

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**

**Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk
nad Ohří (mimo)**

Zpracovatelka posudku: Ing. Ivana Lundáková

**Mníšek pod Brdy
prosinec 2022**

Identifikační údaje

Název: Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (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. Jaroslav Vacek, ředitel odboru výkonu státní správy IV

tel.: 267 123 411

email: jaroslav.vacek@mzp.cz

kontaktní osoba: Bc. Miroslav Votoček

tel.: 267 123 414,

email: miroslav.votocek@mzp.cz

Zpracovatel: Středisko odpadů Mníšek s.r.o.

Pražská 900

252 10 Mníšek pod Brdy

IČ: 46349316

DIČ: CZ46349316

zpracovatelka posudku: Ing. Ivana Lundáková

tel.: 318 591 770-1

604 255 536

e-mail: lundakova@sommnisek.cz

Obsah

| | |
|---|----|
| I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE | 1 |
| II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE | 3 |
| II.1. Úplnost dokumentace | 4 |
| II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení | 5 |
| A. Údaje o oznamovateli | 6 |
| B. Údaje o záměru | 6 |
| B.I. Základní údaje..... | 6 |
| B.II. Údaje o vstupech | 9 |
| B.III. Údaje o výstupech..... | 11 |
| C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území | 16 |
| C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území | 16 |
| C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny | 18 |
| 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 |
| D. Údaje o možných významných vlivech záměru na veřejné zdraví a na životní prostředí..... | 20 |
| 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 (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 | 20 |
| 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, 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..... | 28 |
| D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí..... | 29 |
| D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích | 30 |
| E. Porovnání variant řešení záměru | 30 |
| F. Závěr | 30 |
| G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru | 31 |
| H. Přílohy | 31 |
| II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí..... | 32 |
| II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice | 33 |
| III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ..... | 34 |
| IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ | 37 |
| V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDRĚNÍ K DOKUMENTACI..... | 49 |

| | |
|--|----|
| VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ..... | 52 |
| VII. NÁVRH STANOVISKA | 63 |
| PŘÍLOHY | 83 |

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Název záměru

Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)

2. Kapacita (rozsah) záměru

Začátek stavby je v km 209,950, kde navazuje na stávající stav, na poslední výhybku č. 243 ŽST Sokolov - seřaďovací nádraží. Konec úseku je v km 221,600, v přímé trati před ŽST Kynšperk nad Ohří, kde navazuje na stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“. Mimo tento rozsah stavby zasahují úpravy kabelizace.

Stavba je umístěna na stávajícím železničním tělese, pouze v několika místech dochází k rozšíření stávajícího železničního tělesa. Kromě stavebních úprav v kolejišti bude probíhat stavební činnost i na drážních zařízeních mimo kolejiště, to se týká především lokalit v ŽST Citice a ŽST Dasnice. Úpravy budou probíhat i na dotčených komunikacích. Do rekonstrukce je zahrnuta i výtažná vlečková kolej č. 93 mezi ŽST Sokolov - seřaďovací nádraží a ŽST Citice, kde dojde k rekonstrukci cca 400 m koleje, z důvodu zlepšení navrhovaných směrových poměrů a umístění nových trakčních stožárů.

Rozsah stavby

| | |
|----------------|------------|
| Začátek stavby | km 209,950 |
| Konec stavby | km 221,600 |
| Délka stavby | 11 650 m |

Traťová rychlost

| | |
|--------|----------|
| V | 110 km/h |
| V130 | 120 km/h |
| V150 | 125 km/h |
| Vk max | 125 km/h |

Železniční svršek a spodek

| | |
|---------------------------------|-----------------|
| Demontáž kolejí a výhybek v ŽST | 27 919 m, 33 ks |
| Zřízení koleje a výhybek | 24 635 m, 13 ks |
| Odvodnění – trativody | 7 778 m |
| Odvodnění – svodné potrubí | 2 394 m |
| Příkopy | 7 277 m |
| Vsakovací žebra | 0 m |
| Odvodnění – šachty | 303 ks |
| Sanace svahů | 1826,1 m |

Nástupiště

| | |
|-------------------|-----------------|
| Vnější nástupiště | 6 ks, dl. 120 m |
|-------------------|-----------------|

Železniční přejezdy

| | |
|--------------------------|------|
| Stavební úpravy přejezdů | 3 ks |
|--------------------------|------|

Mosty, propustky a zdi

| | |
|--|-------|
| Nový nadchod | 2 ks |
| Rekonstrukce mostů | 3 ks |
| Rekonstrukce propustků | 35 ks |
| Demolice propustků | 8 ks |
| Silniční nadjezd – protidotykové zábrany | 1 ks |

| | |
|--|----------------------|
| Zdi nové / sanované | 111,4 m / 500,4 m |
| Demolice lávky | 1 ks |
| Demolice torza nadjezdu | 1 ks |
| Nová lávka pro pěší | 1 ks |
| Pozemní komunikace | |
| Nové přístupové chodníky (Citice, Hlavno, Dasnice) | 3 ks |
| Zpevněné plochy | 1 505 m ² |
| Gabionové zdi | 41,6 m |
| Zatrubnění příkopu | 42 m |
| Pozemní objekty | |
| Stavební úpravy VB | 0 ks |
| Technologický objekt - nový | 1 ks |
| Technologický objekt – stavební úpravy | 1 ks |
| Přístřešky na nástupištích | 6 ks |
| Zastřešení podchodu | 2/6 ks |
| Orientační systém v ŽST | 3 ks |
| Demolice objektů | 6 ks |
| Ploty s pohltivým účinkem | 386 m |

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

Kraj: Karlovarský

Obec: Sokolov, Čistá u Svatavy, Citice, Hlavno, Dasnice, Chlum u Svaté Máří, Dolní Pochlovice

Katastrální území: Sokolov, Čistá u Svatavy, Citice, Hlavno, Dasnice, Chlum u Svaté Máří, Dolní Pochlovice

4. Obchodní firma oznamovatele

Správa železnic, státní organizace

5. IČ oznamovatele

70994234

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1 – Nové Město

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

Předmětem posouzení je dokumentace záměru „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“ s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., která byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Zuzanou Tonikovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - rozhodnutí o udělení autorizace č.j. 2826/316/OPVŽP/94 ze dne 31. 5. 1994, poslední prodloužení autorizace č.j. MZP/2021/710/6110 ze dne 20. 12. 2021.

Zjišťovací řízení pro záměr „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“ zahájilo Ministerstvo životního prostředí, OVSS IV (dále jen příslušný úřad) ve smyslu § 7 zákona dopisem č. j. MZP/2021/530/1458 ze dne 23. 8. 2021.

Oznámení s obsahem a rozsahem podle přílohy č. 3 zákona zpracovala Ing. Zuzana Toniková. Na základě obdržených vyjádření k oznámení vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení č. j. MZP/2021/530/1752 ze dne 5. 10. 2021 s tím, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona. Dále bylo v závěru zjišťovacího řízení uvedeno, že dokumentaci EIA dle přílohy č. 4 k zákonu EIA je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:

1. V dokumentaci záměru se zaměřit především na oblast vlivu záměru na hlukovou situaci a vibrace. Navrhnout opatření k celkové eliminaci příp. snížení těchto vlivů, popř. vhodná kompenzační opatření.
2. Zpracovat hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví, se zaměřením na zdravotní rizika z dlouhodobého působení hluku a vibrací, emitovaných v rámci stávající (nulové) i navrhované varianty záměru.
3. V dokumentaci EIA i jejích přílohách zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky a připomínky, které jsou uvedeny v níže uvedených doručených vyjádřeních. V této souvislosti je vhodné na úvod dokumentace EIA předřadit kapitolu, kde bude popsáno, jakým způsobem byly jednotlivé připomínky zohledněny či vypořádány.

Oznamovatel předložil dokumentaci příslušnému úřadu a ten ji dopisem č.j. MZP/2022/530/1251 ze dne 26. 8. 2022 následně rozeslal dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření a ke zveřejnění. Dokumentace byla zpracována opět oprávněnou osobou Ing. Zuzanou Tonikovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.

Zpracováním posudku k cit. záměru byla na základě výběrového řízení pověřena Ing. Ivana Lundáková z firmy Středisko odpadů Mníšek s.r.o., držitelka autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (osvědčení č. j. 7232/876/OPVŽP/99 ze dne 15. 9. 1999 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č. j. MZP/2021/710/4873 ze dne 22. 9. 2021), dopisem č. j. MZP/2022/530/1595 ze dne 31. 10. 2022. Pro zpracování posudku byly předány tyto podklady (doručeno datovou schránkou 1. 11. 2022):

- vyjádření k dokumentaci

Jednalo se o následující vyjádření:

- Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí
- Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřidel
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem
- Městský úřad Sokolov, odbor životního prostředí
- Krajská hygienická stanice karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech

Další informace byly zpracovatelce posudku poskytnuty zpracovateli dokumentace při ústních jednáních.

Vzhledem ke skutečnosti, že příslušný úřad neobdržel žádná odůvodněná nesouhlasná vyjádření veřejnosti k dokumentaci (v souladu s § 17 odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb.), upustil od konání veřejného projednání.

II.1. Úplnost dokumentace

Dokumentace vlivů záměru „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“ na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) je zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona. Dokumentace byla zpracována Ing. Zuzanou Tonikovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.

Dokumentace obsahuje 231 stran textu a 10 příloh.

Nad rámec osnovy dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. je uvedena kapitola Úvod, kapitola Změny v dokumentaci oproti zjišťovacímu řízení a kapitola Vypořádání připomínek, ve které je uvedeno vypořádání připomínek ze závěru zjišťovacího řízení.

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

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

- C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území
- C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny
- C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

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

Kapitola D má název „Údaje o možných významných vlivech záměru na veřejné zdraví a na životní prostředí“ a 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 (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.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 po formální stránce víceméně splňuje požadavky přílohy č. 4 zákona. Pouze poznámka, že správný název kapitoly D dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. je „Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví“. 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, kapitolu H. Přílohy.

Z výše uvedeného je zřejmé, že dokumentace záměru „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (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

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

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

Za obsahem dokumentace je uveden seznam tabulek, seznam obrázků a seznam zkratek. Následuje kapitola „**Úvod**“ ve které jsou stručně shrnuty údaje o předmětu posouzení

a vysvětleno, proč je v dokladové části dokumentace nové stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny z hlediska území soustavy Natura 2000 (změny v projektu oproti oznámení). Je zmíněno, že záměr je v souladu s územními plány města Sokolov, obcí Svatavy, Citice, Dasnice, Chlum Svaté Maří a města Kynšperk nad Ohří a je tedy přípustný a v souladu s cíli politiky územního rozvoje a územními plány dotčených obcí.

Dále je uvedena **kapitola „Změny v dokumentaci oproti Zjišťovacímu řízení“**, ve které jsou tyto změny stručně popsány (ochrana svahů před Q₁₀₀, rekonstrukce nadjezdu a rozšíření chodníku v Citicích, doplnění plotů s pohltivým účinkem podél trati v obci Citice a Dasnice a doplnění svodidel v souběhu komunikace s tratí).

V další kapitole **„Vypořádání připomínek“** je uvedeno vypořádání připomínek ze závěru zjišťovacího řízení.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Tyto kapitoly byly zařazena nad rámec osnovy dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ale je účelné že je zpracovatelka dokumentace zařadila. Zařadit kapitolu s vypořádáním připomínek ze zjišťovacího řízení požadoval i příslušný úřad (MŽP OVSS IV).

A. Údaje o oznamovateli

Uvedeny jsou následující údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČO, sídlo, kontakt na zástupce oznamovatele a kontaktní osobu oznamovatele.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

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

B. Údaje o záměru

B.I. Základní údaje

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

V dokumentaci je uveden tento název: Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)

Záměr je zařazen do kategorie I pod bod 44 Celostátní železniční dráhy (změna záměru). Je uvedeno, že dle stanoviska k oznámení EIA i nově vydaného stanoviska pro Dokumentaci EIA podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Je popsán začátek a konec stavby dle staničení trati. Je uvedena délka stavby 11 650 m. Jsou uvedeny kapacity jednotlivých stavebních objektů a zařízení.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek.

B.I.3. Umístění záměru

Je uveden kraj Karlovarský, obce Sokolov, Čistá u Svatavy, Citice, Hlavno, Dasnice, Chlum u Svaté Máří, Dolní Pochlovice a katastrální území Sokolov, Čistá u Svatavy, Citice, Hlavno, Dasnice, Chlum u Svaté Máří, Dolní Pochlovice

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek.

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

Je uvedeno zařazení trati dle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 (cílová kategorie P5 (dopravní kód pro osobní dopravu) a F2 (dopravní kód pro nákladní dopravu)). Trať je dvoukolejná, elektrizovaná.

Možnost kumulace s jinými záměry - jsou zmíněny navazující úseky, u nichž příprava rekonstrukce probíhá společně s posuzovaným záměrem (Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo) a Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)). Jsou uvedeny další související stavby na trati 533 Kadaň – Cheb a výčet rozvojových ploch a ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury dle Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje vymezených v dotčeném území. Jsou zmíněny možné kumulativní a synergické vlivy s projekty v nových zastavitelných plochách dle platných územních plánů obcí vymezené do blízkosti tratě.

Je konstatováno, že 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 zpracovatelům dokumentace známy.

Je uveden odkaz na přílohu č. 9, kde je zařazeno stanovisko příslušného stavebního úřadu (Městský úřad Sokolov) o souladu či nesouladu předloženého záměru s platnou územně plánovací dokumentací dotčených obcí, ze kterého vyplývá, že záměr je v souladu s územními plány dotčených obcí.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. Pouze poznámka, že záměry v nově zastavitelných plochách musí respektovat existenci železniční trati a plnění hlukových limitů je na investorech v těchto plochách.

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

Je uvedeno, že v rámci stavby bude provedena kompletní rekonstrukce ŽST Citice a ŽST Dasnice, v traťových úsecích pak bude navržena rekonstrukce všech mostních objektů s kompletní rekonstrukcí železničního svršku a spodku. Jsou uvedeny hlavní cíle stavby (zlepšení technických a provozních parametrů železniční tratě). Je konstatováno, že záměr je uvažován jako invariantní.

Stanovisko zpracovatelky 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

Jsou popsány tyto rozhodující stavební objekty:

- Železniční zabezpečovací zařízení
- Železniční sdělovací zařízení
- Železniční svršek a spodek (v celém úseku je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku obou traťových kolejí , zpevnění svahů v zátopovém území)
- Sanace svahů
- Nástupiště (nová zastávka Citice a Dasnice).
- Železniční přejezdy
- Mosty, propustky a zdi (2 nové podchody (zastávka Citice a Dasnice),
- Pozemní komunikace
- Pozemní objekty
- Silnoproudá technologie a zařízení
- Demolice (5 objektů)
- Drobná architektura a oplocení (ploty s pohltivými účinky)

Je uveden odkaz na grafické znázornění záměru v příloze č. 10.

Na závěr je konstatováno, že záměr není činností uvedenou v příloze č. 1 zákona o integrované prevenci (zák. č. 76/2002 Sb.), záměr do režimu uvedeného zákona nespadá.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. Záměr je dostatečně popsán. Pouze poznámka, že v souladu s metodickým sdělením MŽP č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 mohla být v této kapitole uvedena opatření k minimalizaci vlivů na životní prostředí, která jsou součástí záměru a jsou v dokumentaci uvedena v kapitole D.IV.

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

Je uveden termín zahájení realizace leden 2026 a termín ukončení realizace prosinec 2028.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek.

B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků

Je uveden Karlovarský kraj a obce Sokolov, Čistá u Svatavy, Citice, Hlavno, Dasnice, Chlum u Svaté Máří, Dolní Pochlovice.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek.

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

Je uvedeno územní rozhodnutí (krajský úřad) a stavební povolení (speciální stavební úřad). V tabulce je uveden přehled dalších rozhodnutí, stanovisek, vyjádření, povolení a dalších právních úkonů k předloženému záměru.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. Pouze poznámka, že dle aktuálního znění přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb. je v nadpisu této kapitoly uveden § 9 odst. 3 zákona 100/2001 Sb., ve kterém jsou ale řešeny lhůty pro zpracování posudku. Je vhodné, že jsou uvedena navazující rozhodnutí podle § 9a odst. 3 zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, tak jak to bylo v dřívějších zněních přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

V období výstavby

Je popsáno nakládání se skrývkami kulturních vrstev půdy a výkopovými materiály (testování kontaminace, recyklace). Podrobně jsou komentovány zábory zemědělského půdního fondu (trvalé a dočasné, zábory dle tříd ochrany) a zábory pozemků určených k plnění funkce lesa (trvalé a dočasné).

V období provozu

Je konstatováno, že během provozu železnice se nepředpokládají žádné další zábory půdy trvalé ani dočasné.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. Tato kapitola obsahuje požadované údaje.

B.II.2. Voda

Na úvod je uvedeno, že v této fázi projektové rozpracovanosti nejsou známy přesné bilance spotřeby vody.

V období výstavby

Jsou popsány nároky na pitnou vodu a její možné zdroje, na technologickou vodu (kropaní, výroba betonových a maltových směsí, čištění techniky před výjezdem ze staveniště) a na požární vodu.

V období provozu

Na úvod je uvedeno, že v době provozu bude docházet k odběrům vody v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů v rozsahu, který je srovnatelný se současným. Opět jsou popsány nároky na pitnou vodu (hygienická zřízení) a na technologickou vodu.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. Tato kapitola obsahuje požadované údaje.

B.II.3. Ostatní přírodní zdroje

Pro období výstavby je obecně uveden výčet předpokládaných surovin dle typu stavebních prací s tím, že celková spotřeba materiálu bude předmětem výkazu výměr a orientačního propočtu v dalších stupních projektové dokumentace.

Pro období provozu je zmíněna spotřeba elektrické energie, pohonných hmot, olejů a maziv pro mechanismy údržby, které budou odpovídat současnému stavu.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez zásadních připomínek. Pouze poznámka, že uvedené spotřeby elektrické energie a pohonných hmot patří spíše do následující kapitoly.

B.II.4. Energetické zdroje

V období výstavby

Elektrická energie bude v období výstavby spotřebovávána při provozu zařízení stavenišť. Zařízení budou napojena na stávající rozvody, případně bude využito mobilních agregátů.

Je popsáno nové řešení trakční soustavy v řešeném úseku.

V období provozu

Je uvedeno, že realizací záměru dojde ke změně odběru a spotřeby elektrické energie oproti stavu před rekonstrukcí. V tabulce je uvedena energetická bilance pro jednotlivé dopravní. Po rekonstrukci dojde ke zvýšení odběru elektrické energie v dopravně Citice a Dasnice.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. Tato kapitola obsahuje požadované údaje.

B.II.5. Biologická rozmanitost

Na úvod je vysvětlen pojem biodiverzita. Je zmíněn biologický a dendrologický průzkum. Je uvedeno, že kvalitnější biotopy jsou především lužní plochy u vodních toků (EVL Ramena Ohře).

V období výstavby

Je zmíněno kácení dřevin - stromů (399 ks) a zapojených porostů dřevin (77 360 m²), dotčení běžných druhů rostlin rostoucích v blízkosti tratě, včetně silně ohroženého druhu lomikámen trojprstý.

Je uveden výčet zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin dotčených záměrem (mravenec lesní, čmelák zemní a skalní, ještěrka obecná, vydra říční, ůuhýk obecný a lomikámen trojprstý). Pro tyto zvláště chráněné druhy bude nutné získat výjimku ze zákazů dle § 56 zákona. Je uveden popis těchto chráněných druhů a popis dalších druhů, které byly zjištěny v okolí záměru.

Je zhodnoceno, že celková biodiverzita dotčených lokalit nebude záměrem významně ovlivněna, že je předpoklad, že po ukončení výstavby záměru se časem většina původních dotčených biotopů postupně obnoví.

V období provozu

Je zmíněna pravidelná údržba drážních pozemků, popř. některých pozemků v ochranném pásmu dráhy, která vyplývá z povinností zajistit bezpečný provoz na železnici (kácení nebo prořezu zeleně). Vzhledem k tomu, že je prořez vegetace zpravidla prováděn pravidelně a dochází k němu dlouhodobě, lze považovat kvalitu biotopů za sníženou. Údržba tratě proto nevyvolá zvýšené nároky na zábory cenných stanovišť oproti současnému stavu.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez zásadních připomínek. Pouze poznámka, že hodnocení vlivů patří až do kapitoly D.

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

V období výstavby

Na úvod je uvedeno, že pro dokumentaci EIA byly zpřesněny trasy nákladních automobilů dopravující materiál ke staveništi. Je zmíněna nutnost rekonstrukce mostu přes Habartovský potok v obci Dasnice je (v současném stavu má omezenou nosnost). Je konstatováno, že přednostně bude využívána železniční doprava pro odvoz a návoz materiálu.

Je popsáno zajištění dopravní obsluhy (nákladní automobily, nákladní železniční doprava) a návrh ploch zařízení stavenišť. Po dobu výstavby bude na rekonstruované trati platit výlukový jízdní řád, popř. bude zřízena náhradní autobusová doprava.

Přesný rozsah požadavků na dopravní infrastrukturu bude součástí plánu organizace výstavby v dalších stupních projektové dokumentace.

V období provozu

V období provozu záměru nejsou očekávány žádné další nároky na dopravní infrastrukturu.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. Tato kapitola obsahuje požadované údaje.

B.III. Údaje o výstupech

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

Na úvod je uvedeno, že vlivy na ovzduší provozem recyklační linky a souvisejícím provozem nákladní dopravy v období výstavby byly vyhodnoceny v aktualizované rozptylové studii (viz příloha č. 2).

V období výstavby

Je připuštěno ovlivnění kvality ovzduší na omezenou dobu plošným zdrojem (recyklační základna) a liniovými zdroji (nákladní automobily). Jsou uvedeny cíle rozptylové studie s tím že výpočtovým rokem je rok 2026, kdy se uvažuje s nadpolovičním množstvím recyklace šterkového lože z celkového množství cca 117 000 tun. Výpočtový rok 2026

reprezentuje jednu stavební sezónu, ve které je uvažováno největší zatížení lokality z hlediska kvality ovzduší.

Liniové zdroje

Je popsán model dopravy (počet nákladních automobilů, rychlost vozidel, doba provozu, pohyb bagru/nakladače). Pro výpočet emisí z dopravy byl použit software MEFA 13. Pro výpočet resuspenze pevných prachových částic TZL byla použita aplikace Emise resuspenze z dopravy, verze 1.0. V tabulce je uvedeno vyčíslení emisí z liniových zdrojů.

Bodové zdroje

S bodovými zdroji není při realizaci záměru uvažováno.

Plošné zdroje

Je popsán uvažované plošné zdroje znečišťování ovzduší - mobilní drtící zařízení s recyklační linkou (třídíč a drtič) a plochy pro dočasné skladování materiálu určeného k recyklaci a po recyklaci.

V tabulce jsou vyčísleny emise z drcení, z třídění, z přesypu a ze skladování materiálu. Je uvedeno, že emise z recyklace byly spočteny na základě emisních faktorů pro recyklační linky stavebních hmot a že byly převzaty ze Sdělení odboru ochrany ovzduší, jímž se stanovují emisní faktory podle § 12 odst. 1 písm. b vyhlášky 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší (uvedené ve věstníku MŽP č. 8/2013).

Emisní faktor pro skladování materiálu není ve Sdělení uveden, pro tento faktor byla použita hodnota emisního faktoru TZL při výrobě kameniva (skladování v deponiích) uvedená ve studii Skácel, F. - Tekáč, V.: Stanovení emisních faktorů pro TZL u prašných plošných zdrojů a technologií a technologií, které emise TZL na plošných zdrojích snižují (2008)

Je popsána vzdálenost obytných objektů od recyklační stanice a zmíněno jejich odclonění poměrně hustě vzrostlou vegetací. Jsou uvedeny výsledky výpočtů rozptylové studie (znázornění situování výpočtových bodů, grafické znázornění výsledků výpočtů pro PM₁₀ a PM_{2,5}, výsledky výpočtů u obytné zástavby pro všechny uvažované znečišťující látky (PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, benzen a benzo(a)pyren), slovní hodnocení vlivu příspěvku záměru).

Dále jsou uvedeny výsledky výpočtu pro dalších 7 referenčních bodů - zhodnocení emisní zátěže v okolí dopravních tras využívaných při realizaci stavby (je uvedeno situování výpočtových bodů, v tabulce jsou uvedeny výsledky pro všechny uvažované znečišťující látky a slovní hodnocení) se závěrem že provoz recyklační linky v Citicích bude oproti nákladní automobilové dopravě (liniový zdroj) řádově významnějším zdrojem znečištění ovzduší.

V období provozu

Je uvedeno, že vzhledem k tomu, že záměrem je rekonstrukce traťového úseku na již provozované železniční trati, nevznikne žádný nový zdroj znečišťování ovzduší, a tedy nedojde v období provozu k žádnému ovlivnění kvality ovzduší. Železniční trať, na které se rekonstruovaný železniční úsek nachází, je v současné době elektrifikována.

Znečištění vody

V období výstavby

Jako potenciální zdroj znečištění vod (povrchových, podzemních) jsou uvedeny úkapy ropných látek ze stavební techniky, nebo v případě havárie této techniky s tím, že pro období

výstavby bude vypracován plán opatření pro případ havárie (tzv. "Havarijní plán"), který zohlední jak především preventivní, tak i následná navržená opatření uvedená v kapitole D.IV. předložené Dokumentace EIA. Při dodržení uvedených podmínek a opatření není dán předpoklad negativního ovlivnění povrchových ani podzemních vod.

V období provozu

Negativní ovlivnění je připuštěno při mimořádných událostech souvisejících s havárií či poruchou vlakových souprav.

Způsob nakládání a likvidace vod (splaškových, technologických, dešťových) vznikajících v průběhu výstavby a provozu záměru - je uveden odkaz na kapitolu B.III.2. s tím, že vlivy z hlediska znečištění vod jsou vyhodnoceny v kap. D.I.4 a navržená opatření jsou uvedena v kap. D.IV této Dokumentace.

Znečištění půdy a půdního prostředí

V období výstavby

Jsou popsána rizika znečištění půdy nebo půdního podloží (úkyapy ropných látek ze stavební techniky, havárie této techniky), je uveden postup v případě vzniku havárie a zmíněn havarijní plán, který určí, jakým způsobem se chovat při vzniku havárie na stavbě.

