

V Ústí nad Labem dne 13.09.2021

Č. j.: MZP/2021/530/1611

Sp.zn.: ZN/MZP/2021/530/332

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ – ROZHODNUTÍ

DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

podle § 7 odst. 6 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“)

Výroková část

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 zákona: „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“ - Kategorie I, bod 44 (Celostátní železniční dráhy)

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je kompletní rekonstrukce stávající železniční stanice Tršnice a přilehlého traťového úseku Tršnice - Cheb.

Rozsah stavby

- začátek stavby km 230,788
- konec stavby km 236,602
- délka stavby 5,814 km

Staniční zabezpečovací zařízení

- staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 1 ks
- traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) 2 ks
- přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ) 6 ks
- regionální dispečerské pracoviště (RDP) 1 ks

Železniční svršek

- 60 E2 nový 10 920 m
- 49 E1 nový 4 650 m

Počet nově vložených výhybek

- 33 ks

Sanace žel. spodku

- konstrukční vrstvy 51 563 m³
- násypy 0 m³
- výkopy 101 838 m³

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111

posta@mzp.cz

ISDS: 9gsaax4

www.mzp.cz

Elektrický ohřev výměn - 33 ks

Nástupiště

- ostrovní nové 120 m
- vnější nové 2 x 120 m

Železniční mosty, propustky, zdi

- železniční mosty rekonstrukce / nové 6 ks
- železniční propustky rekonstrukce / nové 12 ks
- demolice 2 ks

Demolice nemovitostí - 2 773 m³ obestavěného prostoru

Požadavky na zábery cizích pozemků

- trvalé celkem 33 316 m²
- dočasné celkem 44 387 m²

Umístění záměru:

kraj: Karlovarský
 obec: Cheb, Františkovy Lázně, Třebeň
 k. ú.: Doubí u Třebeně, Tršnice, Jindřichov u Tršnice, Hradiště u Chebu, Cheb

Záměr se nachází na trati celostátní dráhy Správy železnic, s.o. (dále jen „SŽ“) č. 533 Kadaň-Prunéřov – Cheb zařazené do systému TEN-T, na trati regionální dráhy SŽ č. 543C Tršnice – Luby u Chebu a na trati regionální dráhy SŽ č. 543E Tršnice – Františkovy Lázně.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Předmětem stavby je rekonstrukce stávajícího traťového úseku. Záměr se nachází na území Karlovarského kraje a je veden na stávajícím tělese dráhy, na náspech a v zářezích, v úrovni okolního terénu, příp. na umělých stavbách, ležících na pozemcích určených jako koridor provedení železniční trati.

Záměr a jeho příprava bude probíhat společně se stavbami „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)“ a „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“. Jde tedy o soubor staveb na jedné rekonstruované trati.

V prostoru záměru a v jeho okolí se aktuálně nachází připravované další investice a stavby Správy železnic, s.o., České dráhy, a.s. a cizích investorů, které bezprostředně souvisí nebo navazují na připravovaný záměr, zejména:

- Rekonstrukce mostů v km 184,534 a 184,593 trati Chomutov – Cheb, tendr na zhotovitele, investor SŽ,
- Zvýšení traťové rychlosti Ústí n/L-Cheb – projektová dokumentace úsek Kynšperk-Cheb (SUDOP Praha 03/2014),
- Rekonstrukce výhybek liché zhlaví v žst. Tršnice (H-PRO spol. s r.o. 11/2006).

Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje vymezují do dotčeného území tyto rozvojové plochy a plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury:

- Průmyslový park Cheb – na severovýchodním okraji města Chebu v těsné blízkosti severního obchvatu města dálnicí D6 (označení na obr. níže – 2).
- Průmyslový park Cheb II – plochy mezi silnicí II/606 a těžebním prostorem ložiska šterkopísku (DP Dřenice), v návaznosti na jihovýchodní okraj zástavby Chebu, k. ú. Dolní Dvory (označení na obr. níže – 19).
- Silnice II/214 Cheb, jihovýchodní obchvat (označení na obr. níže – D14)
- Silnice I/21 Cheb (D6) – Františkovy Lázně (označení na obr. níže – D08)
- Vedení 2x110 kV, TR Vítkov – TR Jindřichov (označení na obr. níže – E12)

Platné územní plány obcí, kterými záměr prochází, vymezují v některých případech do blízkosti tratě nové zastavitelné plochy. Jedná se pouze o úseky, kdy železniční trať prochází zastavěnými územími, na něž je přímo vázán další rozvoj obcí. K větší kumulaci takovýchto zastavitelných ploch v blízkosti tratě dochází v těchto obcích:

- Cheb (Jindřichov) – plochy pro bydlení v rodinných domech a rekreaci - zahrádkové osady
- Cheb (Hradiště u Chebu) – plochy smíšené výrobní, výroba a skladování – drobná a řemeslná výroba

Výše uvedené záměry jsou v různých fázích zpracování projektové dokumentace a jejich období realizace nelze přesně stanovit. U daného záměru se může jednat jak o kumulativní, tak i synergické vlivy nejen ve fázi výstavby, ale i provozu. Potenciální negativní vliv na dotčené území, který však bude pouze krátkodobý a v čase proměnlivý může nastat v období realizace zmíněných záměrů, a to zejména v místě styku jednotlivých staveb.

Jiné záměry, které by byly navrženy k výstavbě v období realizace posuzovaného záměru, a které by tak mohly přispět k navýšení negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, nejsou v současné době známy.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Připravovaná stavba řeší rekonstrukci kolejiště v ŽST Tršnice a přilehlém úseku Tršnice - Cheb vč. železničního spodku, rekonstrukci nástupišť pro dosažení výšky hran nástupišť 550 mm nad temenem hlavy kolejnice a výstavbu přístupových komunikací a parkovacích ploch. Pro všechna nástupiště bude zřízen bezbariérový přístup výstavbou šikmých přístupových komunikací na nástupiště. Nové zastřešení nástupišť nebude zasahovat do volného postranního prostoru průjezdného průřezu. V návaznosti na rekonstrukci nástupišť a přístupových komunikací dojde ke zřízení nového podchodu, který bude prodloužen a vyústěn ve svahu, směrem k průmyslové zóně. Dojde tak k zajištění bezpečnosti cestujících a osob, které z této lokality směřovaly do předmětné železniční stanice.

Součástí této stavby je také rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, energetických a trakčních zařízení. Bude zřízeno pracoviště v ŽST Cheb pro ovládání celého úseku dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení Sokolov – Cheb (mimo). Nově navržená zařízení a rekonstruovaná zařízení respektují technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému.

V mezistaničním úseku Tršnice – Cheb je navržena příprava pro stavbu ETCS (Evropský vlakový zabezpečovač). Bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie do ŽST Františkovy Lázně. Pro traťový úsek Tršnice – Nový Drahov (Skalná) bude upraveno stávající zařízení, které je v tomto úseku provozováno od r. 2015.

Součástí zabezpečovacího zařízení jsou přejezdy P97, P98, P99 a přejezd P250 směr Františkovy Lázně. Přejezdy P97, P99 a P250 budou rekonstruovány. Přejezd P98 bude zrušen, v souvislosti s přijatým a schváleným stavebním řešením. Náhradou tohoto přejezdu je navržena souběžná komunikace a nová část cyklostezky, která je vedena pod železničním mostem přes řeku Ohři.

Součástí stavby je také rekonstrukce výpravní budovy pro umístění nových technologických zařízení a demolice postradatelných budov a budov překážejících rekonstrukci stanice. V ŽST Tršnice bude provedena demolice stávajících budov č. 2, č. 3, č. 4, č. 6, č. 10, č. 11, č. 12, které stojí na pozemních parc. č. st. 27, st. 85, st. 46, st. 56, st. 79, st. 22, st. 78, vše k.ú. Tršnice, objekt č. 9a, který není evidován v katastru nemovitostí a další neevidované drobné přístřešky a kůlny. Jedná se o budovy, které jsou zchátralé, nevyužívané nebo nevyhovují současným požadavkům pro jejich využití.

