i) Upravit parametry mostu SO 12-20-01 01 Nezvěstice - Starý Plzenec, most v ev. km 333,944, výška alespoň 4 m, šířka (světlost kolmá) 8 m.
- j) Upravit parametry mostu SO 08-20-09 Nepomuk - Blovice, most v ev. km 323,717, výška 8 m, šířka (světlost kolmá) 10 m.

2. Zpracovat ZOV, které budou mimo jiné řešit:

- a) Nakládání s kulturními vrstvami zemin, které nebudou využity při vlastní stavbě

- b) opatření k snižování sekundární prašnosti ze skládek materiálu a manipulačních ploch
  - c) všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to cca od 8 do 16 hodin, další vhodné práce je možné provádět v době od 7 do 19 hodin
  - d) zemina z míst s výskytem vlčího bobu mnoholistého, topinamburu hlíznatého a celíku obrovského, křídlatek a bolševníku velkolepého nesmí být používána v rámci stavby a musí být odvezena na skládku.
  - e) při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků.
  - f) doplňování provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků.
  - g) v případě potřeby realizace transparentních ploch (např. u silničního nadjezdu) je třeba tyto plochy doplnit o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 10 cm.
  - h) řešit vedení přístupových cest ke stavbě s ohledem na co nejmenší možné ovlivnění VKP. Pokud budou řešeny nové přístupové cesty, řešit je jako dočasné, zpevněné.
  - i) 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 NO<sub>x</sub> více než 8x nižší, než stanoví norma STAGE IIIB
  - j) Korby nákladních vozidel odvázejících podsítné po recyklaci budou zaplachtovány.
3. 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. Biologický dozor na stavbě zajistí zároveň v průběhu stavby odstraňování invazivních rostlin a ochranu stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích
  4. V další přípravě záměru minimalizovat zábory zemědělského půdního fondu a pozemků plnicích funkci lesa nad 1 rok
  5. Ve fázi zpracování dokumentace pro stavební povolení zpracovat hlukovou studii pro fázi výstavby a aktualizovat rozptylovou studii.
  6. S obcí Starý Plzenec dořešit odvodnění stavebních objektů.
  7. S obcí Zdemyslice dořešit problematiku náhradní autobusové dopravy v době výluk na trati.

## **II. Podmínky pro fázi realizace záměru:**

8. Před zahájením stavby provést ověřovací biologický průzkum trasy záměru, včetně ploch zařízení staveniště a ostatních dotčených ploch.
9. Před začátkem stavebních prací jasně a zřetelně označit území registrovaného VKP č. 7702 Mokřad na Černickém potoce se zákazem jakéhokoliv využívání.
10. Vybudovat novou vrtanou studnu v dostatečné vzdálenosti od stávajícího zářezu v km 296,0 - Horažďovice, p.č. 531, k.ú. Horažďovická Lhota
11. Dotčené obce budou pololetně informovány o průběhu prací a předpokládaném harmonogramu prací na jejich katastrálních územích

**III. Podmínky pro fázi provozu záměru:**

12. Po ukončení stavby provést rekultivaci ploch, u dočasných ploch záboru ZPF a PUPFL je uvést do stavu blízkému původnímu a zajistit následnou péči po dobu min. 3 let.
13. Provést měření akustické zátěže ze železničního provozu v rozsahu dle požadavku příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví

**IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru**

Specifická opatření se nenavrhují

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

Ministerstvo vycházelo při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

- Dokumentace podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)“. 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 do 08.03.2026 rozhodnutím č. j. MZP/2020/710/3888.
- Vyjádření k dokumentaci záměru „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)“
- Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí záměru „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)“ (dále jen „posudek“), který vypracoval Ing. Josef Tomášek, CSc., autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle zákona EIA (osvědčení č.j. 3772/603/OPV/93 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č.j.: 70572/ENV/15 do 31.12.2021)
- Veřejné projednání záměru, které se konalo dne 7. 9. 2021 v zasedací síni Městského úřadu Nepomuk.

Na veřejném projednání záměru seznámil zástupce oznamovatele, zpracovatelka dokumentace a projektant se posuzovaným záměrem.

V následné diskuzi byly zodpovězeny dotazy týkající se staré hlukové zátěže, problematika demolice objektu na pozemku st. 259 katastrální území Blovice, problematika žel. zastávky Velký Bor, recyklační základny Nepomuk – Dvorec, instalace informační tabule o náhradní dopravě v případě výluk na trati v žel. st. Zdemyslice.