V období provozu

Riziko kontaminace půdy je připuštěno při havárií na trati (např. úkapy nebo únik ropných a jiných nebezpečných látek) a výjimečně i v rámci údržby trati a souvisejících zařízení a staveb. Je uveden odkaz na vyhodnocení vlivů v kap. D.I.5 a navržená opatření v kap. D.IV.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez zásadních připomínek. Je uvedeno, že byly použity emisní faktory ze sdělení MŽP uvedeného ve věstníku MŽP č. 8/2013. Ale tyto faktory nejsou uvedeny. Je možno je dohledat v rozptylové studii, kde je uveden i odkaz na sdělení MŽP uvedené v listopadovém věstníku z roku 2019, a je uvedeno, že celkový výsledek byl vynásobeno koeficientem $k = 0,3$ pro zkrápění materiálu vstupujícího do recyklační linky.

Pouze poznámka, že uvedené hodnocení výsledků rozptylové studie a hodnocení vlivů na vody a půdy patří do kapitoly D.

B.III.2. Odpadní vody

V období výstavby

Na úvod je uvedeno, že způsob nakládání a likvidace vod vznikajících v procesu výstavby bude proveden v souladu s platnou legislativou a bude řešen dodavatelem stavby. Přesné množství produkovaných odpadních vod nelze v tomto stupni rozpracovanosti stanovit a bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace. Obecně je popsáno nakládání se splaškovými (mobilní toalety a sanitární přívěsy) a technologickými vodami (skrápění, čištění mechanizace).

V období provozu

Je stručně popsáno nakládání se splaškovými a technologickými vodami (rekonstrukce splaškové kanalizace), změna jejichž množství oproti stávajícímu stavu se nepředpokládá. Dešťové vody - nové řešení odvodnění trati, zasakování části srážkových vod ze zpevněných ploch.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek.

B.III.3. Odpady

V období výstavby

Na úvod je stručně popsán legislativní rámec nakládání s odpady a povinnosti původců (včetně nakládání s azbestem). V tabulce je uveden výčet předpokládaných odpadů v období výstavby včetně nakládání s ním. Je zmíněno, že je navrženo odtěžení stávajícího šterkového lože s následnou recyklací, která bude probíhat na mobilní recyklační lince, jejíž umístění je navrženo na pozemku p. č. 381/4, k.ú. Citice.

V období provozu

Je popsán vznik odpadů (údržba zařízení, úklid železničních stanic a zastávek, údržba zeleně) s tím, že se neočekává zvýšená produkce odpadů oproti stávajícímu stavu. V tabulce je uveden výčet předpokládaných odpadů v období provozu včetně nakládání s ním.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek.

B.III.4. Ostatní emise a rezidua

Hluk

Na úvod je zmíněna hluková studie (příloha č. 1), a uvedeno, jak byla aktualizovaná (doměření hluku, zahrnutí plotů s pohltivou úpravou, hluk z výstavby).

V období výstavby

Je uvedeno, že přesný průběh stavebních postupů a využití stavebních zařízení a mechanismů se odvíjí od možností budoucího zhotovitele stavby, jehož stupeň mechanizace, pracovní kapacita a technologie nejsou známy. V tabulce je uveden soupis nejhlučnější stavební mechanizace, která byla uvažována ve výpočtu. Jsou uvedeny hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti.

Je uvedeno, že 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. Na obrázku je uveden výsledek výpočtu pro liniové zdroje pro stavební postup SP4.

Je uvedena hluková charakteristika pro nejhlučnější fázi výstavby - úprava automatickou strojní podbíječkou - s vyhodnocením, že při průjezdu je ekvivalentní hladina akustického tlaku od vzdálenosti nad 15 m od osy srovnávané koleje nižší než 65 dB. Je zhodnoceno, že vzhledem k velmi krátkodobému účinku působení v řádu minut během denní doby nedojde k ohrožení zdraví.

Dále je uvedeno hodnocení možnost realizace pažení mostů a propustků v noční době. Z obrázku je zřejmé umístění mostů a propustků a v tabulce je na základě výpočtu uvedena možná doba zřízení pažení (den, noc).

Recyklační linka - je uveden akustický výkon 117 dB (dle měření na podobném zařízení) s tím, že se očekává limitní izofona 65 dB ve vzdálenosti maximálně 135 m od

nejhlučnějšího zařízení (drtičky kameniva). Recyklační linka je navržena cca 540 m od nejbližší obytné zástavby, z tohoto důvodu se nepředpokládá překročení hygienického limitu hluku.

V období provozu

Jsou podrobně komentovány hygienické limity hluku. V tabulce jsou uvedeny zjištěné stavy hlučnosti z přímého akustického měření v blízkosti posuzovaného záměru u 4 výpočtových bodů a vypočtené (modelové) hodnoty u těchto bodů. V další tabulce je popsáno umístění výpočtových bodů. Je uvedeno umístění pohltivých plotů v obcích Dasnice a Citice. V tabulce jsou uvedeny hlukové příspěvky od železniční dopravy v roce 2000 a v roce 2022. V další tabulce jsou uvedeny hlukové příspěvky od železniční dopravy ve výhledovém stavu v roce 2035. Je uvedeno hodnocení, že ve výhledovém stavu (v roce 2035) se na posuzovaném traťovém úseku nepředpokládá překračování hygienického limitu s korekcí pro starou hlukovou zátěž u žádného objektu. Hlukové příspěvky od železniční dopravy se pohybují ve výpočtových bodech přes den v rozmezí od 44,6 dB do 62,5 dB a přes noc v rozmezí od 44,3 dB do 63,3 dB, tedy pod hygienickým limitem s korekcí pro starou hlukovou zátěž (den 70 dB, noc 65 dB). Proto není nutné realizovat ani doplňující protihluková opatření.

Vibrace

V období výstavby

Konstatováno, že vibrace mohou v období výstavby vznikat zejména činností těžkých stavebních strojů, případně průjezdy těžkých nákladních automobilů a že se nepředpokládá vznik vibrací, které by negativně ovlivnily statiku objektů.

V období provozu

Jsou uvedeny hygienické limity vibrací a v tabulkách podrobné výsledky měření vibrací u 4 referenčních bodů v Citicích a Dasnici se závěrem, že u všech referenčních bodů je hygienický limit prokazatelně splněn u všech zaznamenaných vlakových souprav. Na základě těchto výsledků je dále předpokládáno, že tomu tak nebude ani ve výhledovém stavu (vlivem nového modernějšího kolejového svršku i spodku dojde ke zlepšení (snížení) vibrací). Antivibrační opatření vzhledem k výše uvedenému nejsou navrhována.

Záření radioaktivní, elektromagnetické

Je popsán radonový index území (nízký a střední) a uvedeno, že stavba nebude zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

Světelné znečištění

Je popsána realizace nového venkovního osvětlení.

V období výstavby

Je zmíněno, že v průběhu výstavby se za zhoršené viditelnosti může využít zdrojů světla, která budou v případě potřeby v denních hodinách osvětlovat příslušná zařízení staveniště, nebo se s osvětlením počítá v noci v případě pažení u vybraných mostů a propustků.

V období provozu

Jako zdroj světelného znečištění je uvedeno osvětlení rekonstruovaných železničních stanic novým LED osvětlením a reflektory vlaků v noci. Vzhledem k tomu, že se jedná o

stávající provozovanou trať a vlivy rekonstruované trati se nebudou významně lišit od vlivů ze stávajícího provozu na trati, jsou tyto vlivy označeny za mírné a akceptovatelné k povaze záměru.

Seizmicita

Pro zájmové území je uvedena hodnota referenčního zrychlení základové půdy podloží podle mapy seizmických oblastí ČR (ČSN EN 1998-1 ed. 2/Z1) ($agR = 0,05 g$).

Zápach

Je konstatováno, že záměr nebude v období výstavby ani provozu zdrojem obtěžujícího zápachu.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. Pouze poznámka, že hodnocení dle hlukové studie, hygienické limity, popis výpočtových bodů, výsledky výpočtu hlukové studie, a hodnocení vlivů v podkapitolách Vibrace a Světelné znečištění patří spíše do kapitoly D. Naopak v podkapitole Hluk nejsou uvedeny charakteristiky zdrojů hluku (např. uvažovaná frekvence dopravy v jednotlivých výpočtových letech). Tyto údaje je možné dohledat v hlukové studii.

Dále poznámka, že ze zde uvedených údajů není zcela zřejmé, proč se posuzovala možnost zřízení pažení mostů a propustků v noční době. Dle informací od Ing. Humlhanse, který se podílel na zpracování dokumentace, pažení u mostů a propustků probíhá v noci lépe z důvodu příznivějších výluk na trati, jelikož musí být uzavřeny obě traťové koleje a nedochází k takovým dopravním komplikacím u vlakových dopravců, jako přes den. Propustky, které budou paženy přes den, vyvolají náhradní autobusovou dopravu.

B.III.5. Doplnující údaje

Je konstatováno, že v rámci stavby nejsou navrhovány terénní úpravy s cílem měnit reliéf okolního území stavby. U směrového a výškového vedení dojde pouze k ojedinělým malým úpravám oproti stávajícímu stavu

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

V této kapitole jsou environmentální charakteristiky popsány v těchto kapitolách:

C.1.1 Příroda a krajina

C.1.2 Zvláště chráněná území

C.1.3 Natura 2000

C.1.4 Flóra, fauna a ekosystémy

C.1.5 Území historického, kulturního a archeologického významu, hmotný majetek

C.1.6 Obyvatelstvo

C.1.7 Staré ekologické zátěže, radon

C.1.8 Voda

C.1.9 Půda

C.1.10 Přírodní zdroje, podmínky pro zakládání staveb

Shrnutí údajů uvedených v této kapitole:

ÚSES - záměr se dotýká nebo prochází v blízkosti 1 nadregionálního a 1 regionálního biokoridoru, 2 regionálních biocenter, 1 lokálního biokoridoru a 2 lokálních biocenter. V území okolo záměru se nacházejí významné krajinné prvky (VKP) typu lesy a vodní toky s údolními nivami. Památné stromy ani jejich ochranná pásma se v bezprostřední blízkosti záměru nenacházejí. Přírodní park v dotčeném území nebyl vyhlášen. V blízkosti záměru se nenachází žádná zvláště chráněná území dle zákona 114/1992 Sb. Nejbližší záměru je chráněná krajinná oblast Slavkovský les (cca 1 km jihovýchodně od záměru).

V bezprostřední blízkosti záměru je vyhlášena EVL Ramena Ohře, nachází se v nivě řeky, jejíž hranici záměr kopíruje od k.ú. Šabina až po k.ú. Kynšperk nad Ohří. Hranice drážního pozemku přímo sousedí s hranicí EVL.

Flora - v rámci biologického průzkumu v železničních stanicích Dasnice a Kynšperk zjištěn výskyt silně ohroženého lomikamene trojprstého (*Saxifraga tridactylites*). Fauna - v rámci biologického průzkumu byl nalezen 1 druh kriticky ohrožený (skokan skřehotavý), 10 druhů silně ohrožených (plazi, obojživelníci, ptáci, savci) a 12 druhů ohrožených (bezobratlí, plazi, obojživelníci, ptáci, savci), dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Také byli upozorováni chránění netopýři (bez rozlišení druhů).

V dotčeném území, v blízkosti trati, se vyskytuje několik nemovitých kulturních památek včetně ochranného pásma kostela Nanebevzetí Panny Marie s klášterem Křižovníků s červenou hvězdou v obci Chlum Svaté Máří a v částech obcí Habartov a Dasnice.

Zájmové území náleží do povodí řeky Ohře, která protéká v bezprostřední blízkosti záměru a až za obec Šabina je součástí chráněného území soustavy Natura 2000, evropsky významné lokality Ramena Ohře, vyhlášené v roce 2009. Ohře v této oblasti výrazně meandruje a spolu s řadou svých slepých i mrtvých ramen, které zde v nivě vytvářejí celé soustavy, vznikají i řady ostrůvků a tůň, které jsou typické svými bahnitými břehy s bohatou vegetací. Dále se v zájmovém území vyskytuje několik menších vodních toků (např. Tisová, Habartovský potok, Velká Libava). Záměr prochází ve většině trasy souběžně s vymezeným záplavovým územím řeky Ohře, pouze v několika drobných úsecích se od něj částečně odchyluje.

V širší oblasti zájmu se nachází řada drobných vodních ploch, z nichž některé vznikly přirozenou cestou, jiné byly vytvořeny uměle. Vedle řady rybníků, které slouží výlučně k chovu ryb, zde lze často nalézt i sedimentační a retenční nádrže, které se nacházejí vesměs v blízkosti průmyslových zón. V souvislosti s následnou rekultivací území po těžbě vznikaly v území nové vodní plochy, z nichž v bezprostřední blízkosti záměru lze jmenovat Boží požehnání nedaleko Dolních Pochlovic, vodní nádrž Michal ležící v katastru obce Vítkov, anebo vodní nádrž Medard.

Podzemní voda mělkého oběhu je vázána v nivní části na průlinově propustný kolektor nesoudržných fluvialních sedimentů (šterky, písky), ve svahové části pak na granulometricky příznivou část deluvio-eluvialních sutí. Část vody je vázána i na granulometricky příznivé polohy v násypovém tělese a tělese kolejového lože. Vody hlubšího oběhu jsou vázány na pukliny v horninách předkvarérního podloží, kde vytvářejí puklinový kolektor se zvýšenou propustností v přípovrchové zóně.

V dotčeném území není vymezena chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV). Trasa rekonstruovaného traťového úseku neprochází žádným z ochranných pásem vymezených z hlediska ochrany podzemních vodních zdrojů. Ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů (OPPLZ) není v dotčeném území záměru vymezeno.

Trasa trati v blízkosti Sokolova se nachází na antropogenních půdách, zbytek trasy převážně na pseudeoglejích s kambizeměmi oglejenými, místy na fluvizemích. Celková lesnatost dotčeného území je celkem vysoká, a to převážně oblast přilehlá ke Kynšperku nad Ohří, která spadá pod přírodní lesní oblast PLO 3. Méně lesnatá je trasa trati v PLO 2 – od ŽST Dasnice až po Sokolov.

Posuzovaný úsek železniční trati přímo prochází jedním výhradním ložiskem nerostných surovin. Na začátku úseku se v km cca 209,950 - 211,3 nachází ložisko hnědého uhlí Svatava-Medard (ID 3081300) a v rámci něj stanoveným dobývacím prostorem Svatava. V tomto ložisku těžba probíhá, avšak zájmové území je na jižním okraji rozsáhlé těžební oblasti a sousedí s již vytěženou částí. V návaznosti na dobývací prostor se nachází výsypka Antonín (provoz ukončen v roce 1968), kde proběhla lesnická rekultivace a kromě cyklostezky podél Ohře je zde možné nalézt Arboretum Antonín, kde je lesopark s více než 200 druhy a poddruhy unikátních dřevin.

Na úseku v km cca 209,950 - 211,5 se nachází dvě poddolovaná území 213 - Citice a 196 - Bukovany u Sokolova. Před staničením směrem k Sokolovu se nachází poddolované území 315 – Albertov. V km cca 221,7 až ke konci řešeného traťového úseku je vymezeno poddolované území 83 - Dolní Pochlovice. V blízkosti ŽST Dasnice se nachází menší poddolované území Dasnice.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

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

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

Je uvedeno, že v této kapitole jsou charakterizovány složky životního prostředí v dotčeném území záměru, které mohou být pravděpodobně významně ovlivněny, a to zejména v průběhu realizace výstavby záměru. Jedná se o ovzduší a hluk. U ostatních složek životního prostředí, které jsou uvedeny v kap. C.1, se významné ovlivnění nepředpokládá. Podrobné vyhodnocení vlivů je uvedeno v kap. D.I této dokumentace

Shrnutí údajů uvedených v této kapitole:

V dotčeném území záměru nedochází dle průměrných pětiletých koncentrací k překračování stanovených imisních limitů pro ochranu zdraví lidí pro žádnou ze sledovaných znečišťujících látek.

Posuzovaná železniční trať byla značně vytižena nákladní dopravou už před rokem 2001, proto bylo provedeno vyhodnocení akustického ovlivnění, aby bylo možné prokázat, zda lze do hygienického limitu zahrnout i korekci (+20 dB) pro starou hlukovou zátěž. Výpočtem na základě intenzit dopravy z roku 2000 bylo zjištěno, že stav hlučnosti byl mnohem vyšší než ve stávajícím stavu, a proto je u hodnocené stavby splněna podmínka pro přiznání korekce pro starou hlukovou zátěž dle nař. vlády č. 271/2011 Sb. Hygienický limit s přiznanou korekcí pro SHZ tedy činí 70 dB v denní době a 65 dB v noční době. Přiznání

staré hlukové zátěže a limitní hodnoty hluku s korekcí pro starou hlukovou zátěž byly konzultovány s Krajskou hygienickou stanicí Karlovarského kraje.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

K této kapitole pouze poznámka, že v této kapitole by měli být uvedeny údaje o všech složkách životního prostředí, které mohou být záměrem ovlivněny a to nejen významně ovlivněny. Ale jak je uvedeno, tyto údaje jsou v předchozí kapitole.

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

Jsou shrnuty údaje týkající se ÚSES, významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, EVL, výskytu chráněných druhů živočichů, nemovitých kulturních památek, zdrojů nerostných surovin, hluku, vibrací a imisního pozadí se závěrem, že zatížení dotčeného území odpovídá jeho charakteru a způsobu využití, které představuje provozovaná železniční trať.

Pro předpokládaný pravděpodobný vývoj v případě neprovedení záměru představuje stávající železniční trať bez stavebních úprav. V případě neprovedení záměru by nedošlo ke kácení některých stromů a břehových porostů, které se nacházejí podél železniční trati a ve vymezené EVL Ramena řeky Ohře. Z hlediska biologické rozmanitosti by nerealizace záměru nepředstavovala žádné vlivy na flóru, faunu a ekosystémy. Realizací záměru dojde k ovlivnění flóry, některých druhů fauny a některých specifických ekosystémů zejména na tělese trati, avšak vlivy jsou mírné a většinou jako dočasné. Z hlediska ovlivnění ovzduší by nedošlo k nerealizaci záměru k dočasnému zatížení ovzduší tuhými znečišťujícími látkami v průběhu výstavby z provozu mobilní recyklační linky a pohybu stavební techniky. V případě, že by nebyla provedena rekonstrukce a modernizace kolejového svršku, nedošlo by ke snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v řešeném traťovém úseku (kromě obce Dasnice, kde je již tento typ svršku použit). V úsecích s navrženými pohltivými ploty by nedošlo ke snížení hluku. Naopak v obci Dasnice, kde už se neprojeví modernizace kolejového svršku, ale zvýšení rychlosti a intenzit dopravy, lze očekávat mimo úseky s plotem nárůst hlukové zátěže o 2 dB. Nerealizace záměru by nepředstavovala žádné zábery zemědělských a lesních pozemků, i když v případě záborů zemědělských a lesních pozemků vyvolaných realizací stavby se jedná vzhledem k celkovým záborům stavby o mírný vliv. V případě nerealizace záměru se u ostatních složek životního prostředí neočekává jejich zatížení nad únosnou míru.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. Tato kapitola obsahuje požadované údaje. Pouze poznámka, že ve shrnutí údajů chybí zmínka o výskytu silně ohrožené rostliny - lomikámen trojprstý, který byl dle údajů v kapitole C.1. zjištěn na žel. stanicích Dasnice a Kynšperk v rámci biologického průzkumu v roce 2022.

D. Údaje o možných významných vlivech záměru na veřejné zdraví a na životní prostředí

Poznámka zpracovatelky posudku:

Formální připomínka, že správný název kapitoly D dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. je „Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví“.

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

Na úvod je konstatováno, že posouzení vlivu na veřejné zdraví je vyhodnoceno v rámci samostatné studie, která je přílohou dokumentace (příloha č. 3). Jako potenciálně nejvýznamnější možné vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví spojené s výstavbou a provozem posuzovaného záměru jsou označeny vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality a se znečišťováním ovzduší v bezprostřední blízkosti recyklační linky v období výstavby.

Je uvedeno vyhodnocení vlivů v období výstavby z hlediska znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem, oxidem dusičitým a pevnými částicemi (PM₁₀ a PM_{2,5}) a z hlediska hluku z výstavby (doprava a recyklační linka). Pro období provozu je podrobně komentován vliv hluku na veřejné zdraví a je zmíněn vliv vibrací. Co se týče emisí, je konstatováno, že v rámci provozu záměru nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb. (elektrifikovaná trať).

Závěrečné zhodnocení: je konstatováno, že na základě výše uvedených informací je zřejmé, že v období provozu záměru dojde ke snížení zatížení obyvatel hlukem z provozované železniční trati. S ohledem na výpočet relevantních zdravotních ukazatelů je zřejmé, že dojde ke snížení počtu obtěžovaných obyvatel a vysoce rušených obyvatel ve spánku při vyšších hladinách hluku. Z realizovaných měření vibrací je zřejmé, že nedochází k překračování hygienických limitů. V období výstavby jsou u benzenu a benzo(a)pyrenu jejich účinky vzhledem k trvání výstavby nehodnotitelné. Koncentrace oxidu dusičitého nedosahují takových koncentrací, aby se mohly projevit negativní účinky na zdraví. Vliv krátkodobých účinků PM₁₀ a PM_{2,5} je vyhodnocen jako akceptovatelný (při dodržení navržených opatření v rozptylové studii).

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. S hodnocením souhlasím.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší

Na úvod je konstatováno, že vlivy na ovzduší jsou vyhodnoceny v rámci rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu č. 2 dokumentace.

Pro období výstavby jsou komentovány vlivy provozu recyklační linky a dopravy nákladních automobilů. V tabulkách jsou uvedeny výsledky výpočtu imisní situace u nejbližší obytné zástavby.

Pro období provozu je uvedeno, že nedojde k žádnému ovlivnění kvality ovzduší (železniční trať je elektrifikována). Je zmíněna možnost pozitivního přínosu - zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči dopravě silniční.

Závěrečné zhodnocení: je konstatováno, že v období výstavby dojde k zatížení ovzduší zejména tuhými znečišťujícími látkami, avšak významné navýšení imisních koncentrací znečišťujících látek s ročním průměrováním se nepředpokládá. Hodnoty krátkodobých koncentrací (zejména 24 hodinové koncentrace PM₁₀) jsou velmi nadsazené a v reálném provozu recyklační linky budou dosahované koncentrace výrazně nižší. Pohyby nákladních automobilů nebude docházet v místech nejbližší obytné zástavby k překračování imisních limitů u žádné ze sledovaných znečišťujících látek. Při striktním dodržení navržených opatření ke zmírnění negativního dopadu realizace stavby na ovzduší a zdraví obyvatel v rozptylové studii a v kap. D.4 této dokumentace je záměr možné realizovat. Vlivy na ovzduší v období výstavby lze hodnotit jako mírně negativní, a to pouze po dobu výstavby. V 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.

Vlivy na klima

Na úvod je konstatováno, že vlivy na klima jsou podrobně uvedeny v příloze č. 8. Dokumentace.

Pro období výstavby je z důvodu krátké doby realizace záměru vyloučeno ovlivnění místní klimatické situace.

Pro období provozu je komentováno ovlivnění drážních staveb klimatickými faktory (dlouhodobé sucho, povodně a přívalové povodně, vydatné srážky, zvyšování teplot, extrémně vysoké teploty, extrémní vítr, požáry vegetace). Pro většinu sledovaných klimatických jevů je celkové riziko hodnoceno jako zanedbatelné nebo nízké. Střední riziko bylo vyhodnoceno pouze u problematiky povodní. Hodnocení pravděpodobnosti, závažnosti dopadů a výsledných rizik je uvedeno v tabulce.

Závěrečné zhodnocení: je konstatováno, že na základě výše uvedených informací nedojde k významné změně klimatické situace. Je očekáván spíše pozitivní přínos záměru ve vztahu ke změně klimatu, kde je za převažující pozitivum považován potenciál pro snížení produkce emisí do ovzduší z dopravy.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. S hodnocením souhlasím.

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

Hluk

Na úvod je konstatováno, že vlivy hluku a vibrací pro předmětný záměr byly vyhodnoceny v hlukové studii (příloha č. 1 dokumentace).

Pro období výstavby je vyhodnocen hluk z dopravních tras nákladních automobilů a hluk z provozu recyklační linky. Je uvedeno vyhodnocení možnosti realizace pažení u mostů a propustků během noční doby.

Pro období provozu je vyhodnocen vliv provozu na zrekonstruované železnici (včetně realizace plotů s pohltivou úpravou - požadavek obcí Dasnice a Citice). Hlukové příspěvky od železniční dopravy u nejbližší obytné zástavby jsou uvedeny v tabulce.

Závěrečné zhodnocení: pro období výstavby je konstatováno, že budou krátkodobě ovlivněny dočasně zvýšenou hlučností objekty nacházející se v blízkosti rekonstruovaných kolejí. Na základě zpřesněného stavebního postupu, který sloužil jako podklad pro aktualizaci hlukové studie k Dokumentaci EIA vyplynulo, že při průměrném ovlivnění hlukem během cca 140 dní stavebního postupu v obci Citice nákladními automobily dopravující materiál stavby nezpůsobí překročení 50 dB v denní době ani u nejzatíženějšího bodu Citice 71. Z uvedeného vyplývá, že u všech objektů k bydlení, které se nachází v blízkosti dopravních tras navrženého stavebního postupu, bude dodržen hygienický limit a 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.

Pro období provozu je uvedeno, že ve výhledovém stavu v roce 2035 vyhoví posuzovaný záměr i se zohledněním pohltivých plotů ve výpočtech hlukové studie stanovenému hygienickému limitu a nepřekročí v denní ani v noční době stanovenou limitní hodnotu s použitím přiznané korekce pro starou hlukovou zátěž. Proto není nutné navrhovat protihluková opatření. Po rekonstrukci lze očekávat snížení hlučnosti vlivem nahrazení stávajícího kolejového svršku novým s modernějším upevněním kolejnic, výraznější snížení hlučnosti se očekává v úsecích s nově postavenými pohltivými ploty. V obci Dasnice, kde už se neprojeví modernizace kolejového svršku, ale zvýšení rychlosti a intenzit dopravy, lze očekávat mimo úseky s pohltivým plotem nárůst o 2 dB. I tak ale bude u všech výpočtových bodů nepřekročen stanovený hygienický limit s použitím přiznané korekce pro starou hlukovou zátěž. V období provozu lze tedy hodnotit vlivy celkově jako mírné.

