

V Ústí nad Labem dne 21. února 2022

Č. j.: MZP/2022/530/296

Sp.zn.: ZN/MZP/2022/530/7

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

– ROZHODNUTÍ doručované veřejnou vyhláškou

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IV (dále jen „ministerstvo“) jako příslušný úřad podle § 3 písm. f) 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“), ve spojení s ustanovením § 21 písm. c) zákona, na základě provedeného zjišťovacího řízení v souladu s § 7 zákona záměru „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“ (dále také „záměr“) dle kritérií uvedených v příloze č. 2 zákona, informací uvedených v oznámení záměru a obdržených písemných vyjádření k oznámení záměru, **rozhodlo** podle § 7 odst. 6 zákona, za použití ust. § 67 - 69 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,

že záměr:

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

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

Identifikační údaje

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 zákona: „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“ - Kategorie I, bod 44 (Celostátní železniční dráhy) Záměr naplňuje dikci ust. § 4 odst. 1 písm. b) zákona jako změny záměru uvedeného v příloze č. 1 k tomuto zákonu v kategorii I, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání a nejedná-li se o změny podle písmene a); tyto změny záměrů podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení.

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

(+420) 26712-1111

posta@mzp.cz

ISDS: 9gsaax4

www.mzp.cz

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je kompletní rekonstrukce železniční trati v úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo). V traťovém úseku bude navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku s rekonstrukcí všech mostních objektů. V rámci stavby bude provedena kompletní rekonstrukce žst. Kynšperk a železniční zastávky Nebanice. Maximální rychlost po rekonstrukci je uvažována až 135 km/h (pro rychlostní profil V130) a 150 km/h (pro rychlostní profil Vk).

Hlavním cílem rekonstrukce jsou takové úpravy, které povedou ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového zlepšení komfortu a zvýšení atraktivity železniční dopravy s ohledem na ekonomickou efektivitu. Začátek stavby je v km 211,600, kde navazuje na stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (včetně) – Kynšperk nad Ohří (mimo)“ a konec v km 230,777, kde navazuje na stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)“. Mimo tento rozsah záměru zasahují úpravy kabelizace.

Umístění záměru:

kraj: Karlovarský
 obec: Kynšperk nad Ohří, Kaceřov, Nebanice a Třebeň
 k. ú.: Dolní Pochlovice, Horní Pochlovice, Liboc u Kynšperka nad Ohří, Chotíkov u Kynšperka nad Ohří, Nebanice, Vrbová, Vokov u Třebeň, Chocovice, Doubí u Třebeň, Hněvín a Liboc u Kynšperka nad Ohří

Trať prochází extravilánem, zastavěným územím i v těsné blízkosti obcí Liboc, Chotíkov a Vrbová. Stavební úpravy se budou realizovat převážně v rozsahu stávajících drážních pozemků, a to v samotném kolejišti. V lokalitách žst. Kynšperk a železniční zastávky Nebanice budou stavební úpravy zasahovat i mimo kolejiště a na místní komunikace.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Předmětem stavby je rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo), který se nachází na stávající trati celostátní dráhy č. 533, zařazené do systému TEN-T, a na trati regionální dráhy č. 543C. V traťovém úseku je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku s rekonstrukcí všech mostních objektů. V rámci stavby bude provedena kompletní rekonstrukce žst. Kynšperk a železniční zastávky Nebanice. Stavební úpravy jsou navrženy převážně v rozsahu stávajících drážních pozemků, mimo ně je zábor navržen v minimálním, nezbytně nutném rozsahu.

V souladu se závěry Centrální komise ministerstva dopravy má předmětná stavba a její příprava probíhat společně se souborem navazujících staveb, a to Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo) a Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo). Jde tedy o soubor navazujících staveb na jedné rekonstruované trati.

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

- „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo)“
- „Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)“
- „Zvýšení traťové rychlosti Ústí nad Labem/Cheb, a to pro úsek „Kynšperk – Cheb“
- „Modernizace žst. Sokolov“,
- „Rekonstrukce výhybek liché zhlaví v žst. Tršnice“

Výše uvedené záměry jsou v různých fázích zpracování projektové dokumentace a jejich období realizace nelze přesně stanovit. U daného záměru se může jednat jak o kumulativní, tak i synergické vlivy nejen ve fázi výstavby, ale i provozu. Potenciální negativní vliv na dotčené

území, který však bude pouze krátkodobý a v čase proměnlivý může nastat v období realizace zmíněných záměrů, a to zejména v místě styku jednotlivých staveb.

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

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Železniční svršek a spodek

V rámci železničního svršku v žst. Kynšperk nad Ohří je uvažováno se čtyřmi dopravními kolejemi a dvěma manipulačními kolejemi. Rekonstrukce dále řeší zajištění spolehlivosti provozu s potřebnou kapacitou a zvýšení traťové a cestovní rychlosti v celém úseku stanice na 90/95/100/105 km/h (pro rychlostní profily V/V130/V150/Vk). Směrové řešení vychází ze stávajících poměrů. Navržená osa kolejí vede převážně ve stávající ose. Osová vzdálenost staničních kolejí je 4,75 m, v prostoru ostrovního nástupiště 11,5 m. Je navržena rekonstrukce železničního svršku všech traťových, hlavních a předjízdových staničních kolejí a manipulační koleje č. 8 (nově kolej č. 6). Ve stanici bude nově 15 výhybek.

Rekonstrukce železničního spodku a odvodnění je navržena ve všech úsecích, kde bude prováděna rekonstrukce železničního svršku. Ve stanici je navrženo odvodnění zemní pláně konstrukcí podélných trativodů doplněných hlavními sběrači a příčnými svody.

V úseku Kynšperk nad Ohří – Tršnice je rekonstrukce železničního svršku řešena zajištěním spolehlivosti provozu s potřebnou kapacitou a zvýšení traťové a cestovní rychlosti na 115/120/125/140 km/h v úseku mezi km 223,940 až 226,035, na 85/90/95/100 km/h mezi km 226,035 až 226,550, 120/135/140/150 km/h mezi km 226,650 až 229,543 a 115/120/125/140 km/h mezi km 229,543 až 230,777 (pro rychlostní profily V/V130/V150/Vk). Směrové řešení vychází ze stávajících poměrů. Navržená osa kolejí vede převážně ve stávající ose. Osová vzdálenost traťových kolejí bude 4,1 m, v přímém úseku nacházejícím se za poslední kolejovou spojkou žst. Kynšperk nad Ohří bude osová vzdálenost traťových kolejí 4,75 m. Je navržena rekonstrukce železničního svršku všech traťových kolejí a v zastávce Nebanice hlavních dopravních kolejí a manipulační koleje č. 3, kde budou také nově 2 výhybky.

Rekonstrukce železničního spodku a odvodnění v úseku Kynšperk nad Ohří – Tršnice je navržena v celém traťovém úseku.

Železniční přejezdy

Na úseku trati je uvažováno s rekonstrukcí 7 přejezdů. Jedná se o přejezd P90 v km 222,298 (náhrada za mimoúrovňové křížení), P91 v km 223,047 (náhrada za mimoúrovňové křížení), P92 v km 223,235 (náhrada pozemní komunikací k P93), P93 v km 224,103 (kompletní rekonstrukce v přibližně stávající poloze), P94 v km 226,265 (demontáž a náhrada podchodem v prostoru zastávky Nebanice), P95 v km 227,229, P96 v km 228,823 (kompletní rekonstrukce v přibližně stávající poloze).

Železniční tunely, mosty, propustky, podchody, podjezdy, a související komunikace

Železniční most v km 222,169 bude nahrazen propustkem z důvodu nízkých průtoků z nedalekého rybníku. Železniční most (km 223,208) přes Libocký potok bude z důvodu nevyhovující průtočné kapacity prodloužen. Nový most bude tvořen dvoupolovým mostem celkové délky 28,4 m na pilotách. Železniční most v km 226,393 a 226,575 zůstane vzhledem

k vyhovujícímu stavu konstrukce zachován a most v km 227,141 a 227,339 bude podroben diagnostice nosné konstrukce.

Je uvažováno s rekonstrukcí železničního propustku v km 221,999 (navržen trubní propustek DN 1000 mm ve sklonu 1,0 %), v km 222,543 (bez náhrady zrušen), v km 223,228 (navržen trubní propustek o světlosti 1000 mm), v km 224,194 (navržen trubní propustek DN 1000 ve sklonu 2,5 %), v km 224,481 (navržen trubní propustek DN 800 ve sklonu 0,5 % o celkové šířce 10,0 m), v km 224,789 (navržen trubní propustek DN 800 ve sklonu 0,5 % o celkové šířce 18,5 m), v km 225,011 (propustek zachován), v km 225,170 (navržen trubní propustek DN 1000), v km 225,665 (navržen trubní propustek DN 1000), v km 226,795 (navržen trubní propustek DN 1000), v km 226,967 (navržen trubní propustek DN 1200 ve sklonu 1,2 %), v km 227,273 (navržen trubní propustek DN 1000), v km 227,407 (navržen trubní propustek DN 1000), v km 227,496 (navržen trubní propustek DN 1000), v km 228,279 (navržen trubní propustek DN 1000), v km 228,611 (navržen trubní propustek DN 1000 délky 18,3 m ve sklonu 1,5 %), v km 228,273 (navržen trubní propustek DN 1000), v km 228,980 (navržen trubní propustek DN 1000), v km 229,211 (navržen trubní propustek DN 1000), v km 229,328 (navržen trubní propustek DN 1000), v km 230,015 (navržen trubní propustek DN 1000), v km 230,105 (navržen trubní propustek DN 1000), v km 230,325 (navržen trubní propustek DN 1000) a v km 230,441 (navržen trubní propustek DN 1000).