Kolejové úpravy vyvolají dále sanace i rekonstrukci nebo přestavbu mostních objektů.

V rámci rekonstrukce stanice dojde ke změně konfigurace stanice dle požadavků zadání a pro splnění cílů dopravní technologie:

- Vybudováno bude 1 nové vnější nástupiště s délkou nástupní hrany 120 m s výškou hrany 550 mm nad temenem hlavy kolejnice, u koleje č. 3 s přímou vazbou na výpravní budovu, parkovací místa vedle výpravní budovy a zastávky pro náhradní autobusovou dopravu.
- Vybudováno bude ostrovní nástupiště s výškou hrany 550 mm nad temenem hlavy kolejnice a s délkou nástupní hrany 120 m. Nástupiště bude přístupné podchodem z prostoru vedle výpravní budovy.
- Nová nástupiště budou přístupná schodišti a přístupovými chodníky.
- Bude rekonstruováno 5 železničních mostů a 14 propustků.
- Budou zřízena nové parkovací stání pro veřejnost i pro zaměstnance údržby železniční dopravní cesty.

V rámci objektu železničního svršku a spodku se ve stanici navrhuje kompletní rekonstrukce dopravních kolejí včetně sanace železničního spodku a zřízení funkčního odvodnění. Rekonstrukce ostatních dopravních kolejí se navrhuje v nezbytném rozsahu navržených úprav vyplývajících z nového řešení v dopravních kolejích. Nově se na hlavních kolejích navrhuje maximální rychlost 110 km/h a to zejména z důvodu optimálního řešení obou zhlaví z hlediska provozuschopnosti a reálné využitelnosti rychlosti zastavujících vlaků. Návrhová třída zatížení v dopravních kolejích bude D4 a průjezdný průřez Z-GC.

Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, státní organizace

IČO oznamovatele: 70994234

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

Zpracovatel oznámení: Ing. Zuzana Toniková, AFRY CZ s.r.o., Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4

Záměr „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“ naplňuje dikci kategorie I, bod 44 (Celostátní železniční dráhy) přílohy č. 1 k zákonu, a to jako změna záměru dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona.

V souladu s § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí, případně zda záměr může samostatně nebo ve spojení s jinými mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, a tedy zda bude posuzován podle zákona. Příslušným úřadem k zajištění zjišťovacího řízení bylo Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IV (dále jen „ministerstvo“).

Ministerstvo jako příslušný správní orgán podle § 21 písm. c) zákona, na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávních celků, dotčených správních úřadů, a na základě zjišťovacího řízení provedeného v souladu s ust. § 7 zákona a podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu **rozhodlo** podle ust. § 7 odst. 6 zákona, že záměr

„Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“

nemůže mít významný vliv na životní prostředí a **nebude** posuzován podle zákona.

Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí včetně zhodnocení charakteristiky opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popisu kompenzací, a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu

Charakteristika záměru

Záměrem je kompletní rekonstrukce stávající železniční stanice Tršnice a přilehlého traťového úseku Tršnice - Cheb. Záměr řeší zlepšení technických a technologických vlastností příslušné trati, odstranění propadů rychlostí, a umožňuje plně využít možnosti směrového vedení trati z hlediska traťové rychlosti v jednotlivých úsecích, provede nutnou rekonstrukci dopravních kolejí a výhybek v ŽST Tršnice a rekonstrukci, případně přestavbu již stávajících staveb. Součástí záměru je i návrh rekonstrukce staničních a traťových zabezpečovacích zařízení, rekonstrukce sdělovacího zařízení, vybudování informačního zařízení pro cestující, nové osvětlení a doplnění elektrického ohřevu výhybek.

Umístění záměru

Záměr se nachází na území České republiky, v Karlovarském kraji. Záměr se nachází na trati celostátní dráhy SŽ č. 533 Kadaň-Prunéřov – Cheb zařazené do systému TEN-T, na trati regionální dráhy SŽ č. 543C Tršnice – Luby u Chebu a na trati regionální dráhy SŽ č. 543E Tršnice – Františkovy Lázně.

Dle vyjádření Městského úřadu Cheb, Odbor stavební a životního prostředí (č.j. MUCH 51064/2021/OcaS ze dne 23.06.2021) je záměr v souladu s územně plánovací dokumentací platnou na území dotčených obcí.

Dle stanoviska Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství (zn.: KK/4613/ZZ/20 ze dne 23.09.2020) lze vyloučit, že uvedený záměr může mít samostatně i ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Porovnání variant řešení záměru

Záměr je řešen pouze v jedné projektové variantě umístění i technického řešení.

Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Vlivy na obyvatelstvo – Období výstavby - Snížení hygienického komfortu ve smyslu kvality ovzduší a hlukové zátěže je nutno očekávat v období výstavby záměru. Realizační fáze bude spojena s dočasnou a krátkodobou produkcí emisí, která bude vznikat v rámci jednotlivých stavebních prací, a také použitou stavební mechanizací. Zátěž ze stavební činnosti bude proměnlivá i ve své poloze, bude k ní docházet v celém řešeném úseku mezi obcemi Tršnice a Chebem. Jiný emisní a akustický příspěvek bude zaznamenán v úsecích, kde bude probíhat např. pouze rekonstrukce železničního svršku a spodku a tam, kde bude současně s tím docházet k rekonstrukci mostních objektů nebo propustků. Jiný hygienický projev budou mít též staveniště, kde se budou nacházet deponie stavebního materiálu či recyklační základna. Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezený negativní vliv, lze konstatovat, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude dočasný a akceptovatelný.

Vzhledem k tomu, že trať prochází i zastavěnými územími sídel, kde se v její blízkosti nacházejí i objekty pro bydlení, dojde v průběhu realizace k částečnému snížení kvality bydlení. Tyto vlivy

jsou proto očekávány hlavně ve staničních úsecích. Záměr prochází nejbližší obytné zástavbě v sídlech Tršnice, Jindřichov, Hradiště a Cheb, kde drážní pozemky sousedí s tímto typem zástavby. V mezistaničních úsecích, které procházejí volnou krajinou, budou vlivy minimální nebo žádné. Zmírnění negativních vlivů ze stavební činnosti je nutné zajistit příslušnými opatřeními, která jsou navržena v kap D.4 předloženého oznámení.

Období provozu - Provoz záměru nebude spojen s prakticky žádnou produkcí emisí, současně díky rekonstrukci tratě dojde k snížení akustických příspěvků z provozu dráhy (modernizace kolejového svršku, nasazení moderních vlakových souprav, použití moderních technologií atd.). V tomto ohledu dojde ke zlepšení stávající situace, bude převažovat pozitivní přínos záměru. Nicméně díky zlepšení přepravních podmínek na dráze může dojít ke zvýšení intenzit železniční dopravy z pohledu počtu vypravovaných vlakových souprav pro nákladní i hromadnou dopravu osob.

Součástí rekonstrukce tratě je též zajištění mimoúrovňového přístupu na nástupiště v ŽST Tršnice (výstavba podchodu). Dále budou rekonstruována staniční a mimostaniční zabezpečovací zařízení a přejezdy s navazujícími úpravami pozemních komunikací. Dojde tedy ke zlepšení bezpečnosti provozu na dráze ve smyslu řízení dopravního provozu a díky podchodu i k minimalizaci potenciálních zdravotních rizik, která by vznikla pohybem osob v kolejišti.

Z hlediska potenciálních vlivů na obyvatelstvo (veřejné zdraví) budou převládat spíše pozitivní vlivy, záměr přispěje ke snížení emisní a hlukové zátěže, celkově dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu na dráze.