Vibrace

Pro období výstavby je konstatováno, že vibrace mohou v období výstavby vznikat zejména činností těžkých stavebních strojů, případně průjezdy těžkých nákladních automobilů (dopravní obsluha staveniště). Vibrace z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Nepředpokládá se tedy vznik vibrací, které by negativně ovlivnily statiku objektů.

Pro období provozu jsou uvedeny výsledky přímého měření vibrací od provozu na železnici u 4 referenčních bodů se závěrem, že měření vibrací neprokázalo překračování limitů pro obytné místnosti ani v nejbližším objektu.

Závěrečné zhodnocení: je konstatováno, že 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 (viz kap. D.IV této dokumentace). V období provozu lze předpokládat mírné vlivy. Po rekonstrukci železnice lze očekávat zlepšení kolejového svršku, a tím i pokles vibrací od projíždějících vlakových souprav. U objektů, kde proběhlo měření vibrací a které jsou nejbližší železniční trati, se nadlimitní

ovlivnění vibracemi nepředpokládá. Z tohoto důvodu se nepředpokládá ovlivnění vibracemi i u vzdálenějších objektů od železniční trati

Dále je hodnocen vliv na další fyzikální charakteristiky:

Světelného znečištění - se závěrečným zhodnocením, že z hlediska světelného znečištění se v průběhu výstavby neočekává významný vliv vzhledem k časově omezenému použití osvětlení. To se týká i samotného provozu již existující železniční trati, kde již v současnosti je osvětlení ve vlakových stanicích instalováno. Negativním vlivem nočního osvětlení krajiny reflektory vlaků je rušení živočichů. Vlivy po rekonstrukci trati se nebudou významně lišit od stávajících vlivů a nedojde tak k významnému zvýšení těchto negativních vlivů. Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající provozovanou trať, je možné tyto vlivy považovat za mírné a akceptovatelné vzhledem k povaze záměru.

Radioaktivní záření, elektromagnetické záření - se závěrečným zhodnocením, že v období výstavby ani provozu záměru nelze očekávat žádné zdroje radioaktivního, elektromagnetického nebo ionizujícího záření. Vlivy lze tedy hodnotit jako nulové.

Zápach - se závěrečným zhodnocením, že v období výstavby a provozu záměru lze vyloučit jakékoliv zdroje obtěžujícího zápachu. Vlivy lze hodnotit jako nulové.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. S hodnocením souhlasím.

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

Na úvod je konstatováno, že 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

Pro období výstavby jsou komentovány hydrogeologické poměry v zájmovém území (hladina podzemní vody je v převážné části zájmového úseku relativně mělce pod povrchem přirozeného terénu) a komentovány možné vlivy zejména při rekonstrukci objektů křížících vodní toky, vzhledem k umístění části trati v aktivní zóně záplavového území řeky Ohře a vzhledem k možnosti havárií (únik závadných látek).

Pro období provozu je jako pozitivní vliv zmíněna rekonstrukce zejména splaškové kanalizace. Je popsáno nakládání se srážkovými vodami ze zastavěných ploch.

Je uvedeno hodnocení vlivu na vodní útvary povrchových (vodní nádrže, Ohře) a podzemních vod, na CHOPAV a na vodní zdroje.

Závěrečné zhodnocení: je konstatováno, že zhoršení celkového stavu vodních útvarů hodnoceným záměrem lze vyloučit. V průběhu výstavby dojde k ovlivnění povrchových i podzemních vod v souvislosti s výstavbou samotnou (zvýšení zákalu apod.) ale současně i vzhledem ke zvýšenému nebezpečí (ohrožení) možných havárií. Tento vliv je však spjat pouze s obdobím výstavby a lze očekávat, za předpokladu dodržení a respektování všech nařízení a navržených opatření, jeho odeznění v rámci několika týdnů po ukončení výstavby.

V případě provozu záměru není vzhledem k provedeným rekonstrukcím a modernizaci očekáván negativní vliv na povrchové či podzemní vody. K negativnímu ovlivnění může potenciálně dojít při mimořádných událostech souvisejících s havárií či poruchou. Takové vlivy však lze označit za krátkodobé s reverzibilními dopady.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. S hodnocením souhlasím.

D.I.5. Vlivy na půdu

Pro období výstavby je hodnocen vliv záborů ZPF a PUPFL s podrobným vyčíslením ploch záboru (trvalé, dočasné). Je zmíněna vodní a větrná eroze a popsána možnost znečištění půdy při případných haváriích. Je uvedena bilance zemin a nakládání se skrývkami.

Pro období provozu je zmíněna možnost kontaminace půd při havárii.

Závěrečné zhodnocení: je konstatováno, 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, vzhledem k jeho rozsahu bude však zásadní dodržování bezpečných postupů skrytí a uložení ornice bonitních půd do doby rekultivace ploch. K záborům PUPFL dojde pouze v malé míře, vliv lze hodnotit jako málo významný, slabý. Během provozu stavby nebude docházet k dalším negativním vlivům na půdy, vyjma možných havárií.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. S hodnocením souhlasím.

D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje

Pro období výstavby je komentován vliv na okolí ložiska, dobývací prostory, CHLÚ a poddolovaná území s tím, že základové podmínky v celé délce tratě včetně mostních objektů, propustků, prostorů ŽST, byly prověřeny geotechnickým a stavebním průzkumem. Na základě tohoto průzkumu byla stanovena složitost základových poměrů.

Pro období provozu je vliv na horninové prostředí, přírodní zdroje a geologické jevy vyloučen.

Závěrečné zhodnocení: je konstatováno, že vzhledem k charakteru záměru a na základě výše uvedených informací nedojde k významnému ovlivnění horninového prostředí, sesuvných území ani poddolovaných území. Ovlivnění nerostných zásob v ložiscích a jejich dobývání lze považovat za málo významné nebo žádné, obdobně se předpokládá pouze mírný vliv na poddolovaná území, jelikož v daných územích budou dočasně umístěny nové plochy stavenišť. Sekundárním negativním vlivem bude materiálová náročnost primárních surovin nutných pro stavbu železničního spodku a svršku během období výstavby. V období provozu se nepředpokládá žádný vliv na horninové prostředí ani přírodní zdroje.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. S hodnocením souhlasím.

D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost**Vlivy na lokality soustavy Natura 2000**

Je uvedeno, že záměr vede v souběhu s lokalitou Natura 2000 EVL Ramena Ohře, která se nachází na řece Ohři a částech její nivy. Jsou zmíněna stanoviska KÚ Karlovarského kraje - vyloučení významných vlivů na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Závěrečné zhodnocení: je konstatováno, že na základě výše uvedených informací je významné ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí vyloučeno. Je možné předpokládat některé minimální vlivy, a to pouze v době výstavby, kdy lze případně očekávat velmi mírné a nevýznamné ovlivnění okrajové části lokality EVL.

Vlivy na zvláště chráněná území

Jsou zmíněna nejbližší chráněná území (CHKO Slavkovský a NPP Pískovna Erika) a je konstatováno, že je ovlivnění VZCHÚ a MZCHÚ vyloučeno, vlivy budou nulové.

Vlivy na památné stromy

Jsou uvedeny nejbližší památné stromy a je konstatováno, že je ovlivnění památných stromů vyloučeno, vlivy budou nulové.

Vlivy na ÚSES

Období výstavby - jsou popsány prvky SES, se kterými se záměr dostává do kontaktu a je uvedeno jejich předpokládané ovlivnění (1 nadregionální, 1 regionální a 1 lokální biokoridor, 2 lokální biocentra). Je připuštěno, že po dobu výstavby můžou být funkce ÚSES dočasně ovlivněny plochami zařízení stavenišť, pokud by v nezbytných případech do nich musela být umístěna.

Období provozu - konstatováno, že záměr nebude v době provozu generovat žádné vlivy na ÚSES.

Vlivy na VKP

Období výstavby - popsány VKP se kterými se záměr dostává do kontaktu (lesy, vodní toky a údolní nivy) s tím, že vliv na lesy nelze jednoznačně vyloučit - kácení lesní vegetace. Vliv na vodní toky - při výstavbě mostních objektů nebo propustků.

Období provozu - záměr v době provozu již nebude generovat žádné vlivy na VKP.

Vlivy na flóru, faunu a biologickou rozmanitost

Období výstavby - jsou velice podrobně uvedeny výstupy z biologického průzkumu (zejména výskyt chráněných rostlin a živočichů - cca 16 stran textu).

Flora - v roce 2022 byl v rámci aktualizací biologického průzkumu v železničních stanicích Dasnice a Kynšperk zjištěn výskyt silně ohroženého lomikamene trojprstého (*Saxifraga tridactylites*) – pro tento silně ohrožený rostlinný druh je nutno požádat o výjimku ze zásahu do biotopu v kolejišti - tato rostlina se v posledních deseti letech značně šíří, zejména podél železničních tratí v rámci celé ČR, většinou se její porosty po rekonstrukci tratí opět obnoví, dnes se vyskytuje na většině frekventovaných tratí. Žádné další zvláště chráněné druhy rostlin ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb. ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v aktuálním znění, nalezeny v lokalitách nebyly.

Fauna - je uvedeno shrnutí, že celkem zde byl nalezen 1 druh kriticky ohrožený (skokan skřehotavý), 10 druhů silně ohrožených (plazi, obojživelníci, ptáci, savci) a 12 druhů ohrožených (bezobratlí, plazi, obojživelníci, ptáci, savci), dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Také

byli zpozorováni chránění netopýři (bez rozlišení druhů). U většiny uvedených zvláště chráněných druhů bylo shledáno, že záměr nebude mít negativní vliv na jedince, místní populaci, ani na jím obývaný biotop. To je dáno tím, že se zde druhy vyskytují pouze v době hledání potravy nebo při přechodu/přeletu. Nemají zde hnízdiště nebo úkryty (v době průzkumu nebyly zjištěny), ty se pravděpodobně nacházejí dále od tratě. Jednotlivé druhy živočichů, tedy nejen těch zvláště chráněných, ale i obecně chráněné druhy, lze vyplašit a případně zbavit hnízdních možností před započítím stavby z důvodu kácení dřevin.

K zásahu do biotopu vybraných pravděpodobně dotčených zvláště chráněných druhů živočichů - silně ohrožených a ohrožených (mravenec lesní, čmeláci, ještěrka obecná, ťuhýk obecný a vydra říční) je nutno získat výjimku dle § 56 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. U těchto druhů bylo zjištěno jejich možné ovlivnění. Tyto druhy mohou být ovlivněny hlavně usmrcováním a rušením.

Období provozu - je zmíněno kácení nebo prořez zeleně při údržbě drážních pozemků vyplývající z povinností zajistit bezpečný provoz na železnici dle § 9 zákona o drahách č. 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Je připuštěno, že během provozu záměru může docházet ke srážkám jedoucích vlakových souprav s některými druhy živočichů. Významnost tohoto vlivu bude mít dopad pouze na jedince a nikoliv celé populace.

Závěrečné zhodnocení: je konstatováno, že na základě výše uvedených informací dojde k ovlivnění flóry, některých druhů fauny a některých specifických ekosystémů zejména na tělese trati, vlivy jsou však vesměs hodnoceny pouze jako mírné a většinou jako dočasné. Uvedenými zásahy při realizaci záměru však nedojde k významnému ovlivnění celkové biodiverzity dotčeného území (např. zásadní změnou nebo trvalým zničením ekosystému nebo trvalým vyhynutím nějakého druhu).

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. S hodnocením souhlasím. Pouze jsem si u zpracovatelů dokumentace ověřovala, jak je to s průchodností trati v úseku v k.ú. Chlum Svaté Maří a Kynšperk nad Ohří, kde dle údajů v kapitole C.1.4. prochází migrační koridor pro velké savce. Dle vyjádření Ing. Humlhanse se ve stávajícím stavu nachází v tomto území 5 propustků, přičemž se všechny propustky zachovávají a u všech proběhne rekonstrukce. Mostní objekty se v tomto úseku koridoru pro velké savce ve stávajícím stavu nenacházejí a ani se v tomto místě žádné nové mostní objekty nenavrhují. V průběhu zoologického průzkumu nebyl zpozorován v dotčeném území záměru žádný velký savec. Pro ostatní menší savce, kteří byli v rámci mapování zpozorováni, je prostupnost rekonstruovanými propustky zachována. Záměr tedy nezhorší prostupnost ani pro tyto menší savce v dotčeném území.

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

Na úvod je konstatováno, že vlivy na krajinný ráz vycházejí ze samostatného posouzení, které je přílohou č. 6 dokumentace.

Pro období výstavby je uvedeno, že nedojde k významnému ovlivnění místní krajiny s tím, že je pouze nutno počítat s vlivy na jednotlivé charakteristiky krajinného rázu, které by mohly vzniknout při stavebních pracích (např. zásah do VKP vlivem kácení dřevin).

Období provozu - jsou komentovány vlivy na přírodní charakteristiku, na zvláště chráněná území a EVL, na významné krajinné prvky, na kulturní a historickou charakteristiku, na kulturní dominanty a na vizuální charakteristiku (estetické hodnoty, harmonické měřítko a vztahy v krajině).

Závěrečné zhodnocení: je konstatováno, že na základě výše uvedených informací nedojde ke snížení hodnot krajiny. Zásah do zákonných charakteristik krajinného rázu bude většinou nulový (žádný), pouze místy dojde ke slabému vlivu na určité segmenty krajiny. Stavba jako celek nijak významně nenaruší krajinný ráz dotčených míst krajinného rázu a nesníží kvalitu (hodnoty) posuzované krajiny

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. S hodnocením souhlasím.

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

Období výstavby

Vlivy na hmotný majetek - je stručně popsáno nejbližší osídlení a charakterizovány vlastnické vztahy k pozemkům a objektům v drážním tělese a jeho okolí. Je uveden výčet demolovaných objektů. Na závěr je konstatováno, že žádný hmotný majetek soukromých osob nebude fyzicky dotčen, z čehož vyplývá, že vlivy na hmotný majetek mimo vlastní železnici budou nulové.

Vlivy na kulturní a jiné památky - je uveden popis nejbližších kulturních památek příp. jejich ochranných pásem s konstatováním, že žádná památkově chráněná území ani památkově chráněné objekty nebudou záměrem ovlivněny.

Archeologické památky - jsou zmíněny ÚAN I. nebo II. kategorie v dotčeném území s konstatováním, že zájmy ochrany archeologického dědictví nebudou záměrem významně ovlivněny. Vlivy jsou hodnoceny jako nulové.

Období provozu

Je konstatováno, že záměr nijak neovlivní kulturní ani archeologické památky, ani hmotné statky.

Závěrečné zhodnocení: je konstatováno, že vzhledem k vyhodnoceným vlivům záměru a k jejich velikosti a významnosti, předložený záměr nebude mít významný negativní vliv na hmotný majetek, kulturní památky ani archeologické památky posuzovaného území během období výstavby ani v období provozu.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. S hodnocením souhlasím.

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

Je konstatováno, že v rámci předchozích kapitol dokumentace byla podrobně zhodnocena potenciální rizika týkající se jednotlivých složek životního prostředí (kap. D.I) a byla rovněž navržena opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů těchto rizik (kap D.IV). Dále je uvedena stručná charakteristika potenciálních rizik:

Technologická rizika (riziko dopravních nehod včetně úniku nebezpečných látek do přírodního prostředí nebo vznik požáru).

Organizační rizika (nevhodně zvolený harmonogram výstavby, nedodržování stavebního řádu a pracovních postupů, havarijního a povodňového plánu, používání nevhodné nebo neudržované techniky)

Přírodní rizika (přírodní katastrofy (požáry, povodně))

Zásadní rizika (kontaminace vody a půdy nebezpečnými látkami, biologická kontaminace prostředí nevhodnými látkami nebo organismy, ničení nebo snižování hodnoty předmětů ochrany chráněných území nebo cenných biotopů, výrazné snížení biologické kvality nebo ekologické stability pozemků v okolí stavby)

Je konstatováno, že vzhledem k charakteru a lokalizaci záměru je riziko havárií s vážnějšími důsledky na životní prostředí i na obyvatelstvo při dodržení základních ochranných a preventivních opatření na ochranu životního prostředí poměrně malé a málo významné a nepřesahuje obvyklou míru rizika u obdobných staveb.

Stanovisko zpracovatelky 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

Vlivy posuzovaného záměru jsou vyhodnoceny jako malé a málo významné, a to především lokálního charakteru. Výskyt přeshraničních vlivů na životní prostředí sousedních států je jednoznačně vyloučen. Pro názornost jsou vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví znázorněny v tabulce (ze čtyřbodové stupnice 0-4 hodnoceno 0-1).

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek.

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

Na cca 6 stránkách je uvedeno 6 opatření pro fázi přípravy záměru, opatření pro fázi realizace záměru (8 opatření z hlediska hluku, 24 opatření z hlediska znečištění ovzduší (včetně opatření pro recyklační linku, přepravu materiálů a skladování prašných materiálů), 15 opatření z hlediska ochrany přírody, 8 opatření z hlediska ochrany půdy, 18 opatření z hlediska ochrany vod) a 5 opatření pro fázi provozu záměru (ochrana přírody, nakládání s odpady, ochrana půdy a vody).

Na závěr je konstatováno, že podmínky z kapitoly D.IV jsou zapracovány v předchozích kapitolách dokumentace v souladu s metodickým pokynem a že výše navržená opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vycházejí zejména z podrobných zhodnocení jednotlivých složek

životního prostředí v příslušných odborných studiích (hluková studie, rozptylová studie, posouzení vlivu na veřejné zdraví, atd.), které jsou součástí dokumentace.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Tato kapitola je použita jako jeden z podkladů při zpracování podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku (kapitola VII tohoto posudku). Na tomto místě není vzhledem k rozsahu opatření (cca 6 stran textu) uveden konkrétní výčet uvedených opatření, můj komentář k jednotlivým opatřením je uveden dále v kapitole IV. tohoto posudku.

Není mi zcela jasné, jak je myšleno tvrzení, že podmínky z kapitoly D.IV jsou zpracovány v předchozích kapitolách dokumentace v souladu s metodickým pokynem.

Pokud je metodickým pokynem myšleno metodické sdělení MŽP č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015, tak v něm je uvedeno, že je třeba, aby základní opatření, která se doposud uváděla spíše do kapitoly D.IV, byla již součástí vlastního záměru (např. v kapitole B.I.6). Tato opatření je tedy nutné nově chápat jako opatření, které jsou součástí záměru a s jejichž splněním se automaticky počítá (např. technické provedení záměru, opatření proti prašnosti, provedení protihlukových opatření, požádat o vydání integrovaného povolení apod.). Opatření, která jsou součástí záměru tedy nemají být uvedena v této kapitole, ale nejlépe v části B. dokumentace.

Dále je v uvedeném sdělení uvedeno, že v posudku, resp. návrhu stanoviska EIA je třeba uvádět pouze relevantní podmínky, které eliminují vliv záměru na životní prostředí a které nebylo možné předem zpracovat do záměru, nebo které vzešly až z průběhu procesu EIA. Tyto podmínky budou následně převzaty do výroků rozhodnutí vydaných v navazujících řízeních. Dále je ve sdělení uvedeno, že do kapitoly D.IV. dokumentace je nutné psát pouze podmínky relevantní, splnitelné, konkrétní a eliminovat podmínky vyplývající z platné legislativy.

Opatření uvedená v kapitole D.IV většinou neodpovídají požadavkům uvedeným v metodickém sdělení MŽP č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015. Některá zde uvedená opatření jsou již součástí záměru, nebo vyplývají z platné legislativy (např. jsou povinnou součástí zásad organizace výstavby (ZOV) dle přílohy č. 3 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. (Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dráhy) nebo dle přílohy č. 3 k vyhlášce č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb). Tato opatření nebyla převzata do návrhu podmínek závazného stanoviska - viz komentář k jednotlivým opatřením v kapitole IV. tohoto posudku.

Většina opatření pro fázi realizace záměru je třeba řešit již v době přípravy záměru.

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

Je konstatováno, že dokumentace byla zpracována podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. a je uveden výčet studií v přílohové části s tím, že v těchto studiích je uveden podrobný popis použité metodiky. Je uveden odkaz na DÚR „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)“, která se zpracovávala současně s dokumentací EIA.

Skutkový stav území byl zjištěn na základě terénního šetření, analýzy dostupných informací o území environmentálního charakteru, územně plánovacích podkladů a dokumentací atd. Zjištěné hodnoty nebo limity využití území byly ve vztahu k záměru

posouzeny mj. na základě vzájemné polohy s následnou predikcí možných vlivů na životní prostředí (kladných či záporných).

Stanovisko zpracovatelky 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

Je konstatováno, že v průběhu zpracování dokumentace EIA se v řešeném území nevyskytly takové nedostatky ve znalostech a neurčitosti, které by významně ovlivnily prezentované informace, hodnocení a učiněné závěry. Jsou komentovány nejistoty při zpracování hlukové studie, rozptylové studie a posouzení vlivu na veřejné zdraví.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek.

E. Porovnání variant řešení záměru

Je uvedeno, že posuzovaný záměr je předkládán v jedné variantě a že podrobné vyhodnocení vlivů záměru a porovnání budoucího stavu při a po realizaci stavby ve srovnání se stávajícím stavem je uvedeno v příslušných kapitolách dokumentace

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek.

F. Závěr

Na úvod je uvedeno, že hlavním podkladem pro vypracování dokumentace byla v současnosti rozpracovaná dokumentace pro územní rozhodnutí z roku 2022. Je zopakováno, že předmětný záměr byl posuzován jako invariantní. Je zmíněn soulad s územně plánovací dokumentací dotčených obcí a stanoviska krajského úřadu Karlovarského kraje dle kterých záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Jsou zmíněny zpracované odborné studie a navržená opatření.

Na závěr je uvedeno, že vzhledem k vyhodnoceným vlivům záměru a k jejich velikosti a významnosti lze konstatovat, že předložený záměr „Rekonstrukce trat'ového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)“ je přijatelný, avšak při současném respektování všech navržených opatření.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. Ztotožňuji se s tímto závěrem s tím, že musí být respektována opatření, která jsou již součástí záměru i opatření která jsou nově navržena.

G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Je uveden stručný popis záměru a poměrně podrobně uvedeny vlivy záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví a na jednotlivé složky životního prostředí se závěrečným shrnutím vlivů záměru

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Tato kapitola má sloužit široké laické veřejnosti, aby mohla získat o záměru a o hlavních vlivech na životní prostředí a obyvatele základní informace bez toho, aby musela číst celou dokumentaci. Z tohoto hlediska kapitola obsahuje potřebné údaje, i když co se týká uvedených vlivů na životní prostředí, stačilo zde asi uvést jen závěrečné shrnutí.

Pokud mám k údajům v této kapitole nějaké připomínky, uvedla jsem je již v textu výše při hodnocení příslušných kapitol.

H. Přílohy

Je uveden následující výčet příloh:

Příloha č. 1: Hluková studie

Příloha č. 2: Rozptylová studie

Příloha č. 3: Posouzení vlivu na veřejné zdraví

Příloha č. 4: Biologický průzkum

Příloha č. 5: Dendrologický průzkum

Příloha č. 6: Posouzení vlivu na krajinný ráz

Příloha č. 7: Vyhodnocení záměru z hlediska směrnice o vodách (2000/60/es), článek 4, odst. 7

Příloha č. 8: Vyhodnocení záměru z hlediska změn klimatu

Příloha č. 9: Dokladová část

Příloha č. 10: Výkresová část

H.1 Vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace (ke skutečnostem jiným a novým vzhledem k oznámení) a dále například přílohy mapové, obrazové a grafické

Je uveden odkaz na vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace (příloha č. 9) a jsou komentovány závěry těchto vyjádření (záměr je v souladu s územními plány všech dotčených obcí)

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

Je uveden odkaz na stanoviska orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny v samostatné příloze č. 9 s tím, že i po provedených změnách v projektu záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

H.3 Referenční seznam použitých zdrojů

Je uveden seznam referenčních zdrojů včetně právních předpisů.

Dále je uveden datum zpracování dokumentace, jméno zpracovatelky dokumentace, kontakt na ni a její podpis a jména a kontakty na další osoby, které se podíleli na zpracování dokumentace.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

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

Samostatné přílohy č. 1 - 8 resp. jejich závěry jsou případně komentovány v předcházejících kapitolách.

Mám pouze poznámku k příloze 10, kde kromě zde uvedených situací 1 : 1 000 postrádá méně podrobnou situaci záměru (např. 1 : 25 000). Tato je uvedena na str. 22 dokumentace, ale bez zakreslení důležitých stavebních objektů (zastávky, mosty, propustky).

Celkové stanovisko zpracovatelky posudku k dokumentaci

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

V dokumentaci je kladen hlavní důraz na prioritní ovlivnitelné složky životního prostředí - na hlukovou situaci, ovzduší a na floru, faunu a ekosystémy (včetně EVL). 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 vyplývají spíše z rozdílného přístupu ke zpracování dokumentací. Odborné studie jsou zpracované na dobré profesionální úrovni. Jediným významnějším nedostatkem dokumentace je kapitola D.IV., kde je těžké se orientovat v tom, která opatření jsou součástí záměru a která jsou doporučována nad rámec těchto opatření.

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

Záměr byl předložen pouze v jedné variantě jak umístění, tak technického řešení.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek.

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

Výskyt přeshraničních vlivů byl vyloučena v dokumentaci v kapitole D.III

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Bez připomínek.

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

Předmětem posuzovaného záměru je rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo). Stavba navazuje v Sokolově na stávající stav (poslední výhybka č. 243 ŽST Sokolov – seřaďovací nádraží) a konec úseku je v km 221,600, v přímé trati před ŽST Kynšperk nad Ohří, kde navazuje na stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“.