Dále je navržen železniční podchod v žst. Kynšperk nad Ohří a několik silničních nadjezdů a opěrných zdí.

Trakční zařízení

Trakční vedení v rozsahu žst. Kynšperk nad Ohří až žst. Tršnice je projektována dle typových dokumentací a sestavení dle vzorové sestavy „S“. Samotné trakční vedení v aktualizovaném trasování kolejí je realizováno samostatně stojícími podpěrami (širá trať) a bránami (žst. Kynšperk nad Ohří a žst. Nebanice). Maximální vzdálenost mezi podpěrami je v důsledku změny norem oproti stávajícímu stavu redukována a maximální rozpětí tak činí maximálně 62 m, typicky však 60 m v rovných úsecích trati s příslušným krácením v obloucích (minimum 45 m). Je zajištěna sjízdnost ± 400 mm od osy koleje včetně obou zhlaví v rámci žst. Kynšperk nad Ohří pro všechny elektrizované výměny (koleje 1; 2; 3 a 4). V důsledku změny polohy výměn v žst. Kynšperk nad Ohří bylo upraveno i schéma napájení a dělení trakčního vedení a osazeny nové trakční odpojovače a odpojovače pro EOv (elektrický ohřev výhybek).

Energetická zařízení

V rámci rekonstrukce žst. Kynšperk nad Ohří dojde k úpravě konfigurace kolejiště a k výstavbě nového ostrovního nástupiště. Stávající zařízení venkovního osvětlení bude kompletně demontováno. Ve stanici budou instalovány a připojeny k nové trafostanici nové technologie zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, zařízení výtahů na nástupiště a nové zařízení venkovního osvětlení. V rámci řešení nového trakčního vedení dojde k demontáži většiny stávajících pohonů motorových odpojovačů trakčního vedení č. 401, 402, 3A, 3B, 411 a 412 a k následné instalaci celkem 14 ks nových motorových odpojovačů. Železniční stanice je napájena ze stožárové trafostanice 22/0,4 kV, bude zde zbudován nový objekt trafostanice napájený z nově vytvořené přípojky 22 kV, která vznikne odbočením venkovního vedení ze stávajícího vedení v obci. Dále vzhledem k celkové výměně rozvodů pro napájení žst. budou kompletně demontovány rozvody 6 kV.

V rámci traťového úseku Kynšperk – Tršnice bude stávající kabelový rozvod 6 kV, 75 Hz včetně traťových transformátorových skříní demontován. Jednotlivé odběry pro traťové zabezpečovací

zařízení budou napájeny ze stanic rozvodem nízkého napětí, nebo z trakčního vedení. Vzhledem k celkové výměně rozvodů pro napájení žst. budou kompletně demontovány rozvody 6 kV.

V zastávce Nebanice bude stávající přípojka k trafostanici odpojena a pro napájení žst. bude položena nová přípojka nízkého napětí z obce.

Demolice

Je uvažováno s demolicí spínací stanice v obvodu žst. Kynšperk nad Ohří, jehož stávající zastavěná plocha bude rekultivována a osázena vhodnou travní směsí.

Dále se jedná o demolici výpravní budovy v zastávce Nebanice. V místě objektu bude navrženo parkoviště s možností případného zřízení zastávky náhradní autobusové dopravy.

Odvod dešťových (povrchových) vod

Předmětem záměru bude i rekonstrukce odvodnění a odvádění srážkových vod v rekonstruovaných částech železničních stanic. Výškové řešení trati přibližně kopíruje stávající stav. Vody budou odváděny v místech náspů na okraj tělesa do příkopů případně volně na terén. Podél trati budou v zářezech, v případě příkloněného terénu, zřízeny podélné příkopy (respektive zachovány a pročištěny stávající). Odvodnění železničního spodku bude řešeno systémem podélných trativodů a svodných potrubí, případně vsakovacích žeber. Vyústění vod z těchto zařízení bude provedeno do křižujících vodotečí (u mostů a propustků).

Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, státní organizace

IČO oznamovatele: 70994234

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

Zpracovatel oznámení: Mgr. Lucie Peterková, Ph.D., Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

Odůvodnění

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

Charakteristika záměru

Předmětem záměru je rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo), který se nachází na stávající trati celostátní dráhy č. 533, zařazené do systému TEN-T, a na trati regionální dráhy č. 543C. V traťovém úseku je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku s rekonstrukcí všech mostních objektů. V rámci stavby bude provedena kompletní rekonstrukce žst. Kynšperk a železniční zastávky Nebanice. Stavební úpravy jsou navrženy převážně v rozsahu stávajících drážních pozemků, mimo ně je zábor navržen v minimálním, nezbytně nutném rozsahu.

Umístění záměru

Řešený záměr je situován severně od města Kynšperk nad Ohří mezi městy Cheb a Sokolov. Terén zájmového území se nachází v nivě řeky Ohře, z větší části je veden zemědělskou krajinou

s nízkým podílem přírodních či přírodě blízkých biotopů. Na několika místech však zasahuje do širšího písma údolní nivy řeky Ohře. Je rovinatý s nadmořskou výškou cca 400–415 m n. m.

Dle závazného stanoviska Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru regionálního rozvoje zn. KK/2073/RR/21 ze dne 12.10.2021 je záměr v souladu s politikou územního rozvoje, s územně plánovací dokumentací, a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování je záměr přípustný.

Dle vyjádření Městského úřadu Cheb, Odbor stavební a životního prostředí (č.j. MUCH 107456/2021 ze dne 16.12.2021) je záměr v souladu s územně plánovací dokumentací platnou na území dotčených obcí.

Dle vyjádření Městského úřadu Sokolov, Odbor stavební a územního plánování (č.j. MUSO 125581/2021/OSÚP/JADR ze dne 15.12.2021) je záměr v souladu s územně plánovací dokumentací platnou na území dotčených obcí.

Dle stanoviska Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství (zn.: KK/3327/ZZ/21 ze dne 13.07.2021) lze vyloučit, že uvedený záměr může mít samostatně i ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Porovnání variant řešení záměru

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

Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Vlivy na obyvatelstvo – Jako potenciálně nejvýznamnější možné vlivy spojené s výstavbou a provozem posuzovaného záměru se jeví vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality (včetně vibrací) a se znečišťováním ovzduší. Pro posouzení míry zátěže obyvatelstva hlukem v období výstavby i provozu byla vypracována hluková studie (Ing. Jaromír Cápál, Ecological Consulting a.s., 10/2021), která je přílohou č. 5 předloženého oznámení. Posouzení míry zátěže obyvatelstva emisní zátěží v období výstavby je součástí rozptylové studie (Mgr. Bc. Rudolf Polášek, Ecological Consulting a.s., 03/2021), která je přílohou č. 6 předloženého oznámení.

Období výstavby - Výstavba bude spojena s dočasnou a krátkodobou produkcí emisí plošnými a liniovými zdroji znečišťování ovzduší a zvýšením hlukové zátěže, které budou souviset s použitými technologiemi při výstavbě a celkovým postupem výstavby. Imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek dle přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, však budou dodrženy. Z hlediska možného ovlivnění hlukem se v rámci nepřetržitého provozu recyklační základny očekává limitní izofona 65 dB ve vzdálenosti maximálně 135 m od nehluchnějšího zařízení (drtičky kameniva), kdy se v blízkosti nenachází žádný chráněný venkovní prostor stavby, proto se nepředpokládá překračování hygienického limitu.

Objekty nacházející se v blízkosti rekonstruovaných kolejí, resp. obyvatelé žijící v nich, budou krátkodobě ovlivněny vysokou hlučností, ale při zohlednění pohybu zdrojů hluku v průběhu postupu prací nedojde k překračování úrovně hlučnosti ohrožující zdraví lidí. Jak prokázaly výsledky hlukové studie, dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, hygienický limit 65 dB pro stavební činnost (7:00-21:00) nebude překročen ani u nejbližších objektů.

Zátěž ze stavební činnosti (resp. znečištění ovzduší a hlukové zatížení) na veřejné zdraví bude proměnlivá dle prováděných stavebních prací a použité mechanizace a plně reverzibilní.

Negativním vlivům bude předcházet logicky sestavený harmonogram prací a dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány. S ohledem na uvedené, a při

dodržení uvedených opatření, není předpoklad výrazného ovlivnění kvality ovzduší a hlukové zátěže v době realizace záměru, jejichž výsledkem by bylo negativní ovlivnění veřejného zdraví v souvislosti se znečištěním ovzduší a hlukovou zátěží.

Období provozu - Jako hlavní faktory, působící v období provozu záměru na zdraví obyvatel, byly vyhodnoceny hluková zátěž a vibrace, jelikož provoz záměru nebude spojen s prakticky žádnou produkcí emisí. Výsledky předpokládané hlukové zátěže však ukazují, že po rekonstrukci železnice dojde ke snížení akustických příspěvků z provozu dráhy vlivem nahrazení stávajícího kolejového svršku novým s modernějším upevněním kolejnic (a dále také například nasazením modernějších vlakových souprav). Ve výhledovém stavu bylo uvažováno se zvýšením intenzit dopravy, ale také byla zohledněna postupná obměna provozovaných souprav. Na posuzovaném traťovém úseku se nepředpokládá překračování hygienického limitu u žádného objektu.

Výstavba silničního nadjezdu souvisí s rušením přejezdu a povede ke zvýšení bezpečnosti. Nezvýší stav hlučnosti, protože dojde k odsunutí silniční komunikace od zástavby. V tomto ohledu lze vzhledem k výše uvedenému očekávat zlepšení stávající situace s převahou pozitivního přínosu záměru na veřejné zdraví obyvatel.