Vlivy na ovzduší – **Období výstavby** - Kvalita ovzduší může být v rámci realizace záměru lokálně a krátkodobě ovlivněna liniovými a plošnými zdroji znečišťování, které budou souviset s použitými technologiemi při výstavbě a celkovým postupem výstavby.

Plošným zdrojem znečišťování ovzduší bude recyklace materiálu ze štěrkového lože. K recyklaci bude využíváno mobilní drtící zařízení s recyklační linkou (třidič a drtič) se skrápěcím zařízením (mlžící skrápěcí systém), kterým bude eliminována prašnost. Umístění recyklační linky se předpokládá na pozemku města Cheb (p. p. č. 1360/3, k.ú. Cheb). Vzdálenost recyklační linky od nejbližší obytné zástavby je cca 200 m. Recyklační stanice a plochy pro manipulaci s materiálem budou umístěny v části průmyslového areálu, východně od centra města. Recyklační stanice bude částečně odcloněna od nejbližší obytné zástavby vzrostlou vegetací.

Liniovým zdrojem znečišťování bude související doprava (návoz materiálu určeného k recyklaci a odvoz recyklovaného materiálu a podsítného). Pro transport materiálu na/z recyklační základnu budou mimo dopravu nákladními vlaky využívány také přilehlé komunikace pro dopravu nákladními auty.

V zájmové lokalitě jsou dodrženy imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek. Celkově lze konstatovat, že hodnoty imisního pozadí lokality jsou hluboko pod imisními limity sledovaných znečišťujících látek.

Pro zhodnocení imisního příspěvku v období výstavby byla zpracována rozptylová studie (Mgr. Bc. Rudolf Polášek, 05/2021) hodnotící provoz recyklační linky a související dopravy.

Z jejího závěru vyplývá, že v období výstavby dojde k zatížení ovzduší zejména tuhými znečišťujícími látkami, avšak významné navýšení imisních koncentrací znečišťujících látek s ročním průměrováním se nepředpokládá. Při striktním dodržení navržených opatření ke zmírnění negativního dopadu realizace stavby na ovzduší a zdraví obyvatel v rozptylové studii a v kap. D.4 předloženého oznámení je záměr možné realizovat. Vlivy na ovzduší v období výstavby lze hodnotit jako mírně negativní, a to pouze po dobu výstavby.

Období provozu - Vzhledem k tomu, že záměrem je rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo) na již provozované železniční trati, nedojde v období provozu k žádnému ovlivnění kvality ovzduší. Železniční trať, na které se rekonstruovaný železniční úsek nachází, je v současné době elektrifikována. Období provozu záměru nedojde k žádnému ovlivnění kvality ovzduší. Je očekáván spíše pozitivní přínos záměru. Vlivy na ovzduší v období provozu lze tedy hodnotit jako nulové.

Vliv na klima – Vlivy na klima jsou podrobně vyhodnoceny v příloze č. 7 předloženého Oznámení (Afry CZ s.r.o., 06/2021). Lze konstatovat, že záměr bude z hlediska mitigace, tedy zmírňování dopadů na změny klimatu, spíše přínosem nežli obtíží. Za přínos je považováno posílení významu železniční dopravy vůči dopravě silniční, která je producentem emisní zátěže území. Za pozitivum lze vůči kvalitě ovzduší považovat i rekonstrukci elektrifikace železniční tratě.

Z pohledu přizpůsobení se klimatickým podmínkám, tedy adaptaci, lze záměr považovat za adaptovaný. Záměr je po projektové stránce připraven v duchu soudobých technických požadavků na projektování železničních staveb, které jsou dány příslušnými normami ČSN, předpisy nebo směrnici Správy železnic, s.o., atd.

Sledované klimatické jevy nebudou záměrem významně ovlivněny oproti současné situaci. Je očekáváno, že po realizaci záměru zůstanou neměnné, popř. může dojít i k zmírnění některých negativních vlivů, neboť díky celkové rekonstrukci stávající tratě budou odstraněny komplikace vyplývající z jejího nevyhovujícího technického stavu, a to za předpokladu řádného provedení všech stavebních prací a využití kvalitních stavebních materiálů, které zajistí dlouhou životnost stavby.

Pro většinu sledovaných klimatických jevů je celkové riziko hodnoceno jako zanedbatelné nebo nízké. Střední riziko bylo vyhodnoceno pouze u problematiky povodní a sesuvů.

Záměr není v rozporu se strategickými dokumenty, jejich prioritami nebo cíli, zabývajícími se změnou klimatu.

Hluk – Pro potřeby oznámení byla autorizovanou osobou zpracována hluková studie (Ecological Consulting a.s., 05/2021), která je doložena v příloze č. 1 oznámení.

Období výstavby - Přesný průběh stavebních postupů a využití stavebních zařízení se odvíjí od možností budoucího zhotovitele stavby, jehož stupeň mechanizace, pracovní kapacita a technologie nejsou známy. Na základě zkušeností z hodnocení obdobných záměrů se proto uvažuje dlouhodobější nasazení mechanizace.

Pro hlukové posouzení jsou obvykle posuzovány stavební práce probíhající postupně v celém posuzovaném úseku železniční tratě. Vyhodnocovány bývají práce na sanaci železničního spodku a pokládka železničního svršku včetně jeho směrové a výškové úpravy.

Rekonstrukce kolejí budou prováděny s použitím technologie obvyklé u staveb tohoto charakteru, odtěžení a sanace železničního spodku pomocí bagrování, rekonstrukce železničního svršku s nasazením pokladače kolejových polí a další železniční technikou. K odtěžení a odvozu štěrkového kolejového lože bude využívána přednostně doprava po železnici, v menší míře pak nákladní automobilová doprava.

Objekty nacházející se v blízkosti rekonstruovaných kolejí budou krátkodobě ovlivněny vysokou hlučností, ale při zohlednění pohybu zdrojů hluku v průběhu postupu prací nedojde k překračování úrovně hlučnosti ohrožující zdraví lidí. Hygienický limit - 65 dB pro stavební činnost (7:00-21:00) nebude překročen ani u nejbližších objektů.

Nejhlučnější fází bývá směrová a výšková úprava automatickou strojní podbíječkou včetně zhutnění štěrkového lože v definitivní poloze dynamickým stabilizátorem. Běžné automatické

strojní podbíječky zvládnou zpracovat asi 400 m koleje za hodinu. U výhybek je práce pomalejší, přičemž podbití jedné výhybky trvá asi 20 minut. Při průjezdu je ekvivalentní hladina akustického tlaku od vzdálenosti nad 15 m od osy srovnávané koleje nižší než 65 dB. Vzhledem k velmi krátkodobému účinku působení hluku (v řádu minut) během denní doby nelze předpokládat, že by došlo k ohrožení zdraví.

V rámci stavby je uvažováno s recyklací materiálu ze šterkového lože. Akustický výkon recyklační základny byl stanoven na 117 dB, a to na základě přímého akustického měření podobného zařízení v minulosti.

Při předpokládaném provozu recyklační linky 10 hodin denně, 30 dnů v jedné stavební sezóně se očekává limitní izofona 65 dB ve vzdálenosti maximálně 135 m od nejhluchnějšího zařízení (drtičky kameniva). Nejblížší obytná zástavba se nachází ve vzdálenosti větší než 170 m a objekty nemají přímou viditelnost na místo recyklace, proto hladiny akustického tlaku v průběhu recyklace by neměly překročit 55 dB. Recyklační linka je navržena na pozemku p. č. 1360/3, k.ú. Cheb. Přesto je nezbytné, aby byla důsledně dodržována navržená opatření v hlukové studii, která jsou uvedena v kap. D.4 předloženého oznámení.

V rámci záměru je uvažováno s provedením méně hlučných prací na trakčním vedení během noční doby (pohyb pracovního vlaku). Proto bylo provedeno ve vymezených úsecích železniční trati posouzení v rámci akustické studie (viz následující tabulka), zda lze předpokládat ekvivalentní hladinu akustického tlaku přesahující 45 dB během noční doby.