Všechny dotazy a připomínky byly zástupcem oznamovatele, zpracovatelkou dokumentace a projektantem zodpovězeny.

Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace, tedy že negativní vlivy posuzovaného záměru jsou nevýznamné až málo významné, a tedy akceptovatelné bez zásadních nevratných vlivů na kvalitu životního prostředí a obyvatelstvo okolí záměru.

Negativní vlivy posuzovaného záměru se projeví v málo významné míře a pouze v bezprostředním okolí posuzovaného záměru a budou tlumeny navrženými opatřeními. Ve finální fázi dojde ke významnému zlepšení parametrů železniční trati, včetně návrhové rychlosti.

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:***

1. Bez těchto opatření by došlo k výraznému omezení možnosti migrací na území biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců a ke zhoršení průchodnosti mostních objektů. Omezeny by byly ekologicko-stabilizační funkce VKP a prvků ÚSES.
2. Opatření je stanoveno k zpřesnění podmínek provádění stavby s ohledem na ochranu jednotlivých složek životního prostředí
3. Podmínka je stanovena s ohledem na nutnost aktualizace stavu bioty před zahájením stavebních prací
4. Podmínka je stanovena z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu
5. Podmínka je stanovena pro zpřesnění akustické zátěže a ovlivnění kvality ovzduší v průběhu stavby na základě zpřesnění projektové dokumentace včetně ZOV
6. Podmínka je stanovena pro dořešení odvodnění stavebních objektů do jednotné či splaškové kanalizace ústící na ČOV v Luční ulici ve Starém Plzenci
7. Podmínka je stanovena pro dořešení problematiky náhradní autobusové dopravy v době výluk na trati
8. Podmínka je stanovena pro aktualizaci stavu bioty před zahájením stavebních prací
9. Podmínka zajišťuje ochranu VKP č. 7702 Mokřad na Černickém potoce
10. Podmínka zajišťuje náhradní zdroj vody
11. Podmínka zajišťuje informovanost veřejnosti o průběhu stavby prostřednictvím obecních úřadů
12. Podmínka zajišťuje uvedení dotčených pozemků po provedení stavby do náležitého stavu
13. Podmínka zajišťuje zjištění reálné akustické zátěže po uvedení do provozu záměru, včetně příp. nápravných opatření.

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

**Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví byly v dokumentaci zapracovány Mgr. Robert Polák, držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na veřejné zdraví rozhodnutím Ministerstva zdravotnictví. Celý text uveden v příloze 6 dokumentace.

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.

Vyhodnocení vlivů na lidské zdraví bylo provedeno pro fázi realizace, která bude v jednotlivých lokalitách trvat po dobu v řádu desítek dnů. Ani v nárůstem nejvíce ovlivněné části obytné zástavby není třeba očekávat překročení směrné hodnoty u akutních ani chronických účinků NO<sub>2</sub>. U benzenu byl nárůst zdravotního rizika i v nejvíce dotčené části obytné zástavby vypočten pod hranicí reálného zvýšení výskytu účinků. V případě suspendovaných částic lze v lokalitách s nárůstem imisní zátěže očekávat zvýšení zdravotního rizika vyjádřeného jako kojenecká úmrtnost v řádu desetitisícin nového případu v dotčené populaci, v případě úmrtnosti u dospělých nad 30 let se změna pohybuje v řádu setin nového případu. Jedná se o hodnoty, které jsou nevýznamné ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace, které budou v praxi nepostřehnutelné a budou vysoce převáženy jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečišťování. Ani v případě benzo[a]pyrenu nebylo zaznamenáno rozpoznatelné zvýšení zdravotního rizika vlivem záměru.

Realizací záměru nebudou překračovány platné imisní limity pro posuzované znečišťující látky – s výjimkou B(a)P.

Významnější ovlivnění může být způsobeno případnými zvýšenými krátkodobými koncentracemi suspendovaných částic PM<sub>10</sub> v průběhu realizace záměru. Nejvyšší vypočtené hodnoty nemusí být v území v době realizace vůbec dosaženy, nicméně při jejich případném výskytu nelze vyloučit zvýšený výskyt kašle v dotčené populaci. Z tohoto důvodu je třeba (zejména za nepříznivých rozptylových podmínek) důsledně zajistit minimalizaci prašnosti.

Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že se vlivem železničního provozu na modernizované trati bude podíl obyvatel silně obtěžovaných hlukem z železniční dopravy pohybovat na úrovni okolo 17 %, podíl obyvatel silně rušených při spánku bude okolo 8 %.