V rámci stavby bude provedena kompletní rekonstrukce ŽST Citice a ŽST Dasnice, u obou stanic dojde k přestavbě na výhybny se zastávkou v obvodu. V traťových úsecích pak bude navržena rekonstrukce všech mostních objektů s kompletní rekonstrukcí železničního svršku a spodku. Hlavní náplní rekonstrukce je navrhnout takové úpravy, které povedou ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového zlepšení komfortu a zvýšení atraktivity železniční dopravy s ohledem na ekonomickou efektivitu dané investice.

Rekonstrukce má za cíl zlepšit technické a technologické vlastnosti příslušné trati, odstranit propady rychlosti a umožnit plně využít možnosti směrového vedení trati z hlediska traťové rychlosti v jednotlivých úsecích. Dále provést nutnou rekonstrukci dopravních kolejí a výhybek v dopravních a rekonstrukci, případně přestavbu umělých staveb (propustky, opěrné zdi apod). Součástí rekonstrukce je i vybudování staničních a traťových zabezpečovacích zařízení, rekonstrukce sdělovacího zařízení, vybudování informačního zařízení pro cestující, nové osvětlení (rekonstruované železniční stanice (nástupiště, přístřešky, přístupové chodníky a podchody) budou osvětleny novým LED osvětlením) a doplnění elektrického ohřevu výhybek.

Řešený úsek Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo) se nachází v blízkosti zátopové křivky řeky Ohře při stoletém kulminačním průtoku Q_{100} . V několika místech, zasahují svahy tělesa železničního spodku pod hranici zvýšené hladiny řeky Ohře Q_{100} . V žádném tomto místě zásahu Q_{100} řeky Ohře do svahů tělesa železničního spodku ale nedochází k rozšíření ani přisypávce svahů, veškeré úpravy v těchto úsecích jsou na stávajícím tělese, a dle vyjádření správce nejsou evidovány žádné poruchy či sesuvy svahů. V rámci ochrany svahů v nejpravděpodobněji ohrožených lokalitách při vzedmutí hladiny řeky Ohře byly navrženy ochrany svahů. Z technického hlediska není možné dodržet požadavek na minimální výšku 0,5 m zemní pláň tělesa železničního spodku nad hladinou Q_{100} řeky Ohře, muselo by dojít ke značnému zvýšení nivelety, což by nebylo koordinovatelné se souvisejícími stavbami a okolním stávajícím terénem. V km 212,55 – 212,80 bylo navrženo zpevnění svahů tělesa železničního spodku gabionem o rozměrech 1,0 x 1,0 m uloženým na podkladním betonu a vyplněným lomovým kamenem. V následujícím souvislejším úseku v km 215,15 – 216,45 je navrženo odláždění lomovým kamenem. Odláždění je navrženo z lomového kamene tloušťky 0,20 m uložené do šterkopískového lože tloušťky 0,15 m. Odláždění svahu je zakončeno betonovou patkou o rozměrech 0,80 x 0,80 m. Za železniční stanicí Dasnice v km 217,65 – 218,05 je také využito zpevnění svahu odlážděním lomovým kamenem. Stejně jako v předchozím úseku je návrh odláždění o stejných parametrech s minimalizací zásahu do stávajících svahů tělesa železničního spodku. Posledními řešenými úseky v rámci zpevnění svahů tělesa železničního spodku jsou v km 218,85 - 219,10 a v km 219,45 - 221,30. V těchto úsecích je ochrana svahu řešena opět gabionem o rozměrech 1,0 x 1,0 m uloženým na podkladním betonu a vyplněným lomovým kamenem.

V souběhu tratě s pozemní komunikací budou dle normy pro umístění svodidla (na žádost obcí Citice a Dasnice) doplněna svodidla z důvodu bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Všeobecně budou u rekonstruovaných nástupišť demontované stávající konstrukce a nahrazené novými s výškou nástupištní hrany 550 mm nad temenem koleje. Konkrétní návrh musí být koordinován s rozsahem úprav železničního svršku a spodku.

Bude zřízena nová zastávka Citice v km 211,8, blíže do středu obce. Stávající nástupiště v žst. Citice budou zrušena. U 1. traťové koleje bude zřízen bezbariérový přístup rampou a schodištěm z obecního pozemku. K silničnímu nadjezdu bude nově zřízen chodník včetně osvětlení. Chodník i veřejné osvětlení se napojí na již stávající na nadjezdu. U 2. traťové koleje bude zřízen bezbariérový přístup rampou a schodištěm ze souběžné komunikace.

Zastávka Hlavno bude přibližně ve stávající poloze u lávky přes řeku Ohři, s tím že nástupiště na straně obce bude blíže centru obce. K nástupištím bude zřízen bezbariérový přístup novým chodníkem napojeným na stávající chodník z obce Hlavno a na lávku přes řeku Ohři. Přechod přes traťové koleje bude řešen pomocí nové lávky pro pěší v km 213,130. Napojení obce přes trať na lávku přes řeku Ohři k elektrárně Tisová bude bezbariérové pomocí nového řešení novou lávkou a šikmým chodníkem na nástupiště.

Stávající nástupiště v žst. Dasnice budou také zrušena a nová nástupiště jsou posunuta blíže obci Dasnice. Přístup na nástupiště bude šikmými chodníky a schodišti novým podchodem v km 217,6, pro parkování bude vybudováno na straně obce malé parkoviště.

Budou zachovány všechny 3 železniční přejezdy (v km 213,744, v km 216,005 a v km 216,930).

Ze stávajících 35 propustků bude 8 propustků zrušeno, ostatní budou rekonstruovány (nosné konstrukce z kamenných desek, kamenných a cihelných kleneb, desek ze zabetonovaných kolejnic a částečně z betonových trub budou realizovány novými).

Budou postaveny 2 nové podchody (zastávka Citice a Dasnice), 3 mosty budou rekonstruovány. Lávka v zastávce Hlavno, která je v havarijním stavu, bude odstraněna. Bude postavena nová lávka v zastávce Hlavno v nové poloze, aby přirozeně navazovala na přístupový chodník s nástupišti a lávku přes řeku Ohři.

Jsou navrženy nové přístupy k nástupištím (chodníky, lávky, podchod) zajišťující i přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu na všech zastávkách (Citice, Hlavno a Dasnice).

V rámci stavby bude provedena demolice 5 pozemních objektů ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace. V ŽST Citice bude realizován nový objekt technologie na ploše stávající jižní přístavby demolovaného objektu výpravní budovy v ŽST Citice.

V obcích Citice a Dasnice budou realizovány ploty s pohltivými účinky. Smyslem plotu s pohltivými účinky je odhlučnění přilehlé zástavby. Jejich parametry byly stanoveny na základě hlukové studie (délka, výška, poloha, typ).

V obci Citice budou realizovány 2 ploty. Jeden plot je situován vpravo od koleje č. 2, bude začínat v km 211,821 a bude ukončen v km 211,997. Výška nad TK je 2,4 m. Osová vzdálenost od koleje je standardně 4 m vyjma nástupiště a výklenků pro trakční stožáry. Plot je navržen jako plný, oboustranně absorpční (pohltivost A3, neprůzvučnost B3). Nosným a zároveň neprůzvučným prvkem plotu jsou protihlukové panely. Spodní část plotu tvoří železobetonové soklové panely. Celková délka plotu je 176 m.

Druhý plot je situován vpravo od koleje č. 2, bude začínat v km 212,095 a bude ukončen v km 212,143. Výška nad TK je 2,2 m. Osová vzdálenost od koleje je standardně 3,5 m vyjma výklenku pro nový trakční stožár. Plot je navržen jako plný, oboustranně absorpční (pohltivost A3, neprůzvučnost B3). Nosným a zároveň neprůzvučným prvkem plotu jsou protihlukové panely. Spodní část plotu tvoří železobetonové soklové panely. Celková délka plotu je 48 m.

Plot v obci Dasnice je situován vpravo od koleje č. 2, bude začínat v km 218,006 a bude ukončen v km 218,168. Výška nad temenem kolejnice je 2 m. Osová vzdálenost od koleje je standardně 4-4,2 m vyjma mostu a výklenků pro trakční stožár. Plot je navržen jako plný, oboustranně absorpční (pohltivost A3, neprůzvučnost B3) vyjma mostu, kde bude transparentní a opatřen madlem. Nosným a zároveň neprůzvučným prvkem plotu jsou protihlukové panely. Spodní část plotu v terénu tvoří železobetonové soklové panely, na mostě jsou to hliníkové soklové panely. Celková délka plotu je 162 m.

Během realizace záměru bude v provozu recyklační linka na štěrk, která bude situována na p. p. č. 381/4, k. ú. Citice. Vzdálenost recyklační linky od nejbližší obytné zastavby je cca 540 m. Uvažovaný výkon recyklační linky je 100 t/h. Při provozu bude využíváno skrápěcí zařízení (mlžící skrápěcí systém), kterým bude částečně eliminována prašnost. Materiál bude skrápěn i před jeho tříděním v dostatečném předstihu a bude zpracováván výhradně za mokra, tj. vlhký. Celkové předpokládané množství materiálu (štěrku) určeného k recyklaci v zatíženější sezoně je přibližně 36 111 m³, tj. 65 000 t (při převodním koeficientu 1 800 kg na m³). Parametry recyklační linky:

- Provoz linky denně: 10 hod
- Předpokládaný denní výkon celé sestavy: 1000 t
- Celkové množství drceného materiálu za rok: 36 111 m³
- Celkové množství drceného materiálu za rok: 65 000 t
- Předpokládaný počet dní na recyklaci za rok: 65 (= 650 h)

Materiál určený k recyklaci bude na ploše recyklační základny skladován po dobu šesti měsíců (4 320 hodin), přičemž maximálně bude na ploše recyklační základny v lokalitě Citice deponována cca polovina z celkového ročního objemu, tedy 33 000 t.

Podrobněji je technické řešení záměru popsáno v dokumentaci v kapitole B.I.6. Dle názoru zpracovatelky 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 PREVENCÍ, 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 zpracovatelkou posudku
- byly navrženy zpracovatelkou 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 zpracovatelky posudku*, pokud se jedná o opatření vyplývající z platné legislativy (např. jsou povinnou součástí zásad organizace výstavby (ZOV) dle přílohy č. 3 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. (Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dráhy) nebo dle přílohy č. 3 k vyhlášce č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb) 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):

Fáze přípravy záměru

- Opatření k omezení prašnosti při výstavbě budou zahrnuta do projektu stavby a zařazena do provozních předpisů, budou s nimi prokazatelně seznámeni pracovníci a bude pravidelně kontrolováno jejich dodržování.

Jedná se o obecné opatření, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku. Ochrana životního prostředí je součástí ZOV a např. omezení prašnosti při provozu recyklačního centra bude zahrnuto v provozním řádu dle zákona č. 201/2012 Sb. schvalovaného v rámci povolení provozu zdroje znečišťování ovzduší.

- Případná náhradní výsadba za pokácené dřeviny bude provedena v rozsahu požadavku orgánu ochrany přírody. Nové výsadby budou realizovány způsobem, který zajistí jejich dlouhodobou perspektivu, tj. v dostatečné vzdálenosti od silnic a železnic podléhající pravidelné údržbě spojené s kácením či prořezy vegetace a také mimo ochranná pásma technické infrastruktury.

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

- V dalším stupni projektové dokumentace provést aktualizaci dendrologického průzkumu a návrhu kácení dřevin. Dřeviny, které se budou nacházet v trvalém a dočasném záboru stavby a současně v ploše EVL Ramena Ohře, ÚSES či VKP, budou v maximální možné míře navrženy k ochraně během stavebních prací, pozornost je nutné zaměřit zejména na břehové porosty Ohře. Součástí dendrologického průzkumu bude určení zdravotního stavu a vitality všech dřevin nacházejících se v EVL, ÚSES a VKP, aby bylo možné určit jejich hodnotu.

Převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- V dalším stupni projektové dokumentace bude provedena důsledná koordinace projektové přípravy stavby a předmětu ochrany EVL.

Jedná se o obecné opatření, není zřejmé o koordinaci v jakém smyslu se jedná, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku. Ochrana EVL při výstavbě bude předmětem činnosti odborného ekologického dozoru - viz podmínka dále.

- V dokumentaci uvést lokality deponií či mezideponií skrývek ornice do doby jejího využití a způsob její ochrany před zaplevelením, erozí, odnosem, znečištěním, odcizením, degradací.

Není uvedeno, o jakou dokumentaci se jedná (zřejmě pro stavební řízení). Nakládání s ornici bude stanoveno v souhlasu s odnětím ze ZPF. Uvést požadavky na deponie zemin je součástí ZOV, které jsou součástí dokumentace staveb. Není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- 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.

Jedná se o obecné opatření, řešení osvětlení je součástí záměru (LED osvětlení, směřování do prostorů vlakových stanic), není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

Fáze realizace záměru

Hluk

- Doba provozu recyklačního zařízení bude omezena na denní dobu (8 – 18 hod.), mimo neděle a svátky.

Ve smyslu metodického sdělení MŽP č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 měly být tyto podmínky již zahrnuty do záměru. Vzhledem k tomu, že tomu tak v dokumentaci není, je převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku s tím, že bude součástí zásad organizace výstavby.

- V době od 6:00 - 7:00 hod nebudou prováděny hlučné práce - těžká mechanizace, návozy materiálu apod. Vhodná je pouze příprava staveniště pomocí ruční mechanizace bez použití strojů a zařízení.
- Nejhluchnější práce – těžká mechanizace, návozy materiálu apod. budou probíhat pouze v době od 7:00 do 21:00 hod. V noční době od 22:00 do 6:00 budou prováděny pouze stavební práce na zřízení pažení u propustků, které byly v hlukové studii doporučeny pro výstavbu v noci. Ostatní hlučné stavební práce budou prováděny pouze od 7:00 do 21:00.
- V blízkosti obytné zástavby je vhodné v době 6:00-7:00, s ohledem na hygienické limity, nezačínat plný pracovní výkon těžké mechanizace, protože by docházelo k překročení nejvyšších přípustných hodnot. Nejhluchnější fáze prací je vhodné provádět až po 7:00.

Tyto tři výše uvedené podmínky řeší obdobnou problematiku. Noční stavební práce na zřízení pažení propustků jsou součástí záměru (posouzeno hlukovou studií). Prevzato do podmínek návrhu stanoviska následující formulací:

- *Součástí zásad organizace výstavby, které jsou povinnou součástí dokumentace pro další řízení dle stavebního zákona bude opatření: Nejhluchnější práce –*

provoz těžké mechanizace a návozy materiálu - budou probíhat pouze v době od 7:00 do 21:00 hod.

- V lokalitách, kde se obytné domy nacházejí v blízkosti prováděných stavebních prací, je vhodné použít moderní mechanizaci s nižším akustickým výkonem.

Jedná se o obecné opatření, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou odstíněna mobilními akustickými zástěnami.

Opět se jedná o opatření, které ve smyslu metodického sdělení MŽP č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 mělo být již zahrnuto do záměru. Vzhledem k tomu, že tomu tak v dokumentaci není, je převzato do návrhu podmínek stanoviska v tomto posudku, ale přeformulováno tak, že bude součástí ZOV.

- Zřízení pažení u propustků a mostů v noci bude možné provést pouze u těch, u kterých nebylo prokázáno dle výsledků akustické studie překročení hygienického limitu 45 dB pro noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb.

Je součástí záměru, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Zkracování doby činnosti strojů pro dodržení hygienických limitů není vhodné, protože neúměrně prodlužuje celkové trvání stavby, což je většinou obyvatel negativněji vnímáno než krátkodobé ovlivnění hlukem. Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou odstíněna mobilními akustickými zástěnami.

Částečně se jedná o obecnou podmínku, odstínění zdrojů hluku akustickými zástěnami řešeno v podmínce výše, takto není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

Ovzduší

- Vybraný zhotovitel, který bude provádět recyklaci šterku z kolejového lože, doloží investorovi stanoviska a povolení příslušného orgánu ochrany ovzduší, které se vyžadují na základě § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, případně platná rozhodnutí vydaná na základě předchozích právních předpisů o ochraně ovzduší.

Povinnost získat stanovisko a povolení zdroje znečišťování ovzduší vyplývá z platné legislativy, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Použitá recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího či mlžícího zařízení, kterým bude prašnost částečně eliminována. Skrápění materiálu bude probíhat před i v průběhu zpracování. Zkrápění bude v provozu vždy, kromě deštivého počasí a teplot klesajících pod 3 °C.

Je součástí záměru, tato podmínka byla výchozím podkladem pro zpracování rozptylové studie. Není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Zařízení recyklační linky bude zakrytováno (všechny kroky recyklace, včetně dopravních cest).

Zakrytování zařízení recyklační linky je v technické podmínce provozu, která je pro tento zdroj stanovena v bodě 4.5. v příloze č. 8 vyhlášky č. 415/2012 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jedná se tedy o požadavek vyplývající z platné legislativy. Není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Doba provozu recyklačního zařízení bude omezena na denní dobu (8 – 18 hod.), mimo neděle a svátky.

Jedná se o podmínku, která byla stanovena již výše - ochrana před hlukem. Ve smyslu metodického sdělení MŽP č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 měly být tyto podmínky již zahrnuty do záměru. Vzhledem k tomu, že tomu tak v dokumentaci není, je převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku s tím, že bude součástí zásad organizace výstavby.

- Maximální výkon recyklační linky bude 100 t/hod, po dobu max. 10 hodin za den.

Je součástí záměru, tato podmínka byla výchozím podkladem pro zpracování rozptylové studie. Není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Budou dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – viz níže.

Jedná se o obecné opatření, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Recyklační základna bude provozována pouze za dobrých rozptylových podmínek (ne za inverzního počasí).

Jedná se o opatření, u kterého není zřejmé, jakým způsobem by se rozhodovalo, že uvedená podmínka nastala, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Recyklovaný materiál (mezideponie) a zařízení staveniště budou pravidelně kropeny. V případě delšího uložení a nevyužívání mezideponie (déle než dva týdny), bude mezideponie zakrytována, případně zatravněna.

Není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku. Omezení prašnosti při provozu recyklačního centra bude zahrnuto v provozním řádu dle zákona č. 201/2012 Sb. schvalovaného v rámci povolení provozu zdroje znečišťování ovzduší.

- Zařízení staveniště bude pravidelně skrápěno a uklíženo, pravidelně čištěny budou rovněž příjezdové komunikace, nákladní automobily a technika přepravující stavební materiál. Pravidelně kropena bude rovněž mezideponie skladovaného zrecyklovaného materiálu a materiálu určeného k recyklaci.

Jedná se částečně o obecné opatření, částečně o opatření vyplývající z platné legislativy (čištění příjezdových komunikací) a částečně o opatření které je součástí záměru (kropení recyklovaných materiálů) - není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Pojezdová rychlost bude v areálu recyklační stanice a na stavbě (po provizorních komunikacích) omezena na 10 km/h.

Dle údajů v dokumentaci se jedná o součást záměru, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Recyklační základna bude v rámci daného zařízení staveniště umístěna tak, aby byla v co největší vzdálenosti od obytné zástavby.

Převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku s tím, že bude součástí zásad organizace výstavby.

Následující opatření pro recyklační linku, přepravu materiálů a skladování prašných materiálů jsou komentovány souhrnně za těmito opatřeními.

Recyklační linka:

- dostatečná vzdálenost od nejbližší obytné zástavby, ideálně 500 m a více
- během suchých a prašných dnů (bez srážkového období v lokalitě umístění zdroje), v trvání déle než 3 dnů (v případě potřeby i častěji) bude prováděno skrápění pojezdových a manipulačních ploch
- minimálně 1 x týdně (v průběhu měsíců březen – listopad) bude zabezpečeno očištění komunikací s živičným povrchem pomocí metacího čistícího vozu, v případě jejich silného znečištění i častěji.
- systém mlžení resp. skrápění se skládá z rozvaděče vody, rozvodného potrubí, vodních trysek a vodního čerpadla. V případě, že je k dispozici zdroj tlakové vody, je tato tlaková voda přivedena do rozvaděče vody. Z rozvaděče vody je několik vývodů, odkud je tlaková voda rozváděna ke kritickým místům, kde je třeba potlačit prašnost. Na všech těchto místech jsou umístěny trubky, osazené několika vodními tryskami, které mají za úkol vytvářet jemnou vodní mlhu a tím potlačit prašnost.
- u ostatních drtičů, kde není skrápění pevnou součástí stroje, platí:
 - při provozu těchto drtičů bude omezování znečišťování ovzduší zajištěno pomocí ponorného čerpadla, přenosné nádrže na vodu a systému hadic s tryskami. Vyústění hadic s tryskami by mělo být nasměrováno do vstupu drtící komory, výstupu z drtící komory a na konec vynášecího dopravníku.
 - zakrytování třídících a drtících zařízení a všech dopravních cest, pravidelný úklid pod dopravními pásy a zařízením.

Přeprava materiálů:

- pravidelná očista a skrápění komunikací a manipulačních ploch (skrápění v letních měsících) tak, aby při průjezdu obslužných vozidel byla omezena prašnost. Zakrytování materiálu při přepravě jemných frakcí typu 0-2, 0-4 na nákladním prostoru expedujících dopravních prostředků.
- při provozu recyklační linky je vhodné používat zařízení a mechanismy splňující nejlepší emisní úroveň (min. emisní úroveň EURO 4 a vyšší).
- skrápěcí zařízení bude vždy v provozu (pokud bude výrobní zařízení využíváno v daném čase k výrobní činnosti), s výjimkou zimního období, tj. v období, kdy vnější teplota klesne pod 3 °C, nebo za deště.
- v případě, že dojde k poruše skrápěcího zařízení, bude výrobní zařízení neprodleně odstaveno z provozu.
- materiál bude zpracováván výhradně za mokra, tj. vlhký po celou dobu zpracování kameniva nebo stavebního odpadu od dovozu ke zpracování až do odvozu výrobku nebo jeho zpracování v místě.
- v případě třídících bude vždy, i v případě třídění bez drcení, nutno materiál skrápět před jeho tříděním v dostatečném předstihu.
- provozovatel bude zajišťovat pravidelnou údržbu, servis a revize všech zařízení dle doporučení výrobce.

Skladování prašných materiálů:

- umístování venkovních skládek na závětrnou stranu/ochrannou zeď/zabezpečení proti vzniku prašnosti skrápěním/zakrývání, naskladněný materiál v kójích (betonových boxech) nesmí převyšovat výšku ohrazení.

Výše uvedena opatření pro recyklační linku, přepravu materiálů a skladování prašných materiálů jsou dle údajů v rozptylové studii další opatření, která je nutno dodržet a která vycházejí z dokumentu „Podpůrná opatření k aktualizovaným Programům zlepšování kvality ovzduší pro období 2020+“ (Ministerstvo životního prostředí 2021, pouze výběr). Ve smyslu metodického sdělení MŽP č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 měly být tyto podmínky již zahrnuty do záměru. Jedná se o podmínky ke snižování emisí, které se dají uplatnit jako splnění technické podmínky provozu, která je pro tento zdroj stanovena v bodě 4.5. v příloze č. 8 vyhlášky č. 415/2012 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jedná se tedy o požadavek vyplývající z platné legislativy. Není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

Příroda

- V rámci realizace záměru bude stavba probíhat za odborného ekologického dozoru odborně způsobilou osobou (ekodozor), která bude v průběhu výstavby dohlížet na stavbu z hlediska ochrany přírody a ZCHD a s předstihem bude identifikovat možné střety se zájmy ochrany přírody. Na základě takto identifikovaných střetů bude s dodavatelem stavebních prací navrhovat příslušná opatření k předcházení potencionálních střetů. Ekodozor bude mít právo na dobu nezbytně nutnou pozastavit činnost stavební firmy v případě ohrožení zájmů ochrany přírody stavební činností. Pozornost je nutné zaměřit především na ochranu EVL Ramena Ohře.

Převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku s tím že pověření bude již v době přípravy záměru.

- V případě výskytu zvláště chráněných druhů živočichů v prostoru staveniště během výstavby ekologický dozor zajistí záchranný přenos těchto živočichů dle požadavků dotčeného orgánu ochrany přírody (KÚ). Ekologický dozor může v případě nutnosti pozastavit na dobu nezbytně nutnou stavební činnost.

Převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku formulací že organizace záchranného přenosu chráněných živočichů dle požadavků dotčeného orgánu ochrany přírody (KÚ) bude náplní práce osoby pověřené ekologickým dozorem.

- Před zahájením stavby by měl ekologický dozor provést preventivní prohlídku traťového tělesa spojenou s případným transferem nalezených druhů živočichů nebo návrhem ochrany vybraného místa s jejich výskytem.

Není zřejmé, jaké druhy živočichů by měli být při „nálezu“ transferováni, transfer chráněných druhů je možný až po souhlasu příslušného úřadu. Takto není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- V průběhu i po skončení stavby by na obnažených plochách mělo docházet ke kontrole výskytu invazivních druhů a při jejich zjištění k jejich okamžité likvidaci, aby nedošlo k jejich dalšímu šíření do okolí.

Převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku formulací že organizace kontroly výskytu invazivních druhů a při jejich zjištění i jejich okamžitou likvidaci bude náplní práce osoby pověřené ekologickým dozorem.

- Vyloučit ovlivnění předmětu ochrany EVL Ramena Ohře, do plochy EVL nevymezovat zařízení staveniště ani přístupové komunikace na ně. Stavební práce provádět přednostně ze stávající železniční tratě nebo souběžné cyklostezky. Kácení dřevin v ploše EVL minimalizovat na nejnižší možnou míru, ochránit břehové porosty řeky. Zajistit ochranu vodního prostředí Ohře před úkapy ropných látek z provozu stavební mechanizace.

Takto není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku, je zahrnuto v podmínce, že náplní práce osoby pověřené ekologickým dozorem bude i spolupráce na přípravě zásad organizace výstavby (ZOV), které jsou povinnou součástí dokumentace pro další řízení dle stavebního zákona (části týkající se např. ochrany okolí staveniště a ochrany životního prostředí při výstavbě).

- V plochách skladebných částí ÚSES – biocentrech a biokoridorech a dále ve VKP, které se budou dostávat do kontaktu se záměrem, provádět kácení dřevin pouze v nezbytně nutném rozsahu, ochránit břehové prostory Ohře.