Noční práce lze provádět pouze v úsecích železniční trati, kde bylo výpočty v hlukové studii prokázáno nepřekročení hygienického limitu 45 dB pro noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb.

Lze konstatovat, že v období výstavby budou krátkodobě ovlivněny vysokou hlučností objekty nacházejícími se v blízkosti rekonstruovaných kolejí, ale při zohlednění pohybu zdrojů hluku v průběhu postupu prací nedojde k překračování úrovně hlučnosti ohrožující zdraví lidí. Vlivy lze tedy hodnotit jako mírné a pouze dočasné po dobu výstavby a lze je snížit či eliminovat řadou organizačních a technických opatření.

Období provozu - Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, a k příslušným normám z oblasti akustiky. Jak je uvedeno v části B.III předloženého oznámení, v kap. B.III.2, přiznání staré hlukové zátěže a limitní hodnoty pro starou hlukovou zátěž byly konzultovány s Krajskou hygienickou stanicí Karlovarského kraje, která po prostudování předloženého návrhu akustické studie a zvážení konkrétní situace souhlasí s přiznáním staré hlukové zátěže pro záměr „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)“.

Proto jsou vlivy záměru na hlukovou situaci hodnoceny vzhledem k hygienickému limitu hluku s použitím korekce pro starou hlukovou zátěž (70 dB v denní době a 65 dB v noční době).

Z vyhodnocení vyplývá, že hlukové příspěvky od železniční dopravy (po dokončení posuzovaného záměru) ve výhledovém stavu v roce 2035 vyhoví stanovenému hygienickému limitu a nepřekročí v denní ani v noční době stanovenou limitní hodnotu s použitím přiznané korekce pro starou hlukovou zátěž.

Po rekonstrukci železnice dojde k dalšímu snížení hlučnosti vlivem nahrazení stávajícího kolejového svršku novým s modernějším upevněním kolejnic. Případné zhoršení hlučnosti vlivem zvýšení traťové rychlosti je oproti výše uvedenému snížení zanedbatelné.

Ve výhledovém stavu je uvažováno se zvýšením intenzit dopravy, ale také je zohledněna postupná obměna provozovaných souprav, proto bude změna hlukové zátěže rovněž zanedbatelná (menší než 1 dB).

S ohledem na vysoké ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní i noční době, zjištěné během měření hluku u nejzatíženějšího objektu, se předpokládá vysoké ovlivnění i po rekonstrukci, a proto je doporučeno zejména u objektu Jindřichov 13, Cheb (výpočtový bod č. 8) zvýšit neprůzvučnost obvodového pláště výměnou oken (doporučená TZI 4 – min. 40 dB) a u obytných místností zajistit větrání jiným způsobem než do hlukem zasažené fasády.

V období provozu lze hodnotit vlivy celkově jako mírné až středně významné. Po rekonstrukci železnice dojde k dalšímu snížení hlučnosti vlivem nahrazení stávajícího kolejového svršku novým s modernějším upevněním kolejnic. Zhoršení hlučnosti vlivem zvýšení traťové rychlosti je oproti uvedenému snížení zanedbatelné. Díky navrženým individuálním protihlukovým opatřením u nejzatíženějšího objektu k bydlení lze vlivy hodnotit jako přijatelné.

Vibrace - Období výstavby - Vibrace mohou v období výstavby vznikat zejména činností těžkých stavebních strojů, případně průjezdy těžkých nákladních automobilů (dopravní obsluha staveniště).

V průběhu výstavby lze očekávat mírné negativní vlivy z hlediska vibrací, které budou pouze dočasné po dobu výstavby a lze je snížit či eliminovat řadou organizačních a technických opatření.

Období provozu - Pro zhodnocení vlivu vibrací ze železniční dopravy bylo provedeno měření vibrací (viz příloha č. 1 předloženého oznámení) na dvou referenčních bodech u železniční trati – M1 – Doubí 8, Třebeň-Doubí a M2 – Jindřichov 13, Cheb-Jindřichov.

Velikost a šíření závisí na mnoha faktorech, z nichž nejvýznamnější jsou:

- Typ geologického podloží
- Kvalita a typ svršku/spodku
- Rychlost, hmotnost a celkový stav provozovaných souprav

Podle ustanovení § 18 výše uvedeného nařízení vlády č. 272/2011 Sb. - je dán hygienický limit vibrací za dobu jejich působení v chráněných vnitřních prostorech staveb vyjádřený průměrnou váženou hladinou zrychlení vibrací $L_{w,T}$ (75 dB) a korekcí podle přílohy č. 5 uvedeného právního předpisu.

Pro obytné místnosti a denní dobu je korekce + 6 dB, v noční době +3 dB.

Hygienický limit průměrné vážené hladiny zrychlení vibrací pro chráněné vnitřní prostory staveb:

- v denní době (6:00 - 22:00 hod) 81 dB.
- v noční době (22:00 - 6:00 hod) 78 dB.

Tento limit nesmí být překročen jak u horizontálních, tak ani u vertikálních vibrací (ustanovení § 18 odst. 2 citovaného nařízení vlády).

Měření vibrací prokázalo překračování limitů pro obytné místnosti v nejbližším objektu, a to hlavně při průjezdech rychlíků vyšší rychlostí. Po rekonstrukci lze očekávat zlepšení kolejového svršku, ale také zvýšení rychlostí projíždějících souprav.

Na základě výsledků měření vibrací jsou navržena u nejzatíženějšího objektu k bydlení (č. p. 13, Cheb- Jindřichov) antivibrační opatření ve formě rohoží do konstrukčních vrstev železničního spodku, která zajistí snížení vibrací od projíždějících vlakových souprav, v celkové délce cca 50 m (km 233,460 – 233,410). U ostatních objektů se nepředpokládá nadlimitní ovlivnění.

Vliv na povrchové a podzemní vody - Posuzovaný záměr je v přímém kontaktu s vodními toky, které překonává pomocí mostních objektů a trubních propustí. Vodní toky protékající v okolí záměru slouží rovněž jako recipienty zachycených srážkových vod.

Z inženýrskogeologického průzkumu (WALTEC GDS, 2020/2021) vyplývá skutečnost silné interakce mezi povrchovou a podzemní vodou. Hladina podzemní vody se vyskytuje na rozhraní propustných fluviálních sedimentů a nepropustných neogenních hornin a je převážně v přímé souvislosti s řekou Ohře, která ovlivňuje svým stavem a průběhem vodní režim v celém zájmovém území.

Období výstavby - V případě realizací stavebních objektů (mostní objekty apod.), jejichž založení by mohlo korespondovat s hladinou podzemní vody, jejíž přítomnost bude v některých případech upřesněna na základě doplňujících průzkumů v dalších stupních projektové dokumentace, se nepředpokládá výrazné ovlivnění. Vliv lze charakterizovat jako krátkodobý, časově omezený pouze na období výstavby, u kterého není předpokládáno (při dodržení standardních opatření proti kontaminaci podzemních vod) ovlivnění hladiny podzemní vody.

V souvislosti se zmíněnou realizací mostních objektů a propustků dojde k opravám dna a břehů vodotečí v místě výstavby a v patřičných délkách také k pročištění koryt vodních toků. I přes instalaci provizorních pažení či úhlových stěn z hlediska zamezení vnosu materiálu z demolovaných objektů lze v daných a navazujících úsecích vodních toků očekávat zvýšení zákalu vzhledem k uvolňování drobných částí ze dna. Jedná se o vliv dočasný, trvajících pouze po dobu výstavby a lze jej přirovnat k situaci, která nastává v případě vyšších průtokových stavů. Vzhledem k charakteru úseku, ve kterém dochází k realizaci záměru, lze u obou vodních toků předpokládat velkou míru adaptace biotické složky na tyto stavy, a tedy i očekávat v rámci přirozeného procesu rekolonizace, obnovu v plném rozsahu v rámci několika týdnů po ukončení výstavby.