V případě vibrací bylo prokázáno aktuální výrazné překračování hygienického limitu pro obytné místnosti u nejbližšího objektu – Hartoušov 10, Nebanice. Na základě těchto výsledků lze předpokládat, že bez dodatečných opatření bude k překračování docházet i ve výhledovém stavu, a tedy k možnému negativnímu ovlivnění zdraví obyvatel. Změnu šíření vibrací po změně dispozic stavby (realizací záměru, resp. rekonstrukcí trati) je však téměř nemožné predikovat, nicméně se dá říci, že vlivem nového modernějšího kolejového svršku i spodku dojde ke zlepšení stávající situace (snížení vibrací) v budovách v okolí posuzovaného úseku trati. Pro eliminaci negativního ovlivnění veřejného zdraví vibracemi bylo před objektem Hartoušov 10, Nebanice navrženo doplnit antivibrační opatření – antivibrační rohože.

Vlivy na ovzduší

Období výstavby - Celkově lze konstatovat, že realizací záměru dojde lokálně a krátkodobě k ovlivnění ovzduší plošnými a liniovými zdroji znečišťování, které budou souviset s použitými technologiemi při výstavbě a celkovým postupem výstavby. Na základě výsledků rozptylové studie bylo vyhodnoceno, že v rámci plošných zdrojů znečišťování ovzduší se bude primárně jednat o emise z provozu recyklační linky umístěné v rámci k.ú. Citice, které budou tvořeny zejména emisemi tuhých znečišťujících látek (TZL) PM_{10} a $PM_{2,5}$ a jež budou vznikat během procesu recyklace (třídění a drcení materiálu) a během všech přesypů a celkové manipulace s tímto materiálem.

Kvalita ovzduší v hodnoceném území bude rovněž ovlivňována liniovými zdroji (zejména po dobu provozu recyklační linky), které představuje vyšší intenzita dopravy, zejména nákladní automobilová doprava, která bude souviset s návozem materiálu k recyklační stanici a jeho následným odvozem.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že vypočtená maxima imisních příspěvků sledovaných znečišťujících látek s ročním průměrováním v místech nejbližší obytné zástavby jsou ve většině případů pouze v řádech tisícín až desetin mikrogramů, proto nebude u sledovaných znečišťujících látek docházet k překračování imisních limitů. V případě roční koncentrace PM_{10} bude imisní příspěvek v místě nejbližší obytné zástavby obdobný jako u ostatních znečišťujících látek, a to v řádech desetin $\mu\text{g}/\text{m}^3$. U nejbližší obytné zástavby bude nejvyšší imisní příspěvek roční koncentrace PM_{10} 0,195 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. U roční koncentrace $PM_{2,5}$ bude imisní příspěvek v místě nejbližší obytné zástavby činit cca 0,056 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

V případě nepříznivých klimatických podmínek může docházet v místech nejbližší obytné zástavby k překročení limitních hodnot u znečišťující látky PM_{10} s krátkodobým průměrováním

(24 hodinové koncentrace). Nicméně je nutné přihlédnout ke skutečnosti, že vypočtené hodnoty (8,31 – 21,17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), které jsou porovnávány s imisními limity, jsou maximální dosažené vypočtené koncentrace, kterých by mohlo být dosaženo za nejnepríznivějšího provozu zdroje a povětrnostních podmínek v daném místě v okolí zdroje znečišťování ovzduší.

Nejbližší obytná zástavba je od recyklační stanice do značné míry odcloněna poměrně hustě vzrostlou vegetací. Vzrostlá vegetace má pozitivní vliv na eliminaci celkového množství emisí TZL, které souvisejí s provozem recyklační stanice.

V předloženém oznámení jsou navržena opatření na snížení emisí při realizaci stavby, která je nutno vzhledem k předpokládané vysoké zátěži ovzduší prachovými částicemi dodržet. Jejich dodržením budou prachové emise výrazně eliminovány a s tím i negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel v širším okolí recyklační základny.

Liniovým zdrojem znečišťování ovzduší bude doprava související s provozem recyklační základny vedená po přilehlých komunikacích, a to v celé délce rekonstruovaného úseku železniční trati. Příspěvky k imisnímu zatížení z dopravy materiálu budou obdobné v celé délce této trasy.

Dle výsledků rozptylové studie se příspěvky koncentrací NO_2 a benzenu v blízkosti komunikace související s dopravou materiálu na stavenišťe pohybují řádově v tisícinách $\mu\text{g}/\text{m}^3$, u benzo(a)pyrenu se jedná rovněž o tisíce pg/ m^3 . V případě tuhých znečišťujících látek je celé území výrazně ovlivněno emisemi z provozu recyklační linky, příspěvek koncentrací z liniového zdroje lze na základě zkušeností s obdobnými záměry odhadnout na desetiny $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Liniovým zdrojem znečišťování ovzduší bude rovněž pohyb bagru/nakladače po ploše recyklační základny, avšak jeho příspěvek z hlediska imisního zatížení je zanedbatelný.

Vzhledem ke zvýšené zátěži ovzduší tuhými znečišťujícími látkami během provozu recyklační linky je doporučeno kropení jezdových ploch a omezení provozu zařízení na 10 hodin denně v období vysoké prašnosti, což nastává typicky za suchého, teplého a větrného počasí.

Období provozu - V období provozu záměru nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší uvedený v příloze č. 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Vzhledem k tomu, že primárním předmětem záměru je rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo) na již provozované železniční trati, nevznikne po realizaci záměru žádný nový zdroj znečišťování ovzduší. Železniční trať, na které se předmětný úsek záměru nachází, je v současné době elektrifikována, není očekáván významný přírůstek nezávislé trakce, a tedy s ohledem na uvedené není předpoklad ovlivnění kvality ovzduší v období provozu záměru.

Vliv na klima – Vlivy na klima a podrobné vyhodnocení odolnosti záměru vůči klimatickým změnám (dle Směrnice č. 2014/52/EU) je součástí přílohy č. 10 předloženého oznámení (Ing. Kristýna Pospíšilová, Ecological Consulting a.s., 06/2021).

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

Období provozu - Záměr je v souladu se strategickými dokumenty zabývajícími se změnou klimatu, jejich prioritami nebo cíli. Z pohledu přizpůsobení se klimatickým podmínkám (adaptaci) lze záměr považovat za adaptovaný. Záměr je po projektové stránce navržen dle soudobých technických požadavků na projektování železničních staveb, které jsou dány příslušnými normami ČSN, předpisy či směrnicemi Správy železnic atd., avšak na všechny klimatické změny, které mohou teoreticky v území nastat lze záměr obtížně připravit, jelikož častou mohou souviset s okolním využíváním krajiny v širším území. Některé změny se mohou projevit v různých časových horizontech za různých klimatických podmínkách a mohou působit v různě dlouhých obtížně predikovatelných obdobích s dočasnými či trvalými změnami.

S ohledem na výše uvedené lze celkově konstatovat, že záměr je koncipován tak, aby vliv klimatických změn byl možná co nejmenší a nedošlo k zásadnímu ovlivnění dopravy.

Hluk - Předmětný záměr vyvolá hlukovou zátěž, jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu. Pro vyhodnocení vlivu hluku z provozu železniční trati a procesu vlastní výstavby záměru a pro vyhodnocení vibrací byla zpracována hluková studie, která je přílohou č. 5 předloženého oznámení.

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

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

Noční práce nejsou uvažovány a je uvažováno s nasazením těžké mechanizace během dne v časovém pásmu 7:00–21:00 (mezi 6–7 a 21–22 hodinou jsou uvažovány pouze přípravné nehlukné práce).

V rámci stavby je uvažováno s recyklací materiálu ze štěrkového lože. Akustický výkon recyklační základny byl stanoven na 117 dB, a to na základě přímého akustického měření podobného zařízení v minulosti. Umístění základny je uvažováno v prostoru mezi kolejemi v žst. Citice. Lokalita umožňuje umístění drtičky kameniva v dostatečně velké vzdálenosti od obytné zástavby. V rámci recyklační základny se při nepřetržitém provozu se očekává limitní izofona 65 dB ve vzdálenosti maximálně 135 m od nehluknějšího zařízení (drtičky kameniva). V blízkosti se nenachází žádný chráněný venkovní prostor stavby, proto se nepředpokládá překračování hygienického limitu.

Z výsledků studie vyplývá, 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. Pro následující stupeň projektové dokumentace (DSP) bude, na základě precizovaných dopravních tras a počtu vozidel, provedeno akustické vyhodnocení dopravy přesunovaného materiálu.

Nejhlučnější fází bývá směrová a výšková úprava automatickou strojní podbíječkou včetně zhutnění štěrkového lože v definitivní poloze dynamickým stabilizátorem. Běžné automatické strojní podbíječky zvládnou zpracovat asi 400 m koleje za hodinu. U výhybek je práce pomalejší, přičemž podbití jedné výhybky trvá asi 20 minut. Při průjezdu je ekvivalentní hladina akustického tlaku od vzdálenosti nad 15 m od osy srovnávané koleje nižší než 65 dB. Vzhledem k velmi krátkodobému účinku působení v řádu minut během denní doby nedojde k ohrožení zdraví.

Období provozu - Ve všech úsecích železničního svršku je navržena kompletní rekonstrukce obou traťových (resp. staničních) kolejí na bezpodkladnicové pružné upevnění. Ve stávajícím stavu se na této části železniční trati nachází tuhé podkladnicové uchycení kolejnic.