Z orientačního vyhodnocení hlukové zátěže ze stacionárních zdrojů hluku v období realizace záměru (v každé z lokalit bude realizace trvat řádově desítky dní) pak vyplývá, že podíl silně obtěžovaných obyvatel se bude pohybovat v rozmezí 10 – 22 %.

Realizací záměru nebudou překračovány platné hygienické limity akustické zátěže.

Provoz na modernizované elektrifikované železniční trati nebude zdrojem emisí - vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví nulový.

Vliv málo významný, trvalý, akceptovatelný.

## **Vlivy na ovzduší a klima**

### **Vlivy na ovzduší**

Vlivy na ovzduší byly posouzeny příspěvkovou rozptylovou studií, zpracovanou oprávněnou osobou. Celý text uveden v příloze 2 dokumentace.

Na základě komplexního zhodnocení vlivu posuzovaného stavebního záměru na ovzduší lze konstatovat, že navrhovaná liniová stavba „Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo)“ je při dodržení všech opatření snižujících prašnost z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelná a lze ji v daném místě realizovat.

Navržena opatření k snížení prašnosti.

Záměr lze z hlediska posouzených údajů považovat za mírně negativní, přechodný po dobu trvání záměru, akceptovatelný.

### **Vlivy na klima**

V rámci dokumentace zpracována studie Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu (příloha 5 Dokumentace)



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 na změnu klimatu

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

### **Vlivy na hlukovou situaci**

Pro záměr zpracována hluková studie (příloha 1 dokumentace)

V několika případech, především v úsecích s přeložkami trati, je predikováno ve výhledovém stavu překročení hygienických limitů hluku. Za účelem splnění hygienických limitů jsou navrženy 4 protihlukové stěny v celkové délce 200 m s výškou od 1,5 do 2 m a dále je navržena samostatná protihluková úprava pro 1 obytný objekt.

Po realizaci navrhovaných protihlukových opatření, lze ve výhledovém stavu v roce 2027 předpokládat dodržení hygienických limitů hluku.

Vliv mírně negativní až nulový, trvalý, akceptovatelný.

### **Vlivy na event. další fyzikální a biologické charakteristiky**

Z hlediska problematiky světelného znečištění nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na světelné znečištění lze označit za akceptovatelný.

## **Vlivy na povrchové a podzemní vody**

V rámci dokumentace zpracována Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst. 7 (příloha 4 Dokumentace).

Vzhledem k umístění stavby, charakteru a rozsahu stavebních objektů s možnými vlivy na útvary povrchových vod lze konstatovat, že nebude změněna hydromorfologie útvary a nebude zhoršován stav jednotlivých ukazatelů a biologických složek útvary.

Součástí záměru je vybudovat novou vrtanou studnu v dostatečné vzdálenosti od stávajícího zářezu v km 296,0 - Horažďovice, p.č. 531, k.ú. Horažďovická Lhota.

Vzhledem k rozsahu stavby a druhu provozu nebude mít záměr zhoršující vliv na stávající dobrý kvantitativní stav dotčených útvarů podzemních vod

Ovlivnění stávajících hydraulických a hydrogeologických poměrů bude nevýznamné.

Vlivy na povrchové a podzemní vody lze hodnotit jako nevýznamné, trvalé a akceptovatelné.

## **Vlivy na půdu**

Na základě záborového elaborátu je stanovený trvalý zábor ZPF 31,5579 ha a dočasný zábor ZPF nad 1 rok 35,1602 ha. Trvalý zábor PUPFL je požadován o celkové výměře 4,2917 ha trvalého záboru a 3,1381 ha dočasného záboru.

V návrhu podmínek závazného stanoviska - V další přípravě záměru minimalizovat zábor zemědělského půdního fondu a pozemků plnicích funkci lesa nad 1 rok.

Obecně ve vztahu k existující třídě ochrany ZPF lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označit za střední, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

### **Vlivy na přírodní zdroje**

Dle Dokumentace nedochází záměrem k vlivům na přírodní zdroje. Vliv neutrální.

### **Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)**

Dokumentací hodnoceny vlivy na významné krajinné prvky a vlivy na ÚSES, migrační parametry, přístupnost.

V souvislosti s realizací posuzovaného záměru dojde k ovlivnění zájmů ochrany přírody a krajiny, vzhledem k charakteru území a záměru a při dodržení navržených zmírňujících opatření lze míru ovlivnění považovat za akceptovatelnou.