Vzhledem k vedení záměru dochází ke kontaktu se stanoveným rozlivem aktivní zóny záplavového území (AZZÚ) řeky Ohře v oblasti železničního přemostění, kde se záměr rovněž dostává do kontaktu s AZZÚ Slatinného potoka, který se zde do Ohře vlévá. Za exponovaný úsek, vzhledem ke stanoveným rozlivům, lze označit oblast mezi ř. km 227–228 řeky Ohře, resp. úsek od začátku záměru ev. km 230,788 až po ev. km 231,600, který se nachází v záplavové zóně Ohře pro Q100 s výjimkou železniční trati, která je vedena na vyvýšeném náspu. K rozlití záplavy v oblasti pravé strany ve směru staničení záměru nedochází přelitím tělesa tratě, která je v oblasti vedena na vyvýšeném náspu a vytváří tak přirozenou protipovodňovou bariéru, ale skrze propustky a mostní objekty. Zájmové území stavby neprochází rizikovým územím s vymezeným povodňovým ohrožením při přívalových srážkách. Vzhledem k možnosti ohrožení stavby povodní a z toho plynoucích rizik, které zahrnují i možné znečištění povrchových a podzemních vod, bude v souladu s § 71 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vodní zákon“), a současně s TNV 75 2931 Povodňové plány, pro stavební objekty ohrožené povodní vypracován povodňový plán stavby.

V rámci výstavby záměru „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo) bude nakládáno se závadnými látkami, které představují zvýšené nebezpečí pro povrchové a podzemní vody. S ohledem na druh záměru a jeho situování budou přednostně používána ekologicky šetrná a biologicky degradovatelná mazadla a oleje, včetně využívané stavební chemie. V souladu s tímto doporučením bude i veškerá využívaná technika v bezvadném technickém stavu, čímž se vyloučí případné drobné úniky ropných látek. V průběhu výstavby bude manipulace se závadnými látkami probíhat pouze v prostorách zařízení stavenišť, které budou v odpovídající míře vybaveny pomůckami určenými jednak k zabezpečení úniku

závadných látek a rovněž i k případné likvidaci havarijního úniku závadných látek. Zpevněné plochy zařízení stavenišť využívané k dopravě a parkování stavebních strojů budou zabezpečeny proti úniku závadných látek ochrannými příkopy svedenými do sedimentačních jímek a čistících stanic. Pro zadržení splachu ze stavenišť při nadměrných dešťových srážkách budou zřízeny dočasné usazovací nádrže. Srážkové vody odtékající ze stavenišť musí splňovat limity ukazatelů znečištění dle platných právních předpisů – nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových a odpadních vod, ve znění pozdějších předpisů. I v případě technologických vod, bude zhotovitelem zajištěna minimalizace splachů těchto vod do okolí, resp. jejich soustředění v rámci bezodtokých jímek.

Ke znečištění povrchových vod, resp. podzemních vod může dojít zejména vlivem havárie při výstavbě záměru. S cílem zamezit či co nejvíce snížit riziko případné havárie na minimální úroveň.

Pro období výstavby bude v souladu s ustanovením § 39 vodního zákona a dle vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů, vypracován plán opatření pro případ havárie (tzv. "Havarijní plán"). Plán ve svých postupech zohlední navržená opatření uvedená v kapitole D.4. předloženého oznámení. Při dodržení uvedených podmínek a opatření, není dán předpoklad negativního ovlivnění povrchových ani podzemních vod.

Během období výstavby bude jedno ze stavenišť zasahovat do lokality SEK ČD Maškov, bývalé skládky TKO. Pro danou lokalitu není zpracována analýza rizik ani zde neprobíhá průběžný monitoring. Je zde však detekováno riziko spojené s možným únikem polutantů do povrchových a podzemních vod a zemin. V případě možnosti narušení dané lokality v důsledku stavebních prací musí být s majitelem (město Cheb, České dráhy a.s.) projednány podmínky ochrany proti možnému úniku kontaminantů a přijata adekvátní preventivní opatření.

Období provozu - V souvislosti s rekonstrukcí inženýrských sítí, resp. s výstavbou vodovodních napojení a výstavbou splaškové kanalizace lze očekávat eliminaci ztrát, resp. úniků potrubím vlivem netěsností způsobených stářím a opotřebením materiálu.

Součástí záměru jsou navrženy přeložky vodovodních řadů, jejichž dotčení v rámci realizace záměru nelze vyloučit vzhledem k neexistenci dokumentace (poloha bude upřesněna v dalším stupni řízení).

Výstavbou navržené čistírny odpadních vod s garancí imisních parametrů na odtoku do Ohře dojde k zamezení úniků či průsaků odpadních vod do okolního prostředí vlivem netěsnosti a nefunkčnosti stávající jímky, která bude odstraněna. V rámci realizace lze předpokládat snížení vlivu organického zatížení na vodní tok Ohře.

V rámci nakládání s dešťovými vodami v prostoru ŽST Tršnice návrh respektuje stávající systém, který bude rekonstruován a dále rozšířen o vsakovací objekty, jejichž návrh vychází ze závěrů a doporučení inženýrskogeologického průzkumu. Zasakování je možné realizovat pouze do nesaturované zóny, a to minimálně 1 m nad hladinou podzemní vody. Z uvedených důvodů je nutno při návrhu systému vsakování volit konstrukci a vrstvy vsakovacího systému tak, aby umožňoval retenci a dostatečnou akumulaci srážkových vod, které budou předávány do geologického prostředí postupně, v závislosti na omezené propustnosti podloží. V případě srážkových vod zachycených drenážní kanalizací, budou tyto svedeny dešťovou kanalizací na navržené retenční nádrže s regulovaným odtokem do Ohře, resp. kanalizace. Z hlediska zajištění předčištění budou nádrže vybaveny kalovým prostorem a stabilní nornou stěnou na přepadu do retenční části pro zachycení lehkých kapalin (ropných látek). Navržený systém zohledňuje jednak vsak srážkových vod v místě spadu s ohledem na podporu lokálního koloběhu

vody a současně i zamezuje vnosu nežádoucích emisí do vodotečí v rámci urbanizovaných oblastí.

Rekonstruovaný systém odvodnění drážního tělesa není vybaven zařízením proti případnému znečištění při havárii. S ohledem na projektovaný způsob odvodnění drážního tělesa se nepředpokládá při běžném užívání železniční trati významnější vliv na kvalitu podzemních vod v zájmové oblasti. Navržená opatření proti případnému negativnímu ovlivnění útvarů podzemních vod v důsledku provozu trati lze považovat za dostatečná.

Vodní útvary povrchových a podzemních vod - V rámci realizace rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo) lze konstatovat, že vodní útvary povrchových vod stojatých nádrže Skalka na toku Ohře (OHL_2075_J) a vodní nádrž Jesenice na toku Odrava (OHL_0185_J), nacházející se mimo trasu stavby, nebudou realizací záměru ovlivněny.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho umístění a rozsahu realizace, tj. na základě zhodnocení potencionálních vlivů výstavby záměru na útvary povrchových vod tekoucích v dotčeném území, lze konstatovat, že nedojde ke změně fyzikálních poměrů povrchových útvarů Slatinný potok od pramene po ústí do Ohře (OHL_0090), Ohře od hráze nádrže Skalka po Slatinný potok (OHL_0080) a Ohře od toku Slatinný potok po tok Velká Libava (OHL_0240), lze konstatovat, že nedojde ke změně fyzikálních poměrů povrchových útvarů tekoucích vod, které by vedly ke zhoršení ekologického stavu a chemického stavu vodních toků. Potencionální vlivy vyplývající z výstavby jsou pouze dočasné, po dobu výstavby a lokálního charakteru, bez předpokladu negativního ovlivnění navazujících útvarů povrchových vod.