Měření hluku prokazuje, že ekvivalentní hladiny akustického tlaku od provozu na železniční trati se v současném stavu v noční době u nejzatíženějších objektů pohybují na hranici hygienického limitu zahrnující korekci pro starou hlukovou zátěž. Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku od železniční dopravy z roku 2000 se stávajícím stavem hlučnosti bylo zjištěno, že došlo k výraznému snížení stavu hlučnosti, proto jsou u hodnocené stavby splněny podmínky

pro přiznání korekce pro starou hlukovou zátěž (maximální hodnota až 70 dB v denní době a 65 dB v noční době). V blízkosti rekonstruovaného mostu ev. km 226,575 lze předpokládat snížení větší než 10 dB. Po rekonstrukci železnice dojde k dalšímu snížení hlučnosti vlivem nahrazení stávajícího kolejového svršku novým s modernějším upevněním kolejnic. Ve výhledovém stavu je uvažováno se zvýšením intenzit dopravy, ale také je zohledněna postupná obměna provozovaných souprav. Na posuzovaném traťovém úseku se nepředpokládá překračování hygienického limitu u žádného objektu, proto není nutné realizovat ani doplňující protihluková opatření. Výstavba silničního nadjezdu souvisí s rušením přejezdu a povede ke zvýšení bezpečnosti. Nezvýší stav hlučnosti, protože dojde k odsunutí silniční komunikace od zástavby.

Vibrace - Velikost a šíření vibrací závisí na mnoha faktorech, z nichž nejvýznamnější jsou typ geografického podloží, kvalita a typ svršku/spodku a rychlost, hmotnost a celkový stav provozovaných souprav. Změnu šíření vibrací po změně dispozic stavby (realizaci záměry, resp. rekonstrukci trati) je téměř nemožné predikovat, nicméně se dá očekávat, že vlivem nového modernějšího kolejového svršku i spodku dojde ke zlepšení (snížení) vibrací v budovách v okolí posuzovaného úseku trati.

Vliv na povrchové a podzemní vody

Období výstavby - Vlivy záměru ve fázi výstavby mohou být způsobeny zejména v místech rekonstrukce železničních mostů přes vodní toky a u rekonstrukce železničního svršku v místech, kde se trať dotýká záplavového území.

V souvislosti s výstavbou v blízkosti vodních toků (především výstavbou mostních objektů), případně demolice v blízkosti vodních toků, lze předpokládat, že dojde v průběhu stavebních prací k uvolnění jemných částic a zákalům, tzn. k dočasnému zhoršení kvality vody v místech vlastních úprav, případně v úsecích níže po proudu. Nicméně jedná se pouze o ovlivnění dočasné, trvající pouze po dobu výstavby a vodní organismy se s tímto ovlivněním dobře vyrovnají, neboť jsou na daný jev, ke kterému ve vodních tocích i přirozeně dochází (např. při zvýšených průtocích), velmi dobře adaptovány. K minimalizaci uvedeného přispějí technická opatření zahrnující např. provizorní pažení či úhlové stěny zabraňující nechtěnému vnosu materiálu.

V rámci přípravných a stavebních prací budou úseky toků ovlivněny odstraněním břehové vegetace v místech mostních opěr, přístupových a manipulačních ploch. V důsledku obnažení půdního povrchu může docházet ke splachu zeminy do vodního toku. Sesutí zeminy či odpadů a materiálů je třeba předejít omezením odstranění vegetace na nejmenší možnou míru a technicky zvládnutým postupem zemních a demoličních prací.

Vodní toky mohou být ovlivněny i odběry vod pro stavební účely. Zde musí platit zásada, že voda pro stavební účely bude dovážena a pouze v nezbytných, v projektu odůvodněných případech, může být odebírána přímo z recipientu. Přitom je nezbytné, aby subjekt provádějící odběr měl k němu povolení vydané věcně a místně příslušným vodoprávním úřadem (obecní úřad obce s rozšířenou působností).

Záměr leží v blízkosti ochranného pásma vodního zdroje (OPVZ) Jesenice Nebanice podzemní zdroj a v OPVZ Nebanice I podzemní zdroj. Dále se v blízkosti záměru nachází přírodní zdroj minerální vody Františkovy Lázně, jeho ochranné pásmo však dotčeno nebude. Vzhledem k povaze záměru však negativní vlivy na vodní zdroje a přírodní zdroje minerálních vod mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími s realizací záměru, např. při rekonstrukcích mostních objektů a propustků (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.). K prevenci těchto havárií byly navrženy podmínky a opatření (viz kap. B.I.6.), při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum.

Dále hrozí riziko znečištění vod závadnými látkami z jednotlivých zařízení stavenišť. Může se například jednat o úniky PHM způsobené závadou na mechanizačním prostředku, únik olejů atd. K eliminaci uvedeného poslouží vhodné umístění skladovacích ploch se závadnými látkami (v dostatečné vzdálenosti od vodních toků a záplavových území) a instalování preventivních opatření, zabraňující možnému odtoku (stěny, nádrže, záchytné vany). V případě průniku závadné látky na nezpevněný terén se může tato látka vyluhovat dešťovou vodou, sněhem apod. a následně ohrozit kvalitu povrchových/podzemních vod v dané lokalitě. V takovém případě je nutno zvážit rozsah takového stavu a provádět neprodleně nutná sanační opatření, která musí být uvedena ve zpracovaném havarijním plánu stavby. Mimo již uvedené by zařízení staveniště měla být zajištěna proti úniku závadných látek do prostředí (nepropustné plochy, zastřešení apod.). Dále je nutné uvést, že pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu, nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán dle § 39 - § 43 zákona č. 254/2001 Sb.) a provádět záznamy o provedených opatřeních a tyto záznamy uchovávat po dobu 5 let.

Období provozu - Železniční trať se dostává do územního střetu s několika vodními toky, které překonává pomocí dostatečně kapacitních mostů a propustků. Vodní toky protékající v okolí záměru budou rovněž sloužit jako recipienty zachycených dešťových vod. S ohledem na polohu trati přímo u řeky Ohře (jenž je recipientem většiny vodotečí, které jsou v územním střetu se záměrem a je uvažováno jejich využití jako recipientů), a způsobu odvodnění, lze ovlivnění průtoků v jednotlivých tocích považovat za akceptovatelné. Trasa záměru se ve své většinové délce nachází v bezprostřední blízkosti (či přímo zasahuje) do záplavového území řeky Ohře pro průtoky Q5, Q20 a Q100, kdy hranici záplavového území tvoří násep železničního tělesa. Západně od Nebanic trasa záměru prochází záplavovým územím pro průtoky Q5, Q20 a Q100 vodního toku Plesná, a to i s vymezeným aktivním záplavovým územím. Dále je v obci Liboc vymezeno záplavové území pro Libocký potok (pro průtoky Q5, Q20 a Q100).

Mostní objekty, které kříží vodní toky v zájmovém území, budou v souladu s ČSN 73 6201, jenž se týká projektování mostních konstrukcí, konstruovány na průtok minimálně Q100. V okolí záměru se nachází několik vodních nádrží, avšak do žádné z nich nebude v rámci realizace záměru zasaženo. S ohledem na to, že je záměrem rekonstrukce předmětného traťového úseku v rámci stávající železniční tratě, resp. nedojde k významné změně stávajících poměrů v území, neboť se parametry rekonstruovaného úseku železniční trati, ani parametry železničních stanic na trati způsobem významným z hlediska vlivů na vodní režim krajiny a ochrany před povodněmi nezmění (navýšení zpevněných ploch), není předpoklad ovlivnění odtokových poměrů v oblasti. Plošný povrchový odtok z přilehlých svahů je v současném stavu zachycen systémem podélných otevřených příkopů s následným navedením do propustků vhodně situovaných v lokálních terénních depresích (dle morfologie terénu). Tyto propustky budou rovněž podrobeny, v rámci realizace záměru, celkové rekonstrukci. Při rekonstrukci mostních objektů bude dbán zřetel na to, aby nebyl zmenšen průtočný profil pod mostem a ani jiným způsobem nebyly hydromorfologické charakteristiky vodních toků, případně říční nivy, více omezeny. Po ukončení všech prací v toku musí být průtočný profil upraven na původní hodnotu nebo hodnotu vyšší, než jaká byla před realizací rekonstrukce.

V období provozu záměru odpadní vody ani závadné látky prakticky nebudou produkovány, nebo budou produkovány v zanedbatelném množství. Předpokládán není ani negativní vliv údržby trati a souvisejících zařízení. Prováděna bude předepsaná údržba a revize stavby. V případě zjištění závad jsou operativně opravovány. Při těchto opravách lze výjimečně očekávat pohyb těžké mechanizace v okolí trati, případně pohyb dieselelektrické trakce po železniční trati. Ohrožení kvality povrchových a podzemních vod tak lze předpokládat zejména v případě havárií.

Podrobné vyhodnocení možného ovlivnění vodních útvarů povrchových a podzemních vod je součástí přílohy č. 9 předloženého oznámení (Posouzení souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky). Vzhledem k tomu, že není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků (včetně kvality a hydromorfologických charakteristik vodních toků), vodních ploch, vodních zdrojů, je možno na základě uvedeného a při dodržení legislativních povinností a opatření na ochranu vod, vliv záměru na stav vodních útvarů povrchových a podzemních vod posoudit jako nevýznamný. Realizací záměru není očekáváno zhoršení ekologického stavu ani chemického stavu dotčených útvarů povrchových vod, které jsou v současnosti v nevyhovujícím stavu a rovněž není předpoklad zhoršení kvantitativního a chemického stavu vodních útvarů podzemních vod. Stejně tak realizace záměru nebude překážkou pro zlepšení jejich stavu v budoucnu.