Takto není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku, je zahrnuto v podmínce, že náplní práce osoby pověřené ekologickým dozorem bude i spolupráce na přípravě zásad organizace výstavby (ZOV), které jsou povinnou součástí dokumentace pro další řízení dle stavebního zákona (části týkající se např. ochrany okolí staveniště a ochrany životního prostředí při výstavbě).

- Zařízení staveniště a přístupové komunikace na ně přednostně umisťovat mimo plochy ÚSES a VKP. Bude-li nezbytné zařízení staveniště umístit do plochy ÚSES či VKP, tak je nutno v maximální možné míře minimalizovat rozsah vzájemného prostorového střetu, umisťovat je do okrajových partií ÚSES či VKP a mimo plochy vzrostlé vegetace. Po ukončení stavebních prací je nutno předmětné plochy rekultivovat a navrátit do původního stavu.

Ochrana ÚSES a VKP bude náplní práce osoby pověřené ekologickým dozorem. Uvedení dočasných záborů po ukončení realizace záměru do původního stavu je dle údajů v dokumentaci součástí záměru. Není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Za účelem ochrany živočichů omezit stavební práce v noční době (cca od 22:00 – 6:00). Omezit parkování a stání techniky ve vybraných citlivých místech v nivě řeky Ohře, vždy v okolí vodních toků a v mokřadních místech.

Uvedeno již v opatření výše, že v noční době od 22:00 do 6:00 budou prováděny pouze stavební práce na zřízení pažení u propustků, které byly v hlukové studii doporučeny pro výstavbu v noci. Není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Pro podporu výskytu živočichů ponechat část mrtvého dřeva u stavby, ponechat občasné kamenné zídky, instalovat budky pro ptáky apod.

Jedná se o obecné opatření, není zřejmé, o jaké „mrtvé dřevo“ a „občasné kamenné zídky“ se jedná, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Stavební a demoliční práce započít v mimovegetačním období (cca v době od listopadu do března dalšího roku) anebo alespoň v období mimo hnízdění ptactva (v měsících leden - březen a srpen - prosinec).

Není zřejmé, proč by začátek stavebních a demoličních prací měl být zahájen v mimovegetačním období. V biologického posouzení je pouze uvedeno, že započítí stavby by

mělo být mimo vegetační nebo hnízdní období, a tím je myslím myšleno kácení zeleně. A toto vyplývá z platné legislativy. Není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Kácení dřevin na staveništi je nutné provádět v souladu s rozhodnutím příslušných OOP mimo vegetační období (listopad–březen).

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

- Dřeviny v blízkosti stavby, které mají být zachovány a u nichž hrozí poškození při výstavbě, budou po dobu výstavby účinně chráněny ve smyslu ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a ploch při stavebních pracích. Ochranu dřevin podle výše uvedené normy lze zajistit např. následovně:

Ochrana kmenů:

Kmeny vzrostlých stromů v bezprostřední blízkosti stavby a v manipulačním prostoru stavební mechanizace zajistit ochranným bedněním – chránit jednotlivé kmeny vypoštěřovaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m, přičemž instalace bednění nesmí poškozovat kmen ani korunu.

Ochrana koruny:

V místech stavby nebo pohybu mechanizace vyvázat překážející větve vzhůru, případně použít podpěry nebo jiné zábrany.

Ochrana kořenového prostoru:

Kořenový prostor chránit při přeježdění v jeho blízkosti. Zvláštní pozornost klást na ochranu kořenových náběhů. Při změnách úrovně terénu v kořenovém prostoru provést zvláštní technická opatření. Ponechaný kořenový prostor musí zůstat dostatečně velký. Veškeré výkopové práce v oblasti kořenové zóny provádět ručně, v případě poranění zajistit odborné ošetření poraněných kořenů (řezná místa zahladit, ošetřit a následně ochránit před vysycháním a promrzáním). V kořenových zónách nepřipustit skládky zemin, stavebních materiálů a hmot, odstávky těžkých strojů. K případným zásypům kořenů používat propustné materiály, hutnění konstrukčních vrstev provádět šetrně ke kořenům.

Bude náplní práce osoby pověřené ekologickým dozorem, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

Půda

- Při vyústění větších erozních rýh doporučujeme vybudovat propustky či alespoň horské vpusti vyvedené do odvodňovacího systému.

Jedná se o technické opatření na ochranu trati před poškozením před vodní erozí nikoliv o opatření na ochranu půdy, Není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- V patě svahů přimykajících se k trati pak doporučujeme vybudovat opěrné zdi (pokud tam již nejsou), které by jednak „stabilizovaly“ svahovou suť a jednak by bránily v zanášení tratě samotné.

Jedná se opět o technické opatření na ochranu trati nikoliv o opatření na ochranu půdy, Není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Nedoporučujeme zbavit stávající svahy vzrostlých stromů (jejich kořenového systému) – což by mohlo mít za následek urychlení eroze svahu.

Jedná se opět o technické opatření na ochranu trati nikoliv o opatření na ochranu půdy, Není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Dočasné deponie skryvky ornice chránit před degradací

Jak je v dokumentaci uvedeno, s půdou ze skrývek bude zacházeno dle zákonných podmínek k ochraně ZPF a podmínek stanovených orgánem ochrany ZPF, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Každé staveniště bude vybaveno vhodnými sorpčními prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků

Jak je dále uvedeno, bude vypracován havarijní plán, jehož součástí bude i řešení vybavení staveniště těmito prostředky, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Výrazná pozornost bude věnována zejména technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly ohrozit půdní prostředí.

Jedná se o obecné opatření, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.

Převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku s tím, že bude součástí zásad organizace výstavby.

- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou půdou bude zacházeno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, a dle souvisejících prováděcích předpisů.

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

Voda

- V dalším stupni projektové dokumentace bude provedena revize a prověření funkčnosti dešťové kanalizace v ŽST Citice na příjezdové komunikaci k technologickému objektu. V případě zjištěné nefunkčnosti či neexistence zmíněného napojení dešťové kanalizace budou provedena opatření respektující principy nakládání s dešťovými vodami, které s ohledem na lokální hydrogeologické podmínky zvaží možnost vsakování na pozemku p. č. 381/4 v k.ú. Citice, či případně jejich odvádění příkopem podél železnice.

Převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Vzhledem k prokázanému znečištění horninového prostředí zejména ropnými látkami dle provedených analýz v rámci IGP (K-GEO, 2021), bude v dalších stupních přípravy stavby zajištěna sanace pod dohledem odborné hydrogeologické firmy podle požadavku ČIŽP.

Převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Zařízení staveniště bude umístěno mimo aktivní zónu řeky Ohře

Převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku s tím že bude součástí ZOV.

- V rámci přípravných stavebních prací bude v důsledku odstranění břehové vegetace a obnažení půdního profilu zabráněno splachům zeminy do vodních toků

Jedná se o obecné opatření, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Během výstavby budou vyloučeny zásahy do koryt vodních toků s výjimkou nezbytných zásahů v rámci realizací mostních objektů, propustků a úprav koryt vodních toků

Jedná se o obecné opatření, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Vzhledem k možnému toxickému působení, resp. výluhu v případě nízkých vodních stavů v kombinaci s vyššími teplotami, ke kterým dochází zejména v letních obdobích, je doporučeno pro realizaci SO v kontaktu s vodním prostředím využít vodostavební beton bez příměsí

Vzhledem k významnosti považují za nadbytečné (v rámci stavby se jedná o minimální kontakt stavebních objektů s vodními toky a případný výluh z betonových konstrukcí do vody by byl minimální). Není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku

- V průběhu výstavby v prostoru nad vodními toky budou tyto dotčené části vodotečí zabezpečeny a ochráněny před znečištěním způsobeným potencionálním opadem stavebního materiálu apod.

Jedná se o obecné opatření, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- V aktivní zóně a stanoveném záplavovém území vodních toků nebude skladován odplavitelný materiál či předměty
- Materiál potřebný při výstavbě bude ukládán na vyhrazených deponiích, které nebudou zřizovány v blízkosti vodních toků ani inundačních a záplavových územích
- Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily apod.)

Co se týká výše uvedených 3 opatření, jak je v dokumentaci uvedeno, pro období výstavby bude v souladu s ustanovením § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, vypracován plán opatření pro případ havárie (tzv. "Havarijní plán"). Plán ve svých postupech zohlední jak především preventivní, tak i následná navržená opatření uvedená v kapitole D.IV. dokumentace. Jedná se tedy o opatření vyplývající z platné legislativy, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Voda pro stavební účely bude dovážena, pouze v nezbytných, v projektu odůvodněných případech, může být odebírána přímo z recipientu (povolení vodoprávního úřadu).

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

- Z hlediska ochrany povrchových a podzemních vod bude zamezeno odtoku splachů ze staveniště. Odtékající vody budou svedeny do provizorních sedimentačních jímek. S těmito vodami bude nakládáno dle platné legislativy

Jedná se o obecné opatření, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku. Sedimentační jímky jsou dle údajů v kapitole D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody součástí záměru.

- Přítoky podzemní vody do stavebních jam budou čerpány (např. do bezodtokých jímek) a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou

Jedná se o obecné opatření, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Případné napadávky či znečištění bude z koryt vodních toků neprodleně odstraněno

Jedná se o obecné opatření, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Každé staveniště bude vybaveno vhodnými sorpčními prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků

Jak již bylo výše uvedeno, bude vypracován havarijní plán, jehož součástí bude i řešení vybavení staveniště těmito prostředky, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Výrazná pozornost bude věnována zejména technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly ohrozit jakost povrchových a podzemních vod. Speciální pozornost bude věnována především těm částem trasy, kde se výkopy/vrtání dotknou, případně budou realizovány pod hladinou podzemní vody.

Jedná se o obecné opatření, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

- Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby

Převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku s tím, že bude součástí zásad organizace výstavby.

- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou vodou bude zacházeno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, a dle souvisejících prováděcích předpisů

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

Fáze provozu záměru

Příroda

- Bude zajištěna následná péče o případné dřeviny, pokud budou vysazené v rámci vegetačních úprav. Povýsadbová péče se doporučuje 5 let.

Převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

Odpady

- Bude zajištěno plnění povinností vyplývajících ze Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady.

Plnění povinností ze směrnice je pro provozovatele závazné, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

Půda, voda

- V případě havárie budou okamžitě kontaktovány příslušné organizace integrovaného záchranného systému a bude zamezeno úniku kontaminace do půdy i do vody.

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

- V případě ekologických havárií bude postupováno dle Směrnice SŽDC č. 103 Řešení ekologických škodných událostí na železniční dopravní cestě a na ostatním majetku státu, se kterým má právo hospodařit SŽ. Směrnice je vydána pro zajištění povinností vyplývajících ze zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon, v platném znění, a 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, v platném znění.

Plnění povinností ze směrnice je pro provozovatele závazné, není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

Ostatní

- Udržovat záměr v dobrém technickém stavu (řídit se směrnice a interními předpisy SŽ).

Jedná se o obecné opatření, plnění povinností ze směrnic je pro provozovatele závazné není převzato do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

V rámci vyjádření k dokumentaci - Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech uvádí, že v dalším stupni dokumentace budou požadovat hlukovou studii aktualizovanou k datu zpracování dokumentace.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Požadavek na aktualizaci hlukové studie je zahrnut do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku formulací:

- V dalším stupni projektové dokumentace aktualizovat hlukovou studii dle požadavku Krajské hygienické stanice Karlovarského kraje

Zpracovatelka posudku - nenavrhuji žádná další specifická opatření.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Předmětem posouzení je dokumentace záměru „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“ s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. (dále jen „dokumentace“), která byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Zuzanou Tonikovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - autorizace č.j. 2826/316/OPVŽP/94 ze dne 31. 5. 1994, poslední prodloužení autorizace č.j. MZP/2021/710/6110 ze dne 20.12.2021.

Dokumentace záměru byla rozeslána a zveřejněna dopisem příslušného úřadu (MŽP OVSS IV) č.j. MZP/2022/530/1251 ze dne 26. 8. 2022. Zpracovatelce posudku byla prostřednictvím příslušného úřadu předána vyjádření k dokumentaci záměru datovou schránkou dne 1. 11. 2022.

Přehled všech obdržených vyjádření k dokumentaci je uveden v následující tabulce. Ke zveřejněné dokumentaci se vyjádřily následující subjekty:

Obdržená vyjádření dotčených správních orgánů

| | č. j. | ze dne |
|---|------------------------------|-------------|
| Městský úřad Sokolov, odbor životního prostředí | MUSO/89401/2022/OŽP/JISK | 27. 9. 2022 |
| Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství | KK/5093/ZZ/22 | 29. 9. 2022 |
| Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem | ČIŽP/44/2022/829 | 7. 9. 2022 |
| Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech | KHSKV 10541/2022/HOK/Daš-S10 | 21. 9. 2022 |
| Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zříděl | MZDR 25480/2022-2/ČIL-Sk | 13. 9. 2022 |

Ze strany dotčených územních samosprávných celků, veřejnosti a občanských sdružení nebyla doručena žádná vyjádření.

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

Městský úřad Sokolov, odbor životního prostředí

vyjádření č. j. MUSO/89401/2022/OŽP/JISK ze dne 27. 9. 2022

Podstata vyjádření:

Vyjádření z hlediska nakládání s odpady - konstatují, že nemají žádné připomínky.

Vyjádření z hlediska ochrany ovzduší - konstatují, že nemají žádné připomínky.

Vyjádření z hlediska ochrany přírody a krajiny - konstatují, že souhlasí s předloženou dokumentací včetně vyhodnocení vlivů na jednotlivé přírodní složky a doporučení opatření pro jednotlivé fáze záměru.

Vyjádření z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu - konstatují, že příslušným orgánem ochrany ZPF k vyjádření je KÚ Karlovarského kraje.

Vyjádření z hlediska státní správy lesů - konstatují, že nemají žádné připomínky.

Vyjádření z hlediska vodoprávního - konstatují, že nemají připomínky.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře. Ne všechna opatření, na která se odkazuje vyjádření z hlediska ochrany přírody a krajiny, jsem převzala do podmínek návrhu stanoviska v tomto posudku, protože buď byla součástí záměru, nebo vyplývala z platné legislativy.

Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

vyjádření č. j. KK/5093/ZZ/22 ze dne 29. 9. 2022

Podstata vyjádření:

Ochrana přírody a krajiny - konstatují, že v případě dotčení zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů záměrem je nutné požádat KÚ karlovarského kraje o výjimku dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění.

Ochrana lesního půdního fondu a státní správa lesního hospodářství - zmiňují povinnosti projektantů a pořizovatelů ÚPD řídit se ustanovením zákona č. 289/1995 Sb. o lesích (§ 14 odst. 1). Uvádějí, že KÚ Karlovarského kraje je zmocněn k vydávání souhlasu k vydání územního rozhodnutí, jímž mají být dotčeny pozemky PUPFL o výměře 1 ha a více. Nemají připomínek.

Dále je konstatováno, že ostatní úseky odboru životního prostředí a zemědělství nemají z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí k dokumentaci posuzovaného záměru připomínky.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře. Jedná se jen o upozornění na povinnosti dle platné legislativy.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem

vyjádření č. j. ČIŽP/44/2022/829z e dne 7. 9. 2022

Podstata vyjádření:

Vyjádření z hlediska ochrany ovzduší - konstatují, že ze záměru vyplývá, že v období výstavby bude ovlivněna kvalita ovzduší (automobilová doprava, recyklační linka, skladovací plochy recyklovaných materiálů). Z hlediska ochrany ovzduší nemají k předložené dokumentaci připomínky.

Vyjádření z hlediska ochrany vod - uvádějí, že souhlasí s návrhem opatření ke snížení případných negativních vlivů záměru v oblasti ochrany vod. Zmiňují, že je v dokumentaci konstatováno, že v dalších stupních přípravy stavby bude zajištěna sanace prokázaného znečištění horninového prostředí pod dohledem odborné hydrogeologické firmy v souladu s jejich požadavkem. Konstatují že z hlediska vodohospodářského dozoru a ochrany vod nemají k dokumentaci připomínky.

Vyjádření z hlediska ochrany přírody a krajiny - uvádějí, že předložená dokumentace vypořádává námitky a připomínky vzešlé ze zjišťovacího řízení a upravuje technické řešení

záměru tak, aby byla zajištěna vyšší ochrana svahů. Provedená změna bude mimo jiné znamenat zvýšení potřeby kácení dřevin a to včetně břehových porostů a porostů na hranice EVL Ramena Ohře. Dojde k dotčení silně ohroženého druhu rostliny lomikámen trojprstý a možnému ovlivnění dalších chráněných druhů živočichů. Konstatují, že z hlediska ochrany přírody a krajiny nemají připomínek a za předpokladu dodržení všech platných předpisů, navržených opatření a podmínek dotčených orgánů vzešlých z navazujících řízení považují vliv záměru za přijatelný.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře. Ne všechna opatření, na která se vyjádření odkazuje, jsem převzala do podmínek návrhu stanoviska v tomto posudku, protože buď byla součástí záměru, nebo vyplývala z platné legislativy.

Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech
vyjádření č. j. KHSKV 10541/2022/HOK/ Daš-S10 ze dne 21. 9. 2022

Podstata vyjádření:

Na úvod shrnují údaje o záměru a uvádějí výčet změn záměru oproti zjišťovacímu řízení (doplnění plotů s pohltivým účinkem, rekonstrukce nadjezdu v Citicích, rozšíření chodníku v Citicích, doplnění svodidel v souběhu komunikace s tratí, ochrana svahů před Q₁₀₀). Shrnují závěry hlukové a rozptylové studie a posouzení vlivu na veřejné zdraví. Konstatují, že se záměrem tak, jak je předložen, souhlasí bez dalších připomínek. Pouze upozorňují, že v dalším stupni dokumentace budou požadovat hlukovou studii aktualizovanou k datu zpracování dokumentace.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Požadavek na aktualizaci hlukové studie je zahrnut do podmínek v návrhu stanoviska v tomto posudku.

Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřídél
vyjádření č. j. MZDR 25480/2022-2/ČIL-Sk ze dne 13. 9. 2022

Podstata vyjádření:

Sdělují, že území, na kterém má být záměr realizován se nenachází v místě, které by bylo lázeňským místem ani se nenachází v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod, a nepodléhá tedy režimu podle lázeňského zákona.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

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

Předmětem posuzovaného záměru je rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo). Stavba navazuje v Sokolově na stávající stav (poslední výhybka č. 243 ŽST Sokolov – seřaďovací nádraží) a konec úseku je v km 221,600, v přímé trati před ŽST Kynšperk nad Ohří, kde navazuje na stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“.

K posouzení byla předložena dokumentace „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“ s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., která byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Zuzanou Tonikovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., v květnu 2022. V rámci předkládané dokumentace byla posouzena jedna varianta vedení 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 zpracovatelky posudku je dokumentace akceptovatelná a zpracovaná dle požadavku zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dokumentace posuzuje záměr ze všech aspektů.

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 na železniční trati a pro období výstavby), rozptylová studie (provoz recyklační linky a liniové zdroje v období výstavby), biologický a dendrologický průzkum, posouzení vlivu na krajinný ráz, hodnocení z hlediska Směrnice o vodách a vyhodnocení z hlediska globálních změn klimatu. V dokumentaci jsou posouzeny vlivy na veřejné zdraví.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Období výstavby

V období výstavby budou ovlivněni obyvatelé žijící v blízkosti samotného staveniště a obyvatelé žijící v okolí přístupových komunikací na staveniště zejména imisní zátěží ze staveništní techniky a provozem mobilní recyklační linky.

Ovzduší

Emise benzo(a)pyrenu, benzenu, oxidu dusičitého a tuhých znečišťujících látek (PM₁₀ a PM_{2,5}) produkované recyklační linkou a s ní související automobilovou dopravou byly vyhodnoceny v rozptylové studii. U benzenu a benzo(a)pyrenu jsou jejich účinky vzhledem k trvání období výstavby nehodnotitelné. Koncentrace oxidu dusičitého nedosahují takových koncentrací, aby se mohly projevit negativní účinky na zdraví. Vliv krátkodobých účinků PM₁₀ a PM_{2,5} byl vyhodnocen jako akceptovatelný.

Hluk

Průměrné ovlivnění během cca 140 dní stavebního postupu č. 4, který bude nejvýznamnější z hlediska přepravy materiálu, nezpůsobí hluk z dopravy nákladními automobily dopravujícími materiál stavby překročení 50 dB v denní době ani u nejzatíženějšího bodu.

Nejhluchnější fází bývá směrová a výšková úprava automatickou strojní podbíječkou včetně zhutnění šterkového 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 v řádu minut během denní doby nedojde k ohrožení zdraví.

Při nepřetržitém provozu recyklační linky se očekává limitní izofona 65 dB ve vzdálenosti maximálně 135 m od nehluknějšího zařízení (drtičky kameniva). Nejbližší obytný objekt je ve vzdálenosti cca 450 m a v členitém terénu, proto se při recyklaci předpokládá ovlivnění na úrovni 50 dB.

Období provozu

Ovzduší

Co se týče emisí, v rámci provozu záměru nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb. Vzhledem k tomu, že se jedná o elektrifikovanou trať, nepředpokládá se, že by při jejím provozu došlo k významnému ovlivnění kvality ovzduší v předmětné lokalitě. Proto nelze očekávat, že by provozem realizovaného záměru mohlo být negativně ovlivněno zdraví okolních obyvatel z titulu znečištění ovzduší z dopravy po posuzované železniční trati.

Hluk

Obyvatelé žijící podél předmětné železniční trati jsou již ve stávajícím stavu zatěžováni nadlimitními hladinami hluku v porovnání s limity doporučenými WHO ($L_{den} = 54$ dB pro denní dobu a $L_{night} = 44$ dB v noci). Realizací záměru dojde ve sledovaném území ke snížení hluku z železniční dopravy, ale ani tak nebudou dodrženy doporučené limitní hodnoty 54 dB ve dne/44 dB v noci. S ohledem na výpočet relevantních zdravotních ukazatelů je však zřejmé, že dojde ke snížení počtu obtěžovaných obyvatel a vysoce rušených obyvatel ve spánku při vyšších hladinách hluku (nad 50 dB v noci, nad 55 dB ve dne).

Vibrace

Z realizovaných měření vibrací je zřejmé, že nedochází k překračování hygienických limitů. Po realizaci záměru lze očekávat další snížení těchto hodnot a to jednak s ohledem na rekonstruovanou trať, tak i díky použití modernějších vlakových souprav.

Vlivy na ovzduší a klima

Období výstavby

Ovzduší

Plošným zdrojem znečišťování ovzduší v období výstavby bude recyklace materiálu ze štěrkového lože. Liniovým zdrojem bude doprava, pro transport materiálu na stavbu budou mimo dopravu nákladními vlaky využívány také přilehlé komunikace pro dopravu nákladními auty.

V zájmové lokalitě jsou dodrženy imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek a hodnoty imisního pozadí lokality jsou hluboko pod těmito imisními limity.

Výpočet v rozptylové studii byl proveden v síti referenčních bodů a dále pak pro nejbližší obytnou zástavbu jednak v blízkosti recyklační linky a jednak v okolí liniového zdroje. Výpočet byl proveden pro jednu stavební sezónu (rok 2026), která zahrnuje nejhorší možný stav dosažený během celé výstavby.

Pro provoz recyklační linky z výsledků vyplývá, že u nejdůležitějších znečišťujících látek (PM₁₀, PM_{2,5} a NO₂) vypočtená maxima imisních příspěvků s ročním průměrováním v místech nejbližší obytné zástavby jsou ve většině případů pouze v řádech tisíců až desetin mikrogramů, proto nebude u těchto sledovaných znečišťujících látek docházet k překračování imisních limitů. U benzenu a benzo(a)pyrenu jsou vypočtená maxima imisních příspěvků s ročním průměrováním ještě menší, než v případě PM₁₀, PM_{2,5} a NO₂. Rovněž nebude docházet k překračování stanoveného imisního limitu hodinových průměrů NO₂.

V případě nepříznivých klimatických podmínek může docházet v místech nejbližší obytné zástavby k překročení limitních hodnot u znečišťující látky PM₁₀ s krátkodobým průměrováním (24 hodinové koncentrace), avšak pouze u jednoho výpočtového bodu, u ostatních výpočtových bodů by ani při dosažení maximálních koncentrací nemělo docházet k překročení imisního limitu. Vypočtené hodnoty u nejbližší obytné zástavby se pohybují v rozmezí 8,88 – 23,44 µg/m³. V případě denních koncentrací spočítaných programem Symos se jedná o hodnoty, vypočtené programem pro nejméně vhodné podmínky, které za delší období, nebo dokonce za celou dobu provozu nemusí nastat. Jedná se tedy o špičkové maximální hodnoty, které by v případě nepříznivých podmínek mohly teoreticky nastat. Imisní limit je dán hodnotou 50 µg/m³, s tolerancí 35 hodnot, rozhodující je tedy 36. hodnota, kterou program Symos neumí spočítat.

Z výsledků hodnocení emisní zátěže v okolí dopravních tras vyplývá, že u nejdůležitějších znečišťujících látek (PM₁₀, PM_{2,5} a NO₂), vypočtená maxima imisních příspěvků liniového zdroje s ročním průměrováním v místech nejbližší obytné zástavby jsou ve většině případů pouze v řádech tisíců až setin mikrogramů, proto nebude u těchto sledovaných znečišťujících látek docházet k překračování imisních limitů. U benzenu a benzo(a)pyrenu jsou vypočtená maxima imisních příspěvků s ročním průměrováním ještě menší, a to v řádu desetitisíců. Rovněž nebude docházet k překračování 24 hodinového imisního limitu pro PM₁₀, kde se příspěvky pohybují v řádech setin až desetin a ani v případě příspěvků koncentrací hodinových průměrů NO₂ nebude docházet k překračování stanoveného imisního limitu. Obecně se předpokládá, že příspěvky k imisnímu zatížení z dopravy materiálu budou obdobné v celé délce trasy.

Klima

V období výstavby není předpokládáno ovlivnění místní klimatické situace, a to z důvodu krátké doby realizace záměru.

Období provozu

Ovzduší

Vzhledem k tomu, že se jedná o elektrifikovanou trať, nepředpokládá se, že by při jejím provozu došlo k významnému ovlivnění kvality ovzduší v předmětné lokalitě. Podporu výstavby a provozu či modernizace železničních tratí jako bezemisního způsobu dopravy je třeba z hlediska celkového dlouhodobého imisního zatížení území v souvislosti se stavem znečištění ovzduší vždy vnímat jako pozitivní.