Vzhledem k charakteru stavby a jejímu rozsahu lze výše popsané vlivy záměru na kvalitativní a chemický stav dotčených útvarů podzemních vod ID 21100, ID 61120 a ID 11900 zhodnotit jako lokální, které budou pouze dočasné, po dobu trvání výstavby. Vyhovující kvantitativní a chemický stav podzemních vod v případě vodního útvarů Chebské pánve a Krystalinika Slavkovského lesa zůstane v období výstavby a provozu záměru „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)“ zachován. V případě nevyhovujícího stavu útvaru podzemních vod Sokolovské pánve nedojde v důsledku realizace a provozu záměru „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)“ ke zhoršení kvalitativního a chemického stavu útvaru.

V souvislosti s požadavky Směrnice evropského parlamentu a Rady č. 2000/60 ES týkajících se dosažení dobrého chemického i ekologického stavu vodního prostředí ve smyslu zamezení vnosu znečištění do recipientů, lze za předpokladu dodržení navržených požadavků a opatření konstatovat, že realizace ani provoz záměru nebude mít vliv na zhoršení ekologického či chemického stavu a současně nebude překážkou pro dosažení dobrého ekologického stavu.

Celý traťový úsek se nachází v CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les č. 214. Rozsah činností je limitován nařízením vlády č. 85/1981 Sb. V rámci realizace záměru nejsou předpokládány žádné činnosti či zásahy, které jsou v rozporu s uvedeným nařízením. resp. by mohly mít negativní vliv na vymezené území CHOPAV.

Trasa rekonstruované železnice prochází II. stupněm ochranného pásma vodního zdroje (2b) Jesenice - Nebanice. V daném úseku záměru (ev. km 235,8 – ev. km 236,635) je plánována rekonstrukce železničního svršku a staničení zabezpečovacího zařízení. Návrh ve svém rozsahu nepředstavuje činnost poškozující nebo ohrožující vydatnost, jakost, nebo zdravotní nezávadnost vodního zdroje za předpokladu dodržení všech navržených bezpečnostních opatření pro období výstavby a není v rozporu se stanovenými opatřeními obecné povahy.

Trasa záměru se celá nachází v ochranném pásmu přírodního léčivého zdroje Františkovy Lázně. Záměr v rozsahu rekonstrukce svršku i spodku železnice v úseku Tršnice – Cheb se nachází v II.B – ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů. Rozsah záměrů zahrnující nové SSZ, TZZ a SZ v úseku Třebeň – Tršnice se nachází v ochranném pásmu II. A. Navazující úsek ŽST Tršnice

– ŽST Františkovy Lázně pak v oblasti ochranného pásma I. A. V rámci realizace rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo) je nezbytné respektovat bezpečnostní opatření zamezující úniku nebezpečných či závadných látek, které by mohly způsobit nebo negativně ovlivnit kvalitu přírodních léčivých zdrojů. Výstavba včetně navržených technologických postupů bude realizována v souladu s nařízením vlády č. 152/1992 Sb., o ochranných pásmech přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně, které obsahuje omezení v rámci jednotlivých pásů dle stupně ochrany.

Odpady – **Období výstavby** - Odpadové hospodářství stavby bude probíhat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, a dále v souladu s vyhláškou č. 8/2021 Sb., o katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů). Původcem odpadů budou zhotovitelé stavebních prací. Při kolaudačním řízení budou předloženy doklady o využití nebo odstranění odpadů v souladu s výše uvedeným zákonem a jeho prováděcími předpisy.

Recyklační linka - Je navrženo odtěžení stávajícího štěrkového lože s následnou recyklací, která bude probíhat na mobilní recyklační lince, jejíž umístění je navrženo na pozemku p. č. 1360/3, k.ú. Cheb. V rámci projektové dokumentace je uvažováno se zpracováním cca 56 400 t materiálu ze železničního svršku k recyklaci. Přesné množství zpracovávaného materiálu a doba využití recyklační linky v rámci této stavby, bude podrobně popsáno v rámci dalšího stupně projektové dokumentace.

Období provozu - V období provozu bude odpad vznikat při běžné údržbě zařízení související s provozem železniční dopravy a úklidu železničních stanic a zastávek, případně i údržby zeleně, prořezávání a kácení dřevin rizikových v předmětném úseku trati. Oproti stávajícímu stavu se neočekává zvýšená produkce odpadů.

Vliv na půdu – Trasa železnice prochází převážně kulturní – zemědělskou krajinou a v blízkosti, tj. převážně okrajem urbanizovaných menších sídel, kde jsou umístěny železniční zastávky.

Předkládaný záměr si vyžádá trvalé a dočasné zábory půdy, velký podíl záborů pozemků tvoří plochy mimo ZPF a PUPFL, jedná se tedy již o v současnosti jinak využívané plochy, např. plochy ostatní, zastavěné plochy atd. Rekonstrukce železniční trati si vyžádá celkem cca 41,5 ha trvalého záboru a 5,9 ha dočasného záboru (z toho 1,3 ha nad 1 rok) různých pozemků, z nichž se bude jednat o trvalý zábor ZPF pouze v ploše 0,5 ha a dočasného záboru ZPF 1,8 ha. Trvalý zábor ZPF se tedy dotkne 1,3 % z celkového trvalého záboru a dočasný zábor se dotkne 31,8 % z celkového dočasného záboru.

Dočasné zábory vzniknou zejména pro zřízení ploch zařízení stavenišť, dočasných příjezdových cest a v těsné blízkosti samotné stavby. Plochy dočasných záborů budou po skončení stavebních prací rekultivovány.

Plochy trvalých záborů ZPF představují zábory půd se střední i vyšší bonitou, 61 % záborů, tj. 0,3 ha se dotkne půd II. třídy ochrany, 15 % půd III. třídy ochrany a 23% půd V. třídy ochrany. V rámci rekonstrukce železniční trati nedojde k trvalým ani dočasným záborům PUPFL, v rámci výměny kabelizace bude zasahováno do tras, jež se v současnosti nacházejí v OP lesa (do 50 m od lesa).

Lze konstatovat, že na základě výše uvedených informací nedojde k významnému negativnímu vlivu na půdy či lesní pozemky. Z hlediska trvalých záborů ZPF se však jedná o trvalý nevratný vliv. Podíl záboru ZPF vůči celé délce trasy je však velmi malý a při dodržení zásad a navržených opatření lze považovat tento vliv za mírný. Dočasné zábory ZPF budou představovat vliv mírný pouze po dobu výstavby.

Lze konstatovat, že k záborům PUPFL nedojde, nedojde tedy k žádnému ovlivnění lesních pozemků.

Během provozu stavby nebude docházet k dalším negativním vlivům na půdy.

Vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje - V blízkosti záměru se nachází bodový aktivní sesuv a část poddolovaného území zasahuje do oblasti ŽST Cheb. Sesuv může být teoreticky aktivován extrémnějšími srážkami nebo erozní činností řeky Ohře. Jedná se tedy o přirozené přírodní procesy, které záměr nijak neovlivní (neaktivuje). V případě, že na základě těchto procesů dojde k pohybu svahů, nelze vyloučit, že nedojde k ovlivnění území pod nimi.

Základové podmínky v celé délce tratě včetně mostních objektů, propustků, prostorů ŽST, byly prověřeny geotechnickým a inženýrskogeologickým průzkumem (Waltec GDS s.r.o., 2020). Na základě tohoto průzkumu byla stanovena složitost základových poměrů. V rámci zkoumaného úseku bylo navrženo několik typů sanací včetně opatření, která mají za cíl ochránit úseky procházející záplavovými oblastmi. Návrhy zohledňují nové předpisy, v jejichž důsledku byly navrženy změny skladby pražcového podloží. Tyto změny mírně zvyšují celkové mocnosti původně navržených konstrukcí a mění i původně navrženou skladbu. K navýšení nivelety dojde v úseku 231,2-231,4 km z důvodu ochrany před záplavovým územím.

Vzhledem k charakteru záměru, kdy nedojde ke změnám směrových poměrů, pouze výškových s ohledem na odtokové poměry a záplavové území, se nepředpokládá změna vlivu železniční trati a souvisejících staveb na horninové prostředí v dotčeném území.

Záměr prochází dvěma ložisky nerostných surovin, avšak žádným chráněným ložiskovým územím ani dobývacím prostorem. Jedná se o výhradní ložiska hnědého uhlí, těžená v minulosti. Nelze předpokládat, že vzhledem k charakteru záměru by došlo k ovlivnění zásob výhradního zdroje. Mírný zásah s územním průmětem budou trvalé zábory ZPF potřebné k vybudování nové komunikace a cyklostezky.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy – **Flora** - Záměr bude vyžadovat kácení cca 43 856 m² zapojených porostů dřevin a 473 ks stromů, tj. všech dřevin zmapovaných v dendrologickém průzkumu (Ecological Consulting a.s., 05/2021). Kácením dojde k zásahu do stávající vegetace, a to zejména té, která se nachází v blízkosti železniční tratě nebo přímo té na drážním tělese (náspy a zářezy). Vzhledem k tomu, že kácení dřevin podél železniční tratě probíhá dlouhodobě, a to za účelem zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti provozu na dráze, mohou být dřeviny, které se zde nacházejí, těmito zásahy degradovány. Záměrem není nová stavba (nejedná se o zcela nový antropogenní zásah do území), ale pouze rekonstrukce současné tratě, proto je rozsah kácení vyhodnocen jako přijatelný. Dřeviny, které nebudou v kolizi se záměrem, však musí být při stavební činnosti účelně chráněny, aby nedošlo k jejich poškození, které by ovlivnilo jejich vitalitu nebo zdravotní stav (narušení kořenového systému, nevhodný ořez koruny, poškození kmenů apod.).

Biologickým průzkumem (Mgr. Michael Pondělíček, Ph.D., 06/2021) byl zjištěn výskyt pouze běžných druhů rostlin, nebyly zde zastíženy žádné zvláště chráněné druhy ve smyslu § 49 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V rozsahu trvalého a dočasného záboru stavby proto dojde k záboru stanovišť těchto rostlin, a to skrávkou zeminy. Vzhledem k tomu, že z botanického hlediska není dotčené území považováno za příliš hodnotné, lze vlivy považovat za přijatelné. Za nejcitlivější lze považovat pouze nivu řeky Ohře, kterou záměr překonává mostním objektem. Flóra bude dotčena pouze v bezprostřední blízkosti stávající železniční tratě.

Fauna - Z hodnocení vyplývá, že i když v mapovaných lokalitách byly zjištěny zvláště chráněné druhy, tak ve většině případů pravděpodobně nedojde k jejich ovlivnění. A to z důvodu, že jsou mimo dosah záměru, ve vzdálenějších lokalitách od stavby, nemají zde úkryty nebo nehnízdí v blízkosti záměru, vyskytují se pouze občasné za potravou či při přeletu nad lokalitou stavby apod. Jde především o výskyt ptáků a vzdáleně dotčené živočichy (včetně netopýrů a skokana skřehotavého). Ostatní druhy vyskytujících se živočichů, tedy nejen těch zvláště chráněných, ale i obecně chráněné druhy, lze vyplašit a případně zbavit hnízdních možností před započítáním stavby z důvodu kácení dřevin.

Výjimkou je vydra říční, jejíž výskyt byl zjištěn přímo v lokalitě záboru záměru – v tomto případě může docházet i k případnému usmrcování jedinců. Vzhledem k výše uvedenému bude u vydry říční nutné zajistit výjimku ze zákazů dle § 56 cit. zákona č. 114/1992 Sb., v případě zbývajících chráněných druhů se udělení výjimky nepředpokládá s ohledem k minimálním očekávaným vlivům.

Z hlediska celkového zatížení zájmového území při železniční trati v úseku Tršnice – Cheb negativními vlivy ze stavby lze konstatovat, že záměr rekonstrukce stávající trati, včetně obnovení kabeláže nezvýší významně celkovou ekologickou zátěž území tak, aby stavba v daném území nemohla být realizována, a lze konstatovat, že je realizace stavby únosná pro dané území.

Vliv na krajinu – Vlivy na krajinný ráz vycházejí ze samostatného posouzení (Ing. Lubor Smejkal, Mgr. Iva Smejkalová, 11/2020), které je přílohou č. 5 předloženého Oznámení.

Období výstavby - V období výstavby nedojde k významnému ovlivnění místní krajiny. Záměr se bude v krajině projevovat až po svém dokončení. Je nutno pouze počítat s vlivy na jednotlivé charakteristiky krajinného rázu, které by mohly vzniknout při stavebních pracích (např. zásah do VKP vlivem kácení dřevin). Nicméně vzhledem k tomu, že se zde již železnice nachází, tak nedojde k významnému ovlivnění charakteristik krajinného rázu.

Období provozu - Zásah do zákonných charakteristik krajinného rázu bude většinou nulový (žádný), pouze místy dojde ke slabému vlivu na určité segmenty krajiny. Záměr jako celek nijak významně nenaruší krajinný ráz dotčených míst krajinného rázu a nesníží kvalitu (hodnoty) posuzované krajiny.

Vlivy na hmotný majetek – Záměr je umístěn převážně na stávajících drážních pozemcích v trase současné železniční tratě, kde se žádné stavební objekty soukromých vlastníků nenacházejí. Hmotný majetek těchto osob proto nebude nijak ovlivněn. Stavební objekty nacházející se v blízkosti drážních pozemků, vyjma souvislé zástavby v sídlech, jsou ve vlastnictví SŽ, Českých drah, a.s. nebo České republiky, a zpravidla souvisejí s provozem železnice.

V rámci rekonstrukce tratě dojde k demolicí, úpravě nebo nové výstavbě pouze některých stavebních objektů, které s tratí přímo souvisejí (např. mostní objekty, propustky, nástupiště železničních zastávek a stanic, související stavby v ŽST Tršnice apod.). Tyto stavební aktivity jsou považovány za součást posuzovaného záměru, bez vlivu na hmotný majetek. Demolované stavby budou ovzorkovány na látky škodlivé ŽP s důrazem na azbest. Demolice se provede včetně základových konstrukcí většinou do hloubky cca 0,5 m pod terén, pokud okolnosti nepožadují odstranění konstrukcí až na rostlou zeminu nebo jiné řešení.

Přeshraniční vlivy záměru – Výskyt přeshraničních vlivů na životní prostředí sousedních států je možno jednoznačně vyloučit.

Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací - Předložené oznámení dále

v rámci projektu stavby charakterizuje jednotlivá opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí, a to s ohledem na charakter záměru zejména pro fázi výstavby. Navržená opatření jsou nedílnou součástí záměru a ministerstvo je považuje z hlediska eliminace možných významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v této fázi povolovacího procesu za dostatečná. Jednotlivá dílčí upřesnění budou řešena v následných řízeních.

Z předloženého oznámení je možné vyvodit, že za předpokladu dodržování opatření navržených v bodě D.4 předloženého oznámení, nebude mít záměr významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

1. Úkony před vydáním rozhodnutí

Ministerstvo jako příslušný správní úřad ve smyslu ust. § 21 písm. c) zákona, obdrželo oznámení společnosti Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, IČO: 70994234, k záměru „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“, zpracované Ing. Zuzanou Tonikovou (AFRY CZ s.r.o.) dle § 6 odst. 1 zákona spolu s žádostí o zahájení zjišťovacího řízení v rámci procesu EIA.