Odpady – Odpady budou vznikat zejména v rámci realizace záměru, a to především v souvislosti s demolicemi, pracemi na železničním svršku a spodku a také s výstavbou nových stavebních objektů.

V rámci fáze provozu bude produkce odpadů minimální.

Původce odpadů bude, v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, a vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, nakládat s odpady podle jejich skutečných vlastností. Bude je shromažďovat a třídít podle druhu a kategorií a zabezpečí je před nežádoucím únikem do životního prostředí. Při nakládání s odpady, respektive při jejich odstraňování, budou voleny vždy ty způsoby nebo technologie, které zajistí vyšší ochranu lidského zdraví a které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Odstranění všech odpadů bude zajištěno subdodavatelsky oprávněnou společností vlastníci příslušná oprávnění pro nakládání s odpady.

Pokud bude s odpadem vznikajícím při realizaci a provozu záměru nakládáno v souladu s doporučeními uvedenými v tomto dokumentu, a tedy v souladu s platnými právními předpisy na úseku nakládání s odpady a ochrany veřejného zdraví, nedojde vlivem produkce odpadů k poškození životního prostředí nebo zdraví lidí a ovlivnění se tedy nepředpokládá.

Vliv na půdu – Z převážné části je trasa záměru navržena v rámci drážních pozemků, mimo ně je zábor půdy navržený v minimálním, nezbytně nutném rozsahu. Z hlediska charakteru záboru se jedná o zábor trvalý a zábor dočasný s délkou trvání do jednoho roku a s délkou nad 1 rok. 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.

Z hlediska struktury dotčené půdy tvoří velký podíl záborů plochy mimo ZPF a PUPFL, tzn. jedná se o plochy využívané např. jako plochy ostatní, zastavěné plochy atd., avšak realizace záměru si rovněž vyžádá zábory PUPFL a pozemků ZPF. Trvalý zábor PUPFL činí 5 415 m², rozsah dočasného záboru činí celkem 1 485 m² (1 401 m² dočasný zábor PUPFL nad 1 rok a 84 m² dočasný zábor PUPFL do 1 roku). Trvalý zábor pozemků ZPF činí 9 906 m², dočasný zábor nad 1 rok (na dobu 30 měsíců + 24 měsíců následná rekultivace) 12 909 m² a dočasný zábor do 1 roku pak 2 636 m².

V období výstavby může dojít lokálně ke vzniku eroze na svazích a zářezích železniční trati, než dojde ke zpevnění (zatravnění) těchto ploch či plně funkčnímu novému odvodnění záměru. Výrazné negativní ovlivnění ale není předpokládáno.

V období realizace záměru nelze vyloučit únik paliva či olejů ze stavební techniky a automobilů při jednotlivých stavebních pracích v případě havárie. Tato situace by neměla při realizaci standardních opatření a zákonných požadavků pro omezení kontaminace půd a vod nastat,

a proto je toto riziko považováno za minimální. Pro období výstavby bude zpracován havarijný plán, který bude specifikovat, jakým způsobem se chovat při vzniku havárie. V případě vzniku havárie budou okamžitě kontaktovány příslušné organizace integrovaného záchranného systému a budou realizována příslušná opatření dle havarijního plánu. Staveniště budou vybavena pomůckami k likvidaci havarijního úniku závadných látek.

Dle bilance zemních hmot vznikne po provedených stavebních pracích v rámci záměru přebytek cca 33 000 m³ zeminy. Ornice a výkopová zemina bude skryta a uskladněna odděleně, aby nedošlo k jejich promíchání.

Z ploch určených k trvalému záboru ZPF bude provedena skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy. Celkem bude z ploch trvalého záboru skryto 1 591 m³ ornice. Z ploch dočasného záboru nad 1 rok bude skryto 1 637 m³ ornice. Skrytá zemina z ploch dočasného záboru nad 1 rok bude po ukončení stavební činnosti rozprostřena ve stejné mocnosti na stejné pozemky a následně bude zahájena rekultivace. Na plochách dočasného záboru do 1 roku, nebude provedena skrývka ornice, plochy se po ukončení stavební činnosti uvedou do původního stavu.

Hospodárné využití skryté ornice z ploch trvalého záboru bude zajištěno investorem stavby ve spolupráci s místními zemědělskými subjekty, obcemi a příslušným orgánem ochrany ZPF.

V rámci provozu záměru představuje riziko pro půdy jejich možná kontaminace, a to především v případě havárie na trati, dále také eventuálně výjimečně v rámci prací údržby na trati či souvisejících staveb a zařízení. Toto riziko je však považováno za minimální, vzhledem k tomu, že během provozu záměru se bude postupovat dle provozního řádu a lze jej považovat za preventivní opatření proti vzniku eventuálních havárií. Za předpokladu vzniku havárie se bude postupovat dle havarijního plánu.

Na základě výše uvedených skutečností lze celkově konstatovat, že nedojde k výraznému negativnímu vlivu na půdu, případně lesní pozemky. V případě trvalého záboru pozemků ZPF a PUPFL se sice jedná o trvalý a nevratný vliv, avšak s ohledem podílů záboru pozemků ZPF a PUPFL vůči celé délce trasy jde o zábor malý a při dodržování navržených opatření lze považovat vliv za přijatelný. Dočasné zábory ZPF budou představovat ovlivnění pouze po dobu výstavby. Během provozu záměru nebude docházet k dalším negativním vlivům na půdy, vyjma eventuálních havárií.

Vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje - Vzhledem k charakteru záměru, kterým je rekonstrukce stávající trati, kdy jsou převážně využívány drážní pozemky, nedojde k ovlivnění nerostných zásob. Dobývání ložisek nebude nijak ztíženo.

Trasa železnice prochází ze své větší části výhradním ložiskem Chebské pánve. Dále se západně od obce Nebanice nachází v bezprostřední blízkosti výhradního ložiska Vrbová, které je zároveň těženým dobývacím prostorem. Nejvýchodnější část tratě západně od obce Liboc zasahuje do poddolovaného území Dolní Pochlovice (hnědé uhlí). V zájmovém území se dle České geologické služby nacházejí místa náchylná ke svahovým sesuvům, avšak jedná se o místa převážně s nízkou náchylností k sesuvům, kde jsou nejméně vhodné podmínky pro vznik svahových deformací. Pouze v krátkém úseku severovýchodně od Nebanic trasa záměru zasahuje do území se střední náchylností k sesuvům.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Flora - Biologickým průzkumem (Mgr. Michael Pondělíček, 2.12.2020), který je přílohou č. 7 předloženého oznámení, byl zjištěn pouze výskyt běžných druhů rostlin. V předmětném úseku zkoumané železniční trati, ani v jejím okolí nebyly nalezeny žádné zvláště chráněné druhy rostlin dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V rozsahu záboru stavby (dočasného i trvalého) dojde k záboru stanovišť

těchto rostlin, a to skrývkou zeminy, případně pohybem mechanizace. Vzhledem k tomu, že z botanického hlediska není dotčené území považováno za příliš hodnotné a snahou technického řešení záměru bylo minimalizovat zásahy do stávající vegetace, lze vlivy považovat za přijatelné. Na území dotčeném záměrem bylo v rámci Dendrologického průzkumu (viz příloha č. 8 předloženého oznámení) identifikováno 894 stromů a zapojené porosty dřevin o celkové ploše 69 315,5 m². Celkový počet dřevin vyžadující svými parametry povolení ke kácení je 870, spolu s celkovou plochou 65 692,5 m² zapojených porostů dřevin. Kácením dřevin dojde k zásahu do stávající vegetace, avšak bude prováděno pouze v nezbytně nutném rozsahu. Dřeviny, které bude možné zachovat (nebudou v kolizi při realizaci projektu), budou na stanovišti chráněny po dobu realizace opatřeními, která navrhne zhotovitel stavby.

Vzhledem k tomu, že kácení dřevin podél železniční tratě probíhá dlouhodobě, za účelem zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti provozu na dráze, mohou být dřeviny, které se zde nacházejí, těmito zásahy degradovány. Charakterem záměru je rekonstrukce stávající tratě, tzn. nejedná se o zcela nový antropogenní zásah do území, a tak s ohledem na to a výše uvedené lze považovat zásah za akceptovatelný.

Fauna - V rámci biologického průzkumu (příloha č. 7 předloženého oznámení) byly nalezeny celkem 2 druhy živočichů kriticky ohrožených, 10 druhů silně ohrožených a 12 druhů ohrožených, dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. U většiny nalezených zvláště chráněných druhů živočichů bylo konstatováno, že záměr nebude mít negativní vliv na jedince, místní populace ani jimi obývané biotopy. To je dáno zejména tím, že se zde druhy vyskytují především v době hledání potravy nebo při přeletu/přechodu. Nemají zde hnízdiště či úkryty (resp. v době průzkumu nebyly zjištěny), ty se pravděpodobně nacházejí dále od tratě.

Pro ochranu živočichů je nutná realizace opatření (záchranný průzkum před zahájením výstavby a transfer živočichů na jiná vhodná místa). Dále je doporučeno omezení prací souvisejících s realizací záměru ve večerních a ranních hodinách, zahájení stavebních prací v době mimo vegetační období (tj. listopad až březen) a provedení kácení mimolesní zeleně mimo období hnízdění ptáku (tj. srpen až březen dalšího roku). Po ukončení stavebních prací je doporučeno realizovat náhradní výsadby v okolí trati a dále kompenzační opatření v podobě umístění budek pro ptáky a netopýry v okolí lesních a mokřadních porostů, u mostů a propustků dle možností využít skládaný kámen. Z obecného hlediska lze usuzovat, že negativně budou živočichové ovlivněni během výstavby záměru rušením stavební mechanizací a prováděnými pracemi, v případě ptáků či netopýrů zbavením hnízdních možností z důvodů kácení dřevin. S ohledem na výše uvedené a při dodržení navržených opatření však lze ovlivnění živočichů považovat za akceptovatelné.