Klima

Lze konstatovat, že záměr bude z hlediska mitigace, tedy zmírňování dopadů na změny klimatu, spíše přínosem nežli obtíží. Za přínos je považováno posílení významu elektrifikované 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 směrnicemi SŽ. Pro většinu sledovaných klimatických jevů je celkové riziko hodnoceno jako zanedbatelné nebo nízké. Střední riziko bylo vyhodnoceno pouze u problematiky povodní.

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

Období výstavby

Hluk

Nejhlučnější fází bývá směrová a výšková úprava automatickou strojní podbíječkou včetně zhutnění šterkového lože v definitivní poloze dynamickým stabilizátorem. 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 v řádu minut během denní doby nedojde k ohrožení zdraví.

Dopravní trasy nákladních automobilů

Průměrné ovlivnění hlukem během cca 140 dní stavebního postupu č. 4, který bude nejvýznamnější z hlediska přepravy materiálu, doprava nákladními automobily nezpůsobí překročení 50 dB v denní době ani u nejzatíženějšího bodu Citice 71, Citice (parc. číslo 36/2, k.ú. Citice). Z uvedeného vyplývá, že u všech objektů k bydlení, které se nacházejí v blízkosti dopravních tras navrženého stavebního postupu č. 4, bude dodržen hygienický limit.

Recyklační linka

V rámci stavby je uvažováno s recyklací materiálu ze šterkového lože. Při předpokládaném provozu recyklační linky 10 hodin denně, 65 dnů v jedné stavební sezóně se očekává limitní izofona 65 dB ve vzdálenosti maximálně 135 m od nejhlučnějšího zařízení (drtičky kameniva). Recyklační linka je navržena na pozemku p. p. č. 381/4, k.ú. Citice cca 540 m od nejbližší obytné zástavby, z tohoto důvodu se nepředpokládá překročení hygienického limitu hluku.

Pažení u mostů a propustků v noční době

V rámci záměru je uvažováno s vybudováním pažení u mostů a propustků během noční doby. Proto bylo provedeno posouzení v rámci akustické studie, zda se tyto objekty nacházejí v dostatečné vzdálenosti od chráněného venkovního prostoru staveb tak, aby nedošlo k překročení hygienického limitu 45 dB pro noční dobu. Zřízení pažení u propustků a mostů v noci bude možné provést pouze u těch, u kterých nebylo prokázáno překročení hygienického limitu 45 dB pro noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb. Jedná se o propustky v ev. km 210,934, km 212,814, km 212,977, km 214,299 km 214,730, km 215,006, km 215,139, km 216,885, km 217,061, km 217,131, km 219,183, km 219,450, km 220,380, km 220,466 a km 220,775.

Vibrace

Vibrace mohou v období výstavby vznikat zejména činností těžkých stavebních strojů, případně průjezdy těžkých nákladních automobilů (dopravní obsluha stavenišť). Vibrace z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Nepředpokládá se tedy vznik vibrací, které by negativně ovlivnily statiku objektů.

Světelné znečištění

Z hlediska světelného znečištění se v průběhu výstavby neočekává významný vliv vzhledem k časově omezenému použití osvětlení.

Období provozu

Hluk

V období provozu ve výhledovém stavu v roce 2035 vyhoví posuzovaný záměr i se zohledněním pohltivých plotů ve výpočtech hlukové studie stanovenému hygienickému limitu a nepřekročí v denní ani v noční době stanovenou limitní hodnotu s použitím přiznané korekce pro starou hlukovou zátěž. Proto není nutné navrhovat protihluková opatření. Po rekonstrukci lze očekávat snížení hlučnosti vlivem nahrazení stávajícího kolejového svršku novým s modernějším upevněním kolejnic, výraznější snížení hlučnosti se očekává v úsecích s nově postavenými pohltivými ploty. V obci Dasnice, kde už se neprojeví modernizace kolejového svršku, ale zvýšení rychlosti a intenzit dopravy, lze očekávat mimo úseky s pohltivým plotem nárůst o 2 dB. I tak ale bude u všech výpočtových bodů nepřekročen stanovený hygienický limit s použitím přiznané korekce pro starou hlukovou zátěž. V období provozu lze tedy hodnotit vlivy celkově jako mírné.

Vibrace

V období provozu lze předpokládat mírné vlivy. Po rekonstrukci železnice lze očekávat zlepšení kolejového svršku, a tím i pokles vibrací od projíždějících vlakových souprav. U objektů, kde proběhlo měření vibrací a které jsou nejbližší železniční trati, se nadlimitní ovlivnění vibracemi nepředpokládá. Z tohoto důvodu se nepředpokládá ovlivnění vibracemi i u vzdálenějších objektů od železniční trati.

Světelné znečištění

Z hlediska světelného znečištění se v průběhu provozu na rekonstruované trati neočekává významný vliv. Již v současnosti je osvětlení ve vlakových stanicích instalováno. Negativním vlivem nočního osvětlení krajiny reflektory vlaků je rušení živočichů. Vlivy po rekonstrukci trati se nebudou významně lišit od stávajících vlivů a nedojde tak k významnému zvýšení těchto negativních vlivů. Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající provozovanou trať, je možné tyto vlivy považovat za mírné a akceptovatelné vzhledem k povaze záměru.

Vlivy 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.

Hladina podzemní vody je v převážné části zájmového úseku relativně mělce pod povrchem přirozeného terénu, ve skalních úsecích zářezů je pak ve větších hloubkách vázána na miocénní sedimenty.

Období výstavby

Zásah do podzemních vod lze předpokládat již při rekonstrukci spodku železničního tělesa a dále pak při rekonstrukci mostních objektů a propustků, výstavbě nového podchodu a v neposlední řadě při hlubinném založení lávky pro pěší, kdy bude nezbytné snížit hladinu podzemní vody. V souvislosti s realizací zmíněných stavebních objektů se jedná o zásahy, resp. vlivy, které jsou časově omezeny pouze na období výstavby záměru a nepředpokládají trvalé následky.

Součástí návrhu rekonstrukcí stavebních objektů, které kříží, resp. přechází vodní toky, je i oprava den a břehů v místě realizací mostních objektů a propustků. V odpovídajících délkách také proběhne pročištění koryta dotčených toků. Lze předpokládat, že i přes technická opatření zahrnující instalaci provizorních pažení či úhlových stěn zabráňujících vnosu materiálu, jednak z plánovaných demolic a následně výstavby nových objektů, lze v daných a navazujících úsecích níže po proudu očekávat zvržení sedimentů a s tím spojené zvýšení zákalu vzhledem k uvolňování drobných částí ze dna. Daný vliv lze popsat jako dočasný, trvající pouze po dobu výstavby a jeho charakter je možné přirovnat k situaci, která nastává v případě vyšších průtokových stavů.

Vzhledem k vedení záměru dochází ke kontaktu se stanoveným rozlivem aktivní zóny záplavového území (AZZÚ) řeky Ohře, kdy násep železniční trati tvoří levostrannou (ve směru vedení záměru) přirozenou zábranu rozlivu povodně.

V rámci výstavby záměru bude nakládáno se závadnými látkami, které představují zvýšené nebezpečí pro povrchové a podzemní vody. Ke znečištění povrchových vod, resp. podzemních vod může dojít zejména vlivem havárie při výstavbě záměru. Pro období výstavby bude v souladu s ustanovením § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, a dle vyhlášky č. 450/2005 Sb. vypracován plán opatření pro případ havárie (tzv. "Havarijní plán").

Lze tedy konstatovat, že v průběhu výstavby dojde k ovlivnění povrchových i podzemních vod v souvislosti s výstavbou samotnou (zvýšení zákalu apod.) ale současně i vzhledem ke zvýšenému nebezpečí (ohrožení) možných havárií. Tento vliv je však spjat pouze s obdobím výstavby a lze očekávat, za předpokladu dodržení a respektování všech nařízení a navržených opatření, jeho odeznění v rámci několika týdnů po ukončení výstavby.

Období provozu

V případě provozu záměru není vzhledem k provedeným rekonstrukcím a modernizaci očekáván negativní vliv na povrchové či podzemní vody.

V souvislosti s navrženou rekonstrukcí inženýrských sítí, včetně splaškové kanalizace, lze očekávat eliminaci ztrát, resp. úniků potrubím vlivem netěsností způsobených stářím a opotřebením materiálu. V souladu podporou navrácení vody zpět do krajiny, resp. znovuoobnovení malého koloběhu vody, byl systém odvodnění v žst Citice a žst Dasnice rozšířen o vsakovací objekty umožňující mělké zasakování zachycených neznečištěných srážkových vod.

K negativnímu ovlivnění může potenciálně dojít při mimořádných událostech souvisejících s havárií či poruchou. Takové vlivy však lze označit za krátkodobé s reverzibilními dopady.

Vlivy na půdu

Období výstavby

Předkládaný záměr si vyžádá trvalé a dočasné zábory půdy. Trvalý zábor ZPF bude činit pouze 0,32 ha a dočasný zábor ZPF 0,39 ha. Trvalý zábor PUPFL tvoří v danou chvíli projekční přípravy 1,67 ha a dočasný zábor 0,21 ha. Dočasné zábory vzniknou zejména pro zřízení ploch zařízení staveniště, dočasných příjezdových cest a v těsné blízkosti samotné stavby. Plochy dočasných záborů budou po skončení stavebních prací rekultivovány.

Dále dojde k výkopu a odstranění stávajících nevhodných vrstev železničního svršku a spodku. Vytěžený materiál bude dočasně deponován na k tomu určených a zabezpečených

plochách a bude po testování kontaminace dále buď použit k recyklaci anebo odvezen na skládku nebo k terénním úpravám v blízkém okolí (v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech).

Lze konstatovat, že nedojde k významnému negativnímu vlivu na zemědělské půdy či lesní pozemky. Z hlediska trvalých záborů ZPF a PUPFL se však jedná o trvalý nevratný vliv. Podíl záboru ZPF i PUPFL vůči celé délce trasy je však velmi malý. Dočasné zábory ZPF a PUPFL budou představovat vliv negativní pouze po dobu výstavby, zásadní bude dodržování bezpečných postupů skrytí a uložení ornice do doby rekultivace ploch.

Období provozu

Během provozu stavby nebude docházet k negativním vlivům na půdy, vyjma možných havárií.

Vlivy na přírodní zdroje

Období výstavby

Posuzovaný úsek železniční trati přímo prochází na začátku úseku v km cca 209,950 - 211,3 výhradním ložiskem hnědého uhlí Svatava-Medard (ID 3081300). V tomto ložisku těžba probíhá (dobyvací prostor Svatava) avšak zájmové území je na jižním okraji rozsáhlé těžební oblasti a sousedí s již vytěženou částí. Velká část území byla již rekultivována, severně nad vzniklým jezerem Medard probíhá doplňková těžba. V současnosti těžená lokalita se nenachází v blízkosti posuzovaného záměru. Vzhledem k tomu, že záměrem je rekonstrukce stávající tratě, kdy jsou využívány drážní pozemky, nedojde k ovlivnění nerostných zásob. Dobývání ložiska nebude nijak ztíženo.

Samotná trasa záměru prochází v úseku cca km 209,950 - 211,5 dvěma poddolovanými územími Cítice a Bukovany u Sokolova. Do některých dalších poddolovaných území zasahují plochy zařízení stavenišť. V dotčeném území se nenacházejí sesuvná území.

Lze konstatovat, že vzhledem k charakteru záměru a na základě výše uvedených informací nedojde k významnému ovlivnění horninového prostředí, sesuvných území ani poddolovaných území. Ovlivnění nerostných zásob v ložiscích a jejich dobývání lze považovat za málo významné nebo žádné, obdobně se předpokládá pouze mírný vliv na poddolovaná území, jelikož v daných územích budou dočasně umístěny nové plochy stavenišť.

Sekundárním negativním vlivem bude materiálová náročnost primárních surovin nutných pro stavbu železničního spodku a svršku během období výstavby.

Období provozu

V období provozu se nepředpokládá žádný vliv na horninové prostředí ani přírodní zdroje.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Období výstavby

Vlivy na lokality soustavy Natura 2000

Záměr vede v souběhu s lokalitou Natura 2000 EVL Ramena Ohře, která se nachází na řece Ohři a částech její nivy. Předmětem ochrany v této EVL jsou „přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu Magnopotamion nebo Hydrocharition (3150); nížinné až horské vodní

toky s vegetací svazů *Ranunculion fluitantis* a *Callitriche-Batrachion* (3260); bahnité břehy řek s vegetací svazů *Chenopodium rubri* p.p. a *Bidention* p.p. (3270); smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)“.

Krajský úřad Karlovarského kraje se několikrát k záměru vyjádřil s tím, že záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptáčích oblastí. Součástí záměru je i kácení dřevin rostoucích mimo les, které v nezbytných případech zasáhne i do břehových porostů, jedná se o jednotkové množství stromů a plochy křovin, které svým rozsahem dle vyjádření KÚ nemůže ohrozit stabilitu břehových porostů.

Vlivy na zvláště chráněná území a na památné stromy

Záměr není ve střetu s žádným zvláště chráněným územím se smyslu zákona č. 114/1992 Sb. CHKO Slavkovský les se nachází více jak 1 km jihovýchodně.

Záměr se nedostává do kontaktu s žádným památným stromem ani jeho ochranným pásmem. Nejbližšími památnými stromy jsou zámecký dub v Chlumku a klen v Hlavně, v obou případech stromy rostou cca 200 m od záměru a více. Nemohou být proto stavbou ovlivněny.

Lze konstatovat, že na základě výše uvedených informací je ovlivnění zvláště chráněná území a památných stromů vyloučeno, vlivy budou nulové.

Vlivy na ÚSES

Záměr se dostává do kontaktu s několika skladebnými částmi ÚSES (nadregionální biokoridor NK K 40N a NK K 40V Amerika-Svatošské skály, regionální biokoridor RK 994 Svatava – Citice, lokální biokoridor LK 2 (obec Dasnice) a lokální biocentra LC 2 (obec Dasnice) a LC 1 (obec Citice).

Po dobu výstavby mohou být funkce ÚSES dočasně ovlivněny plochami zařízení stavení, pokud by v nezbytných případech do nich musela být umístěna. Typickým příkladem stavebních objektů, pro něž by mohla být zařízení stavení zřízena, jsou mostní objekty a propustky. Poté by se jednalo o dočasné ovlivnění biocenter a biokoridorů, které se dostávají do kontaktu se záměrem nebo s ním úzce sousedí.

Z hlediska principů vymezení ÚSES daných platnými metodickými postupy nedojde k narušení celkové koncepce tohoto systému. Záměr nevyvolá jeho novou fragmentaci, trvalé znefunkčnění biocenter a biokoridorů nebo potřebu převymezení dílčích skladebných částí.

Vlivy na VKP

Záměr se dostává do kontaktu s VKP ze zákona (lesy, vodní toky a údolní nivy). Vliv na lesy ve smyslu potenciálního kácení lesní vegetace nelze jednoznačně vyloučit. Pokud by tato situace nastala, tak ale půjde pouze o dílčí zásah do lesa podél stávající železniční tratě. Rozlohou půjde o malé zábery PUPFL.

Záměr překonává několik vodních toků mostními objekty nebo propustky. Údolní niva se nachází u řeky Ohře, v případě Habartovského potoka je degradována zástavbou. Mostní objekty a železniční propustky budou v celé délce tratě rekonstruovány. Během výstavby budou u některých stavebních objektů realizována zařízení stavení, zejména se to předpokládá u mostních objektů a propustek. V místech, kde se údolní niva Ohře přimyká ke stávající trati, proto může dojít ke krátkodobému zásahu do VKP. Vliv na VKP bude spojen se zemními pracemi a vlivem kácení dřevin.

Vlivy na flóru, faunu a biologickou rozmanitost

Z biologického průzkumu vyplývá, že se v dotčeném území vyskytují různé druhy biotopů, které umožňují výskyt poměrně různorodým skupinám živočichů, a to jak běžným druhům, tak i zvláště chráněným druhům. Celková biodiverzita dotčených lokalit však nebude záměrem významně ovlivněna, je předpoklad, že po ukončení výstavby záměru se časem většina původních dotčených biotopů postupně obnoví.

Flóra bude dotčena pouze v bezprostřední blízkosti stávající železniční tratě. Záměr bude vyžadovat kácení cca 77 360 m² zapojených porostů dřevin a cca 399 ks stromů. 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). Kácení dřevin podél železniční tratě probíhá dlouhodobě, a to za účelem zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti provozu na dráze. V roce 2022 byl v rámci aktualizací biologického průzkumu v železničních stanicích Dasnice a Kynšperk zjištěn výskyt silně ohroženého lomikamene trojprstého (*Saxifraga tridactylites*) - pro tento silně ohrožený rostlinný druh je nutno požádat o výjimku ze zásahu do biotopu v kolejišti. Tato rostlina se v posledních deseti letech značně šíří, zejména podél železničních tratí v rámci celé ČR, většinou se její porosty po rekonstrukci tratí opět obnoví, dnes se vyskytuje na většině frekventovaných tratí. Žádné další zvláště chráněné druhy rostlin ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb. ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v aktuálním znění, nalezeny v lokalitách nebyly. V rozsahu trvalého a dočasného záboru stavby proto dojde k záboru stanovišť zde se vyskytujících rostlin, a to skrývkou zeminy. Vzhledem k tomu, že z botanického hlediska není dotčené území považováno za příliš hodnotné, lze vlivy považovat za přijatelné.

Fauna - celkem byl v rámci biologického průzkumu nalezen 1 druh kriticky ohrožený (skokan skřehotavý), 10 druhů silně ohrožených (plazi, obojživelníci, ptáci, savci) a 12 druhů ohrožených (bezobratlí, plazi, obojživelníci, ptáci, savci). Také byli upozorováni na ochranu netopýři (bez rozlišení druhů). U většiny uvedených zvláště chráněných druhů bylo shledáno, že záměr nebude mít negativní vliv na jedince, místní populaci, ani na jím obývaný biotop. To je dáno tím, že se zde druhy vyskytují pouze v době hledání potravy nebo při přechodu/přeletu. Nemají zde hnízdiště nebo úkryty (v době průzkumu nebyly zjištěny), ty se pravděpodobně nacházejí dále od tratě. Jednotlivé druhy 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. K zásahu do biotopu vybraných pravděpodobně dotčených zvláště chráněných druhů živočichů - silně ohrožených a ohrožených (mravenec lesní, čmeláci, ještěrka obecná, ťuhák obecný a vydra říční) je nutno získat výjimku dle § 56 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. U těchto druhů bylo zjištěno jejich možné ovlivnění. Tyto druhy mohou být ovlivněny hlavně usmrcováním a rušením.

Lze konstatovat, že na základě výše uvedených informací dojde k ovlivnění flóry, některých druhů fauny a některých specifických ekosystémů zejména na tělese tratí, vlivy jsou však vesměs hodnoceny pouze jako mírné a většinou jako dočasné. Uvedenými zásahy při realizaci záměru však nedojde k významnému ovlivnění celkové biodiverzity dotčeného území (např. zásadní změnou nebo trvalým zničením ekosystému nebo trvalým vyhynutím nějakého druhu).

Období provozu

Vlivy na lokality soustavy Natura 2000, na zvláště chráněná území a na památné stromy

Provoz na rekonstruované železniční trati nebude mít žádný vliv na předmět ochrany EVL Ramena Ohře.

Vlivy na zvláště chráněná území a na památné stromy

Rekonstruovaná železniční trať není ve střetu s žádným zvláště chráněným územím a ni památnými stromy. Vliv žádný.

Vlivy na ÚSES

Provoz na rekonstruované železniční trati nebude generovat žádné vlivy na ÚSES. Migrační propustnost zůstane zachována jako v současném stavu.

Vlivy na VKP

Záměr se dostává do kontaktu s VKP ze zákona (lesy, vodní toky a údolní nivy). Vliv na lesy se v období provozu na rekonstruované železniční trati nepředpokládá. Záměr překonává několik vodních toků mostními objekty nebo propustky. Vzhledem k tomu, že zůstává zachován současný charakter tratě, tak není očekáváno, že by bylo ovlivnění VKP ze zákona posíleno nad stávající úroveň, resp. bude shodné.

Vlivy na flóru, faunu a biologickou rozmanitost

Provozem na rekonstruované železniční trati nedojde ke změně vlivů oproti stávajícímu stavu. I nadále bude docházet ke kácení dřevin podél železniční tratě za účelem zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti provozu na dráze.

Během provozu záměru může docházet, stejně tak jako ve stávajícím stavu, ke srážkám jedoucích vlakových souprav s některými druhy živočichů. Významnost tohoto vlivu bude mít dopad pouze na jedince a nikoliv celé populace.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Období výstavby

V období výstavby nedojde k významnému ovlivnění místní krajiny. 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

Provoz na rekonstruované železniční trati nenaruší krajinný ráz a nesníží kvalitu (hodnoty) krajiny. Vnímání trati v krajinné scéně zůstane zcela stejné i po provedené rekonstrukci.

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

Období výstavby

Záměr je umístěn převážně na stávajících drážních pozemcích v trase současné železniční tratě, kde se žádné stavební objekty soukromých vlastníků nenacházejí. Stavební objekty nacházející se v blízkosti drážních pozemků, vyjma souvislé zástavby v sídlech, jsou ve vlastnictví SŽDC, ČD 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, apod.). Tyto stavební aktivity jsou považovány za součást posuzovaného záměru, bez vlivu na soukromý hmotný majetek.

Objekty, které se nacházejí v těsné blízkosti trati a budou okolo nich vedeny dopravní trasy výstavby, budou mírně negativně ovlivněny zvýšenou dopravou, bude se však jednat o vliv málo významný vzhledem k dočasnosti a současnému stavu a charakteru záměru (viz vlivy na hlukovou situaci a obyvatelstvo).

Nemovitě kulturní památka leží v dostatečné vzdálenosti od železniční tratě, převážně v rámci souvislé zástavby sídel. V km 218,4 až 221,6 tvoří těleso trati jižní hranici „Ochranného pásma kostela Nanebevzetí Panny Marie s klášteřem Křižovníků s červenou hvězdou v obci Chlum Svaté Máří a v částech obcí Habartov a Dasnice (ID 154080044)“, drážní pozemky tvoří jižní hranici OP. V daném úseku je navrženo jedno malé zařízení staveniště.

V blízkosti trasy se nachází několik lokalit zařazených do ÚAN I. nebo II. kategorie. Záměr prochází okrajově 3 lokalitami - Dasnice, Hlavno a Citice, kdy se hranice ÚAN dotýká či mírně nachází v drážních pozemcích (Dasnice, Hlavno). Vzhledem k charakteru záměru lze předpokládat, že nedojde k ovlivnění k narušení těchto archeologicky cenných lokalit.

Období provozu

V období provozu záměr nijak neovlivní kulturní ani archeologické památky, ani soukromý hmotný majetek.

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k umístění posuzovaného záměru a jeho charakteru je možno přeshraniční vlivy na životní prostředí jednoznačně vyloučit.

Pokud bude záměr realizován a provozován tak, jak je uvedeno v dokumentaci, budou dodrženy platné legislativní předpisy a budou realizovaná opatření navržená v tomto posudku (v návrhu stanoviska), bude mít záměr minimální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a bude splňovat požadavky právních předpisů na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Navržené podmínky v návrhu stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru, ze zkušeností z předchozího provozu a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a realizace záměru. Důležité bude dodržování opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti a realizace protihlukových opatření.

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

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

VII. NÁVRH STANOVISKA

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Odbor výkonu státní správy IV

Č. j.:

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a 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)

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona vydává
SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO
 k záměru:

„Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“

I. Povinné údaje

1. Název záměru:

Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)

2. Kapacita (rozsah) záměru:

Začátek stavby je v km 209,950, kde navazuje na stávající stav, na poslední výhybku č. 243 ŽST Sokolov - seřaďovací nádraží. Konec úseku je v km 221,600, v přímé trati před ŽST Kynšperk nad Ohří, kde navazuje na stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“. Mimo tento rozsah stavby zasahují úpravy kabelizace.

Stavba je umístěna na stávajícím železničním tělese, pouze v několika místech dochází k rozšíření stávajícího železničního tělesa. Kromě stavebních úprav v kolejišti bude probíhat stavební činnost i na drážních zařízeních mimo kolejiště, to se týká především lokalit v ŽST Citice a ŽST Dasnice. Úpravy budou probíhat i na dotčených komunikacích. Do rekonstrukce je zahrnuta i výtažná vlečková kolej č. 93 mezi ŽST Sokolov - seřaďovací nádraží a ŽST Citice, kde dojde k rekonstrukci cca 400 m koleje, z důvodu zlepšení navrhovaných směrových poměrů a umístění nových trakčních stožárů.