Příslušný úřad posoudil předložené oznámení a konstatoval, že splňuje náležitosti dle § 6 odst. 2 a 4 zákona, umožňující zahájení zjišťovacího řízení dle § 7 zákona. Na základě uvedeného zjištění příslušný úřad zahájil zjišťovací řízení dopisem č.j. MZP/2021/530/1389 ze dne 27.07.2021 a rozeslal v souladu s ustanovením § 6 odst. 7 zákona informaci o zahájení zjišťovacího řízení, spolu s kopií oznámení záměru, dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům.

Oznámení záměru bylo v souladu s ust. § 16 odst. 2 zákona náležitě zveřejněno a dne 30.07.2021 byla zveřejněna informace o oznámení a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet na úřední desce Karlovarského kraje.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí

Podkladem pro vydání tohoto rozhodnutí bylo zejména oznámení „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo)“, zpracované podle přílohy č. 3 zákona v 06/2021.

Dalšími podklady byla vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů, uvedených v následující části. V rámci zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad k posuzovanému záměru 7 vyjádření v zákonem stanovené 30-denní lhůtě, počínající ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce příslušného kraje, která byla stanovena do 29.08.2021.

Vyjádření veřejnosti ani dotčené veřejnosti [§ 3 písm. h) a i) zákona] příslušný úřad neobdržel. V žádném z obdržených vyjádření není vysloven nesouhlas s realizací záměru. Z došlých vyjádření vyplývá, že k záměru nebyly vzneseny žádné relevantní připomínky, které by nebylo možno v následujících fázích přípravy záměru účinně a beze zbytku řešit, a které by zásadním způsobem zpochybnilly nebo bránily případné realizaci záměru.

Všechny vznesené námitky a připomínky jsou vypořádány v následující části tohoto rozhodnutí.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

1. Městský úřad Cheb, odbor stavební a životního prostředí, ze dne 16.08.2021
2. Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje, se sídlem v Karlových Varech, ze dne 27.07.2021
3. Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 23.08.2021
4. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, ze dne 27.08.2021
5. Ministerstvo zdravotnictví, ČIL, ze dne 28.07.2021
6. Ministerstvo životního prostředí, Odbor ochrany ovzduší, ze dne 23.08.2021
7. Ministerstvo životního prostředí, Odbor odpadů, ze dne 30.07.2021

Vypořádání obdržených připomínek:

1. **Městský úřad Cheb, odbor stavební a životního prostředí** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
2. **Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje, se sídlem v Karlových Varech** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
3. **Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
4. **Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. Z hlediska ochrany vod pouze upozorňuje, že v kap. 6 předloženého Vyhodnocení záměru se konstatuje, že v roce 2020 byl zahájen společností WALTEC GDS, s.r.o., inženýrsko-geologický průzkum, konkrétní výsledky možné kontaminace dotčeného prostředí, zejména ropnými látkami, ovšem nebyly uvedeny. ČIŽP proto požaduje, aby v rámci navrhovaného doplňujícího průzkumu (str. 42) byla ověřena odbornou hydrogeologickou organizací, vzhledem k případné kontaminaci dotčeného horninového prostředí. Pokud by se znečištění prokázalo, je nutné zajistit sanaci kontaminovaných míst.

Vypořádání: Bude doplněno v rámci navazujícího řízení.

Z hlediska ochrany ovzduší upozorňuje, že při provozu recyklační linky musí být dodrženy technické podmínky, stanovené v příloze č. 8, část II, bodu 4.5. vyhlášky MŽP č. 415/2012 Sb., v platném znění. Tyto technické podmínky provozu musí být zapracovány do provozního řádu, který je součástí žádosti o povolení k provozu předmětného vyjmenovaného zdroje znečišťování ovzduší – mobilní recyklační linky podle § 11 odst. 2 písm. d) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a musí splňovat náležitosti provozního řádu, stanovené v příloze č. 12 k vyhlášce MŽP č. 415/2012 Sb.

Vypořádání: Jedná se o upozornění na zákonný požadavek.

5. **Ministerstvo zdravotnictví, ČIL** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
6. **Ministerstvo životního prostředí, Odbor ochrany ovzduší** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. Upozorňuje pouze, že použité emisní faktory pro recyklační linku již zohledňují použití skrápěcího zařízení a nelze je tedy redukovat na základě využití recyklační linky se skrápěním. Redukční koeficient $k = 0,3$ lze využít pouze v případě využití technologie ke zkrápění materiálu vstupujícího do recyklační linky, tzn., že do recyklační linky bude vstupovat již zvlhčený materiál, což však není v oznámení záměru nikde uvedeno.

S ohledem na výše uvedené, je nutno dodržet opatření na vlhčení vstupního recyklovaného materiálu. Za předpokladu, že budou vyčerpána všechna možná řešení snižování prašnosti (max. vzdálenost od obyt. zástavby, opatření ke snižování prašnosti, vlhčení a optimalizace množství recyklovaného materiálu a doby recyklace s ohledem na minimalizaci prašnosti) lze imisní příspěvky po dobu nezbytně nutnou pro rekonstrukci (minimální počet dní v roce) strpět.

Vypořádání: Jedná se o upozornění na zákonný požadavek.

- 7. Ministerstvo životního prostředí, Odbor odpadů** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.

Kopie výše uvedených vyjádření jsou v elektronické podobě k dispozici v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, české informační agentury životního prostředí a na stránkách ministerstva (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OV4215, v sekci závěr zjišťovacího řízení.

Vzhledem k tomu, že se v rámci zjišťovacího řízení nevyskytly okolnosti, které by nasvědčovaly tomu, že by posuzovaný záměr mohl mít významný negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí, dospěl příslušný úřad k závěru, že další posuzování dle zákona není opodstatněné.

Zpracované oznámení záměru podalo ucelený přehled možných vlivů realizace záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, v průběhu zjišťovacího řízení se neobjevily překážky, které by z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví bránily realizaci předmětného záměru v dané lokalitě.

Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů, a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu rozhodlo ministerstvo tak, jak je uvedeno ve výrokové části tohoto rozhodnutí.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel, dotčená veřejnost, uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona, a územně samosprávné celky rozklad k Ministerstvu životního prostředí, a to podáním učiněným u Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy IV, Bělehradská 1308/15, 400 01 Ústí nad Labem, nebo prostřednictvím datové schránky (DS) Ministerstva životního prostředí, identifikátor DS (9gsaax4).

O rozkladu rozhoduje ministr životního prostředí na základě návrhu rozkladové komise.

Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v podaném rozkladu.

Ing. Jaroslav VACEK
Ředitel odboru výkonu státní správy IV
podepsáno elektronicky

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní závěr zjišťovacího řízení na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (miroslav.votocek@mzp.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení závěru zjišťovacího řízení na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu.

Do závěru zjišťovacího řízení lze také nahlédnout 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 OV4215.

Rozdělovník

Oznamovatel:

- 1/ Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

Dotčené územní samosprávné celky:

- 2/ Karlovarský kraj, k rukám hejtmána, Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary
3/ Město Cheb, k rukám starosty, nám. Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 350 20 Cheb
4/ Město Františkovy Lázně, k rukám starosty, Nádražní 208/5, 351 01 Františkovy Lázně
5/ Obec Třebeň, k rukám starosty, Třebeň 31, 351 34 Skalná

Dotčené správní úřady:

- 6/ Krajský úřad Karlovarského kraje, Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary
7/ Městský úřad Cheb, Odbor životního prostředí, nám. Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 350 20 Cheb
8/ KHS Karlovarského kraje - územní pracoviště Cheb, Hradební 16, 350 01 Cheb
9/ ČIŽP OI Ústí nad Labem, Pobočka Karlovy Vary, Závodní 152, 360 18 Karlovy Vary
10/ Ministerstvo zdravotnictví - ČIL, Palackého nám. 375/4, 128 01 Praha 2

Zpracovatel oznámení:

- 11/ AFRY CZ s.r.o., Ing. Zuzana Toniková, Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4