Biologická rozmanitost - Dle provedeného biologického průzkumu (viz příloha č. 7 předloženého oznámení) jsou z botanického hlediska biotopy v blízkosti záměru ve většině případů zasaženy značnou degradací a u vody i eutrofizací, ruderalizací, s výskytem invazních druhů rostlin. Kvalitnějšími biotopy jsou pouze lužní plochy u menších vodních toků. Bylo vyhodnoceno, že zkoumané lokality obecně nemají žádnou nadprůměrnou přírodovědnou hodnotu, průměru dosahují pouze zmíněné lužní porosty u vybraných toků (Ohře, Libocký potok, Plesná a Sázek) a občas nějaký lepší fragment vlhké louky (biocentrum Za drahou, či omezené kyselé doubravy u Nebanic). V uvedeném úseku zkoumané železniční trati ani v jejím okolí nebyly nalezeny žádné zvláště chráněné druhy rostlin.

Ze zoologického hlediska se v dotčeném území vyskytují pestřejší druhy biotopů, které umožňují výskyt různorodějším skupinám živočichů, a to jak běžným druhům, tak druhům zvláště chráněným.

S ohledem na charakter dotčeného území a technické řešení záměru, kdy zásahy do stávajícího území budou minimální (a to jak při úpravách železničního spodku, ostatních souvisejících staveb, kabelizace, úpravě trakčního vedení, tak i využívání ploch stavenišť) je možné předpokládat, že k významné ekologické zátěži nedojde, realizace záměru bude pro dotčené území únosná a celková biodiverzita dotčených lokalit nebude významně ovlivněna. Případné ovlivnění bude dočasné a je možné očekávat, že po ukončení výstavby záměru dojde časem ve většině dotčených biotopů k jejich postupné obnově. Ovlivnění biologické diverzity tak lze považovat za přijatelné.

Vliv na krajinu – Vlivy na krajinný ráz vycházejí ze samostatného posouzení (Ing. Lubor Smejkal, Mgr. Iva Smejkalová, 09/2021), které je přílohou č. 11 předloženého oznámení.

Významný krajinný prvek - K dotčení registrovaných VKP nedojde. Předmětný záměr se dostává do územního střetu s VKP ze zákona, a to konkrétně VKP vodní tok, údolní niva a les. Železniční trať kříží vodní toky uvedené v kap. C.I.6 předloženého oznámení, přičemž řada vodotečí se po většinu roku nachází bez vody, v polích a s ruderalizovanými porosty v okolí, případně u nich dochází k výrazné eutrofizaci. V rámci realizace záměru jsou navrženy parametry rekonstruovaných mostních objektů a propustků tak, aby ekologicko-stabilizační funkce vodních toků zůstala zachována. V případě Libockého potoka dojde k zásahu do dna toku během realizace rekonstrukce mostu. Tok bude lokálně ovlivněn v místech vlastních úprav, případně níže po proudu toku. Pro eliminaci negativních vlivů je při realizaci rekonstrukce mostu dodržovat povinnosti vyplývající ze zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a preventivní opatření k eliminaci možné havárie.

Z hlediska VKP údolní nivy se primárně jedná o nivu vodního toku Ohře (nejblíže se trase záměru dotýká u osady Vrbová) a nivu vodního toku Libocký potok v obci Liboc, Plesná a Sázek západně od Nebanic. Údolní nivy zbylých vodních toků a vodotečí jsou nevýrazné a zahrnují jen bezprostřední okolí; břehové porosty jsou silně eutrofizovány. Ovlivnění VKP údolních nic se nepředpokládá.

Vliv na VKP lesy ve smyslu potenciálního kácení lesní vegetace nelze vyloučit, bude se však jednat pouze o eventuální lokální zásah do lesa podél stávající železniční trati. Vzhledem k tomu, že trasování záměru je navrženo ve stávající stopě železnice, není očekáváno, že by vliv na lesní pozemky byl výrazný a jak je zřejmé z kap. B.II.1 předloženého oznámení (zábory PUPFL) rozlohou se bude jednat o malé zábory lesních pozemků.

Z hlediska VKP údolní nivy se primárně jedná o nivu vodního toku Ohře (nejblíže se trase záměru dotýká u osady Vrbová) a nivu vodního toku Libocký potok v obci Liboc, Plesná a Sázek západně od Nebanic. Údolní nivy zbylých vodních toků a vodotečí jsou nevýrazné a zahrnují jen bezprostřední okolí; břehové porosty jsou silně eutrofizovány. Ovlivnění VKP údolních nic se nepředpokládá.

Vliv na VKP lesy ve smyslu potenciálního kácení lesní vegetace nelze vyloučit, bude se však jednat pouze o eventuální lokální zásah do lesa podél stávající železniční trati. Vzhledem k tomu, že trasování záměru je navrženo ve stávající stopě železnice, není očekáváno, že by vliv na lesní pozemky byl výrazný.

ÚSES - Z hlediska možného vlivu na územní systém ekologické stability lze konstatovat, že záměr přichází do kolize se všemi úrovněmi prvků ÚSES. Ovlivnění regionálních a lokálních prvků ÚSES však dojde jen částečně, a to během výstavby. V rámci rekonstrukce trati nedojde k zásadním technologickým změnám (jak již bylo uvedeno, jedná se rekonstrukci tratě ve stávající stopě), které by prvky ÚSES, a tedy i jejich ekologicko-stabilizační funkci ovlivnily. Mostní objekty a propustky, kterými daný prvek ÚSES kříží železniční trať, zůstanou zachovány, případně budou

díky nevyhovujícím technickým podmínkám rekonstruovány nebo vystavěny tak, aby se zajistila migrační prostupnost.

Po dobu výstavby mohou být funkce ÚSES dočasně ovlivněny plochami zařízení staveniště, pokud by v nezbytných případech do jejich částí musela být umístěna (zde se jedná především o zařízení staveniště v rámci realizace mostních objektů a propustků). Za uvedeného předpokladu by se pak jednalo o dočasné ovlivnění biocenter a biokoridorů, jež se dostávají do kontaktu se záměrem nebo se nachází v těsné blízkosti.

Celkově lze proto dopady záměru na ÚSES při dodržení opatření uvedených v kap. B.I.6. předloženého oznámení považovat v období výstavby za minimální.

NATURA 2000 - Dle stanoviska Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství (zn.: KK/3327/ZZ/21 ze dne 13.07.2021) lze vyloučit, že uvedený záměr může mít samostatně i ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Zvláště chráněná území - Záměr se nenachází na žádném zvláště chráněném území.

Přeshraniční vlivy záměru – Vzhledem k charakteru, rozsahu záměru a vzdálenosti od vlastní hranice České republiky nejsou předpokládány žádné nepříznivé vlivy mimo území ČR.

Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací - Záměr nebude mít žádné významné nepříznivé vlivy na životní prostředí, proto nejsou žádná speciální opatření k prevenci, vyloučení nebo snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí navrhována a ani nejsou navrhovány žádné kompenzace.

Pro minimalizaci vlivů záměru na životní prostředí v etapě realizace stavby bylo navrženo několik technických podmínek, které jsou zmíněny v kapitole B.1.6 předloženého oznámení, a které budou zohledněny v projektové dokumentaci (zejména v části Plán organizace výstavby, havarijní plán atd.). Dále jsou v opodstatněných případech uvedena opatření a doporučení pro realizaci výstavby či provoz v příslušných kap. D.I předloženého oznámení.

Investor dodrží veškerá nařízení, opatření a navazující rozhodnutí dle platných právních předpisů.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí

Ministerstvo jako příslušný správní úřad ve smyslu ust. § 21 písm. c) zákona, obdrželo dne 19.11.2021 oznámení společnosti Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, IČO: 70994234, k záměru „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“, zpracované Mgr. Lucií Peterkovou, Ph.D., (Ecological Consulting a.s.) dle § 6 odst. 1 zákona spolu s žádostí o zahájení zjišťovacího řízení ve smyslu ust. § 7 zákona.

Příslušný úřad posoudil předložené oznámení a konstatoval, že splňuje náležitosti dle § 6 odst. 2 a 4 zákona, umožňující zahájení zjišťovacího řízení dle § 7 zákona. Na základě uvedeného zjištění příslušný úřad zahájil zjišťovací řízení dopisem č.j. MZP/2021/530/2241 ze dne 05.01.2022 a rozeslal v souladu s ustanovením § 6 odst. 7 zákona informaci o zahájení zjišťovacího řízení, spolu s kopií oznámení záměru, dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům.

Oznámení záměru bylo v souladu s ust. § 16 odst. 2 zákona náležitě zveřejněno a dne 10.01.2022 byla zveřejněna informace o oznámení a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet na úřední desce Karlovarského kraje.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí

Podkladem pro vydání tohoto rozhodnutí bylo zejména oznámení „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“, zpracované podle přílohy č. 3 zákona v 11/2021. Dalšími podklady byla vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů a veřejnosti uvedených v následující části. V rámci zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad k posuzovanému záměru 10 vyjádření v zákonem stanovené 30-denní lhůtě, počínající ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce příslušného kraje, která byla stanovena do 09.02.2022.

Vyjádření dotčené veřejnosti [§ 3 písm. i) zákona] příslušný úřad neobdržel.