Rozsah stavby

| | |
|----------------|------------|
| Začátek stavby | km 209,950 |
| Konec stavby | km 221,600 |
| Délka stavby | 11 650 m |

Prostorová průchodnost

Z-GC

Traťová rychlost

| | |
|------|----------|
| V | 110 km/h |
| V130 | 120 km/h |
| V150 | 125 km/h |

| | |
|--|----------------------|
| Vk max | 125 km/h |
| Železniční svršek a spodek | |
| Demontáž kolejí a výhybek v ŽST | 27 919 m, 33 ks |
| Zřízení koleje a výhybek | 24 635 m, 13 ks |
| Odvodnění – trativody | 7 778 m |
| Odvodnění – svodné potrubí | 2 394 m |
| Příkopy | 7 277 m |
| Vsakovací žebra | 0 m |
| Odvodnění – šachty | 303 ks |
| Sanace svahů | 1826,1 m |
| Nástupiště | |
| Vnější nástupiště | 6 ks, dl. 120 m |
| Železniční přejezdy | |
| Stavební úpravy přejezdů | 3 ks |
| Mosty, propustky a zdi | |
| Nový nadchod | 2 ks |
| Rekonstrukce mostů | 3 ks |
| Rekonstrukce propustků | 35 ks |
| Demolice propustků | 8 ks |
| Silniční nadjezd – protidotykové zábrany | 1 ks |
| Zdi nové / sanované | 111,4 m / 500,4 m |
| Demolice lávky | 1 ks |
| Demolice torza nadjezdu | 1 ks |
| Nová lávka pro pěší | 1 ks |
| Pozemní komunikace | |
| Nové přístupové chodníky (Citice, Hlavno, Dasnice) | 3 ks |
| Zpevněné plochy | 1 505 m ² |
| Gabionové zdi | 41,6 m |
| Zatrubnění příkopu | 42 m |
| Pozemní objekty | |
| Stavební úpravy VB | 0 ks |
| Technologický objekt - nový | 1 ks |
| Technologický objekt – stavební úpravy | 1 ks |
| Přístřešky na nástupištích | 6 ks |
| Zastřešení podchodu | 2/6 ks |
| Orientační systém v ŽST | 3 ks |
| Demolice objektů | 6 ks |
| Ploty s pohltivým účinkem | 386 m |

3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1:

44. Celostátní železniční dráhy.

4. Umístění záměru:

Kraj: Karlovarský
 Obec: Sokolov, Čistá u Svatavy, Citice, Hlavno, Dasnice,
 Chlum u Svaté Máří, Dolní Pochlovice
 Katastrální území: Sokolov, Čistá u Svatavy, Citice, Hlavno,
 Dasnice, Chlum u Svaté Máří, Dolní Pochlovice

5. Obchodní firma oznamovatele:

Správa železnic, státní organizace

6. IČ oznamovatele:

70994234

7. Sídlo (bydliště) oznamovatele:

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1 – Nové Město

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. Zásady organizace výstavby (ZOV), které jsou povinnou součástí dokumentace pro další řízení dle stavebního zákona, budou obsahovat návrh opatření ke snížení negativních vlivů výstavby záměru na životní prostředí. Zejména:
 - a) Doba provozu recyklačního zařízení bude omezena na denní dobu (8 – 18 hod.), mimo neděle a svátky.
 - b) Nejhluchnější práce – provoz těžké mechanizace a návozy materiálu - budou probíhat pouze v době od 7:00 do 21:00 hod.
 - c) Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou odstíněna mobilními akustickými zástěnami.
 - d) Recyklační základna bude v rámci daného zařízení staveniště umístěna tak, aby byla v co největší vzdálenosti od obytné zástavby.
 - e) Zahrnout adekvátní opatření na snižování emisí TZL z dokumentu „Podpůrná opatření k aktualizovaným Programům zlepšování kvality ovzduší pro období 2020+“ (Ministerstvo životního prostředí 2021).
 - f) Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
 - g) Zařízení staveniště bude umístěno mimo aktivní zónu řeky Ohře.
2. Zajistit pro období před zahájením prací a pro jejich průběh odborný ekologický dozor na stavbě. Tato pověřená osoba (osoby) bude v průběhu přípravy záměru a v průběhu výstavby:
 - a) dohlížet na stavbu z hlediska ochrany přírody (pozornost je nutné zaměřit především na ochranu EVL Ramena Ohře a zvláště chráněných druhů) a s předstihem bude identifikovat možné střety se zájmy ochrany přírody (např. v rámci spolupráce na přípravě zásad organizace výstavby (ZOV), které jsou povinnou součástí dokumentace pro další řízení dle stavebního zákona (části týkající se např. ochrany okolí staveniště a ochrany životního prostředí při výstavbě).
 - b) s dodavatelem stavebních prací navrhovat příslušná opatření k předcházení potencionálních střetů.
 - c) organizovat a dohlížet na záchranný přenos chráněných živočichů dle požadavků dotčeného orgánu ochrany přírody (KÚ)

- d) organizovat kontroly nežádoucího výskytu invazivních druhů rostlin a při jejich zjištění i jejich okamžitou likvidaci
3. V dalším stupni projektové dokumentace provést aktualizaci dendrologického průzkumu a návrhu kácení dřevin. Dřeviny, které se budou nacházet v trvalém a dočasném záboru stavby a současně v ploše EVL Ramena Ohře, ÚSES či VKP, budou v maximální možné míře navrženy k ochraně během stavebních prací, pozornost je nutné zaměřit zejména na břehové porosty Ohře. Součástí dendrologického průzkumu bude určení zdravotního stavu a vitality všech dřevin nacházejících se v dotčených EVL, ÚSES a VKP.
 4. V dalším stupni projektové dokumentace bude provedena revize a prověření funkčnosti dešťové kanalizace v ŽST Citice na příjezdové komunikaci k technologickému objektu. V případě zjištěné nefunkčnosti či neexistence zmíněného napojení dešťové kanalizace budou provedena opatření respektující principy nakládání s dešťovými vodami, které s ohledem na lokální hydrogeologické podmínky zvaží možnost vsakování na pozemku p. č. 381/4 v k.ú. Citice, či případně jejich odvádění příkopem podél železnice.
 5. V dalším stupni projektové dokumentace aktualizovat hlukovou studii dle požadavku Krajské hygienické stanice Karlovarského kraje.
 6. Vzhledem k prokázanému znečištění horninového prostředí zejména ropnými látkami dle provedených analýz v rámci IGP (K-GEO, 2021), bude v dalších stupních přípravy stavby zajištěna sanace pod dohledem odborné hydrogeologické firmy podle požadavku ČIŽP.

II. Podmínky pro fázi realizace záměru:

Za předpokladu dodržení opatření nastavených v přípravě záměru (viz opatření výše) se žádná opatření se nestanovují.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

7. Bude zajištěna následná péče o případné dřeviny, pokud budou vysazené v rámci vegetačních úprav. Povýsadbová péče se doporučuje 5 let.

IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Nejsou stanoveny.

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

Podmínky pro monitorování 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 záměru dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“, která byla zpracována v srpnu 2022 firmou AFRY CZ s.r.o. a Ing Zuzanou Tonikovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - osvědčení č.j. 2826/316/OPVŽP/94 ze dne 31. 5. 1994, poslední prodloužení autorizace č.j. MZP/2021/710/6110 ze dne 20. 12. 2021 (do 31. 12. 2026).
- Vyjádření k dokumentaci záměru „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“
- Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí záměru „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“ (dále jen „posudek“), který vypracovala Ing. Ivana Lundáková, držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - osvědčení č.j. 7232/876/OPVŽP/99 ze dne 15. 9. 1999 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č.j. MZP/2021/710/4873 ze dne 22. 9. 2021 (do 31. 12. 2026)
- Veřejné projednání záměru nebylo nařízeno, neboť příslušný úřad neobdržel žádné negativní vyjádření veřejnosti.

Zpracovatelka posudku se ztotožnila se závěry dokumentace, tedy že vzhledem k velikosti a významnosti vlivů záměru lze konstatovat, že předložený záměr je přijatelný s tím, že musí být respektována opatření, která jsou již součástí záměru i opatření která jsou nově navržena. Negativní vlivy posuzovaného záměru se projeví v málo významné míře a to zejména v době realizace záměru a pouze v bezprostředním okolí posuzovaného záměru a budou tlumeny navrženými ochrannými opatřeními.

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:

Podmínky 1.a) - 1.d) - navrženy z hlediska ochrany nejbližší obytné zástavby před hlukem.

Podmínka 1.e) - podmínka navržena z hlediska ochrany ovzduší.

Podmínka 1.f) - podmínka navržena z hlediska ochrany vod a horninového prostředí.

Podmínka 1.g) - podmínka navržena z hlediska ochrany vod.

Podmínka 2 - podmínka navržena z hlediska ochrany přírody (zejména s ohledem na EVL Ramena Ohře, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, dotčené prvky ÚSES a významné krajinné prvky, nežádoucí rozšiřování invazivních druhů rostlin).

Podmínka 3- podmínka navržena z hlediska ochrany dřevin.

Podmínka 4 - podmínka navržena z hlediska ochrany vod.

Podmínka 5 - podmínka navržena z hlediska ochrany před hlukem.

Podmínka 6 - podmínka navržena z hlediska ochrany vod a horninového prostředí.

Podmínka 7 - podmínka navržena z hlediska ochrany nově vysázených dřevin.

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

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Období výstavby

V období výstavby budou ovlivněni obyvatelé žijící v blízkosti samotného staveniště a obyvatelé žijící v okolí přístupových komunikací na staveniště zejména imisní zátěží ze staveništní techniky a provozem mobilní recyklační linky.

Ovzduší

Emise benzo(a)pyrenu, benzenu, oxidu dusičitého a tuhých znečišťujících látek (PM₁₀ a PM_{2,5}) produkované recyklační linkou a s ní související automobilovou dopravou byly vyhodnoceny v rozptylové studii. U benzenu a benzo(a)pyrenu jsou jejich účinky vzhledem k trvání období výstavby nehodnotitelné. Koncentrace oxidu dusičitého nedosahují takových koncentrací, aby se mohly projevit negativní účinky na zdraví. Vliv krátkodobých účinků PM₁₀ a PM_{2,5} byl vyhodnocen jako akceptovatelný.

Hluk

Průměrné ovlivnění během cca 140 dní stavebního postupu č. 4, který bude nejvýznamnější z hlediska přepravy materiálu, nezpůsobí hluk z dopravy nákladními automobily dopravujícími materiál stavby překročení 50 dB v denní době ani u nejzatíženějšího bodu.

Nejhlučnější fází bývá směrová a výšková úprava automatickou strojní podbíječkou včetně zhutnění šterkového 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 v řádu minut během denní doby nedojde k ohrožení zdraví.

Při nepřetržitém provozu recyklační linky se očekává limitní izofona 65 dB ve vzdálenosti maximálně 135 m od nejhlučnějšího zařízení (drtičky kameniva). Nejbližší obytný objekt je ve vzdálenosti cca 450 m a v členitém terénu, proto se při recyklaci předpokládá ovlivnění na úrovni 50 dB.

Období provozu

Ovzduší

Co se týče emisí, v rámci provozu záměru nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb. Vzhledem k tomu, že se jedná o elektrifikovanou trať, nepředpokládá se, že by při jejím provozu došlo k významnému ovlivnění kvality ovzduší v předmětné lokalitě. Proto nelze očekávat, že by provozem realizovaného záměru mohlo být negativně ovlivněno zdraví okolních obyvatel z titulu znečištění ovzduší z dopravy po posuzované železniční trati.

Hluk

Obyvatelé žijící podél předmětné železniční trati jsou již ve stávajícím stavu zatěžováni nadlimitními hladinami hluku v porovnání s limity doporučenými WHO ($L_{den} = 54$ dB pro denní dobu a $L_{night} = 44$ dB v noci). Realizací záměru dojde ve sledovaném území ke snížení hluku z železniční dopravy, ale ani tak nebudou dodrženy doporučené limitní hodnoty 54 dB ve dne/44 dB v noci. S ohledem na výpočet relevantních zdravotních

ukazatelů je však zřejmé, že dojde ke snížení počtu obtěžovaných obyvatel a vysoce rušených obyvatel ve spánku při vyšších hladinách hluku (nad 50 dB v noci, nad 55 dB ve dne).

Vibrace

Z realizovaných měření vibrací je zřejmé, že nedochází k překračování hygienických limitů. Po realizaci záměru lze očekávat další snížení těchto hodnot a to jednak s ohledem na rekonstruovanou trať, tak i díky použití modernějších vlakových souprav.

Vlivy na ovzduší a klima

Období výstavby

Ovzduší

Plošným zdrojem znečišťování ovzduší v období výstavby bude recyklace materiálu ze šterkového lože. Liniovým zdrojem bude doprava, pro transport materiálu na stavbu budou mimo dopravu nákladními vlaky využívány také přilehlé komunikace pro dopravu nákladními auty.

V zájmové lokalitě jsou dodrženy imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek a hodnoty imisního pozadí lokality jsou hluboko pod těmito imisními limity.

Výpočet v rozptylové studii byl proveden v síti referenčních bodů a dále pak pro nejbližší obytnou zástavbu jednak v blízkosti recyklační linky a jednak v okolí liniového zdroje. Výpočet byl proveden pro jednu stavební sezónu (rok 2026), která zahrnuje nejhorší možný stav dosažený během celé výstavby.

Pro provoz recyklační linky z výsledků vyplývá, že u nejdůležitějších znečišťujících látek (PM₁₀, PM_{2,5} a NO₂) vypočtená maxima imisních příspěvků s ročním průměrováním v místech nejbližší obytné zástavby jsou ve většině případů pouze v řádech tisíců až desetin mikrogramů, proto nebude u těchto sledovaných znečišťujících látek docházet k překračování imisních limitů. U benzenu a benzo(a)pyrenu jsou vypočtená maxima imisních příspěvků s ročním průměrováním ještě menší, než v případě PM₁₀, PM_{2,5} a NO₂. Rovněž nebude docházet k překračování stanoveného imisního limitu hodinových průměrů NO₂.

V případě nepříznivých klimatických podmínek může docházet v místech nejbližší obytné zástavby k překročení limitních hodnot u znečišťující látky PM₁₀ s krátkodobým průměrováním (24 hodinové koncentrace), avšak pouze u jednoho výpočtového bodu, u ostatních výpočtových bodů by ani při dosažení maximálních koncentrací nemělo docházet k překročení imisního limitu. Vypočtené hodnoty u nejbližší obytné zástavby se pohybují v rozmezí 8,88 – 23,44 μg/m³. V případě denních koncentrací spočítaných programem Symos se jedná o hodnoty, vypočtené programem pro nejméně vhodné podmínky, které za delší období, nebo dokonce za celou dobu provozu nemusí nastat. Jedná se tedy o špičkové maximální hodnoty, které by v případě nepříznivých podmínek mohly teoreticky nastat. Imisní limit je dán hodnotou 50 μg/m³, s tolerancí 35 hodnot, rozhodující je tedy 36. hodnota, kterou program Symos neumí spočítat.

Z výsledků hodnocení emisní zátěže v okolí dopravních tras vyplývá, že u nejdůležitějších znečišťujících látek (PM₁₀, PM_{2,5} a NO₂), vypočtená maxima imisních příspěvků liniového zdroje s ročním průměrováním v místech nejbližší obytné zástavby jsou ve většině případů pouze v řádech tisíců až setin mikrogramů, proto nebude u těchto sledovaných znečišťujících látek docházet k překračování imisních limitů. U benzenu a benzo(a)pyrenu jsou vypočtená maxima imisních příspěvků s ročním průměrováním ještě menší, a to v řádu desetitisícin. Rovněž nebude docházet k překračování 24 hodinového

imisního limitu pro PM₁₀, kde se příspěvky pohybují v rádech setin až desetin a ani v případě příspěvků koncentrací hodinových průměrů NO₂ nebude docházet k překračování stanoveného emisního limitu. Obecně se předpokládá, že příspěvky k imisnímu zatížení z dopravy materiálu budou obdobné v celé délce trasy.

Klima

V období výstavby není předpokládáno ovlivnění místní klimatické situace, a to z důvodu krátké doby realizace záměru.

Období provozu

Ovzduší

Vzhledem k tomu, že se jedná o elektrifikovanou trať, nepředpokládá se, že by při jejím provozu došlo k významnému ovlivnění kvality ovzduší v předmětné lokalitě. Podporu výstavby a provozu či modernizace železničních tratí jako bezemisního způsobu dopravy je třeba z hlediska celkového dlouhodobého imisního zatížení území v souvislosti se stavem znečištění ovzduší vždy vnímat jako pozitivní.

Klima

Lze konstatovat, že záměr bude z hlediska mitigace, tedy zmírňování dopadů na změny klimatu, spíše přínosem nežli obtíží. Za přínos je považováno posílení významu elektrifikované 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 směrnicemi SŽ. Pro většinu sledovaných klimatických jevů je celkové riziko hodnoceno jako zanedbatelné nebo nízké. Střední riziko bylo vyhodnoceno pouze u problematiky povodní.

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

Období výstavby

Hluk

Nejhlučnější fází bývá směrová a výšková úprava automatickou strojní podbíječkou včetně zhutnění štěrkového lože v definitivní poloze dynamickým stabilizátorem. 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 v řádu minut během denní doby nedojde k ohrožení zdraví.

Dopravní trasy nákladních automobilů

Průměrné ovlivnění hlukem během cca 140 dní stavebního postupu č. 4, který bude nejvýznamnější z hlediska přepravy materiálu, doprava nákladními automobily nezpůsobí překročení 50 dB v denní době ani u nejzatíženějšího bodu Citice 71, Citice (parc. číslo 36/2, k.ú. Citice). Z uvedeného vyplývá, že u všech objektů k bydlení, které se nacházejí v blízkosti dopravních tras navrženého stavebního postupu č. 4, bude dodržen hygienický limit.

Recyklační linka

V rámci stavby je uvažováno s recyklací materiálu ze šterkového lože. Při předpokládaném provozu recyklační linky 10 hodin denně, 65 dnů v jedné stavební sezóně se očekává limitní izofona 65 dB ve vzdálenosti maximálně 135 m od nejhluchnějšího zařízení (drtičky kameniva). Recyklační linka je navržena na pozemku p. p. č. 381/4, k.ú. Citice cca 540 m od nejbližší obytné zástavby, z tohoto důvodu se nepředpokládá překročení hygienického limitu hluku.

Pažení u mostů a propustků v noční době

V rámci záměru je uvažováno s vybudováním pažení u mostů a propustků během noční doby. Proto bylo provedeno posouzení v rámci akustické studie, zda se tyto objekty nacházejí v dostatečné vzdálenosti od chráněného venkovního prostoru staveb tak, aby nedošlo k překročení hygienického limitu 45 dB pro noční dobu. Zřízení pažení u propustků a mostů v noci bude možné provést pouze u těch, u kterých nebylo prokázáno překročení hygienického limitu 45 dB pro noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb. Jedná se o propustky v ev. km 210,934, km 212,814, km 212,977, km 214,299 km 214,730, km 215,006, km 215,139, km 216,885, km 217,061, km 217,131, km 219,183, km 219,450, km 220,380, km 220,466 a km 220,775.

Vibrace

Vibrace mohou v období výstavby vznikat zejména činnostmi těžkých stavebních strojů, případně průjezdy těžkých nákladních automobilů (dopravní obsluha stavenišť). Vibrace z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Nepředpokládá se tedy vznik vibrací, které by negativně ovlivnily statiku objektů.

Světelné znečištění

Z hlediska světelného znečištění se v průběhu výstavby neočekává významný vliv vzhledem k časově omezenému použití osvětlení.

Období provozu

Hluk

V období provozu ve výhledovém stavu v roce 2035 vyhoví posuzovaný záměr i se zohledněním pohltivých plotů ve výpočtech hlukové studie stanovenému hygienickému limitu a nepřekročí v denní ani v noční době stanovenou limitní hodnotu s použitím přiznané korekce pro starou hlukovou zátěž. Proto není nutné navrhovat protihluková opatření. Po rekonstrukci lze očekávat snížení hlučnosti vlivem nahrazení stávajícího kolejového svršku novým s modernějším upevněním kolejnic, výraznější snížení hlučnosti se očekává v úsecích s nově postavenými pohltivými ploty. V obci Dasnice, kde už se neprojeví modernizace kolejového svršku, ale zvýšení rychlosti a intenzit dopravy, lze očekávat mimo úseky s pohltivým plotem nárůst o 2 dB. I tak ale bude u všech výpočtových bodů nepřekročen stanovený hygienický limit s použitím přiznané korekce pro starou hlukovou zátěž. V období provozu lze tedy hodnotit vlivy celkově jako mírné.

Vibrace

V období provozu lze předpokládat mírné vlivy. Po rekonstrukci železnice lze očekávat zlepšení kolejového svršku, a tím i pokles vibrací od projíždějících vlakových souprav. U objektů, kde proběhlo měření vibrací a které jsou nejbližší železniční trati, se nadlimitní ovlivnění vibracemi nepředpokládá. Z tohoto důvodu se nepředpokládá ovlivnění vibracemi i u vzdálenějších objektů od železniční trati.

Světelné znečištění

Z hlediska světelného znečištění se v průběhu provozu na rekonstruované trati neočekává významný vliv. Již v současnosti je osvětlení ve vlakových stanicích instalováno. Negativním vlivem nočního osvětlení krajiny reflektory vlaků je rušení živočichů. Vlivy po rekonstrukci trati se nebudou významně lišit od stávajících vlivů a nedojde tak k významnému zvýšení těchto negativních vlivů. Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající provozovanou trať, je možné tyto vlivy považovat za mírné a akceptovatelné vzhledem k povaze záměru.

Vlivy 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.

Hladina podzemní vody je v převážné části zájmového úseku relativně mělce pod povrchem přirozeného terénu, ve skalních úsecích zářezů je pak ve větších hloubkách vázána na miocénní sedimenty.

Období výstavby

Zásah do podzemních vod lze předpokládat již při rekonstrukci spodku železničního tělesa a dále pak při rekonstrukci mostních objektů a propustků, výstavbě nového podchodu a v neposlední řadě při hlubinném založení lávky pro pěší, kdy bude nezbytné snížit hladinu podzemní vody. V souvislosti s realizací zmíněných stavebních objektů se jedná o zásahy, resp. vlivy, které jsou časově omezeny pouze na období výstavby záměru a nepředpokládají trvalé následky.

Součástí návrhu rekonstrukcí stavebních objektů, které kříží, resp. přechází vodní toky, je i oprava den a břehů v místě realizací mostních objektů a propustků. V odpovídajících délkách také proběhne pročištění koryta dotčených toků. Lze předpokládat, že i přes technická opatření zahrnující instalaci provizorních pažení či úhlových stěn zabráňujících vnosu materiálu, jednak z plánovaných demolic a následně výstavby nových objektů, lze v daných a navazujících úsecích níže po proudu očekávat zvržení sedimentů a s tím spojené zvýšení zákalu vzhledem k uvolňování drobných částí ze dna. Daný vliv lze popsat jako dočasný, trvající pouze po dobu výstavby a jeho charakter je možné přirovnat k situaci, která nastává v případě vyšších průtokových stavů.

Vzhledem k vedení záměru dochází ke kontaktu se stanoveným rozlivem aktivní zóny záplavového území (AZZÚ) řeky Ohře, kdy násep železniční trati tvoří levostrannou (ve směru vedení záměru) přirozenou zábranu rozlivu povodně.

V rámci výstavby záměru bude nakládáno se závadnými látkami, které představují zvýšené nebezpečí pro povrchové a podzemní vody. Ke znečištění povrchových vod, resp. podzemních vod může dojít zejména vlivem havárie při výstavbě záměru. Pro období výstavby bude v souladu s ustanovením § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, a dle vyhlášky č. 450/2005 Sb. vypracován plán opatření pro případ havárie (tzv. "Havarijní plán").

Lze tedy konstatovat, že v průběhu výstavby dojde k ovlivnění povrchových i podzemních vod v souvislosti s výstavbou samotnou (zvýšení zákalu apod.) ale současně i vzhledem ke zvýšenému nebezpečí (ohrožení) možných havárií. Tento vliv je však spjat pouze s obdobím výstavby a lze očekávat, za předpokladu dodržení a respektování všech nařízení a navržených opatření, jeho odeznění v rámci několika týdnů po ukončení výstavby.

Období provozu

V případě provozu záměru není vzhledem k provedeným rekonstrukcím a modernizaci očekáván negativní vliv na povrchové či podzemní vody.

V souvislosti s navrženou rekonstrukcí inženýrských sítí, včetně splaškové kanalizace, lze očekávat eliminaci ztrát, resp. úniků potrubím vlivem netěsností způsobených stářím a opotřebením materiálu. V souladu podporou navrácení vody zpět do krajiny, resp. znovuoobnovení malého koloběhu vody, byl systém odvodnění v žst Citice a žst Dasnice rozšířen o vsakovací objekty umožňující mělké zasakování zachycených neznečištěných srážkových vod.

K negativnímu ovlivnění může potenciálně dojít při mimořádných událostech souvisejících s havárií či poruchou. Takové vlivy však lze označit za krátkodobé s reverzibilními dopady.

Vlivy na půdu**Období výstavby**

Předkládaný záměr si vyžádá trvalé a dočasné záborů půdy. Trvalý zábor ZPF bude činit pouze 0,32 ha a dočasný zábor ZPF 0,39 ha. Trvalý zábor PUPFL tvoří v danou chvíli projekční přípravy 1,67 ha a dočasný zábor 0,21 ha. Dočasné záborů vzniknou zejména pro zřízení ploch zařízení staveniště, dočasných příjezdových cest a v těsné blízkosti samotné stavby. Plochy dočasných záborů budou po skončení stavebních prací rekultivovány.

Dále dojde k výkopu a odstranění stávajících nevhodných vrstev železničního svršku a spodku. Vytěžený materiál bude dočasně deponován na k tomu určených a zabezpečených plochách a bude po testování kontaminace dále buď použit k recyklaci anebo odvezen na skládku nebo k terénním úpravám v blízkém okolí (v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech).

Lze konstatovat, že nedojde k významnému negativnímu vlivu na zemědělské půdy či lesní pozemky. Z hlediska trvalých záborů ZPF a PUPFL se však jedná o trvalý nevratný vliv. Podíl záboru ZPF i PUPFL vůči celé délce trasy je však velmi malý. Dočasné záborů ZPF a PUPFL budou představovat vliv negativní pouze po dobu výstavby, zásadní bude dodržování bezpečných postupů skrytí a uložení ornice do doby rekultivace ploch.

Období provozu

Během provozu stavby nebude docházet k negativním vlivům na půdy, vyjma možných havárií.

Vlivy na přírodní zdroje**Období výstavby**

Posuzovaný úsek železniční trati přímo prochází na začátku úseku v km cca 209,950 - 211,3 výhradním ložiskem hnědého uhlí Svatava-Medard (ID 3081300). V tomto ložisku těžba probíhá (dobývací prostor Svatava) avšak zájmové území je na jižním okraji rozsáhlé těžební oblasti a sousedí s již vytěženou částí. Velká část území byla již rekultivována, severně nad vzniklým jezerem Medard probíhá doplňková těžba. V současnosti těžená lokalita se nenachází v blízkosti posuzovaného záměru. Vzhledem k tomu, že záměrem je rekonstrukce stávající tratě, kdy jsou využívány drážní pozemky, nedojde k ovlivnění nerostných zásob. Dobývání ložiska nebude nijak ztíženo.

Samotná trasa záměru prochází v úseku cca km 209,950 - 211,5 dvěma poddolovanými územími Citice a Bukovany u Sokolova. Do některých dalších poddolovaných území zasahují plochy zařízení stavenišť. V dotčeném území se nenacházejí sesuvná území.

Lze konstatovat, že vzhledem k charakteru záměru a na základě výše uvedených informací nedojde k významnému ovlivnění horninového prostředí, sesuvných území ani poddolovaných území. Ovlivnění nerostných zásob v ložiscích a jejich dobývání lze považovat za málo významné nebo žádné, obdobně se předpokládá pouze mírný vliv na poddolovaná území, jelikož v daných územích budou dočasně umístěny nové plochy stavenišť.

Sekundárním negativním vlivem bude materiálová náročnost primárních surovin nutných pro stavbu železničního spodku a svršku během období výstavby.

Období provozu

V období provozu se nepředpokládá žádný vliv na horninové prostředí ani přírodní zdroje.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Období výstavby

Vlivy na lokality soustavy Natura 2000

Záměr vede v souběhu s lokalitou Natura 2000 EVL Ramena Ohře, která se nachází na řece Ohři a částech její nivy. Předmětem ochrany v této EVL jsou „přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu Magnopotamion nebo Hydrocharition (3150); nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů Ranunculion fluitantis a Callitriche-Batrachion (3260); bahnité břehy řek s vegetací svazů Chenopodion rubri p.p. a Bidention p.p. (3270); smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)“.

Krajský úřad Karlovarského kraje se několikrát k záměru vyjádřil s tím, že záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptáčích oblastí. Součástí záměru je i kácení dřevin rostoucích mimo les, které v nezbytných případech zasáhne i do břehových porostů, jedná se o jednotkové množství stromů a plochy křovin, které svým rozsahem dle vyjádření KÚ nemůže ohrozit stabilitu břehových porostů.

Vlivy na zvláště chráněná území a na památné stromy

Záměr není ve střetu s žádným zvláště chráněným územím se smyslu zákona č. 114/1992 Sb. CHKO Slavkovský les se nachází více jak 1 km jihovýchodně.

Záměr se nedostává do kontaktu s žádným památným stromem ani jeho ochranným pásmem. Nejbližšími památnými stromy jsou zámecký dub v Chlumku a klen v Hlavně, v obou případech stromy rostou cca 200 m od záměru a více. Nemohou být proto stavbou ovlivněny.

Lze konstatovat, že na základě výše uvedených informací je ovlivnění zvláště chráněná území a památných stromů vyloučeno, vlivy budou nulové.

Vlivy na ÚSES

Záměr se dostává do kontaktu s několika skladebnými částmi ÚSES (nadregionální biokoridor NK K 40N a NK K 40V Amerika-Svatošské skály, regionální biokoridor RK 994 Svatava – Citice, lokální biokoridor LK 2 (obec Dasnice) a lokální biocentra LC 2 (obec Dasnice) a LC 1 (obec Citice).

Po dobu výstavby mohou být funkce ÚSES dočasně ovlivněny plochami zařízení stavenišť, pokud by v nezbytných případech do nich musela být umístěna. Typickým příkladem stavebních objektů, pro něž by mohla být zařízení staveniště zřízena, jsou mostní objekty a propustky. Poté by se jednalo o dočasné ovlivnění biocenter a biokoridorů, které se dostávají do kontaktu se záměrem nebo s ním úzce sousedí.

Z hlediska principů vymezování ÚSES daných platnými metodickými postupy nedojde k narušení celkové koncepce tohoto systému. Záměr nevyvolá jeho novou fragmentaci, trvalé znefunkčnění biocenter a biokoridorů nebo potřebu převymezení dílčích skladebných částí.

Vlivy na VKP

Záměr se dostává do kontaktu s VKP ze zákona (lesy, vodní toky a údolní nivy). Vliv na lesy ve smyslu potenciálního kácení lesní vegetace nelze jednoznačně vyloučit. Pokud by tato situace nastala, tak ale půjde pouze o dílčí zásah do lesa podél stávající železniční tratě. Rozlohou půjde o malé zábory PUPFL.

Záměr překonává několik vodních toků mostními objekty nebo propustky. Údolní niva se nachází u řeky Ohře, v případě Habartovského potoka je degradována zástavbou. Mostní objekty a železniční propustky budou v celé délce tratě rekonstruovány. Během výstavby budou u některých stavebních objektů realizována zařízení stavenišť, zejména se to předpokládá u mostních objektů a propustků. V místech, kde se údolní niva Ohře přimyká ke stávající trati, proto může dojít ke krátkodobému zásahu do VKP. Vliv na VKP bude spojen se zemními pracemi a vlivem kácení dřevin.

Vlivy na flóru, faunu a biologickou rozmanitost

Z biologického průzkumu vyplývá, že se v dotčeném území vyskytují různé druhy biotopů, které umožňují výskyt poměrně různorodým skupinám živočichů, a to jak běžným druhům, tak i zvláště chráněným druhům. Celková biodiverzita dotčených lokalit však nebude záměrem významně ovlivněna, je předpoklad, že po ukončení výstavby záměru se časem většina původních dotčených biotopů postupně obnoví.

Flóra bude dotčena pouze v bezprostřední blízkosti stávající železniční tratě. Záměr bude vyžadovat kácení cca 77 360 m² zapojených porostů dřevin a cca 399 ks stromů. 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). Kácení dřevin podél železniční tratě probíhá dlouhodobě, a to za účelem zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti provozu na dráze. V roce 2022 byl v rámci aktualizací biologického průzkumu v železničních stanicích Dasnice a Kynšperk zjištěn výskyt silně ohroženého lomikamene trojprstého (*Saxifraga tridactylites*) - pro tento silně ohrožený rostlinný druh je nutno požádat o výjimku ze zásahu do biotopu v kolejišti. Tato rostlina se v posledních deseti letech značně šíří, zejména podél železničních tratí v rámci celé ČR, většinou se její porosty po rekonstrukci tratí opět obnoví, dnes se vyskytuje na většině frekventovaných tratí. Žádné další zvláště chráněné druhy rostlin ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb. ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v aktuálním znění, nalezeny v lokalitách nebyly. V rozsahu trvalého a dočasného záboru stavby proto dojde k záboru stanovišť zde se vyskytujících rostlin, a to skryvkou zeminy. Vzhledem k tomu, že z botanického hlediska není dotčené území považováno za příliš hodnotné, lze vlivy považovat za přijatelné.

Fauna - celkem byl v rámci biologického průzkumu nalezen 1 druh kriticky ohrožený (skokan skřehotavý), 10 druhů silně ohrožených (plazi, obojživelníci, ptáci, savci) a 12 druhů ohrožených (bezobratlí, plazi, obojživelníci, ptáci, savci). Také byli upozorováni chránění netopýři (bez rozlišení druhů). U většiny uvedených zvláště chráněných druhů bylo shledáno,

že záměr nebude mít negativní vliv na jedince, místní populaci, ani na jím obývaný biotop. To je dáno tím, že se zde druhy vyskytují pouze v době hledání potravy nebo při přechodu/přeletu. Nemají zde hnízdiště nebo úkryty (v době průzkumu nebyly zjištěny), ty se pravděpodobně nacházejí dále od tratě. Jednotlivé druhy živočichů, tedy nejen těch zvláště chráněných, ale i obecně chráněné druhy, lze vyplašit a případně zbavit hnízdních možností před započítím stavby z důvodu kácení dřevin. K zásahu do biotopu vybraných pravděpodobně dotčených zvláště chráněných druhů živočichů - silně ohrožených a ohrožených (mravenec lesní, čmeláci, ještěrka obecná, ťuhýk obecný a vydra říční) je nutno získat výjimku dle § 56 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. U těchto druhů bylo zjištěno jejich možné ovlivnění. Tyto druhy mohou být ovlivněny hlavně usmrcováním a rušením.

Lze konstatovat, že na základě výše uvedených informací dojde k ovlivnění flóry, některých druhů fauny a některých specifických ekosystémů zejména na tělese trati, vlivy jsou však vesměs hodnoceny pouze jako mírné a většinou jako dočasné. Uvedenými zásahy při realizaci záměru však nedojde k významnému ovlivnění celkové biodiverzity dotčeného území (např. zásadní změnou nebo trvalým zničením ekosystému nebo trvalým vyhynutím nějakého druhu).

Období provozu

Vlivy na lokality soustavy Natura 2000, na zvláště chráněná území a na památné stromy

Provoz na rekonstruované železniční trati nebude mít žádný vliv na předmět ochrany EVL Ramena Ohře.

Vlivy na zvláště chráněná území a na památné stromy

Rekonstruovaná železniční trať není ve střetu s žádným zvláště chráněným územím a ni památnými stromy. Vliv žádný.

Vlivy na ÚSES

Provoz na rekonstruované železniční trati nebude generovat žádné vlivy na ÚSES. Migrační propustnost zůstane zachována jako v současném stavu.

Vlivy na VKP

Záměr se dostává do kontaktu s VKP ze zákona (lesy, vodní toky a údolní nivy). Vliv na lesy se v období provozu na rekonstruované železniční trati nepředpokládá. Záměr překonává několik vodních toků mostními objekty nebo propustky. Vzhledem k tomu, že zůstává zachován současný charakter tratě, tak není očekáváno, že by bylo ovlivnění VKP ze zákona posíleno nad stávající úroveň, resp. bude shodné.

Vlivy na flóru, faunu a biologickou rozmanitost

Provozem na rekonstruované železniční trati nedojde ke změně vlivů oproti stávajícímu stavu. I nadále bude docházet ke kácení dřevin podél železniční tratě za účelem zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti provozu na dráze.

Během provozu záměru může docházet, stejně tak jako ve stávajícím stavu, ke srážkám jedoucích vlakových souprav s některými druhy živočichů. Významnost tohoto vlivu bude mít dopad pouze na jedince a nikoliv celé populace.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Období výstavby

V období výstavby nedojde k významnému ovlivnění místní krajiny. 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

Provoz na rekonstruované železniční trati nenaruší krajinný ráz a nesníží kvalitu (hodnoty) krajiny. Vnímání trati v krajinné scéně zůstane zcela stejné i po provedené rekonstrukci.

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

Období výstavby

Záměr je umístěn převážně na stávajících drážních pozemcích v trase současné železniční tratě, kde se žádné stavební objekty soukromých vlastníků nenacházejí. Stavební objekty nacházející se v blízkosti drážních pozemků, vyjma souvislé zástavby v sídlech, jsou ve vlastnictví SŽDC, ČD nebo České republiky a zpravidla souvisejí s provozem železnice. V rámci rekonstrukce tratě dojde k demolici, úpravě nebo nové výstavbě pouze některých stavebních objektů, které s tratí přímo souvisejí (např. mostní objekty, propustky, nástupiště železničních zastávek a stanic, apod.). Tyto stavební aktivity jsou považovány za součást posuzovaného záměru, bez vlivu na soukromý hmotný majetek.

Objekty, které se nacházejí v těsné blízkosti trati a budou okolo nich vedeny dopravní trasy výstavby, budou mírně negativně ovlivněny zvýšenou dopravou, bude se však jednat o vliv málo významný vzhledem k dočasnosti a současnému stavu a charakteru záměru (viz vlivy na hlukovou situaci a obyvatelstvo).

Nemovitě kulturní památky leží v dostatečné vzdálenosti od železniční tratě, převážně v rámci souvislé zástavby sídel. V km 218,4 až 221,6 tvoří těleso trati jižní hranici „Ochranného pásma kostela Nanebevzetí Panny Marie s klášterem Křižovníků s červenou hvězdou v obci Chlum Svaté Máří a v částech obcí Habartov a Dasnice (ID 154080044)“, drážní pozemky tvoří jižní hranici OP. V daném úseku je navrženo jedno malé zařízení staveniště.

V blízkosti trasy se nachází několik lokalit zařazených do ÚAN I. nebo II. kategorie. Záměr prochází okrajově 3 lokalitami - Dasnice, Hlavno a Citice, kdy se hranice ÚAN dotýká či mírně nachází v drážních pozemcích (Dasnice, Hlavno). Vzhledem k charakteru záměru lze předpokládat, že nedojde k ovlivnění k narušení těchto archeologicky cenných lokalit.

Období provozu

V období provozu záměr nijak neovlivní kulturní ani archeologické památky, ani soukromý hmotný majetek.

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k umístění posuzovaného záměru a jeho charakteru je možno přeshraniční vlivy na životní prostředí jednoznačně vyloučit.

Pokud bude záměr realizován a provozován tak, jak je uvedeno v dokumentaci, budou dodrženy platné legislativní předpisy a budou realizována opatření navržená v závazném stanovisku, bude mít záměr minimální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a bude splňovat požadavky právních předpisů na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Navržené podmínky v tomto závazném stanovisku vycházejí z charakteru předmětného záměru, ze zkušeností z předchozího provozu a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a realizace záměru. Důležité bude dodržování opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti a realizace protihlukových opatření.

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

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

Předmětem posuzovaného záměru je rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo). Stavba navazuje v Sokolově na stávající stav (poslední výhybka č. 243 ŽST Sokolov – seřadovací nádraží) a konec úseku je v km 221,600, v přímé trati před ŽST Kynšperk nad Ohří, kde navazuje na stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“.

V rámci stavby bude provedena kompletní rekonstrukce ŽST Citice a ŽST Dasnice, u obou stanic dojde k přestavbě na výhybny se zastávkou v obvodu. V traťových úsecích pak bude navržena rekonstrukce všech mostních objektů s kompletní rekonstrukcí železničního svršku a spodku. Hlavní náplní rekonstrukce je navrhnout takové úpravy, které povedou ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového zlepšení komfortu a zvýšení atraktivity železniční dopravy s ohledem na ekonomickou efektivitu dané investice.

Rekonstrukce má za cíl zlepšit technické a technologické vlastnosti příslušné trati, odstranit propady rychlosti a umožnit plně využít možnosti směrového vedení trati z hlediska traťové rychlosti v jednotlivých úsecích. Dále provést nutnou rekonstrukci dopravních kolejí a výhybek v dopravních a rekonstrukci, případně přestavbu umělých staveb (propustky, opěrné zdi apod). Součástí rekonstrukce je i vybudování staničních a traťových zabezpečovacích zařízení, rekonstrukce sdělovacího zařízení, vybudování informačního zařízení pro cestující, nové osvětlení (rekonstruované železniční stanice (nástupiště, přístřešky, přístupové chodníky a podchody) budu osvětleny novým LED osvětlením) a doplnění elektrického ohřevu výhybek.

Řešený úsek Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo) se nachází v blízkosti zátopové křivky řeky Ohře při stoletém kulminačním průtoku Q_{100} . V několika místech, zasahují svahy tělesa železničního spodku pod hranici zvýšené hladiny řeky Ohře Q_{100} . V žádném tomto místě zásahu Q_{100} řeky Ohře do svahů tělesa železničního spodku ale nedochází k rozšíření ani přisypávce svahů, veškeré úpravy v těchto úsecích jsou na stávajícím tělese, a dle vyjádření správce nejsou evidovány žádné poruchy či sesuvy svahů. V rámci ochrany svahů v nejpravděpodobněji ohrožených lokalitách při vzedmutí hladiny

řeky Ohře byly navrženy ochrany svahů. Z technického hlediska není možné dodržet požadavek na minimální výšku 0,5 m zemní pláň tělesa železničního spodku nad hladinou Q_{100} řeky Ohře, muselo by dojít ke značnému zvýšení nivelety, což by nebylo koordinovatelné se souvisejícími stavbami a okolním stávajícím terénem. V km 212,55 – 212,80 bylo navrženo zpevnění svahů tělesa železničního spodku gabionem o rozměrech 1,0 x 1,0 m uloženým na podkladním betonu a vyplněným lomovým kamenem. V následujícím souvislejším úseku v km 215,15 – 216,45 je navrženo odláždění lomovým kamenem. Odláždění je navrženo z lomového kamene tloušťky 0,20 m uložené do šterkopískového lože tloušťky 0,15 m. Odláždění svahu je zakončeno betonovou patkou o rozměrech 0,80 x 0,80 m. Za železniční stanicí Dasnice v km 217,65 – 218,05 je také využito zpevnění svahu odlážděním lomovým kamenem. Stejně jako v předchozím úseku je návrh odláždění o stejných parametrech s minimalizací zásahu do stávajících svahů tělesa železničního spodku. Posledními řešenými úseky v rámci zpevnění svahů tělesa železničního spodku jsou v km 218,85 - 219,10 a v km 219,45 - 221,30. V těchto úsecích je ochrana svahu řešena opět gabionem o rozměrech 1,0 x 1,0 m uloženým na podkladním betonu a vyplněným lomovým kamenem.

V souběhu tratě s pozemní komunikací budou dle normy pro umístění svodidla (na žádost obcí Citice a Dasnice) doplněna svodidla z důvodu bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Všeobecně budou u rekonstruovaných nástupišť demontované stávající konstrukce a nahrazené novými s výškou nástupištní hrany 550 mm nad temenem koleje. Konkrétní návrh musí být koordinován s rozsahem úprav železničního svršku a spodku.

Bude zřízena nová zastávka Citice v km 211,8, blíže do středu obce. Stávající nástupiště v žst. Citice budou zrušena. U 1. traťové koleje bude zřízen bezbariérový přístup rampou a schodištěm z obecního pozemku. K silničnímu nadjezdu bude nově zřízen chodník včetně osvětlení. Chodník i veřejné osvětlení se napojí na již stávající na nadjezdu. U 2. traťové koleje bude zřízen bezbariérový přístup rampou a schodištěm ze souběžné komunikace.

Zastávka Hlavno bude přibližně ve stávající poloze u lávky přes řeku Ohři, s tím že nástupiště na straně obce bude blíže centru obce. K nástupištím bude zřízen bezbariérový přístup novým chodníkem napojeným na stávající chodník z obce Hlavno a na lávku přes řeku Ohři. Přechod přes traťové koleje bude řešen pomocí nové lávky pro pěší v km 213,130. Napojení obce přes trať na lávku přes řeku Ohři k elektrárně Tisová bude bezbariérové pomocí nového řešení novou lávkou a šikmým chodníkem na nástupiště.

Stávající nástupiště v žst. Dasnice budou také zrušena a nová nástupiště jsou posunuta blíže obci Dasnice. Přístup na nástupiště bude šikmými chodníky a schodišti novým podchodem v km 217,6, pro parkování bude vybudováno na straně obce malé parkoviště.

Budou zachovány všechny 3 železniční přejezdy (v km 213,744, v km 216,005 a v km 216,930).

Ze stávajících 35 propustků bude 8 propustků zrušeno, ostatní budou rekonstruovány (nosné konstrukce z kamenných desek, kamenných a cihelných kleneb, desek ze zabetonovaných kolejnic a částečně z betonových trub budou realizovány novými).

Budou postaveny 2 nové podchody (zastávka Citice a Dasnice), 3 mosty budou rekonstruovány. Lávka v zastávce Hlavno, která je v havarijním stavu, bude odstraněna. Bude postavena nová lávka v zastávce Hlavno v nové poloze, aby přirozeně navazovala na přístupový chodník s nástupišti a lávku přes řeku Ohři.

Jsou navrženy nové přístupy k nástupištím (chodníky, lávky, podchod) zajišťující i přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu na všech zastávkách (Citice, Hlavno a Dasnice).

V rámci stavby bude provedena demolice 5 pozemních objektů ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace. V ŽST Citice bude realizován nový objekt technologie na ploše stávající jižní přístavby demolovaného objektu výpravní budovy v ŽST Citice.

V obcích Citice a Dasnice budou realizovány ploty s pohltivými účinky. Smyslem plotu s pohltivými účinky je odhlučnění přilehlé zástavby. Jejich parametry byly stanoveny na základě hlukové studie (délka, výška, poloha, typ).

V obci Citice budou realizovány 2 ploty. Jeden plot je situován vpravo od koleje č. 2, bude začínat v km 211,821 a bude ukončen v km 211,997. Výška nad TK je 2,4 m. Osová vzdálenost od koleje je standardně 4 m vyjma nástupiště a výklenků pro trakční stožáry. Plot je navržen jako plný, oboustranně absorpční (pohltivost A3, neprůzvučnost B3). Nosným a zároveň neprůzvučným prvkem plotu jsou protihlukové panely. Spodní část plotu tvoří železobetonové soklové panely. Celková délka plotu je 176 m.

Druhý plot je situován vpravo od koleje č. 2, bude začínat v km 212,095 a bude ukončen v km 212,143. Výška nad TK je 2,2 m. Osová vzdálenost od koleje je standardně 3,5 m vyjma výklenku pro nový trakční stožár. Plot je navržen jako plný, oboustranně absorpční (pohltivost A3, neprůzvučnost B3). Nosným a zároveň neprůzvučným prvkem plotu jsou protihlukové panely. Spodní část plotu tvoří železobetonové soklové panely. Celková délka plotu je 48 m.

Plot v obci Dasnice je situován vpravo od koleje č. 2, bude začínat v km 218,006 a bude ukončen v km 218,168. Výška nad temenem kolejnice je 2 m. Osová vzdálenost od koleje je standardně 4-4,2 m vyjma mostu a výklenků pro trakční stožár. Plot je navržen jako plný, oboustranně absorpční (pohltivost A3, neprůzvučnost B3) vyjma mostu, kde bude transparentní a opatřen madlem. Nosným a zároveň neprůzvučným prvkem plotu jsou protihlukové panely. Spodní část plotu v terénu tvoří železobetonové soklové panely, na mostě jsou to hliníkové soklové panely. Celková délka plotu je 162 m.

Během realizace záměru bude v provozu recyklační linka na šterk, která bude situována na p. p. č. 381/4, k. ú. Citice. Vzdálenost recyklační linky od nejbližší obytné zástavby je cca 540 m. Uvažovaný výkon recyklační linky je 100 t/h. Při provozu bude využíváno skrápěcí zařízení (mlžící skrápěcí systém), kterým bude částečně eliminována prašnost. Materiál bude skrápěn i před jeho tříděním v dostatečném předstihu a bude zpracováván výhradně za mokra, tj. vlhký. Celkové předpokládané množství materiálu (šterku) určeného k recyklaci v zatíženější sezoně je přibližně 36 111 m³, tj. 65 000 t (při převodním koeficientu 1 800 kg na m³). Parametry recyklační linky:

- Provoz linky denně: 10 hod
- Předpokládaný denní výkon celé sestavy: 1000 t
- Celkové množství drceného materiálu za rok: 36 111 m³
- Celkové množství drceného materiálu za rok: 65 000 t
- Předpokládaný počet dní na recyklaci za rok: 65 (= 650 h)

Materiál určený k recyklaci bude na ploše recyklační základny skladován po dobu šesti měsíců (4 320 hodin), přičemž maximálně bude na ploše recyklační základny v lokalitě Citice deponována cca polovina z celkového ročního objemu, tedy 33 000 t.

Dle názoru zpracovatelky 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.

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 5 vyjádření dotčených správních úřadů (Městský úřad Sokolov, odbor životního prostředí, Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech, Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zříděl) a žádné vyjádření dotčených územních samosprávných celků a veřejnosti.

Ve všech vyjádřeních bylo konstatováno, že nemají připomínky, v některých bylo upozorňováno na dodržování platné legislativy. Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje uvádí, že v dalším stupni dokumentace budou požadovat hlukovou studii aktualizovanou k datu zpracování dokumentace. Požadavek na aktualizaci hlukové studie byl zpracovatelkou posudku zahrnut do podmínek v návrhu stanoviska a převzat do tohoto závazného stanoviska. Dokumentace 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 OV4216.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Vyšší územní samosprávné celky: Karlovarský kraj

Základní územní samosprávné celky: Sokolov, Čistá u Svatavy, Citice, Hlavno, Dasnice, Chlum u Svaté Máří, Dolní Pochlovice

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: 30. 12. 2022

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

Zpracovatelka posudku:

Ing. Ivana Lundáková, Středisko odpadů Mníšek s.r.o. - držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - osvědčení č.j. 7232/876/OPVŽP/99 ze dne 15. 9. 1999 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č.j. MZP/2021/710/4873 ze dne 22. 9. 2021 (do 31. 12. 2026)

Středisko odpadů Mníšek s.r.o.

Pražská 900

252 10 Mníšek pod Brdy

IČ: 46349316

DIČ: CZ46349316

tel.: 318 591 770-71, 604 255 536

e-mail: lundakova@sommnisek.cz

Spolupracoval:

Ing. Josef Tomášek, CSc. - držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - osvědčení č.j. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č.j.: MZP/2021/710/4875 ze dne 22. 9. 2021 (do 31. 12. 2026)

Podpis zpracovatelky posudku:

PŘÍLOHY

Seznam příloh:

Příloha č. 1 Vyjádření k dokumentaci

Příloha č. 2 Podklady využité pro zpracování posudku

PŘÍLOHA 1

Vyjádření k dokumentaci

Na následujících stránkách jsou uvedena tato vyjádření dotčených správních orgánů k dokumentaci:

| | č. j. | ze dne |
|---|----------------------------------|-------------|
| Městský úřad Sokolov, odbor životního prostředí | MUSO/89401/2022/OŽP/JI SK | 27. 9. 2022 |
| Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství | KK/5093/ZZ/22 | 29. 9. 2022 |
| Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem | ČIŽP/44/2022/829 | 7. 9. 2022 |
| Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech | KHSKV 10541/2022/HOK/ Daš-S10 | 21. 9. 2022 |
| Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřídél | MZDR 25480/2022-2/ČIL- Sk | 13. 9. 2022 |

PŘÍLOHA 2

Podklady využité pro zpracování posudku

- Oznámení EIA podle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“, AFRY CZ s.r.o., Ing Zuzana Toniková, srpen 2021
- Vyjádření k oznámení
- Závěr zjišťovací řízení
- Dokumentace záměru dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“, AFRY CZ s.r.o., Ing Zuzana Toniková, srpen 2022
- Vyjádření k dokumentaci
- Oznámení záměru podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v rozsahu přílohy č. 3 zákona, „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“, Ecological Consulting a.s., Mgr. Lucie Peterková, Ph.D, listopad 2021
- Fyzická prohlídka lokality záměru
- Informace:
 - zpracovatelé dokumentace - Ing. Zuzana Toniková a Ing. Jan Humlhans (AFRY CZ s.r.o.)
- Databáze Střediska odpadů Mníšek s.r.o.
- Platná legislativa
- Obecně dostupné informace