Podmínky pro omezení vlivu záměru na biologickou rozmanitost uvedeny v návrhu podmínek závazného stanoviska.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu označit za střední, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

### **Vlivy na krajinu a její ekologické funkce**

V rámci dokumentace zpracována studie Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody podle §67 zákona č.114/1992 Sb. (příloha 3 Dokumentace)

Posuzovaná modernizace trati přinese do krajiny jisté změny. Jedná se však o stávající historickou trať, provozovanou od roku 1868. Železniční trasa byla výrazněji směrově upravena a přeložena do nové stopy v prostoru zast. Velký Bor, před zast. Ždírec a v úseku před zast. Zdemyšlice. Analýza prokázala, že tyto změny nejsou pro ráz a identitu krajiny zcela pozměňující.

Na základě výše provedeného posouzení je možno konstatovat, že posuzovaná trať je řešena s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu, neboť představuje 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**

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného památkově chráněného objektu. Stávající trať prochází ochranným pásmem zámku Kozel ve Štáhlavech.

Posuzovaný záměr prochází územím s různými kategoriemi ÚAN (území s archeologickými nálezy). ÚAN kategorie I se nachází: u Starého Plzně, v oblasti s ÚAN II s pozitivně prokázanými archeologickými nálezy jsou evidovány lokality Starý Plzenec Ždírec.

Demolice objektů mimo vlastnictví SŽ, s.o. nebo ČD, s.o.:

demolice objektů na pozemku st. 98 k.ú. Velký Bor, č. p. 92; objekt k bydlení

demolice strážního domku č.p. 31 Blovice; rodinný dům

demolice domu č.p. 368 Blovice; rodinný dům

demolice domu na pozemku st. 259; Blovice; jiná stavba

demolice domu pozemku st. 401 v k.ú. Štáhlavy; jiná stavba

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu označit za střední, z hlediska významnosti vlivu za akceptovatelný.

### Přeshraniční vlivy

Jedná se o záměr modernizace traťového úseku Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň – Koterov (mimo) ve vnitrozemí České republiky, přímé negativní vlivy přesahující stávající hranice tak nejsou předpokládány.

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

Stavba je po stavební stránce navržena jako modernizace stávající trati v úseku hranice kraje - Horažďovice předm. – Nepomuk. V úseku Nepomuk (včetně) – 5. stavba uzlu Plzeň (Plzeň Koterov mimo) je stavba navržena jako modernizace se zdvoukolejněním v celém úseku.

Koordinace záměru probíhá zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:

- a) Modernizace tratě Protivín (mimo) – Horažďovice předm. (mimo)
- b) Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov (dále UP 5. stavba) zpracovatel přípravné dokumentace SUDOP Praha, a.s., Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov, v současnosti ve fázi schvalování PD a přípravy zadání zpracování projektu stavby.
- c) Peronizace v žst. Pačejov a zvýšení rychlosti v km 299,650 – 304,009 (dále Peronizace Pačejov) zpracovatel schválené přípravné dokumentace a projektu stavby ve fázi zpracování METROPROJEKT Praha, a.s., I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
- d) GSM-R Plzeň – České Budějovice (dále GSM – R) probíhá zpracování zhotovení projektu a stavby (P+R), Kapsch CarrierCom s.r.o., Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha, zpracovatel projektu IXPROJEKTA s.r.o., Bidláky 837/20, 639 00 Brno-Štýřice
- e) „NEPOMUK – DVOREC, PŘESTUPNÍ UZEL“, (dále Uzel Nepomuk) investor město Nepomuk, zpracovatel dokumentace DUR, D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o. projektová kancelář dopravních staveb, Koterovská 177, 3266 00 PLZEŇ.
- f) BLOVICE – AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ SÝKOROVA ULICE, (dále BUS Blovice) investor Město Blovice, zpracovatel BOULA IPK s.r.o., projektová a inženýrská kancelář-dopravní stavby, Goldscheiderova 2925/3, 301 00 PLZEŇ.
- g) „Silnice I tř. SD 19/01 Mimoúrovňová křižovatka s I/20 – Nezavětice – Nezvěstice – Žákava“. Přeložka v železničním km cca 334,0 (VPS) na kterou je zpracována studie a dokumentace EIA z roku 2012 a vydané stanovisko KÚPK k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Trasa je zafixována v ZÚR a územních plánech. V současnosti další příprava stavby neprobíhá ani ŘSD zatím neuvažuje s jejím zahájením. Naproti tomu v současné době připravuje zadání studie na rekonstrukci stávající silnice I/19 na průtahu obcí Nezvěstice.
- h) Přeložky silnice II tř. Blovice přeložka (dříve SD 178/01) ani Nepomuk, přeložka s východním obchvatem (dříve SD 191/03) nejsou v současné době Plzeňským krajem (SUS Plzeňského kraje) připravovány.

Železniční trasa byla výrazněji směrově upravena a přeložena do nové stopy v prostoru zast. Velký Bor, před zast. Ždírec a v úseku před zast. Zdemyslice. Traťová rychlost byla ze

stávajících 100 km/h zvýšena až na 160 km/h ve vybraných úsecích. Součástí stavby je kompletní modernizace konstrukcí žel. svršku a žel. spodku včetně odvodnění. Nástupiště budou nově bezbariérová mimoúrovňová výšky 550 mm nad traťovou kolejí délka nástupišť je standardně 120 m s možností výhledového prodloužení na 150 m.

Nástupiště v žst Nepomuk bude délky 200 m protože stanice bude obsluhována rychlíkovými spoji. Ve stávajícím stavu je v řešeném úseku celkem 27 úrovnových přejezdů. V navrhovaném stavu je 12 přejezdů zrušeno a zbývající jsou stavebně upraveny a nově zabezpečeny.

Mostní objekty, propustky a zdi jsou ve dvoukolejném úseku Horažďovice předm. – Nepomuk sanovány, pouze pokud je použita nevhodná konstrukce (kamenné desky, zabetonované kolejnice) pak je objekt přestavěn. V úseku Nepomuk – Plzeň – Koterov je většina objektů nově přestavěna, protože jejich rozšíření pro druhou kolej by nebylo s ohledem na rozsah nutných úprav stávajících konstrukcí efektivní. Navržené úpravy železniční trasy si vyžádají přeložky inženýrských sítí a úpravy pozemních komunikací.

Pro navržené řešení bylo vyhodnoceno výhledové zatížení okolí stavby nadměrným hlukem a na základě toho byly vytypovány 4 lokality pro umístění protihlukových stěn.

Součástí modernizace jsou i úpravy pozemních staveb v jednotlivých zast. a ŽST. Na všech zastávkách budou umístěny nové přístřešky pro cestující. V ŽST budou nástupiště nově zastřešena.

Výpravní budovy budou upraveny pro možnost umístění nezbytných technologických zařízení. Pro tyto účely budou budovy adaptovány ve stávajícím půdorysu, nebo v některých případech půjde o novostavbu technologické části budovy.

Stanice i zastávky budou nově osvětleny, upraven bude rozvod nn, nově bude řešeno připojení na distribuční soustavu. V ŽST Nepomuk bude instalována nová trafostanice.

Stavba bude zatrolejována v celém rozsahu trakční soustavou 25 kV AC. Součástí stavby je i celková rekonstrukce trakční napájecí stanice (dále TNS) Nezvěstice, kde je uvažována rekonstrukce jak technologické části včetně výměny transformátoru, tak i rekonstrukce stavební části.

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.

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.

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a za předpokladu akceptace 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

Záměr byl předložen jednovariantně.

#### 5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno 6 vyjádření dotčených územních samosprávných celků (Statutární město Plzeň, Statutární město Plzeň Městský obvod Plzeň 2 – Slovany, Město Starý Plzenec, Obec Nezvěstice, Obec Zdemyslice, Obec Velký Bor), 6 vyjádření dotčených správních úřadů (Magistrát města Plzně Odbor životního prostředí; Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Plzeň; Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni; Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, MŽP - ředitel odboru ochrany ovzduší, MŽP OVSS III) a jedno vyjádření veřejnosti.

Přípomínky z obdržných vyjádření k dokumentaci záměru byly detailně vypořádány v posudku v kapitole V.

Dokumentace, zápis z veřejného projednání i posudek jsou zveřejněny v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OV3085.

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto stanoviska.

#### 6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Vyšší územní samosprávné celky: Plzeňský kraj

Základní územní samosprávné celky: Plzeň, Starý Plzenec, Štáhlavy, Nezvěstice, Žákava, Zdemyslice, Blovice, Ždírec, Měcholupy, Srby, Klášter, Nepomuk, Třebčice, Mileč, Nekvasovy, Kovčín, Myslív, Olšany, Pačejov, Velký Bor, Horažďovice, Vrčeň

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.

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

**Datum zpracování posudku: 6.10.2021**

**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. 100/01 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@somnisek.cz

***Spolupracovala:***

Ing. Ivana Lundáková, Středisko odpadů Mníšek s.r.o. (držitelka autorizace dle § 19  
zákona č. 100/01 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:**