V žádném z obdržených vyjádření nebyl vysloven nesouhlas s realizací záměru, ve třech vyjádřeních však byl vznesen požadavek na úpravu či doplnění předloženého oznámení, v jednom vyjádření pak byl formulován požadavek na posouzení vlivů záměru na životní prostředí ve smyslu ust. § 3 písm. l) zákona.

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

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

1. Městský úřad Cheb, odbor stavební a životního prostředí, ze dne 01.02.2022
2. Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje, se sídlem v Karlových Varech, ze dne 24.01.2022
3. Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 08.02.2022
4. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, ze dne 24.01.2022
5. Městský úřad Sokolov, Odbor životního prostředí, ze dne 01.02.2022
6. Ministerstvo životního prostředí, Odbor ochrany ovzduší, ze dne 07.02.2022
7. Karlovarský kraj, ze dne 08.02.2022
8. Obec Nebanice, ze dne 28.01.2022
9. Croping s.r.o., ze dne 24.01.2022
10. Město Kynšperk nad Ohří, ze dne 05.01.2022

Vypořádání obdržených připomínek:

1. **Městský úřad Cheb, odbor stavební a životního prostředí** požaduje doplnění předloženého oznámení s ohledem na skutečnost, že v zájmovém území došlo k významné změně. Byla provedena revize a následně zrušení rozsáhlého ochranného pásma vodních zdrojů Jesenice – Nebanice (které bylo stanoveno rozhodnutím č.j. 423/B/78 ze dne 01.08.1978 Okresním národním výborem v Chebu, VLHZ) a upraveno rozhodnutím č.j. MUCH 56651/2010 ze dne 06.09.2009 MěÚ Cheb, OŽP. Zájmové území se NOVĚ nachází v ochranném pásmu vodního zdroje Nebanice, na hranici zóny 3 a 4 (stanoveném opatřením obecné povahy č.j. MUCH 32692/2021 ze dne 30.04.2021 a č.j. MUCH 45822/2021 ze dne 08.06.2021).

Na základě uvedeného je dle názoru MěÚ Cheb potřeba předložený dokument „Oznámení záměru aktualizovat.

Vypořádání: S ohledem na skutečnost, že předmětem záměru je rekonstrukce stávající železniční trati (nikoliv výstavba železniční tratě nové), která je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, nepředstavuje toto pochybení ze strany oznamovatele nezákonnost předloženého oznámení, potažmo celého zjišťovacího řízení. Oznamovatel však bude nucen tuto skutečnost zohlednit a náležitě vypořádat v rámci přípravy dokumentace pro navazující řízení (DÚR, DSP apod.)

- 2. Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje, se sídlem v Karlových Varech** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
- 3. Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
- 4. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
- 5. Městský úřad Sokolov, Odbor životního prostředí** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
- 6. Ministerstvo životního prostředí, Odbor ochrany ovzduší** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
- 7. Karlovarský kraj** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
- 8. Obec Nebanice** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., ale nesouhlasí se zrušením železničního přejezdu č. P94 v km 226,265 a požaduje úpravu předloženého oznámení. Svůj požadavek odůvodňuje následovně:

„Zrušením přejezdu č. P94 v km 226,265 Nebanice dojde u části motorových vozidel a zemědělské techniky k odklonu průjezdu do severní části obce přes uvedený přejezd. Vozidla a technika, která svými rozměry nebudou moci využít železničního podjezdu na silnici III/21223 budou nucena celou lokalitu objíždět po místní komunikaci Nebanice – Hněvín – Hartoušov - Nebanice.

Tím se prodlouží celková trasa, zatíží se místní komunikace (náklady na opravy a údržbu nebude obci nikdo kompenzovat), s ohledem na snahu zavedení bezemisní dopravy se tímto opatřením v dané lokalitě naopak navýší množství emisí vzniklých spalovacími motory vozidel a techniky. Namísto trasy o délce cca. 1 km se trasa prodlouží na cca 6,6 km. Také vzniknou nové náklady majitelům vozidel a techniky na provoz.

Zároveň se navýší provoz v intravilánu obce, její severní části, především ze strany zemědělské techniky, kdy v současné době při využití přejezdu P94 je možné volit trasu po okraji obydlené oblasti. Tato část obce tak není zatěžována hlukem, prachem a zvýšenými emisemi. Po zrušení přejezdu P94 a nutnosti využití prodloužené trasy bude technika projíždět přímo obydlenou severní částí obce, v místě s nejvyšší koncentrací obyvatel. Samozřejmostí je zvýšené opotřebení místních komunikací v majetku obce, kdy nepředpokládáme, že bude na opravy a údržbu někdo přispívat. Jako náhrada za zrušený přejezd P94, je v projektu zmiňovaný podchod na železniční zastávce Nebanice, tento podchod bude zcela jistě bezpečnější pro pěší obyvatele a návštěvníky obce při využití železniční dopravy, ale zcela jistě nebude z hlediska využitelnosti pro obyvatele při migraci mezi severní a jižní částí obce, jelikož na ni v projektu ani mimo projekt nenavazují žádné chodníky, tedy spojnicí zůstane krajská komunikace a pohyb po ni. Pro automobilovou dopravu jej jako náhradu nelze považovat.

Z pohledu bezpečnosti, je zrušení přejezdu P94 problematické co do obslužnosti severní části obce. V současné době je přístup do severní části obce umožněn dvěma možnostmi (přejezd P94 a železniční podjezd, který již byl v nedávné minulosti rekonstruován a však při jeho rekonstrukci nedošlo k dostatečnému rozšíření a zvýšení, tak jak bylo stanoveno mimo jiné v platném územním plánu obce Nebanice). Po zrušení přejezdu P94 tak zůstane pouze jedna dopravní spojnice obou částí obce. Předpokládáme, že tím by mohlo dojít k porušení zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů. Jelikož se evakuační středisko, kam jsou umísťováni občané při povodních a zátopách z jižní části obce, nachází v severní části obce. Je důležité zachovat plnou dopravní obslužnost obou částí. V minulosti došlo při záplavách ke zvýšení hladiny vody pod železničním podjezdem a znemožnění průjezdu, což by v případě potřeby evakuace osob značně komplikovalo situaci. Při využití zbylé objízdné trasy po komunikaci (Nebanice – Hněvín – Hartoušov – Nebanice) dochází k situacím, kdy nejsou mosty na trase průjezdné z důvodu zvýšené hladiny potoka Plesná, Sázek a řeky Ohře. Zároveň při záplavách dochází k neprůjezdnosti křižovatky pozemních komunikací v Hartoušově. Všechny popsané skutečnosti ukazují, že zachování pouze jedné přístupové cesty do severní části obce vysoce ohrožuje bezpečnost občanů a značně komplikuje praktické kroky při ochraně života, zdraví a majetku občanů. Obec musí uvažovat takovým způsobem, že při scénáři špatného dne, kdy v jednu dobu nastanou všechna vyjmenovaná rizika, musí i přesto zachovat dopravní obslužnost obou částí obce.

Podle našeho posouzení realizací, a především následným užíváním záměru (zrušení železničního přejezdu P94) bude konkrétně v obci Nebanice negativně zasažena větší část obyvatel cca 250 osob. Vzhledem k tomu, že se do budoucna počítá s rozšířením zástavby v severní části obce, bude se navyšovat i počet negativně zasažených obyvatel.

Obec je umístěním železniční trati zasažena nadměrně s porovnáním okolních obcí. Jelikož vedení trati přetíná obec na dvě části, komplikuje tím v některých směrech rozvoj jak obce, tak samotných občanů. Přínos železnice pro obec a občany, jak byla vnímána historicky, je v současné době bohužel mnohem nižší. Ovšem i přesto negativní vnímání je nutné skutečnosti, že železnice je součástí obce třeba reflektovat, a využít toto spojení v maximální míře.

Obec chápe celou rekonstrukci železniční tratě jako národní zájem, ale nepovažuje za správné, aby bez řádného dialogu všech zúčastněných stran došlo jen k jednostrannému závěru. Do dnešních dnů Správa železnic prosazovala jen svůj zájem, a pro naši obec je velkým zklamáním, že ani po osobním jednání nedošlo k úpravě předložené dokumentace a nebyly vzaty na vědomí její požadavky, které mají dle našeho názoru svá opodstatnění. Místo dialogu a hledání nejschůdnější cesty se předkládá řešení, jež nebere v potaz místní náležitosti a potřeby obyvatel."

Vypořádání: Požadavek se netýká předmětu zjišťovacího řízení a obec tento požadavek musí řešit s oznamovatelem mimo toto zjišťovací řízení.

Technické řešení připravovaného záměru je předmětem zjišťovacího řízení (potažmo celého procesu posouzení – tzv. EIA) pouze co do jeho případných vlivů na životní prostředí příp. zdraví osob. Pakliže by uvedené zrušení železničního přejezdu bylo v příčinné souvislosti s nadměrným navýšením dopravy a s tím spojeného vlivu na některou složku životního prostředí (hluk, emise apod.), v jiné části dotčeného území, byl by takovýto požadavek legitimní. V tomto případě však k žádnému takovému výraznému vlivu na životní prostředí nedochází.

Železniční podjezd odpovídajících parametrů je od rušeného železničního přejezdu vzdálen cca 350 m. Pro chodce a cyklisty je ve vzdálenosti cca 120 m od rušeného železničního

přejezdu umístěn podchod. Dopravní obslužnost do severní části obce je tak evidentně zajištěna.

Vozidla a technika, která svými rozměry nebudou moci využít železničního podjezdu na silnici III/21223 by už v současné době měly využívat objízdnou trasu, neboť na dopravní komunikaci směřující přes uvedený železniční přejezd je umístěna zákazová dopravní značka B4 - Zákaz vjezdu nákladních automobilů, která zakazuje vjezd nákladním automobilům, tahačům přívěsu nebo návěsu a speciálním automobilům. Navíc v lokalitě nacházející se bezprostředně za přejezdem se nachází obytná zóna označená dopravní značkou IZ 5a. Zrušení uvedeného železničního přejezdu nezpůsobuje významný vliv na životní prostředí.

- 9. Croping s.r.o.** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., ale nesouhlasí se zrušením železničního přejezdu č. P94 v km 226,265 a požaduje úpravu předloženého oznámení. Svůj požadavek odůvodňuje následovně:

„Důvodem je zamezení přístupu a dostupnost polí a zemědělského areálu živočišné výroby v Nebanicích. Situace by byla jiná, pokud by se podjezd v Nebanicích dokončený v roce 2015 postavil v podjezdném profilu 4 m (na výšku). Stávající výška 3,4 m je opravdu nedostačující. Přejezd supluje podjezd nejen na výšku, ale i na šířku, zvláště u nadrozměrné přepravy přesahující v některých případech výšku 4 m.“

Vypořádání: Požadavek se netýká předmětu zjišťovacího řízení a obec tento požadavek musí řešit s oznamovatelem mimo toto zjišťovací řízení. Viz vypořádání k vyjádření obce Nebanice.

- 10. Město Kynšperk nad Ohří** požaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. Svůj požadavek odůvodňuje následovně:

Po prostudování podkladů se domníváme, že je vhodné zaměřit se na posouzení vlivu záměru na níže uvedené oblasti:

1) Posouzení vlivu na krajinný ráz - V oznámení záměru v části D.1.3 „Vlivy na estetickou hodnotu krajiny“ je uvedeno, že „Charakter záměru, ..., který se nebude projevovat novými výraznými hmotovými, či vertikálními objekty má prakticky nulový vliv na výše uvedené vizuálně - estetické charakteristiky“ a dále v příloze č. 11 „Posouzení vlivů navrhované stavby na krajinný ráz...“ je uvedeno, že „Maximálně slabý vliv je možné hodnotit z hlediska realizace nadjezdu železniční trati na stávajícím křížení s komunikací 11/212 v km 222,298. V tomto místě se jedná o urbanizovanou krajinu v blízkosti ŽST Kynšperk n. O.“ dále, s tímto tvrzením nesouhlasíme, i přesto, že se jedná o urbanizovanou krajinu, nová výstavba přemostění bude mít zásadní vliv na krajinný ráz v této části obce.

2) Posouzení vlivu - hluková studie - V oznámení záměru část G a dále v příloze č. 5 „Hluková studie“ se uvádí, že se nepředpokládá překračování hygienického limitu u žádného z objektů, a proto není nutné realizovat ani doplňující protihluková opatření - se stanoviskem nesouhlasíme, domníváme se, že v případě zvýšení intenzity a rychlosti provozu na železnici, budou obyvatelé žijící v blízkosti železnice zatěžováni akustickým hlukem z provozu, a to i přes modernizaci železničního svršku.

Pro úplnost dále uvádíme, že lokalita Dolní Pochlovice je zasažena následky bývalé důlní činnosti, v jejímž důsledku dochází ke zvyšování spodních vod, a to i v blízkém okolí drážního tělesa mezi vodními plochami na pozemcích p.č. 146/1 a p. č. 117 k.ú. Dolní Pochlovice. Měření spodních vod v současné době monitoruje Palivový kombinát Ústí, s. p.

Vypořádání: Problematika vlivu záměru na krajinný ráz byla v oznámení záměru posouzena v kapitole D.I.2 a vycházelo se ze samostatného posouzení (Ing. Lubor Smejkal, Mgr. Iva Smejkalová, 09/2021), které je přílohou č. 11 předloženého oznámení, kde se uvádí:

„Stavba, jakožto rekonstrukce stávající trati, která se nebude projevovat novými výraznými hmotovými, či vertikálními objekty má prakticky nulový vliv na výše uvedené hodnoty vizuálně-estetické charakteristiky. Vnímání trati v krajinné scéně zůstane zcela stejné i po provedené rekonstrukci. Maximálně slabý vliv je možné hodnotit z hlediska realizace nadjezdu železniční trati na stávajícím křížení s komunikací II/212 v km 222,298. V tomto místě se jedná o urbanizovanou krajinu v blízkosti ŽST Kynšperk n. O. Vizuálně se zde stavba nového mostu bude propisovat i do vzdálenějších poloh krajiny. V místě přemostění nejsou významné vyhlídkové body, respektive se jedná o běžnou krajinu a běžnou dopravní infrastrukturu, která splyne s charakterem krajinné matrice a po své realizaci nebude nijak narušovat vnímání okolních pozitivních krajinných hodnot, jako je niva Ohře, zatopené lomy či zalesněné horizonty Chlumského lesa.“

Tato problematika byla v předloženém oznámení vypořádána poměrně vyčerpávajícím způsobem, o čemž svědčí i kladné stanovisko příslušného orgánu ochrany životního prostředí MěÚ Sokolov, který je kompetentní k hodnocení krajinného rázu.

Problematika krajinného rázu a jeho případného ovlivnění realizovaným záměrem bude dále podrobněji řešena v rámci navazujícího řízení, kdy příslušný orgán ochrany přírody k umístování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, vydává v rámci samostatného řízení vedeném dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, svůj souhlas.

Pro posouzení míry zátěže obyvatelstva hlukem v období výstavby i provozu byla vypracována hluková studie (Ing. Jaromír Cápál, Ecological Consulting a.s., 10/2021), která je přílohou č. 5 předloženého oznámení. Tato studie zhodnocuje hluk ze stavební činnosti během realizace stavby, kdy se očekává krátkodobé a dočasné snížení kvality bydlení u objektů nacházejících se v blízkosti rekonstruované trati. Ke zmírnění negativních vlivů hluku na okolí ze stavební činnosti jsou v rámci předloženého oznámení navržena organizační opatření.

Rovněž je hodnocena hluková situace po dokončení rekonstrukce trati a souvisejících stavebních objektů za provozu záměru v denní i noční době v chráněném venkovním prostoru staveb.

U hodnocené stavby byly splněny podmínky pro přiznání korekce pro tzv. starou hlukovou zátěž. Hygienický limit pro hluk z dopravy na železniční trati v tomto úseku tedy činí 70 dB pro denní a 65 dB pro noční dobu. Z posouzení období provozu již zrekonstruovaného úseku vyplynul závěr, že stavba bude mít pozitivní přínos na akustickou situaci v okolí tratě vlivem modernizace kolejového svršku, nasazení moderních vlakových souprav, použití moderních technologií apod.

Současně však autor hlukové studie konstatuje, že zlepšením přepravních podmínek na dráze může dojít ke zvýšení intenzit železniční dopravy z pohledu počtu vypravovaných vlakových souprav. Změnu v intenzitě dopravy vyhodnocuje jako zanedbatelnou ve vztahu k celkové hlukové situaci podél železniční trati a nepředpokládá překračování hygienických limitů hluku na posuzovaném traťovém úseku.

Tato problematika byla v předloženém oznámení vypořádána poměrně vyčerpávajícím způsobem, o čemž svědčí i kladné stanovisko příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví – Krajské hygienické stanice Karlovarského kraje.

V došlých vyjádřeních nebyly vzneseny žádné relevantní připomínky, které by nebylo možno v následujících fázích přípravy záměru účinně a beze zbytku řešit, a které by zásadním způsobem zpochybnilo nebo bránilo případné realizaci záměru.

Kopie výše uvedených vyjádření jsou v elektronické podobě k dispozici v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, české informační agentury životního prostředí a na stránkách ministerstva (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OV4218, v sekci závěr zjišťovacího řízení.

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

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

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

Poučení

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

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

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

Ing. Jaroslav VACEK

Ředitel odboru výkonu státní správy IV

podepsáno elektronicky

Sdělení ke zveřejnění:

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

Do závěru zjišťovacího řízení lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>) pod kódem záměru OV4218.

Rozdělovník

Oznamovatel:

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

Dotčené územní samosprávné celky:

- 2/ Karlovarský kraj, k rukám hejtmána, Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary
- 3/ Město Kynšperk nad Ohří, k rukám starosty, Jana A. Komenského 221/13, 357 51 Kynšperk nad Ohří
- 4/ Obec Nebanice, k rukám starostky, Nebanice 7, 350 02 Nebanice
- 5/ Obec Kaceřov, k rukám starosty, Kaceřov 32, 357 51 Kynšperk nad Ohří
- 6/ Obec Třebeň, k rukám starosty, Třebeň 31, 351 34 Skalná

Dotčené správní úřady:

- 7/ Krajský úřad Karlovarského kraje, Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary
- 8/ Městský úřad Sokolov, Odbor životního prostředí, Rokycanova 1929, 356 01 Sokolov 1
- 9/ Městský úřad Cheb, Odbor životního prostředí, nám. Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 350 20 Cheb
- 10/ KHS Karlovarského kraje - územní pracoviště Cheb, Hradební 16, 350 01 Cheb
- 11/ KHS Karlovarského kraje - územní pracoviště Sokolov, Závodní 94, 360 21 Karlovy Vary
- 12/ ČIŽP OI Ústí nad Labem, Pobočka Karlovy Vary, Závodní 152, 360 18 Karlovy Vary
- 13/ Ministerstvo zdravotnictví - ČIL, Palackého nám. 375/4, 128 01 Praha 2

Zpracovatel oznámení:

- 14/ Ecological Consulting a.s., Mgr. Lucie Peterková, Ph.D., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc