Oznámení záměru

podle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb., v platném znění

REKONSTRUKCE STANIČNÍCH KOLEJÍ A VÝHYBEK V ŽST STRAKONICE

SŽDC s.o., STAVEBNÍ SPRÁVA PLZEŇ

Ing. Radek Přílepek
Sudoměřice u Tábora 131
391 36 Sudoměřice u Tábora
telefon: 602 539 541
rozhodnutí o udělení autorizace č.j. 31547/5291/OPVŽP/02
autorizace prodloužena rozhodnutím č.j. 28483/ENV/07

únor 2008

OBSAH:

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI 3
A. 1. Obchodní firma 3
A. 2. IČ 3
A. 3. Sídlo organizační jednotky 3
A. 4. Oprávněný zástupce 3
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU 3
B. I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE 3
B. I. 1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 3
B. I. 2. Kapacita (rozsah) záměru 3
B. I. 3. Umístění záměru 4
B. I. 4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry 4
B. I. 5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí 4
B. I. 6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru 4
B. I. 7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení 10
B. I. 8. Výčet dotčených územně samosprávných celků 10
B. I. 9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat 10
B. II. ÚDAJE O VSTUPECH 10
B. II. 1. Zábor půdy 10
B. II. 2. Odběr a spotřeba vody 11
B. II. 3. Ostatní surovinové a energetické zdroje 11
B. II. 4. Doprava 11
B. III. ÚDAJE O VÝSTUPECH 12
B. III. 1. Emise do ovzduší 12
B. III. 2. Odpadní vody 13
B. III. 3. Odpady 13
B. III. 4. Hluk, vibrace, záření 15
B. III. 5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií 16
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ 17
C. I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ 17
C. II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY 17
C. II. 1. Ovzduší a klima 17
C. II. 2. Voda 19
C. II. 3. Půda 20
C. II. 4. Fauna a flora, chráněná území, ÚSES 20
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 22
D. I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI 22
D. I. 1. Vlivy na obyvatelstvo 22
D. I. 2. Vlivy na ovzduší a klima 22
D. I. 3. Vlivy na vodu 23
D. I. 4. Vlivy na půdu 23

D. I. 5. Vlivy na faunu, floru, chráněná území a ÚSES 23
D. II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI .. 24
D. III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE 24
D. IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ 25
D. V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ 26
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU 27
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE 28
F. 1 Mapa širších vztahů M 1 : 150 000 28
F. 2 Situace umístění 1:10 000 29
F. 3 Ilustrační foto 30
F. 4 Protokoly o zkoušce č. J 447/2007, J 448/2007, J 449/2007 33
F. 5 Akustická studie 42
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU 53
H. PŘÍLOHA 56
H. 1 Vyjádření stavebního úřadu 56
H. 2 Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle §45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb. 57

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A. 1. Obchodní firma

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

A. 2. IČ

70 99 42 34

A. 3. Sídlo organizační jednotky

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.)
Stavení správa Plzeň
Purkyňova 22
304 88 Plzeň

A. 4. Oprávněný zástupce

Ing. Václav Šťastný - ředitel
Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stavební správa Plzeň
Purkyňova 22
304 88 Plzeň 1
tel.: 972 524 051

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B. I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

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

Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice

Z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění naplňuje dikci bodu 9.2 „Novostavby (neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních tratí; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť“, kategorie II, přílohy č. 1 citovaného zákona, záměr bude tedy posuzován ve zjišťovacím řízení, kde příslušným úřadem v procesu posuzování vlivů na životní prostředí je Krajský úřad Jihočeského kraje.

B. I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Rekonstruován bude úsek žst. Strakonice v rozsahu drážní kilometráže km 271,391 (Českobudějovické zhlaví) - km 273,157 (Plzeňské zhlaví), tj. úsek o délce 1,766 km.

B. I. 3. Umístění záměru

Kraj: Jihočeský
Okres: Strakonice
Obec: Strakonice
Katastrální území: Strakonice, Nové Strakonice

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

Charakter stavby: rekonstrukce
Odvětví: doprava

Jedná se o rekonstrukci stávající liniové dopravní stavby s využitím dosavadní trasy a umístění záměru. Nebude docházet ke kumulaci vlivů na životní prostředí s jinými záměry.

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

Předmětem stavby je rekonstrukce českobudějovického a plzeňského zhlaví, staničních kolejí, nástupišť a podchodu. Železniční spodek není odvodněn, na základě geotechnického průzkumu bude navržena jeho rekonstrukce. Bude provedena kompletní rekonstrukce stávajícího zabezpečovacího zařízení na elektronické včetně nové technologické budovy a v souvislosti se změnou polohy výhybek rekonstrukce trakčního vedení.

Českobudějovické zhlaví bude vysunuto směrem na České Budějovice z důvodu požadované užitečné délky koleje č. 9 (nové číslování) na 575 m.

Plzeňské zhlaví bude vyřešeno s vjezdovým obloukem. Projektová dokumentace bude zpracována tak, aby navazovala na případné zdvoukolejnění trati České Budějovice – Plzeň a bude v souladu se záměry města. Dále je nutné rekonstrukci koordinovat s uživateli jednotlivých zařízení v železniční stanici (čelněboční rampa, budova skladu apod.).

Rekonstrukcí železničního spodku a odvodnění dojde k zajištění bezpečnosti železniční dopravy a ke zvýšení komfortu cestování na úroveň odpovídající současným trendům.

Staveniště je určeno železniční tratí a jejím bezprostředním okolím, jedná se o liniovou stavbu.

B. I. 6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Údaje o záměru pro potřeby oznámení dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění jsou převzaty z technického průkazu stanice „Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v žst. Strakonice“, zpracované firmou H-PRO spol. s r.o., Ústí nad Labem v 11/2006. Je navrženo následující řešení.

Stavba je členěna na následující stavební objekty a provozní soubory:

SO 101 - Železniční svršek

Železniční svršek je navržen tvaru S49 (v koleji 1 a 2 na UIC), betonové pražce, BK, výhybky II. generace na bet., výhybky do manipulačních kolejí na dřevě.

Bude provedena úprava nivelety na mostě km 272,730 z důvodu nedostatečné tloušťky štěrkového lože. Navržen zdvih tak aby mezi spodní plochou betonového pražce a konstrukcí objektu bylo 25 cm.

Navržené směrové poměry vycházejí ze stávající polohy jednotlivých kolejí v žst. Strakonice a z navrhované úpravy nástupišť.

SO 102 – Železniční spodek

Na základě provedeného geotechnického průzkumu, byl stanoven rozsah sanace žel. spodku v žst. Strakonice. Návrh pražcového podloží vychází z předpisu ČD S4. Konstrukční parametry budou přesně specifikovány dle výsledků průzkumu. Odvodnění do podélných trativodů se zaústěním do městské kanalizace.

Sanace byla rozdělena na 2 typy a celkem 4 části, jejichž celková plocha je 27 000 m^2.

SO 103 - Nástupiště

Budou vybudována dvě ostrovní nástupiště s mimoúrovňovým podchodem, první v ose stávající koleje č. 2, druhé v ose koleje č. 5. Nástupiště č. 1 s délkou 211 + 60 m, nástupiště č. 2 s délkou hran 220 m, pátá nástupní hrana bude zbudována v délce 60 m v místě stávajícího skladiště, které bude zdemolováno. Všechny s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice s bezbariérovým přístupem.

SO 104 - Most v km 271,609

Stávající kamenná klenba, jeden otvor, světlá šířka 4,20 m, světlá výška 5,60 m přes místní komunikaci. Navrženo rozšíření objektu vpravo, ubouráním stávající železobetonové římsy vpravo a nahrazením novou římsou, opět ze železobetonu. Osazení nového zábradlí vpravo i vlevo, provedení plovoucí hydroizolace na podkladní suchý beton, odvodnění do příčných odvodňovacích žeber.

SO 105 - Propustek v km 271,718

Stávající propustek, dlouhodobě nefunkční, ocelová roura průměr 300 mm. Bude zrušen bez náhrady. Trouba bude odstraněna.

SO 106 - Propustek v km 272,269

Stávající propustek deskový, nosná konstrukce kamenné desky, opěry kamenné. Světlá šířka 0,6 m, světlá výška 0,7 m. Délka propustku 75 m, vyústění do kanalizace, občasná vodoteč. Nedostatečná tloušťka štěrkového lože. Propustek bude kompletně odstraněn a ve stávající ose vybudován propustek trubní, min. DN 1000, dle hydrotechnických výpočtů. Budou použity železobetonové patkové trouby. Vyústění bude do nově vybudované železobetonové vstupní šachty, ze které je navržen svod do šachty Š5 (kanalizace TS města Strakonice). Délka nového propustku cca 85 m. Mezi kolejemi 2 a 4 (nové číslování) bude vybudována vstupní revizní šachta monolitická železobetonová, pro možnost čištění a revizí.

SO 107 - Most v km 272,730

Nedostatečná mocnost štěrkového lože, navýšení o cca 25 cm, na mostě vpravo protihluková stěna - průhledná.

SO 108 - Opěrná zeď

Její zřízení je nutné z důvodu rozšíření drážního tělesa při zdvoukolejnění směrem na Plzeň s cílem minimalizovat zábory vlastníka (ČZ a.s.). Poloha opěrné zdi respektuje budoucí 2. kolej směrem na Plzeň. Rozsah opěrné zdi: km 272,970 – 273,158 (konec stavby), tzn. celková délka zdi je 188 m.

Nosná konstrukce zdi je navržena ze zhutněných zemin s vyztužením geosyntetickými materiály (ochrana povrchu líce ze zatravňovací rohože nebo malorozměrných betonových bloků) nebo z gabionů (pod zdí je v tomto případě vyrovnávací podklad ze štěrkodrti).

Max. výška zdi je 3,5 m nad terénem. Bude v koruně dosahovat úrovně pláně tělesa železničního spodku. V budoucnu po zdvoukolejnění se zvýší až na 4,3 m. Líc zdi je navržen variantně svislý nebo strmě ukloněný (5:1). Svislý sklon znamená menší zábor sousedního pozemku.

SO 109 - Propustek v km 0,419

Propustek nacházející se pod tratí na Volary a pod vlečkou ČZ. Z důvodu směrových a výškových posunů nutná rekonstrukce.

Stávající propustek deskový, nosná konstrukce z kamenných desek, opěry kamenné, jeden otvor, sv. šířka 0,8 m, sv. výška 0,6 m, občasná vodoteč. Propustek bude kompletně odstraněn a nahrazen novým trubním propustkem. Trouby železobetonové patkové min. DN 1000, dle hydrotechnických výpočtů. Součástí bude i rekonstrukce příkopů kolem Volarské trati až ke komunikaci a svedení do městské kanalizace.

SO 110 Železniční most v km 272,536 44 (podchod pro cestující)

Přístup na obě ostrovní nástupiště je navržen podchodem pro cestující. Vstup do podchodu bude z prostoru mezi stávající výpravní budovou a kolejí č.4a přístupovým chodníkem, který bude navazovat na vestibul odbavovací haly. Výstup je navržen samostatně ke každému nástupišti schodištěm, pro cestující s omezenou schopností pohybu bude vstup i výstup zajištěn výtahem.

Podchod je navržen jako uzavřený rám, šířka podchodu je navržena 4,04 m, volná výška min. 2,70 m. Do rohů budou osazena vhodná osvětlovací tělesa, aby byla dodržena min. podchodná výška 2,50 m. Podchod bude bez podhledu a stěny pouze se sjednocujícím nátěrem.

Délka podchodu je navržena 26,24 m. Podlaha podchodu je v podélném směru vodorovná, v příčném směru je spád 1,5% od středu podchodu k odvodňovacím žlábkům jdoucím podél stěn. Žlábky bude voda odváděna do jímky, kde bude v případě potřeby odčerpána ručním čerpadlem. Tubus i ostatní části budou betonovány na podkladní betonovou desku s výztuží sítí KARI a s izolací proti vodě s krycí ochrannou omítkou tloušťky 50 mm.

Schodiště navazují na podchod jako rám a v další části jen polorám tvaru U ze železobetonu a bude doplněno zábradlím po obou stranách výšky 900 mm nad hranou stupňů. Kolem schodiště je zábradelní zídka o výšce min. 1,10 m. Schodišťové stupně budou betonové odlážděné žulovými deskami, v podchodu betonová dlažba.

SO 111 - Zastřešení podchodu a nástupišť

Zastřešení ostrovních nástupišť je navrženo v délce cca ¼ délky nástupišť - 57,20 m, šířka zastřešení je 5,47 m. Přístřešek je tvořen ocelovou konstrukcí „vlašťovek“ se zakrytím trapézovými plechy. V nástupišti jsou navrženy základové patky pro stojky zastřešení. Zakrytí bude položeno na podélných prvcích tvořených profilem U 180. Profily U 180 jsou podepřeny

šesti stojkami. Tři jsou kotveny do základových patek a tři podpory jsou kotveny ke konstrukci podchodu SO 110. Na začátku a na konci je navrženo vykonzolování vaznic zastřešení v délce 2,1 m.

Nosná konstrukce bude kryta profilovanými trapézovými plechy např. plechy LINDAB. Jedná se o ocelový plech hluboce žárově pozinkovaný po pasivaci opatřený základním nátěrem a navíc vrstvou polyesteru. Tento materiál vhodně kombinuje vlastnosti oceli a plastu s vysokou životností, minimální údržbu a jednoduchou montáží. Střecha má oboustranný příčný spád, odvodnění bude provedeno v ose přístřešku mezistřešním žlabem na ocelových hácích, připojených k horní pásnici vaznice. Šířka žlabu je 340 mm. Podélný sklon je min. 0,5%. Následně je napojeno na okapové svody. Odvodňovací žlaby jsou navrhovány jako pochozí. Pro vedení kabelů mohou být v konstrukci umístěny žlaby pro vedení kabely sdělovací techniky, rozvody pro osvětlení, silnoproudé a další.

Pro dělené I. ostrovní nástupiště jsou dále navrženy nástupištní přístřešky, které budou situovány v druhé části za výhybkou č. 27. Jsou navrženy dva přístřešky o rozměrech 5,5x1,35 m s vchody orientovanými ke koleji 2 a 4 zvlášť. Přístřešky jsou navrženy lehké typové (systémové) modulové. Předpokládají se částečně prosklené stěny na ocelové konstrukci, který je zastřešen klenutou střechou. Základní modul přístřešku je 1,05 x 1,8 m. Ocelová konstrukce přístřešku je žárově zinkovaná s lakovaným povrchem, kotvená do železobetonových patek. Na ocelové konstrukci jsou připevněny skleněné tabule z bezpečnostního vysoce odolného kaleného skla, které tvoří část stěny přístřešku. Střecha přístřešku je vyklenuta z trapézových zinkovaných a poplastovaných plechů na ocelové konstrukci. Přístřešek má odvodnění střechy napojené do odvodnění zastřešení. Přístřešky budou opatřeny osvětlením, odpadkovými koši a lavicemi.

SO 112 - Přeložky inženýrských sítí

V km 272,886 je příčně přes celé kolejiště podzemní vedení parovodu z blízké teplárny v ocelové chráničce, její konstrukce nespolehlivá, musí se učinit opatření k zajištění bezpečné funkčnosti parovodu. Jeho stáří je 50 let, topné médium pára o teplotě 250 ^{o}C. Navazující část je v betonovém kanále. Je navrženo odkrytí parovodu během prací na železničním spodku (využití výluky kolejí), prohlédnutí parovodu jeho správcem, případně jeho výměna včetně nové chráničky.

SO 113 - Napojení na stávající kanalizaci

Svodné potrubí z jednotlivých trativodních větví bude svedeno do stávající městské kanalizace. Rovněž bude napojen do kanalizace přes svodné potrubí i propustek km 0,419 se zrekonstruovaným příkopem u trati na Volary.

SO 114 - Rampa

Stávající rampu je z důvodu situování koleje č. 8 nutno ubourat a „posunout“. Nová monolitická čelněboční rampa bude dle normových hodnot. Vykládka a nakládka vojenské techniky bude zlepšena z důvodu demolice stávajícího skladu. Prostor nákladiště po bývalém skladu bude upraven a zpevněn pro těžkou techniku (kostky).

SO 115 - Protihlukové objekty

Dle vyhotovené hlukové studie je nutnost zřídit protihluková opatření. Navrženy jsou protihlukové stěny (PHS) od konce výpravní budovy směrem na Plzeň, vpravo koleje. Výška PHS je proměnlivá 2,5 – 3,0 m. Celková délka úseku je 491 m.

Na mostě v km 272,730 bude PHS výšky 2,0 m s průhledným povrchem (součást objektu mostu – SO 107).

Stěny budou ze železobetonových prefabrikovaných panelů vsazených do ocelových sloupků. Většinou budou panely jednostranně pohltivé, na části před mostem SO 107 oboustranně pohltivé. Založení sloupků PHS je navrženo variantně hlubinné (železobetonové piloty - zabere nejmenší plochu a umožní provedení i v blízkosti podzemních sítí, pokud bude bezpečně určená jejich poloha) nebo plošné (základové patky). Pro definitivní určení způsobu založení se očekávají výsledky geotechnického průzkumu.

Z obou stran mostu SO 107 bude vytvořena opěrná zeď (gravitační) ze železobetonu na zajištění stávající místní komunikace (chodníku). Stávající plotové podezdívky, které zajišťují také výškový rozdíl mezi kolejištěm a chodníkem, se zbourají. Jejich konstrukce je částečně narušená a nové působení PHS místo stávajícího oplocení zvýší zatěžovací klopný a ohybový účinek nad současnou únosnost. Také není známo současné založení těchto stávajících zídek.

V místech stožárů trakčního vedení budou výklenky. Vzdálenost mezi stožárem a stěnou bude min. 2,0 m (uvažováno i 1,8 m ve stísněnějších místech) – zamezí se nebezpečnému dotyku. Pokud nepůjde vzdálenost dodržet, vynechá se stěna u stožáru a provede se z obou stran stožáru izolované stěnové pole.

Za mostem bude PHS na části úseku sledovat hranici pozemku a polohu současného oplocení. Umístění PHS bude koordinováno se zpracovatelem úprav okolních ploch.

SO 116 - Demolice

Bude odstraněna budova stávajícího dřevěného skladu a budova strážního domku na plzeňském zhlaví. Demolice se týká i základových částí. V prostoru po dřevěném skladu bude zřízena zpevněná plocha pro těžké zatížení.

Je navrženo odstranit stavědlo St. 1 na českobudějovickém zhlaví a St. 2 na plzeňském zhlaví.

SO 117 - Technologická budova

Nová budova je navržena 3 m vedle stávající šatny vlakových čet a budovy České pošty. Základní rozměry 10,20 x 13,0 m. Nepodsklepená, sedlová střecha, klimatizovaná.

Místnosti: stavědlová ústředna, místnost zdrojů, sdělovací místnost, místnost diagnostiky.

SO 118 - Úprava trolejového vedení (TV)

Stávající stožáry a základy TV v žst. Strakonice budou z důvodu změny konfigurace kolejiště a výstavby dalších SO z převážné části zdemontovány a nahrazeny novými. Rozsah zatrolejování zahrnuje všechny dopravní koleje (č. 1-9 a 2-6). Na zhlavích je TV navrženo s ohledem na budoucí zdvoukolejnění.

SO 119 - Kabelovod

Kabelovod bude proveden před výpravní budovou min. v zadlážděné ploše, dále do dopravní kanceláře a před technologickou budovu. Dále bude uvažováno s kabelovodem s hlavní trasou přes všechny koleje.

SO 120 - neobsazeno

SO 121 - Elektrický ohřev výhybek

Napájení z troleje, každé zhlaví samostatně, budou vybudovány dvě samostatné stacionární trafostanice. Jsou navrženy na ohřev tyto výhybky (nové číslování). 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 16, 18, 24, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40.

SO 122 - KSÚ a TP

Všechny stávající i nové ocelové konstrukce v žst. Strakonice, nacházející se v prostoru ohroženém trakčním vedením (POTV), budou ukolejněny. Ukolejnění bude provedeno s ohledem na kolejové obvody buď přímo, nebo přes opakovatelnou průrazku. Koordinační schéma ukolejnění (KSU) a trakční podpěry bude zpracováno v dalším stupni dokumentace.

SO 123 - Připojení UNZ na trakční vedení

Pro připojení ústředního napájecího zdroje (ÚNZ) na trakční vedení bude v blízkosti technologické budovy vybudován samostatný stožár s odpojovačem. Mezi stožárem a budovou bude vedení umístěno v zemní trase.

SO 124 - Osvětlení

V rámci osvětlení bude provedeno osvětlení nástupišť, podchodu a jednotlivá zhlaví. Ovládání z dopravní kanceláře. Předpokládá se umístění světelných zdrojů na trakční stožáry, na nástupištích budou mimo přístřešky použity sklopné stožárky. Rozdělení do jednotlivých větví bude upřesněno na samostatném jednání.

SO 125 - Stavební úpravy ve výpravní budově

Budou navrženy kabelové kanály v dopravní kanceláři. Dle dispozic rozmístění jednotlivých zařízení v dopravní kanceláři.

SO 126 - DOUO

Řeší kabelizaci k dálkově ovládaným úsekovým odpojovačům. Bude řešeno po dodání umístění projektantem trakčního vedení.

PS 201 - Úprava zabezpečovacího zařízení
PS 202 - Úprava sdělovacího zařízení
PS 202.1 - Vnitřní sdělovací zařízení
PS 202.2.1 – žst. Strakonice EPS
PS 202.2.2 – žst. Strakonice EZS
PS 202.3 - Informační systém
PS 202.3.1 – žst. Strakonice, kamerový systém
PS 202.3.2 – žst. Strakonice, rozhlasová zařízení
PS 202.4 - žst. Strakonice, úprava DK ČD
PS 203 - Výtah na nástupiště

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

Datum zahájení stavby bude upřesněno na základě výsledků procesu posouzení vlivů záměru na životní prostředí, stavebního řízení, zahájení stavby se předpokládá v roce 2009 a bude probíhat cca 18 měsíců.

B. I. 8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Jihočeský
Pověřený úřad s rozšířenou pravomocí: Strakonice
Obec: Strakonice

B. I. 9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Nejbližším navazujícím rozhodnutím po ukončení procesu posuzování vlivů na životní prostředí bude vydání stavebního povolení Drážním úřadem Plzeň, jako speciálním stavebním úřadem.

B. II. ÚDAJE O VSTUPECH

B. II. 1. Zábor půdy

Pozemky na kterých proběhne rekonstrukce staničních kolejí a výhybek se nacházejí na katastrálním území Strakonice a Nové Strakonice v majetku Českých drah. Záměr bude realizován výhradně na pozemcích ČD a během výstavby nedojde k dočasným ani trvalým záborům půdy jiných vlastníků. Stavba si nevyžádá zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) ani pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL).

Chráněná území
Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného ze zvláště chráněných území přírody ve smyslu ustanovení § 14 zákona 114/1992 Sb., v platném znění.
Záměr se nenachází v chráněném ložiskovém území, dobývacím prostoru podle zákona č. 44/1998 v platném znění (horní zákon).
Záměr nezasahuje chráněné území ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění.

Ochranná pásma
Ochranná pásma zvláště chráněných území přírody (§ 37 odstavce 1 zákona č. 114/1992 Sb.) nejsou polohou posuzovaného záměru dotčena.
Ochranná pásma lesních porostů (§ 14 odstavce 2 zákona 289/1995 Sb. nejsou polohou posuzovaného záměru dotčena.
Ochranná pásma komunikací, nadzemních či podzemních inženýrských sítí ve správě ČD i jiných správců mohou být záměrem dotčena, což bude řešeno jejich vytýčením a v případě nutnosti přeložením do nové polohy.

Obecně chráněné přírodní prvky
Nejbližší významný krajinný prvek je lokální biocentrum na severovýchodě cca 30 m od trati.

B. II. 2. Odběr a spotřeba vody

Během rekonstrukce bude spotřeba vody zanedbatelná, vzhledem k tomu, že většina materiálů náročnějších na spotřebu vody (betonové směsi) bude dovážena dle potřeby hotová. Voda bude používána pouze v omezené míře při realizaci záměru pro přípravu směsí pro spárování apod. a její odběr bude prováděn v železniční stanici v rámci zařízení staveniště. Sociální zařízení pro potřeby stavby bude využíváno ve stanici.

V rámci provozu se voda odebírá a spotřebovává pouze v objektech žst., většinou používáním hygienických zařízení. Realizací záměru nedojde ke změnám v odběrech a spotřebě vody.

B. II. 3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Materiál bude zajišťovat dodavatel stavby. Rekonstrukce si vyžádá běžné množství stavebních materiálů, které budou na stavbu dováženy nákladními automobily (betonové směsi, betonové prefabrikáty, atp.) nebo po železnici (štěrk), kolejový svršek. Surovinové zdroje souvisí s požadavkem na doplnění štěrkového lože novým materiálem a s dalšími surovinovými nároky v rámci rekonstrukce. Přesné specifikace nároků na surovinové zdroje budou upřesněny v dalších stupních projektové dokumentace. Potřeby materiálů pro tvorbu železničního spodku včetně pražcového podloží budou odvozeny z předběžných projekčních podkladů. Pro řešený úsek se bude jednat o cca 12 000 m^3 štěrkodrti, která nahradí sanovanou zeminu železničního spodku a cca 8 000 m^3 nového štěrkového lože.

Spotřeba elektrické energie bude zabezpečena ze stávajících rozvodů, v době výstavby bude zanedbatelná a v době provozu se nebude významně lišit od spotřeby v současné době.

B. II. 4. Doprava

Etapa provozu

Dopravní nároky na silniční komunikace při realizaci rekonstrukce v žst. Strakonice budou minimální, protože většina strojů i materiálu bude dopravována po železnici. Nelze však vyloučit, že ve fázi výstavby dojde k minimálnímu zvýšení nároků na stávající dopravní síť, které bude způsobeno dovozem stavebních materiálů, které nebudou nebo nemohou být dopravovány po železnici. K významnému navýšení intenzity dopravy související s rekonstrukcí nedojde. Vzhledem k celkové dopravní zátěži na komunikacích procházejících Strakonicemi se bude jednat o nevýznamný vliv.

Etapa provozu

Navrhovaný stav dopravní zátěže pro železniční trať (jedná se o součet vlaků v obou směrech):

Osobní doprava:
Vlaky kategorie R (rychlík) - 25
Vlaky kategorie Os (osobní) - 70
Nákladní doprava:
Vlaky kategorie N (nákladní) - 17

B. III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B. III. 1. Emise do ovzduší

Vlastní záměr rekonstrukce kolejí a výhybek v žst. Strakonice se může na kvalitě ovzduší projevit především v době realizace hlavních stavebních prací (max. 5 měsíců). V tomto časově ohraničeném a relativně krátkém období může docházet k ovlivnění kvality ovzduší. Na ovlivnění se bude podílet automobilová doprava zajišťující přepravu některých materiálů a vlastní plocha staveniště.

Plošné zdroje znečištění

Dočasné skládky sypkých materiálů během výstavby a vlastní zemní práce během výstavby – odtěžení štěrkového podloží lze považovat za hlavní plošné zdroje znečištění ovzduší. Při rekonstrukci bude provedeno odtěžení štěrku a podloží pod stávajícím kolejištěm, do hloubky cca 0,5 – 1 m. K těmto pracím bude používán bagr na automobilovém podvozku. Odtěžená směs zeminy a štěrku bude průběžně nakládána na železniční vozy přistavené na vedlejší koleji a odvážena k recyklaci. Železniční vozy mají tonáž 50 tun.

Hodnocení prašnosti těchto zemních prací je možné provést pouze odborným odhadem, protože chybí celá řada konkrétních podkladů: granulometrie těženého materiálu vč. jejich podílů, množství – podíl polétavých částic do cca 10 μm, i vlhkosti těženého materiálu a počasí v době provádění prací. Podle pravděpodobně použitého strojního zařízení bude lopata bagru – obsah cca 1 m^3, výška lopaty při nakládce na vagóny od 4,0 do 4,5 m, tj. cca 1,0 až 1,5 m nad bočnice vagónu.

Prašnost vzniká při sypání materiálu do vagónu při proměnlivé výšce. Prašné - tuhé částice po obvodu sypaného materiálu se oddělují a vlivem proudění vzduchu-větru jsou unášeny do okolí. Vzdálenost dosahu prachového mračna polétavého prachu (do 10 μm) je přímo závislá na hmotnosti částic – pádové rychlosti. Zde mimo vlastní specifickou hmotnost materiálu působí i vlhkost materiálu a klimatické podmínky v době prací. Částice nad 10 μm mají podstatně vyšší pádovou rychlost a jejich úlet se omezuje na nejbližší okolí (cca do 10 m).

Pro hodnocení byl použit odborný odhad množství částic polétavého prachu do 10 μm v těženém materiálu, které činí cca 1%, přičemž se do ovzduší při manipulaci s materiálem může uvolnit cca 0,45 % těchto částic. Celkové množství odtěženého materiálu bude cca 28 000 m^3, tj. cca 47 600 t. Rozhodující práce budou probíhat cca po dobu 5 měsíců.

Průměrné denní množství nakládaného materiálu bude tedy 343 t, tj. cca 43 t/hod. Toto hodinové množství obsahuje cca 1 % 430 kg polétavého prachu, přičemž se do ovzduší při nakládce může uvolnit cca 0,45 % z tohoto množství tj. 1,94 kg/hod = 0,5 g/s. Celkový možný úlet tuhých částic za dobu realizace lze odhadnout na 1,94 kg/hod x 1200 hod = 2328 kg.

Vlastní výstavba jakož i dočasné skládky sypkých materiálů a zemní práce během výstavby nemusí bezprostředně narušovat kvalitu ovzduší, pokud budou během výstavby všechny plošné zdroje chráněny před vznikem nadměrné prašnosti. Proto jsou v doporučeních předkládaného oznámení formulována opatření směřující k eliminaci prašnosti v souvislosti s plošnými zdroji znečištění.

Liniové zdroje znečištění

Liniové zdroje znečištění ovzduší budou představovány provozem nákladní techniky při návozu stavebního materiálu v etapě výstavby (betonové prvky a směsi). Odhad pohybů nákladních automobilů jakož i směr a cíl jejich pohybů je v současné fázi projektové přípravy

spekulativní. Lze však předpokládat, že se nebude jednat o více než 15 pohybů nákladních automobilů za den, které se na kvalitě ovzduší neprojeví.

Provoz

Stávající železniční trať Plzeň – České Budějovice bude provozována stejně jako dosud s elektrickou trakcí. Rekonstrukcí nedojde ke změně druhu ani kapacity provozu v tomto úseku a nedojde tedy ani ke změně ovlivnění kvality ovzduší v oblasti.

B. III. 2. Odpadní vody

Odpadní vody v rámci posuzovaného záměru lze rozdělit dle doby vzniku.

Etapa výstavby

V rámci rekonstrukce nebudou produkovány žádné odpadní vody s výjimkou vod splaškových, vznikajících použitím sociálního zařízení zaměstnanci stavby v provozní budově žst., které budou likvidovány stávajícím způsobem na městskou kanalizaci.

Etapa provozu

Po skončení stavby nedojde k prokazatelným změnám z hlediska produkce splaškových vod oproti stávajícímu stavu.

B. III. 3. Odpady

Pro nakládání s odpady platí zákon o odpadech č. 185/2001 Sb., v platném znění (úplné znění bylo vydáno pod č. 106/2005 Sb.), klasifikace odpadů je prováděna dle vyhlášky 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu atd.

Během realizace stavby bude snaha o maximální opětovné využití vyzískaných materiálů, přičemž se znovu využitelným materiálem bude nakládáno v souladu se „Směrnicí GŘ SŽDC č. 11 pro hospodaření s vyzískaným materiálem z majetku SŽDC ve správě ČD“. Jednat se bude např. o kolejnice, pražce, výhybkové části a drobné kolejivo, přičemž uvedený materiál bude znovu využit v železničním provozu a nebude tudíž považován za odpad. V případě, že uvedený materiál nebude možné ve smyslu směrnice využít, bude s ním dále nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. a jeho prováděcími předpisy v platném znění.

Produkci odpadů můžeme rozdělit podle časového období jejich vzniku:

- odpady vznikající při rekonstrukci
- odpady z provozu

Ve fázi výstavby bude minimální produkce odpadů, které nebudou dále využity. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště. Odstraňování odpadů bude zajištěno ze strany prováděcí firmy či odbornou firmou. V projektové dokumentaci bude řešena problematika odpadů s ohledem na zajištění přednostního využití maximálního množství výzisků před jejich odstraněním. Odpady budou přednostně předány k dalšímu využití (např. recyklaci), odpady které nelze dále využít budou odstraněny uložením na povolenou skládku dle druhu odpadu.

Největší podíl z celkového objemu odpadů bude tvořit odtěžená směs štěrku a zeminy (cca 22 000 t) z kolejového lože. Tento materiál bude průběžně svážen na recyklační

základnu, která bude pravděpodobně zřízena v rámci stavby, po předrcení, prosátí a doplnění o hrubou frakci bude štěrk znovu použit do kolejiště. Jemná frakce může být případně využita pro překryv skládek TKO apod.

Odtěžená zemina železničního spodku bude částečně využita pro vybudování nového svahu v km 272.950 - 273.150 (cca 3000 m^3), zbylá část bude využita po dohodě s městem Strakonice. Upřednostněno bude další využití před uložením na skládku. Byl proveden rozbor za účelem zjištění obsahu škodlivin, byly odebrány tři směsné vzorky kolejového lože a zemin, složený z bodových odběrů (viz protokoly o zkoušce č. J447/2007, J448/2007 a J 449/2007 v příloze č. F.4). Kontaminace nad povolené limitní hodnoty nebyla prokázána. Před odtěžením budou průběžně odebrány vzorky a prováděny rozbory na stanovení obsahu eventuelních škodlivin.

Štěrk zpod výhybek případně kontaminovaný, stejně jako kontaminovaná výkopová zemina budou po sejmutí odváženy přímo na biodegradační plochu a případně následně využity, nebo na příslušnou skládku.

Název odpadu:	**Katalog. číslo**	**Kategorie:**
Odpadní barvy laky s obsahem NL	08 01 11	N
Papírové a lepenkové obaly	15 01 01	O
Plastové obaly	15 01 02	O
Kovové obaly	15 01 04	O
Směs stavebních a demoličních odpadů bez NL	17 01 07	O
Dřevo	17 02 01	O
Plasty (PE podložky, plasty z interiérů objektů)	17 02 03	O
Dřevěné pražce obsahující NL	17 02 04	N
Železný šrot – konstrukce a stožáry	17 04 05	O
Směsné kovy (šrot neželezných kovů)	17 04 07	O
Kabely neobsahující NL	17 04 11	O
Výkopová zemina a kamení kontaminovaná NL (není vyloučen výskyt pod výhybkami)	17 05 03	N
Výkopová zemina a kamení	17 05 04	O
Štěrkové lože kontaminované NL (není vyloučen výskyt pod výhybkami)	17 05 07	N
Štěrkové lože nekontaminované	17 05 08	O

Specifikace množství jednotlivých druhů odpadů vznikajících v průběhu výstavby bude provedena v rámci plánu organizace výstavby, kdy budou konkretizovány i použité stavební materiály. Pro shromažďování jednotlivých druhů odpadů vytvoří dodavatel stavby potřebné podmínky.

Odpady nebudou odstraňovány na staveništi spalováním, zahrabováním apod. Pouze výkopová zemina a hlušina může být využita k terénním úpravám. Na staveništi budou odpady ukládány utříděně.

Odpady vzniklé po ukončení stavby a jejím uvedení do provozu budou odstraňovány v souladu s platnou legislativou.

B. III. 4. Hluk, vibrace, záření

Při rekonstrukci výhybek a stávající staniční koleje nedojde v rámci stavby k rozšíření rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší, spíše naopak při rekonstrukci dojde k výměně starých a nefunkčních či špatně fungujících částí částmi novými a kvalitnějšími. Jedná se o nové kolejnice s pružným upevněním, výměnu pražců, zkvalitnění štěrkového lože, které má velmi vysokou schopnost pohlcovat vibrace a opravy železničního spodku. Tento kvalitativní posun bude mít za následek i lepší funkci kolejové dráhy a tím i snížení hodnot hluku (cca o 4 – 5 dB) a vibrací šířících se do okolí.

Stanovení nejvyšších přípustných hladin hluku - Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru

Podle ustanovení nařízení vlády č. 148/2006 Sb. se hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ (rovná se 50 dB) a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době

Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]			
	1)	2)	3)	4)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+5	+10	+20

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních drahách, kde se použije korekce -5 dB.

Vysvětlivky:

1) Použije se pro hluk z veřejné produkce hudby, hluk z provozoven služeb a dalších zdrojů hluku, s výjimkou letišť, pozemních komunikací, nejde-li o účelové komunikace, a dále s výjimkou drah, nejde-li o železniční stanice zajišťující vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů.
2) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací, a drahách.
3) Použije se pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy.
4) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, kdy starou hlukovou zátěží se rozumí stav hlučnosti působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách, který v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikl do 31. prosince 2000. Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru a pro krátkodobé objízdné trasy.

pak platí:

pro hluk z dopravy na drahách dle bodu 3:

pro den od 6^{00} - 22^{00} hod $L_{Aeq,T}$ = 60 dB (v OPD – ochranné pásmo dráhy 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy)

$L_{Aeq,T}$ = 55 dB (mimo OPD)

pro noc od 22^{00} - 6^{00} hod $L_{Aeq,T}$ = 55 dB (v OPD)

$L_{Aeq,T}$ = 50 dB (mimo OPD)

pro hluk z dopravy na drahách dle bodu 4 (stará hluková zátěž):

pro den od 6^{00} - 22^{00} hod $L_{Aeq,T}$ = 70 dB

pro noc od 22^{00} - 6^{00} hod $L_{Aeq,T}$ = 65 dB

nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A uvnitř staveb pro bydlení je stanovená součtem základní hladiny hluku L_{Az} = 40 dB a příslušných korekcí
K_1 = -10 dB / obytné místnosti v noční době / v okolí hlavních komunikací, kde je hluk z těchto komunikací převažující a v ochranném pásmu drah je přípustná další korekce + 5 dB.
pro den od 6 ^{00} - 22 ^{00} hod $L_{Aeq,T} = L_Z + K_1$ = 45 dB v OPD
$L_{Aeq,T} = L_Z$ = 40 dB mimo OPD
pro noc od 22^{00} - 6 ^{00} hod $L_{Aeq,T} = L_Z + K_1 + K_2$ = 35 dB v OPD
$L_{Aeq,T} = L_Z + K_2$ = 30 dB mimo OPD

Firmou Revita Engineering byla zpracována akustická studie č. 1653-S26-07 (příloha F.5). Výpočet byl proveden ve čtvercové síti o hraně 50 m a pro 4 referenční body pod č. 1-4. Vzdálenost bodů od osy krajní koleje bod č. 1 – 85 m, bod č. 2 – 50 m, bod č. 3 – 37 m a bod č. 4 - 87 m. V závěru konstatuje, že za předpokladu realizace protihlukových stěn, dojde k poklesu hlučnosti z provozu na řešené železnici na hodnoty ležící pod hygienickým limitem pro den a na hranici hygienického limitu pro noc. Do výpočtu pro budoucí stav je zadána intenzita dopravy pro maximální propustnost a v reálném provozu se předpokládá intenzita cca na současné úrovni.

B. III. 5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

S rekonstrukcí a provozem posuzovaného záměru mohou souviset následující rizika:

- Únik látek škodlivých vodám (PHM, motorové oleje, apod.) při manipulaci s nimi nebo v důsledku havárie motorových vozidel či stavebních mechanismů v důsledku zanedbání bezpečnostních předpisů nebo porušení pravidel silničního provozu.
- Havárie vlakových souprav spojené s únikem látek škodlivých vodám či poškozením pozemků a nemovitostí v blízkosti tělesa dráhy vykolejenými vozy.

Pro snížení tohoto rizika je doporučeno pro období výstavby i provozu stanovit max. povolenou rychlost na celé stavbě, vypracovat havarijní plán, dodržovat předpisy pro manipulaci s látkami škodlivými vodám a chemickými látkami.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C. I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Město Strakonice se nachází v západní části Jihočeského kraje na soutoku řek Otavy a Volyňky. Město Strakonice je okresním městem. Ve Strakonicích a přidružených částech (Dražejov, Hajská, Modlešovice, Přední Ptákovice, Střela a Virt) žije cca 23 512 obyvatel. Katastrální území Strakonice, kde bude záměr realizován, má rozlohu cca 876 ha a Nové Strakonice 588 ha. Území náleží dle geomorfologického členění do systému Hercynského, provincie Česká Vysočina, subprovincie Šumavská soustava, oblasti Jihočeské pánve, celku Českobudějovická pánev, podcelku Putimská pánev, okrsku Strakonická kotlina.

Záměr je situován do zastavěného území města Strakonice. Kvalitu životního prostředí v okolí záměru lze označit jako průměrnou, k jeho narušování dochází především automobilovou dopravou a průmyslem.

V okolí blízkém okolí záměru se vyskytuje několik prvků ÚSES blíže popsaných v kap. C.II.4. Záměr není v přímém kontaktu ani bezprostředně nijak neovlivňuje žádné chráněné území.

Registrované významné krajinné prvky ve smyslu § 6 zákona č. 114/1992 Sb. nejsou autorovi oznámení v zájmovém území kolem navrhovaného umístění záměru známy. V širším okolí záměru se vyskytují následující chráněná území: přírodní rezervace Bažantnice u Pracejovic (cca 3 km západně), přírodní rezervace Kuřidlo (cca 3 km severozápadně), přírodní památka Tůně u Hajské (cca 1,5 km východně), přírodní památka Ryšovy (cca 3 km severně). Území není součástí přírodního parku. Vlastní město Strakonice i posuzovaný záměr leží mimo oblasti soustavy NATURA 2000. Nebližším územím soustavy NATURA 2000 je lokalita CZ0313122 – Štěkeň cca 7 km východně.

Památné stromy. V okolí se nacházejí spíše sporadicky hodnotné skupiny dřevin či solitery.

Z hlediska stávající únosnosti prostředí se nejedná o významně nadlimitně ovlivněnou lokalitu.

C. II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

C. II. 1. Ovzduší a klima

Území města Strakonice lze z klimatického hlediska dle Quitta zařadit do oblasti mírně teplé MT 11. Strakonice leží v nadmořské výšce cca 390 – 430 m n.m.

Počet letních dnů	40 – 50 dnů
Počet dnů v roce s teplotou 10 ^{o}C a více	140 – 160 dnů

Počet mrazových dnů	110 – 130 dnů
Počet ledových dnů	30 – 40 dnů
Průměrná teplota v lednu	- 2 až – 3 ^{o}C
Průměrná teplota v červenci	17 až 18 ^{o}C
Průměrná teplota v dubnu	7 až 8 ^{o}C
Průměrná teplota v říjnu	7 až 8 ^{o}C
Průměrný počet dnů za rok se srážkami nad 1 mm	90 – 100 dnů
Srážkový úhrn za vegetační období	350 – 400 mm
Srážkový úhrn v zimním období	200 – 250 mm
Počet dnů v roce se sněhovou pokrývkou	50 – 60 dnů
Počet dnů zamračených	120 – 150 dnů
Počet dnů jasných	40 - 50 dnů

Klimatologické charakteristiky z nejbližší stanice Strakonice 400 m n. m.

Průměrné teploty ve ^{o}C

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	rok
-2,3	-1,2	3,1	7,4	12,4	15,4	17,2	16,3	12,7	7,5	2,6	-1,1	7,5

Na kvalitu ovzduší mají vliv převládající směry větru.

Průměrná četnost směrů větru z nejbližší stanice Kocelovice

Směr větru	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	Bezvětří
Četnost %	4,8	7,6	10,0	5,0	2,0	1,9	23,9	8,7	36,1

Průměrné srážky v mm ze stanice Strakonice:

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	rok
27	25	28	43	65	81	88	73	47	43	31	32	583

Katastr města Strakonice leží v západní části Jihočeského kraje. Území je minimálně zasaženo imisní činností.

Kvalita ovzduší v okolí záměru je ovlivňována především lokálními topeništi v zastavěném území, průmyslem a dopravou. V blízkém okolí jsou významné bodové zdroje znečištění ovzduší Teplárna Strakonice, a.s., ČZ, a.s., Metal Progres Strakonice spol. s r.o. Vlastní posuzovaný záměr přispívá k znečištění ovzduší především v období výstavby (vznik prašnosti), která je vyhodnocena v části B.III.1. Emise do ovzduší. Znečištění ovzduší produkované v období provozu se nebude lišit od současné situace. Stávající imisní pozadí je zřejmé z následujících tabulek.

Imisní pozadí NO2

Rok:	2006
Kraj:	Jihočeský
Okres:	Strakonice
Látka:	NO_2-oxid dusičitý
Jednotka:	µg/m^3
Hodinové LV:	200,0
Hodinové MT:	40,0
Hodinové TE :	18
Roční LV:	40,0
Roční MT:	8,0

KMPL	Organizace: Staré č. ISKO Lokalita	Typ m.p. Metoda	Hodinové hodnoty Max.	19 MV	VoL	50% Kv	Denní hodnoty Max.	95% Kv	50% Kv	Čtvrtletní hodnoty X1q	X2q	X3q	X4q	Roční hodnoty X	S	N
			Datum	Datum	VoM	98% Kv	Datum		98% Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv
CVODM	ČHMÚ	Manuální měřicí					59,0	35,0	14,0	22,8	9,4	14,7	18,4	16,2	10,10	346
39169	1485 Vodňany	program GUAJA					02.02.		44,0	82	88	86	90	13,0	2,06	6

Imisní pozadí PM10

Rok:	2006
Kraj:	Jihočeský
Okres:	Strakonice
Látka:	PM_{10}-Suspendované částice frakce PM10
Jednotka:	µg/m^3
Denní LV:	50,0
Denní MT:	0,0
Denní TE :	35
Roční LV:	40,0
Roční MT:	0,0

KMPL	Organizace: Staré č. ISKO Lokalita	Typ m.p. Metoda	Hodinové hodnoty Max.	95% Kv	50% Kv	Denní hodnoty Max.	36 MV	VoL	50% Kv	Čtvrtletní hodnoty X1q	X2q	X3q	X4q	Roční hodnoty X	S	N
			Datum	99.9% Kv	98% Kv	Datum	Datum	VoM	98% Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv
CVODM	ČHMÚ	Manuální měřicí				200,0	64,0	53	25,0	58,3	21,3	22,4	31,8	33,4	28,31	333
39934	1485 Vodňany	program GRV				20.03.	30.12.	53	119,0	83	85	84	81	25,1	2,16	6

C. II. 2. Voda

Posuzovaná část železniční trati (žst. Strakonice) se nachází v povodí Otavy ČHP 1-08-02-043, 1-02-08-046, 1-02-08-050, která je levostranným přítokem Vltavy. Záměr není umístěn v CHOPAV. Posuzovaný záměr nijak významně neovlivní vodohospodářské poměry v zájmovém území. Zastavěné plochy se nemění.

C. II. 3. Půda

Zastavěné plochy se prováděnou rekonstrukcí nemění. Rekonstrukce nevyžaduje trvalý zábor zemědělského půdního fondu (ZPF). Stavbou nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa.

Půda v blízkém okolí záměru je zařazena především do BPEJ 5.22.12
5.32.11
5.56.00

Popis BPEJ:

1. číslice - příslušnost ke klimatickému regionu

5- region MT2, mírně teplý, mírně vlhký; suma teplot nad + 10 °C 2 200 - 2 500; průměrná roční teplota 7 - 8 °C; průměrný roční úhrn srážek 550 - 650 mm; pravděpodobnost suchých vegetačních období 15 - 30 %, vláhová jistota 4-10

2. a 3. číslice určuje příslušnost k určité hlavní půdní jednotce

22 – Hnědé půdy a rendziny na zahliněných písčitých substrátech; většinou lehčí nebo středně těžké, s vodním režimem poněkud příznivějším než 21.

32 – Hnědé půdy a hnědé půdy kyselé na žulách, rulách, svorech a jim podobných horninách a výlevných kyselých horninách; většinou slabě až středně štěrkovité, s vyšším obsahem hrubšího písku, značně vodopropustné, vláhové poměry jsou velmi závislé na vodních srážkách.

56 – Nivní půdy na nivních uloženinách; středně těžké, s příznivými vláhovými poměry.

4. číslice stanovuje kombinace svažitosti a expozice ke světovým stranám

	sklonitost	Expozice
0	0-3°, rovina	všesměrná
1	3-7°, mírný svah	mírný svah

5. číslice vyjadřuje kombinaci hloubky a skeletovitosti půdního profilu

	skeletovitost	hloubka
1	bezskeletovité	půda středně hluboká až hluboká
2	slabě skeletovité	půda hluboká

Znečištění půd

Kontaminace půdy v okolí posuzovaného záměru nebyla prověřována. Pro drážní pozemky (vlastní kolejiště) byly provedeny rozbory odpadu dle vyhl. č. 294/2005 Sb. za účelem zjištění obsahu škodlivin pro možné uložení na skládku, byly odebrány tři směsné vzorky znečištěného kolejového lože a zemin (viz protokoly o zkoušce č. J 447/2007, J 448/2007, J 449/2007 v příloze č. F.4). Kontaminace nad povolené limitní hodnoty nebyla prokázána.

C. II. 4. Fauna a flora, chráněná území, ÚSES

Rekonstrukce proběhne na stávajících drážních pozemcích. Tyto pozemky nejsou příhodné pro rozvoj populací zvláště chráněných nebo regionálně významných druhů rostlin či živočichů. V okrajových částech drážních pozemků se vyskytují nepříliš hodnotné společenství rostlin, které se vyskytují v analogických lokalitách v okolí, vlastní kolejiště je

téměř bez vegetace. Výskyt zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin nebyl při běžném terénním průzkumu zaznamenán. Z tohoto důvodu lze předpokládat, že podrobný průzkum lokality není nutný a výskyt zvláště chráněných druhů rostlin dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny lze prakticky vyloučit.

Na posuzované lokalitě je poměrně chudé zastoupení fauny, podmíněné především málo pestrou flórou a využitím území (žel. stanice).

V blízkosti žst. se dále nacházejí mimolesní porosty dřevin (doprovodná zeleň podél komunikací, zeleň zahrad atp.), které nebudou záměrem dotčeny.

Pro k.ú. Strakonice je zpracován generel lokálního ÚSES. Dle těchto podkladů je k rekonstruované trati nejblíže cca 30 m na severovýchodě LBC 272 Na ostrovci (lokální vymezené funkční biocentrum tvořené mokřadem slepého ramene Otavy), které je součástí nadregionálního biokoridoru Albrechtice, Milcice-Rezabinec jehož osa je tvořena tokem Otavy.

Z hlediska zvláště chráněných území je možné konstatovat následující. V širším okolí záměru se vyskytují následující chráněná území: přírodní rezervace Bažantnice u Pracejovic (cca 3 km západně), přírodní rezervace Kuřidlo (cca 3 km severozápadně), přírodní památka Tůně u Hajské (cca 1,5 km východně), přírodní památka Ryšovy (cca 3 km severně). Území není součástí přírodního parku. Vlastní město Strakonice i posuzovaný záměr leží mimo oblasti soustavy NATURA 2000. Nebližším územím soustavy NATURA 2000 je lokalita CZ0313122 – Štěkeň cca 7 km východně.

Vlastní území stavby není zatěžované nad míru únosného zatížení.

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D. I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

D. I. 1. Vlivy na obyvatelstvo

Negativní ovlivnění obyvatel v blízkosti záměru během doby výstavby je vzhledem k rozsahu stavby nevýznamné a časově omezené. Tyto vlivy (prašnost, hluk) budou soustředěny pouze do časového období vymezeného realizací stavby. Vzhledem k charakteru a vzdálenosti od nejbližších obytných objektů lze konstatovat, že přímými vlivy a účinky stavby a provozu nebude obyvatelstvo negativně zasaženo. Výjimkou mohou být objekty nacházející se v ulici 5. května, které jsou umístěny nejblíže k rekonstruované trati. V této části je navržena výstavba protihlukové stěny o výšce 2 - 3 m v km 272,667 – km 273,158, tak aby se minimalizovaly vlivy hluku, v případě realizace této PHS v předstihu před vlastním prováděním např. sanace štěrkového lože budou významně eliminovány i vlivy výstavby. Vzhledem k situování řešeného úseku se nepředpokládá významné negativní ovlivnění obyvatelstva.

V době provozu je narušení faktorů pohody hlukem a emisemi nepravděpodobné a nebude se lišit od současného stavu.

Za předpokladu dodržení stanovených podmínek pro realizaci záměru a kontrol ze strany odpovědných orgánů není předpoklad nějakého zdravotního rizika pro obyvatelstvo.

V případě sociálně ekonomického vlivu záměru nelze hovořit o zlepšení či zhoršení současného stavu. V souvislosti s rekonstrukcí nevzniknou nová pracovní místa, protože obsluhu, zajistí stávající pracovníci.

D. I. 2. Vlivy na ovzduší a klima

Během výstavby je nutno počítat s nepříliš významným navýšením emisí prachu, zejména při manipulaci se stavebními materiály během výstavby a pojezdem vozidel po komunikacích a vířením prachu z vozovek. Tyto vlivy je možné eliminovat vhodnou organizací výstavby – zkrápění staveniště, očista vozidel, pravidelné čištění komunikací. Vzhledem k umístění staveniště lze předpokládat, že v části města s obytnou zástavbou nebudou tyto vlivy patrné. Výjimkou jsou opět objekty nacházející se v ulici 5. května nacházející se na konci stavby u Plzeňského zhlaví. Vzhledem k umístění na konci stavby se zde bude jednat o poměrně krátkou dobu výstavby a vlivy budou tedy akceptovatelné.

Vlastní posuzovaný záměr přispívá k znečištění ovzduší především v období výstavby (vznik prašnosti), která je vyhodnocena v části B.III.1. Emise do ovzduší, vzhledem ke vzdálenosti se jejich vliv na ovzduší v zastavěném území nijak negativně neprojeví. Znečištění ovzduší produkované v období provozu se nebude lišit od současné situace.

Z hlediska vlivu stavby na kvalitu ovzduší v širším zájmovém území a z hlediska klimatu budou vlivy provozu zanedbatelné.

D. I. 3. Vlivy na vodu

V hodnoceném úseku nedochází ke změnám ve vedení trasy. Rekonstrukční práce nepovedou ke změně stávajících odtokových poměrů v území. Dešťové vody budou zasakovány.

Největší riziko pro kvalitu povrchové a podzemní vody představují případné úkapy nebo úniky ropných látek (nafta, benzín, hydraulické oleje apod.) používaných při provozu stavební mechanizace. K podobným únikům dochází v naprosté většině případů vlivem pracovní nekázně, nebo nedostatečného proškolení pracovníků.

V rámci provozu nevznikají žádné rizikové faktory, které by mohly mít přímý vliv na kvalitu vod. Ke znečištění podzemních nebo povrchových vod by mohlo potenciálně dojít jen při havárii vlakové soupravy, obzvláště kdyby v ní byly zařazeny vozy obsahující nebezpečné látky.

D. I. 4. Vlivy na půdu

Vzhledem k tomu, že nedochází k záboru půdy a veškeré práce se budou odehrávat na drážních pozemcích, není vliv na půdu předpokládán.

D. I. 5. Vlivy na faunu, floru, chráněná území a ÚSES

Záměr nebude mít podstatný vliv na faunu a floru. Realizace záměru bude prováděna na drážních pozemcích. Tyto vlivy budou omezeny na plochy vlastního železničního tělesa a s ohledem na rozsah záměru je patrné, že tyto vlivy budou celkově velmi omezené.

Záměr nebude znamenat ohrožení populací zvláště chráněných nebo regionálně vzácných druhů živočichů, včetně jejich reprodukčních prostor. Vlivy vlastní výstavby na populace živočišných druhů je tedy možno pokládat za málo významné až nevýznamné.

Posuzovaný úsek je veden po stávající trati bez kontaktu s hodnotnějšími ekosystémy (stanovišti). Nebyly zde zjištěny žádné druhy rostlin zvláště chráněné podle vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb. na přirozeném stanovišti a jejich původní výskyt je na této lokalitě zcela vyloučen.

Záměr v navrhované podobě nepředpokládá žádný zásah do lesních porostů. Vliv lze označit za nulový.

Z hodnocení týkající se územního systému ekologické stability krajiny vyplývá, že záměr přímo nesousedí s prvky ÚSES. Posuzovaná rekonstrukce ve stávající trase nepřináší žádné nové kolize se skladebnými prvky ÚSES.

D. II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI

Předkládaný záměr je v daném území tímto oznámením posouzen ze všech podstatných hledisek. Z hlediska charakteru předloženého záměru je patrné, že se jedná o aktivitu navrhovanou v souladu s územním plánem. Z této skutečnosti se také odvíjí komplexní vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí. Z hlediska posuzovaných vlivů hodnocených dle kapitoly D.I. předloženého oznámení je patrné, že negativní vlivy posuzovaného záměru budou patrné především na pozemcích přímo dotčených výstavbou. Nejvýznamnější vlivy z hlediska velikosti a významnosti lze očekávat zejména v oblasti vlivů na ovzduší a akustickou situaci zájmového území. V tomto kontextu jsou také formulována odpovídající doporučení pro další projektovou přípravu.

Z hlediska vlivů na ostatní složky životního prostředí, které jsou podrobněji komentované v příslušných pasážích oznámení, lze záměr označit z hlediska velikosti vlivů za malý až nulový, z hlediska významnosti vlivů za málo významný až nevýznamný.

D. III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE

Předkládaný záměr nebude zdrojem negativních vlivů přesahujících státní hranice.

D. IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ

Na základě projektu s ohledem na popsané a zhodnocené řešení navrhované rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v žst. Strakonice a budoucího provozu je možno konstatovat, že celý záměr je z ekologického hlediska přijatelný za dodržení následujících podmínek:

- v dalších stupních projektové dokumentace specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů, případně látek škodlivých vodám; zneškodnění nebezpečných odpadů realizovat pouze na smluvním základě s odbornou firmou,
- odpady budou ukládány utříděně, přednostně předány k využití a případně odstraňovány v souladu s platnou legislativou,
- v prostoru staveniště a následně při provozu nebude prováděno odstraňování odpadů spalováním,
- výstavbu protihlukové stěny realizovat v předstihu před vlastní sanací štěrkového lože
- minimalizovat manipulační prostory a manipulační pásy pro stavební práce,
- preferovat transport maximálního objemu odtěženého železničního spodku a nového štěrku po železnici,
- pro stavbu bude vypracován plán havarijních opatření pro případ havarijního úniku látek škodlivých vodám podle zákona o vodách, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v havarijním plánu,
- případné kácení prvků dřevin rostoucích mimo les realizovat mimo vegetační období,
- před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti využívaných přístupových komunikací na stavbu po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby,
- před zahájením vlastních rekonstrukčních prací dokladovat výsledky rozborů sušiny z odebraných vzorků štěrkového lože a zeminy ve stanovených místech jakož vodného výluhu v rozsahu požadavků vyhl. č. 383/2001 Sb. - odběr vzorků bude proveden na vybraných místech (především pod výhybkami) pro upřesnění dosud provedených rozborů a bude doplňovat již známé výsledky z dosud provedených průzkumů,
- veškeré rozbory štěrkového lože, výkopové zeminy budou prováděny akreditovanou laboratoří,
- výstavbu organizačně zabezpečit způsobem, který vyloučí možnost narušení faktorů pohody, a to zejména ve dnech pracovního klidu,
- veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v obytné zástavbě pouze v denní době,
- zemní práce provádět v nezbytně nutném rozsahu v případě nutnosti eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením a čištěním komunikací,

- minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti,
- dodavatel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění bude vedena odpovídající evidence,
- stavební mechanismy budou po odstavení zajištěny záchytnými plechovými nádobami proti úkapům,
- v případě úniku ropných látek na terén realizovat zneškodnění zasažené zeminy podle zásad nakládání s nebezpečnými odpady,
- důsledně zajistit rekultivaci všech pozemků, dotčených stavebními pracemi, z důvodu prevence šíření ruderálních druhů rostlin a alergenních plevelů,
- zajistit sanaci pozemků ve vlastnictví ČD od vznikajících černých skládek, tam kde je to možné a nebudou dále pro účely ČD využívány jako např. pozemek mezi budoucí protihlukovou stěnou a ulicí 5. května, doporučuji tyto pozemky odprodat městu Strakonice
- zajistit následnou pravidelnou údržbu propustků.

D. V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ

V době zpracování tohoto oznámení o vlivu záměru na životní prostředí byly k dispozici všechny základní údaje technologické, údaje o kapacitách, vstupech a výstupech. Na jejich základě bylo možno provést analýzu vstupů, výstupů i vlivů záměru na životní prostředí. Podklady předložené oznamovatelem a projektantem lze hodnotit jako dostatečné pro specifikaci očekávaných vlivů na životní prostředí a pro zpracování oznámení dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

Metody použité v rámci vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí jsou na úrovni současného stupně poznání a nejsou a ani nemohou být absolutně přesnou prognózou. Podle toho je k nim třeba také přistupovat.

Za nezbytné je však požadovat realizování doporučení, která vzešla ze zpracování oznámení, jejichž respektováním lze negativní vlivy na životní prostředí minimalizovat.

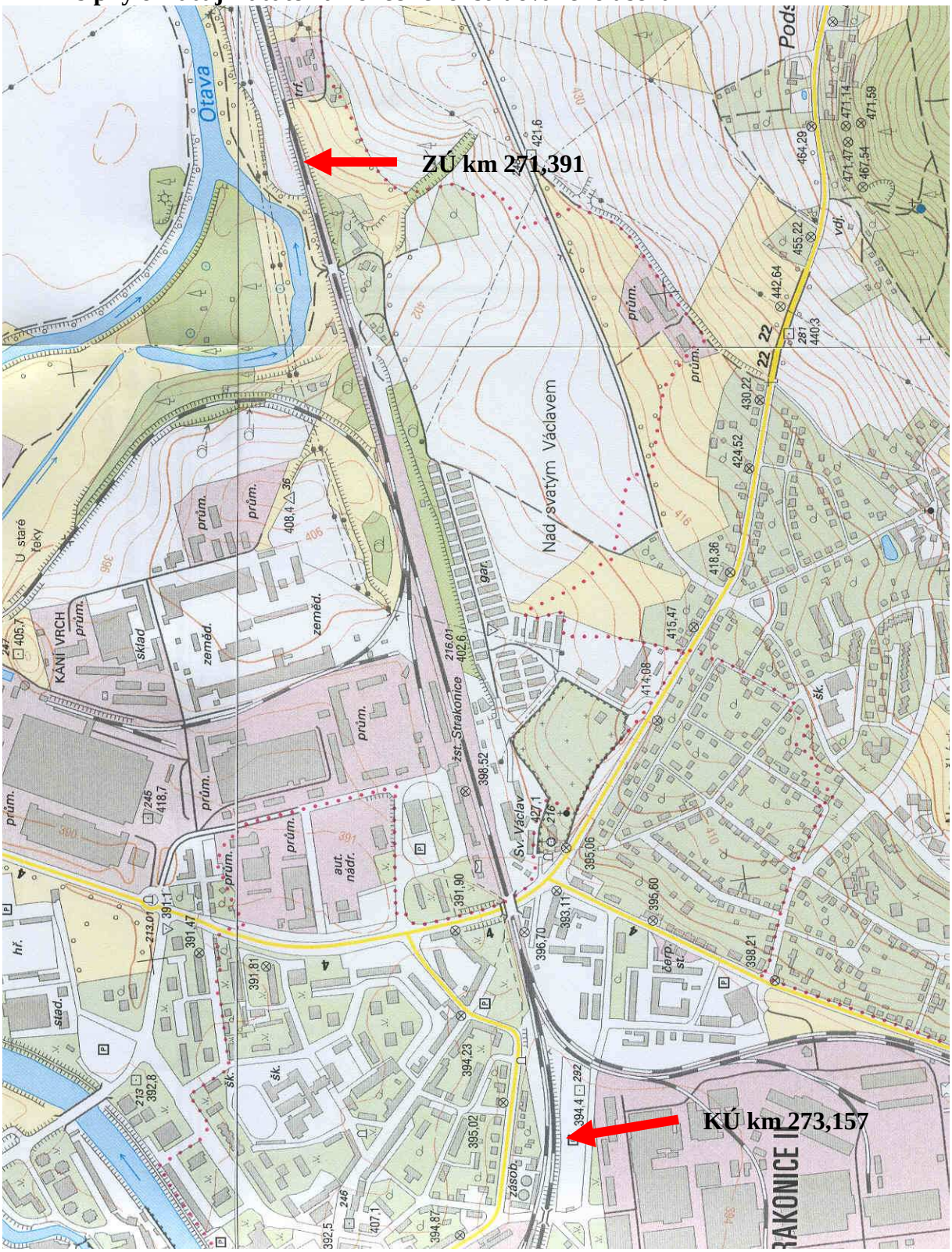
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Předložený záměr je navržen jednovariantně, vzhledem k povaze, rozsahu a návaznostech záměru tomu ani jinak být nemůže. To znamená, že je posouzena velikost a významnost vlivů té aktivity, která je oznamovatelem uvažována a jíž je podřizováno projektové řešení záměru.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F. 1 Mapa širších vztahů M 1 : 150 000

F. 2 Situace umístění 1:10 000
šipky označují začátek a konec rekonstruovaného úseku



F. 3 Ilustrační foto

Pohled od ZÚ km 271,391 (českobudějovické zhlaví) ve směru k žst.

Pohled od km 271,6 (českobudějovické zhlaví) ve směru k žst.

Pohled na lokální biocentrum v km 271,6

Pohled od km 271,7 (českobudějovické zhlaví) ve směru k žst.

Pohled od českobudějovického zhlaví v pozadí rušené stavědlo St. 1

Pohled od km 271,9 (českobudějovické zhlaví) ve směru k žst.

Pohled od stavědla St. 1 v km 271,927 k žst.

Pohled od km 272,1 k žst.

Pohled na skladiště určené k demolici

Pohled ve směru staničení vpravo budova žst.

Budova žst.

Pohled proti směru staničení vlevo budova žst.

Pohled na rušené stavědlo St.2 v km 272,75

Pohled od km 272,80 k žst.

Pohled od km 272,9 ke konci úseku, vpravo vlečka teplárny, vlevo vlečka ČZ a volarská trať

Pohled na vznikající černé skládky mezi tratí a ulicí 5. května v km 272,96

Pohled od km 273 ke konci úseku, vpravo vlečka teplárny

Pohled od konce úseku (plzeňské zhlaví) ve směru k žst.

F. 4 Protokoly o zkoušce č. J 447/2007, J 448/2007, J 449/2007

Zdravotní ústav se sídlem v Brně
Centrum laboratoří
Zkušební laboratoř akreditovaná ČIA pod registračním číslem 1391.2
Oddělení analýz vod a odpadů, Masná 3c, 602 00 Brno
IČO 71009531, tel.: 543 423 318; e-mail: lenka.zukalova@zubrno.cz

Protokol o zkoušce č. J 447/2007

Zákazník: WALTEC v.o.s.,Olomučany 3
pracoviště Sadová 78, 678 01 Blansko
Zkoušený vzorek: Zemina

Rozbor odpadu dle Vyhlášky č.294/2005 Sb.

Základní údaje o vzorku :

Místo odběru: Směsný vzorek kolejového lože z traťového úseku žst. Strakonice S-1 žst. Strakonice – Českobudějovické zhlaví
Datum odběru: 5.8.2007
Odběr provedl: Zákazník

Datum přijetí vzorku: 6.8.2007
Datum provedení zkoušky/zkoušek 6.8. – 30.8.2007

Doplňující údaje o vzorku:

Popis vzorku : (identifikace) Zemina: Směsný vzorek z kolejového lože S-1 žst. Strakonice – Českobudějovické zhlaví

Popis přípravy vzorku k analýze: Příprava vodného výluhu dle 294 / 2005 Sb. – Vyhláška Ministerstva životního prostředí ze dne 11. července 2005 o podrobnostech nakládání s odpady

Jiné údaje: Středisko : GEOT
Akce: GTP žst. Strakonice

Strana 1 (celkem 3)

Laboratorní vyšetření

1.Rozbor vodného výluhu – tabulka č. 2.1.
třída vyluhovatelnosti IIa vyhl. 294

UKAZATEL	Identifikace metody	Jednotky	Interpretace ano/ne	Nejistota [%]	Limitní*) hodnota	Zjištěná hodnota
DOC	SOp č.38/02 ČSN EN 1484	mg/l	ano	10	80	11
Chloridy	SOP č.8/02	mg/l	ano		1500	< 5
Fluoridy	SOP č.28/02 (ČSN EN ISO 10304)	mg/l	ano	7	30	0.60
Sírany	SOP č.17/02 (ČSN 83 0520)	mg/l	ano		3000	< 25
As	SOP č. 710	mg/l	ano	16	2.5	0.0118
Ba	SOP č. 710	mg/l	ano	10	30	0.021
Cd	SOP č. 710	mg/l	ano		0.5	< 0.0005
Cr celkový	SOP č. 710	mg/	ano	8	7	0.006
Cu	SOP č. 710	mg/l	ano		10	< 0.03
Hg	SOP č. 701	mg/l	ano	10	0.2	0.0001
Ni	SOP č. 710	mg/l	ano	12	4	0.006
Pb	SOP č. 710	mg/l	ano	10	5	0.0123
Sb	SOP č. 710	mg/l	ano	12	0.5	0.0037
Se	SOP č. 710	mg/l	ano		0.7	< 0.001
Zn	SOP č. 710	mg/l	ano	11	20	0.03
Mo	SOP č. 710	mg/l	ano	18	3	0.001
RL (rozpuštěné látky)	SOP č. 35/02 (ČSN 75 7346)	mg/l	ano	10	8 000	124
pH	SOP č.2/02 (ČSN ISO10523)		ano	3	> 6	6.49

Protokol o zkoušce č.J 447 / 2007 Strana 2 (celkem 3)

2. Stanovení NEL a PAU

UKAZATEL	Identifikace metody	Jednotky	Nejistota [%]	Zjištěná hodnota
NEL +	SOP č. 43/02 ČSN 757505	$mg.kg^{-1}$	12	380
PAU +	SOP č. 707	$mg.kg^{-1}$	30	9.4

Poznámka:
+) Výsledky jsou vyjádřeny v $mg.kg^{-1}$ po přepočtu na sušinu.
*) Limitní hodnota je převzata z Vyhlášky č. 294 / 05 Sb.
< méně než (pod mezí stanovitelnosti metody)

Stanovení provedena dle platných norem, metod a předpisů.Výsledky zkoušek se týkají pouze zkoušených předmětů.

Uvedená nejistota je vyjádřena v souladu s dokumentem EA 4/02 jako nejistota kombinovaná na hladině pravděpodobnosti U=95% pro koeficient rozšíření k= 2 a nezahrnuje nejistotu vzorkování. Pro nalezené hodnoty, které jsou pod mezí stanovitelnosti, se nejistoty neuvádí.

Interpretace výsledků zkoušek uvádí jednoduché porovnání s limitními hodnotami uvedené vyhlášky. Pokud výsledek stanovení včetně odpovídající nejistoty nepřesahuje limitní hodnotu,výsledek vyhovuje a je uvedeno slovní označení **ano**, v opačném případě **ne**.

Bez souhlasu laboratoře nesmí být protokol reprodukován jinak, než celý

Protokol o zkoušce schválil :

Mgr. Lenka Zukalová
vedoucí odd. analýz vod a odpadů

V Brně dne: 30. 8. 2007

razítko :

Vyhotovil: Eva Hasarová

Protokol o zkoušce č.:J-447 /2007

Strana 3 (celkem 3)

Zdravotní ústav se sídlem v Brně
Centrum laboratoří
Zkušební laboratoř akreditovaná ČIA pod registračním číslem 1391.2
Oddělení analýz vod a odpadů, Masná 3c, 602 00 Brno
IČO 71009531, tel.: 543 423 318; e-mail: lenka.zukalova@zubrno.cz

Protokol o zkoušce č. J 448/2007

Zákazník: WALTEC v.o.s.,Olomučany 3
pracoviště Sadová 78, 678 01 Blansko
Zkoušený vzorek: Zemina

Rozbor odpadu dle Vyhlášky č.294/2005 Sb.

Základní údaje o vzorku :

Místo odběru: Směsný vzorek kolejového lože z traťového úseku žst. Strakonice S-2 žst. Strakonice – Střed stanice
Datum odběru: 5.8.2007
Odběr provedl: Zákazník

Datum přijetí vzorku: 6.8.2007
Datum provedení zkoušky/zkoušek 6.8. – 30.8.2007

Doplňující údaje o vzorku:

Popis vzorku : (identifikace) Zemina: Směsný vzorek z kolejového lože S-2 žst. Strakonice – Střed stanice

Popis přípravy vzorku k analýze: Příprava vodného výluhu dle 294 / 2005 Sb. – Vyhláška Ministerstva životního prostředí ze dne 11. července 2005 o podrobnostech nakládání s odpady

Jiné údaje: Středisko : GEOT
Akce: GTP žst. Strakonice

Strana 1 (celkem 3)

Laboratorní vyšetření

1.Rozbor vodného výluhu – tabulka č. 2.1.
třída vyluhovatelnosti IIa vyhl. 294

UKAZATEL	Identifikace metody	Jednotky	Interpretace ano/ne	Nejistota [%]	Limitní*) hodnota	Zjištěná hodnota
DOC	SOp č.38/02 ČSN EN 1484	mg/l	ano	10	80	8.5
Chloridy	SOP č.8/02	mg/l	ano	5	1500	6
Fluoridy	SOP č.28/02 (ČSN EN ISO 10304)	mg/l	ano	7	30	0.75
Sírany	SOP č.17/02 (ČSN 83 0520)	mg/l	ano		3000	< 25
As	SOP č. 710	mg/l	ano	16	2.5	0.081
Ba	SOP č. 710	mg/l	ano	10	30	0.047
Cd	SOP č. 710	mg/l	ano	8	0.5	0.0025
Cr celkový	SOP č. 710	mg/	ano	8	7	0.021
Cu	SOP č. 710	mg/l	ano		10	< 0.03
Hg	SOP č. 701	mg/l	ano	10	0.2	0.0006
Ni	SOP č. 710	mg/l	ano	12	4	0.014
Pb	SOP č. 710	mg/l	ano	10	5	0.0804
Sb	SOP č. 710	mg/l	ano	12	0.5	0.0256
Se	SOP č. 710	mg/l	ano		0.7	< 0.001
Zn	SOP č. 710	mg/l	ano	11	20	0.980
Mo	SOP č. 710	mg/l	ano	18	3	0.004
RL (rozpuštěné látky)	SOP č. 35/02 (ČSN 75 7346)	mg/l	ano	10	8 000	475
pH	SOP č.2/02 (ČSN ISO10523)		ano	3	> 6	7.6

Protokol o zkoušce č.J 448 / 2007 Strana 2 (celkem 3)

2. Stanovení NEL a PAU

UKAZATEL	Identifikace metody	Jednotky	Nejistota [%]	Zjištěná hodnota
NEL +	SOP č. 43/02 ČSN 757505	$mg.kg^{-1}$		< 10
PAU +	SOP č. 707	$mg.kg^{-1}$	30	2.3

Poznámka:
+) Výsledky jsou vyjádřeny v $mg.kg^{-1}$ po přepočtu na sušinu.
*) Limitní hodnota je převzata z Vyhlášky č. 294 / 05 Sb.
< méně než (pod mezí stanovitelnosti metody)

Stanovení provedena dle platných norem, metod a předpisů.Výsledky zkoušek se týkají pouze zkoušených předmětů.

Uvedená nejistota je vyjádřena v souladu s dokumentem EA 4/02 jako nejistota kombinovaná na hladině pravděpodobnosti U=95% pro koeficient rozšíření k= 2 a nezahrnuje nejistotu vzorkování. Pro nalezené hodnoty, které jsou pod mezí stanovitelnosti, se nejistoty neuvádí.

Interpretace výsledků zkoušek uvádí jednoduché porovnání s limitními hodnotami uvedené vyhlášky. Pokud výsledek stanovení včetně odpovídající nejistoty nepřesahuje limitní hodnotu,výsledek vyhovuje a je uvedeno slovní označení **ano**, v opačném případě **ne**.

Bez souhlasu laboratoře nesmí být protokol reprodukován jinak, než celý

Protokol o zkoušce schválil : **Mgr. Lenka Zukalová**
vedoucí odd. analýz vod a odpadů

V Brně dne: 30. 8. 2007 **razítko :**

Vyhotovil: Eva Hasarová

Protokol o zkoušce č.:J-448 /2007 Strana 3 (celkem 3)

Zdravotní ústav se sídlem v Brně
Centrum laboratoří
Zkušební laboratoř akreditovaná ČIA pod registračním číslem 1391.2
Oddělení analýz vod a odpadů, Masná 3c, 602 00 Brno
IČO 71009531, tel.: 543 423 318; e-mail: lenka.zukalova@zubrno.cz

Protokol o zkoušce č. J 449/2007

Zákazník: WALTEC v.o.s.,Olomučany 3
pracoviště Sadová 78, 678 01 Blansko
Zkoušený vzorek: Zemina

Rozbor odpadu dle Vyhlášky č.294/2005 Sb.

Základní údaje o vzorku :

Místo odběru: Směsný vzorek kolejového lože z traťového úseku žst. Strakonice S-3 žst. Strakonice – Plzeňské zhlaví
Datum odběru: 5.8.2007
Odběr provedl: Zákazník

Datum přijetí vzorku: 6.8.2007
Datum provedení zkoušky/zkoušek 6.8. – 30.8.2007

Doplňující údaje o vzorku:

Popis vzorku : (identifikace) Zemina: Směsný vzorek z kolejového lože S-3 žst. Strakonice – Plzeňské zhlaví

Popis přípravy vzorku k analýze: Příprava vodného výluhu dle 294 / 2005 Sb. – Vyhláška Ministerstva životního prostředí ze dne 11. července 2005 o podrobnostech nakládání s odpady

Jiné údaje: Středisko : GEOT
Akce: GTP žst. Strakonice

Strana 1 (celkem 3)

Laboratorní vyšetření

1.Rozbor vodného výluhu – tabulka č. 2.1.
třída vyluhovatelnosti IIa vyhl. 294

UKAZATEL	Identifikace metody	Jednotky	Interpretace ano/ne	Nejistota [%]	Limitní*) hodnota	Zjištěná hodnota
DOC	SOp č.38/02 ČSN EN 1484	mg/l	ano	10	80	5.5
Chloridy	SOP č.8/02	mg/l	ano		1500	< 5
Fluoridy	SOP č.28/02 (ČSN EN ISO 10304)	mg/l	ano	7	30	0.65
Sírany	SOP č.17/02 (ČSN 83 0520)	mg/l	ano		3000	< 25
As	SOP č. 710	mg/l	ano	16	2.5	0.025
Ba	SOP č. 710	mg/l	ano	10	30	0.014
Cd	SOP č. 710	mg/l	ano		0.5	< 0.0005
Cr celkový	SOP č. 710	mg/	ano	8	7	0.001
Cu	SOP č. 710	mg/l	ano		10	< 0.03
Hg	SOP č. 701	mg/l	ano		0.2	< 0.0001
Ni	SOP č. 710	mg/l	ano	12	4	0.002
Pb	SOP č. 710	mg/l	ano	10	5	0.0038
Sb	SOP č. 710	mg/l	ano	12	0.5	0.0121
Se	SOP č. 710	mg/l	ano		0.7	< 0.001
Zn	SOP č. 710	mg/l	ano	11	20	0.03
Mo	SOP č. 710	mg/l	ano	18	3	0.004
RL (rozpuštěné látky)	SOP č. 35/02 (ČSN 75 7346)	mg/l	ano	10	8 000	118
pH	SOP č.2/02 (ČSN ISO10523)		ano	3	> 6	8.01

Protokol o zkoušce č.J 449 / 2007 Strana 2 (celkem 3)

2. Stanovení NEL a PAU

UKAZATEL	Identifikace metody	Jednotky	Nejistota [%]	Zjištěná hodnota
NEL +	SOP č. 43/02 ČSN 757505	$mg.kg^{-1}$	12	295
PAU +	SOP č. 707	$mg.kg^{-1}$	30	3.9

Poznámka:
+) Výsledky jsou vyjádřeny v $mg.kg^{-1}$ po přepočtu na sušinu.
*) Limitní hodnota je převzata z Vyhlášky č. 294 / 05 Sb.
< méně než (pod mezí stanovitelnosti metody)

Stanovení provedena dle platných norem, metod a předpisů.Výsledky zkoušek se týkají pouze zkoušených předmětů.

Uvedená nejistota je vyjádřena v souladu s dokumentem EA 4/02 jako nejistota kombinovaná na hladině pravděpodobnosti U=95% pro koeficient rozšíření k= 2 a nezahrnuje nejistotu vzorkování. Pro nalezené hodnoty, které jsou pod mezí stanovitelnosti, se nejistoty neuvádí.

Interpretace výsledků zkoušek uvádí jednoduché porovnání s limitními hodnotami uvedené vyhlášky. Pokud výsledek stanovení včetně odpovídající nejistoty nepřesahuje limitní hodnotu,výsledek vyhovuje a je uvedeno slovní označení **ano**, v opačném případě **ne**.

Bez souhlasu laboratoře nesmí být protokol reprodukován jinak, než celý

Protokol o zkoušce schválil : **Mgr. Lenka Zukalová**
vedoucí odd. analýz vod a odpadů

V Brně dne: 30. 8. 2007 **razítko :**

Vyhotovil: Eva Hasarová

Protokol o zkoušce č.:J-449 /2007 Strana 3 (celkem 3)

F. 5 Akustická studie

revita engineering
Havlíčkova ul. 26, 412 01 Litoměřice
Tel./Fax: 416-742981
http://www.revita.cz
E-mail: info@revita.cz

[redacted]
ODDĚLENÍ EXPERTIZ,
VÝVOJE A PROJEKCE

AKUSTICKÁ STUDIE
Č. 1653-S26-07

Předmět posouzení :

Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice		Výtisk číslo
REVIZE: 0	Predikce a měření hluku ve venkovním prostoru	

Objednatel, adresa	H-PRO spol. s r.o., Dúlce 39, 400 01 Ústí nad Labem
Číslo objednávky	MN 40/07
Datum přijetí zakázky	27.7.2007
Datum provedení zkoušky	15.8.2007
Číslo zakázky	1653-S26-07
Měření provedli	Ing. Josef Doležálek, Tomáš Vlasák, Libor Brož
Studii vypracoval	Libor Brož
Účel (stupeň)	DÚR+SP
Počet stran studie	10 + krycí list
Vydává	REVITA Engineering – oddělení expertiz, vývoje a projekce
Správce dokumentu	Libor Brož, majitel firmy
Archivace matrice	REVITA Engineering, elektronicky
Elektronická verze	1653_ak-studie dráha ŽST Strakonice.doc

Dokumentace je duševním vlastnictvím firmy Revita Engineering. Bez písemného souhlasu odpovědných pracovníků firmy Revita Engineering nesmí být protokol reprodukován jinak než celý. Výsledky zkoušek se vztahují pouze na uvedený předmět a čas měření, na popsaném místě a za popsaných podmínek.

Pracovník odpovědný za provedení zakázky a zpracování protokolu:	
Datum schválení 6.9.2007	Jméno, příjmení, podpis: Libor Brož [redacted]

REVITA Engineering, Havlíčkova 26, 412 01 Litoměřice, Tel./Fax: 416-742981, E-mail: info@revita.cz EVP

Akustická studie, zakázka č. 1653-S26-07 | Listů celkem: 10 | List číslo: 1

1. Předmět posouzení

Název komunikace:	Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice.
Řešená lokalita:	Intravilán města Strakonice, plzeňské zhlaví ŽST a okolí.
Účel studie:	Měření a výpočet hluku z železniční dopravy.
Objednatel:	H-PRO spol. s r.o., Důlce 39, 400 01 Ústí nad Labem.

2. Metoda měření a predikce hluku

Měření bylo provedeno v souladu s :
ČSN ISO 1996 (1-2) Akustika. Popis a měření hluku prostředí.
Metodický návod MZd pro měření hluku v mimopracovním prostředí, č.j. HEM-300-11.12.01-34065.

Výpočty byly provedeny v souladu s :
ČSN ISO 9613 Akustika. Útlum šíření zvuku ve venkovním prostoru.

Legislativa vztahující se k provedenému měření (požadavky) :
Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. ze dne 1.6.2006.

3. Použitá technika a software

Přesný modulární zvukoměr Brüel & Kjaer typ 2260, výr.č. 2414640, ov. list č. 6035-OL-Z031-06, vydaný ČMI Brno, platný do 17.3.2008. Mikrofon BK 4165, v.č. 1518770, ov.list č. 6035-OL-M027-06, vydaný ČMI Brno, platný do 13.3.2008. Zvukoměrný řetězec vyhovuje třídě přesnosti I. dle ČSN IEC 651. Záznam dat byl prováděn do paměti zvukoměru.

Přesný modulární zvukoměr Brüel & Kjaer typ 2250, výr.č. 2579826, ov. list č. 6035-OL-Z045-07, vydaný ČMI Brno, platný do 24.5.2009. Mikrofon BK 4189, výr. č. 2550221, ov. list č. 6035-OL-M045-07, vydaný ČMI Brno, platný do 21.5.2009. Zvukoměr jako celek vyhovuje třídě přesnosti I. dle ČSN IEC 651. Záznam dat byl prováděn do paměti zvukoměru.

Zvukoměrné řetězce byly kalibrovány akustickým kalibrátorem Brüel & Kjaer typ 4231 - 94 dB / 1000 Hz, výrobní číslo 1759468, ověřovací list č. 8012-KL-1195-06, vydaný ČMI Praha, platný do 3.5.2008. Kalibrace byly provedeny vždy včetně prodlužovacích mikrofonních kabelů.

Pro podpůrná měření a pro účely kalibrace byl použit anemometr Airflow TA-35, výr. č. 113447, kal.list č. 1K-113447A se sondou TP-330-1, vlasový barometr Brüel & Kjaer UZ-0001 a teploměr s vlhkoměrem Airflow D-3121, výr. č. 04910004, kalibrační list č. 0850F/04.

Veškeré výpočty jsou provedeny pomocí programu Brüel & Kjaer LIMA-5, pracujícím na základě ISO 9613 a metodiky výpočtu hluku z dopravy NMTD, která je implementována v evropské směrnici č. 49/2000 EC, program umožňuje vytvářet plně 3D modely území. Zpracování naměřených dat bylo provedeno na programu Brüel & Kjaer 7815 verse 4.6 a prezentace výsledků je vypracována na programech skupiny MS Office 2003 v.č. X10-52145CS. Programy jsou provozovány na PC.

Revize dokumentace č.: 0 Vypracoval: Libor Brož

REVITA Engineering, Havlíčkova 26, 412 01 Litoměřice, Tel./Fax: 416-742981, E-mail: info@revita.cz EVP

Akustická studie, zakázka č. 1653-S26-07

Listů celkem: 10

List číslo: 2

4. Podmínky v době měření

Datum měření: 15.8.2007; 7:00 – 11:00 + 22:00 – 0:00 h.

Nejistota výsledků : Měření: ±1.8 dB(A). Výpočet: ±2.0 dB.

Meteosituace: Měření v denní době bylo provedeno za mírného západního větru, teplota se pohybovala kolem +26 °C a relativní vlhkost vzduchu v rozmezí 40-49 %. Při měření v noční době bylo bezvětří, teplota se pohybovala kolem +21 °C a relativní vlhkost vzduchu v rozmezí 53-61 %.

5. Zdroj hluku

Měřeným a výpočtově posuzovaným zdrojem hluku je vlaková doprava na sledované železniční trati. Současně probíhala běžná silniční doprava na okolních komunikacích, v měření a výpočtech však není zohledněna (částečně ovlivňuje uváděné hladiny hluku pozadí).

6. Popis situace

Řešené území se nachází v intravilánu města Strakonice, těleso sledované trati je vedeno převážně na náspu nebo v rovině, je zde zhlaví železniční stanice. Chráněné objekty leží převážně dále od trati, která je vedena středem zájmového území. Území je za stávajícího stavu zasaženo jednak hlukem z provozu na železnici, jednak hlukem ze silniční dopravy na poměrně frekventovaných městských a hlavních komunikacích. Během měření nebyl zjištěn vliv hluku ze stacionárních zdrojů na celkové naměřené hodnoty, do stanovení hluku pozadí je však započten celkový přirozený ruch lokality, jako jsou projevy lidí, přírodní zvuky atd. Ustálený je pak hluk z provozu teplárny, je uveden jako hluk pozadí a na hluk z železnice nemá vliv.

Účelem měření je pořízení srovnávacích hodnot pro kalibraci výpočtového modelu. Měření bylo organizováno jako zkrácené, jde o přehledové stanovení hlukové zátěže ve venkovním prostoru na referenčních bodech u vybraných chráněných objektů, která je způsobena dopravou na sledované železniční trati. Rozhodujícím zdrojem hluku je dráha, hluk ze silniční dopravy byl eliminován pauzováním zvukoměru nebo úpravou záznamu. Přirozený ruch prostředí je ve výsledcích měření prezentován hladinou hluku pozadí s tím, že naměřené hodnoty nejsou vlivem celkového ruchu prostředí navyšovány. Měřící body byly umístěny v pozicích zřejmých z hlukových map v této studii. Silniční doprava není sledována a z náměrů je vyloučena. Během měření nedošlo k žádným problémům na měřicí technice.

Účelem výpočtů je dopočet izofon pro celou řešenou lokalitu pro stávající stav a dále predikce hluku pro výhledový stav po případné instalaci protihlukových barier v maximální přípustné výšce 2.5 m, omezené místními podmínkami. Údaje o vlakové dopravě jsou uvedeny dále ve studii.

Výpočty hlukových map jsou provedeny pro výšku 3 m nad terénem, charakter terénu je zadán proměnný dle reality. Počítáno je pro bezvětří. Výsledky výpočtů budou rovněž porovnány s limity dle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. ze dne 1.6.2006. Výpočtové body byly umístěny u chráněných objektů dle měřících bodů.

Revize dokumentace č.: 0 Vypracoval: Libor Brož

REVITA Engineering, Havlíčkova 26, 412 01 Litoměřice, Tel./Fax: 416-742981, E-mail: info@revita.cz EVP

Akustická studie, zakázka č. 1653-S26-07 | Listů celkem: 10 | List číslo: 3

7. Měření hluku ve venkovním prostoru

V souladu s interní metodikou pro zpracovávání akustických studií bylo provedeno měření hluku pro stávající stav, přičemž naměřené hodnoty jsou přednostně použity jako podklad k sestavení výpočtového modelu a jeho kalibraci. Pozice měřících bodů je identická k umístění referenčních bodů pro akustické výpočty.

7.1 Metoda měření

Mikrofon byl umístěn na stativu nebo na měřící tyči ve výšce cca 3 m nad terénem, cca 2-4 m od fasády budov přivrácené ke trati, orientován na trať. Náměry byly pořízeny lineárním integrováním frekvenčně váženého signálu s možností úpravy záznamu v reálném čase. Doba náměrů byla uzpůsobena intenzitě dopravy na železnici (4h), během měření byl z náměrů vyloučen hluk se silniční dopravy. Z pořízeného záznamu je pro každý bod vypočtena celková vážená hladina hluku pro referenční bod podle vztahu:

$$L_{Aeq} = 10\log\frac{1}{\sum_{i=1}^{n} fi}\sum_{i=1}^{n} fi.10^{\frac{Li}{10}} \qquad [\mathrm{dB(A)}]$$

kde je
- fi míra časového výskytu hladin z měřeného časového úseku v i-tém hladinovém intervalu v procentech, sekundách nebo četnosti čtení;
- Li střední hladina v i-tém hladinovém intervalu v dB(A);
- n celkový počet hladinových intervalů.

7.2 Naměřené hodnoty

Tabulka 1

Naměřené hodnoty na referenčních bodech - stávající stav, bez silniční dopravy				
	Specifikace	$L_{Aeq,T}$ (T=4h DEN)	$L_{Aeq,T}$ (T=4h NOC)	Zdroj hluku
Bod 1	Strakonice, Nádražní 407	59.4	56.0	Železnice
Bod 2	Strakonice, Nádražní 406	62.9	60.5	Železnice
Bod 3	Strakonice, 5.května 409	63.1	59.7	Železnice
Bod 4	Strakonice, Holečkova 15	57.3	53.9	Železnice

7.3 Hodnocení stávajícího stavu

Jak je zřejmé z výsledků provedených měření, lokalita je akusticky poměrně rušná. Tento stav se vztahuje na situaci platnou v době provedení měření, kdy neprobíhala žádná dočasná dopravní omezení nebo jiné dočasné jevy v organizaci dopravy a naměřené hodnoty lze tedy považovat za vypovídající o reálném stavu v době zpracování této studie. Jako rozhodující zdroj hluku se jeví železnice, přilehlé místní komunikace jsou s ohledem na místní poměry využívány především v denní době. Hluk ze silnice č. I/4 pak je určující pro hladinu hluku pozadí na všech bodech.

Revize dokumentace č.: 0 Vypracoval: Libor Brož

REVITA Engineering, Havlíčkova 26, 412 01 Litoměřice, Tel./Fax: 416-742981, E-mail: info@revita.cz EVP

Akustická studie, zakázka č. 1653-S26-07 | Listů celkem: 10 | List číslo: 4

8. Akustické výpočty

Výpočty jsou provedeny automaticky, pomocí programu Brüel & Kjaer LIMA-5, který pracuje především na základě postupu uvedeného v mezinárodně platné ČSN ISO 9613 a metodiky výpočtu hluku z dopravy NMTD, která je implementována v evropské směrnici č. 49/2000 EC. Zadání intenzity dopravy na sledované trati do výpočtového modelu vychází z údajů poskytnutých zákazníkem a v případě ověřovacího výpočtu ze sčítání během měření hluku. Hodnocené výpočty jsou provedeny pro celé hodnotící doby, tedy den (6-22h) a noc (22-6h), silniční doprava a stacionární zdroje nejsou ve výpočtech zohledněny. Charakter terénu (odrazivý / pohltivý) je zadán dle reality.

8.1 Údaje o dopravě na sledované trati

Údaje jsou čerpány z dokumentu „Rozsah provozu na železničních tratích zaústěných do ŽST Strakonice". Propustnost daného traťového úseku a úseků navazujících je a bude vyšší, avšak současná kapacita železnice není a v blízké budoucnosti nebude využívána na maximum.

Tabulka 2a

Charakteristiky trati pro zadání do výpočtového modelu, stávající stav				
Traťový úsek	Charakteristika	Doprava DEN (osobní / nákladní)	Doprava NOC (osobní / nákladní)	Max. rychlost v úseku (osobní / nákladní)
Body č. 1+2	zhlaví ŽST	52 / 16 + 20 / 4 *	8 / 4 + 4 / 1 *	60 / 60 km/h
Body č. 3+4	širá trať	52 / 16	8 / 4	90 / 70 km/h

Tabulka 2b

Charakteristiky trati pro zadání do výpočtového modelu, výhledový stav				
Traťový úsek	Charakteristika	Doprava DEN * (osobní / nákladní)	Doprava NOC * (osobní / nákladní)	Max. rychlost v úseku (osobní / nákladní)
Body č. 1+2	zhlaví ŽST	80 / 22 + 32 / 2	10 / 14 + 6 / 2	80 / 80 km/h
Body č. 3+4	širá trať	80 / 22	10 / 14	110 / 80 km/h

*) Je započtena i zaústěná doprava pro trať Strakonice – Volary, kde jsou pro osobní dopravu používány motorové vozy řady 849, rychlost je zde v celém úseku 40 km/h.

8.2 Ověřovací výpočet na stav a dobu měření

Ověřovací výpočet je proveden na dobu dle měření hluku (den, 4 h) a zaznamenanou intenzitu dopravy na trati za dobu měření. Výpočet v bodech pro výšku ref. bodů dle měření.

Tabulka 3

Vypočtené hodnoty - ověřovací výpočet dle dopravy a doby měření (mapa není generována)					
	Naměřeno	Vypočteno	Vlaky OS	Vlaky N	Odchylka výpočtu
Bod 1	59.4	58.3	10	4	-1.1
Bod 2	62.9	62.0	10	4	-0.9
Bod 3	63.1	61.7	10	4	-1.4
Bod 4	57.3	58.1	10	4	0.8

Odchylka výpočtu od naměřených hodnot se na všech referenčních bodech pohybuje pod hranicí 3 dB, což je výpočtovým programem avizovaná nejistota výpočtu. Model tedy pracuje s dostatečnou přesností a umožňuje sestavení realitě odpovídající hlukové mapy území.

Revize dokumentace č.: 0 Vypracoval: Libor Brož

REVITA Engineering, Havlíčkova 26, 412 01 Litoměřice, Tel./Fax: 416-742981, E-mail: info@revita.cz EVP

Akustická studie, zakázka č. 1653-S26-07 | Listů celkem: 10 | List číslo: 5

8.3 Protihlukové stěny

Tabulka 4

Specifikace protihlukových stěn, staničeno na stávající stav							
č.	Specifikace	Začátek [km]	Konec [km]	Délka [m]	Poloha	Povrch	Výška [m]
1	Železniční stanice vč. zhlaví	272.667	272.710	43	P	AR2	3.0
2	Přemostění silnice č. I/4	272.710	272.743	33	P	RP	2.0
3	Přemostění silnice – odbočka Volary	272.743	272.861	118	P	AR	3.0
4	Odbočka Volary – konec stavby *	272.861	273.158	297	P	AR	2.5

*) Bariera bude přerušena pro odbočku vlečky teplárny v km 273.005, požadovaný překryv je 10 m.

CELKOVÁ DÉLKA protihlukových barier 491 m.

Legenda : Poloha… L = vlevo od trati, P = vpravo od trati (ve směru staničení);
Povrch… AR = pohltivý k trati, AR2 = oboustranně pohltivý, RP = odrazivý průhledný;
Výška… udávána je výška bariery od TK, mimo poznámky.

8.4 Výsledky akustických výpočtů

Hlukové mapy jsou otištěny na následujících stranách této studie. Výpočty jsou ve všech případech provedeny pro celé hodnotící doby, do kterých je zahrnuta veškerá doprava uvedená v tabulce 2. Do map je zanesena poloha referenčních bodů podle bodů měřících, které jsou označeny číslováním v souladu s uvedenými tabulkami. Výpočet v bodech je proveden na sestaveném modelu, výsledky jsou otištěny v níže uvedených tabulkách. Izofony ve hlukových mapách jsou tištěny pro celou lokalitu ve výšce 3 m nad terénem.

Tabulka 5a

Vypočtené hodnoty - dopočet pro stávající stav pro DEN / NOC (hluková mapa č. 1 a+b)					
	Vypočteno DEN L_{Aeq} [dB(A)]	Vypočteno NOC L_{Aeq} [dB(A)]	Vlaky DEN Os/N/Lok	Vlaky NOC Os/N/Lok	Rychlost
Bod 1	58.8	55.5	52 / 16 + 20 / 4	8 / 4 + 4 / 1	60 (ŽST)
Bod 2	62.5	59.2	52 / 16 + 20 / 4	8 / 4 + 4 / 1	60 (ŽST)
Bod 3	64.0	60.6	52 / 16	8 / 4	80
Bod 4	55.9	52.5	52 / 16	8 / 4	80

Tabulka 5b

Vypočtené hodnoty - predikce se započtením PHS, pro DEN / NOC (hluková mapa č. 2 a+b)					
	Vypočteno DEN L_{Aeq} [dB(A)]	Vypočteno NOC L_{Aeq} [dB(A)]	Útlum bariery DEN	Útlum bariery NOC	Limity den / noc
Bod 1	56.9	55.0	-1.9	-0.5	70 / 65
Bod 2	57.5	55.5	-5.0	-3.7	70 / 65
Bod 3	57.0	55.0	-7.0	-5.6	70 / 65
Bod 4	59.1	57.1	3.2	4.6	70 / 65

Revize dokumentace č.: 0 Vypracoval: Libor Brož

REVITA Engineering, Havlíčkova 26, 412 01 Litoměřice, Tel./Fax: 416-742981, E-mail: info@revita.cz EVP

Akustická studie, zakázka č. 1653-S26-07

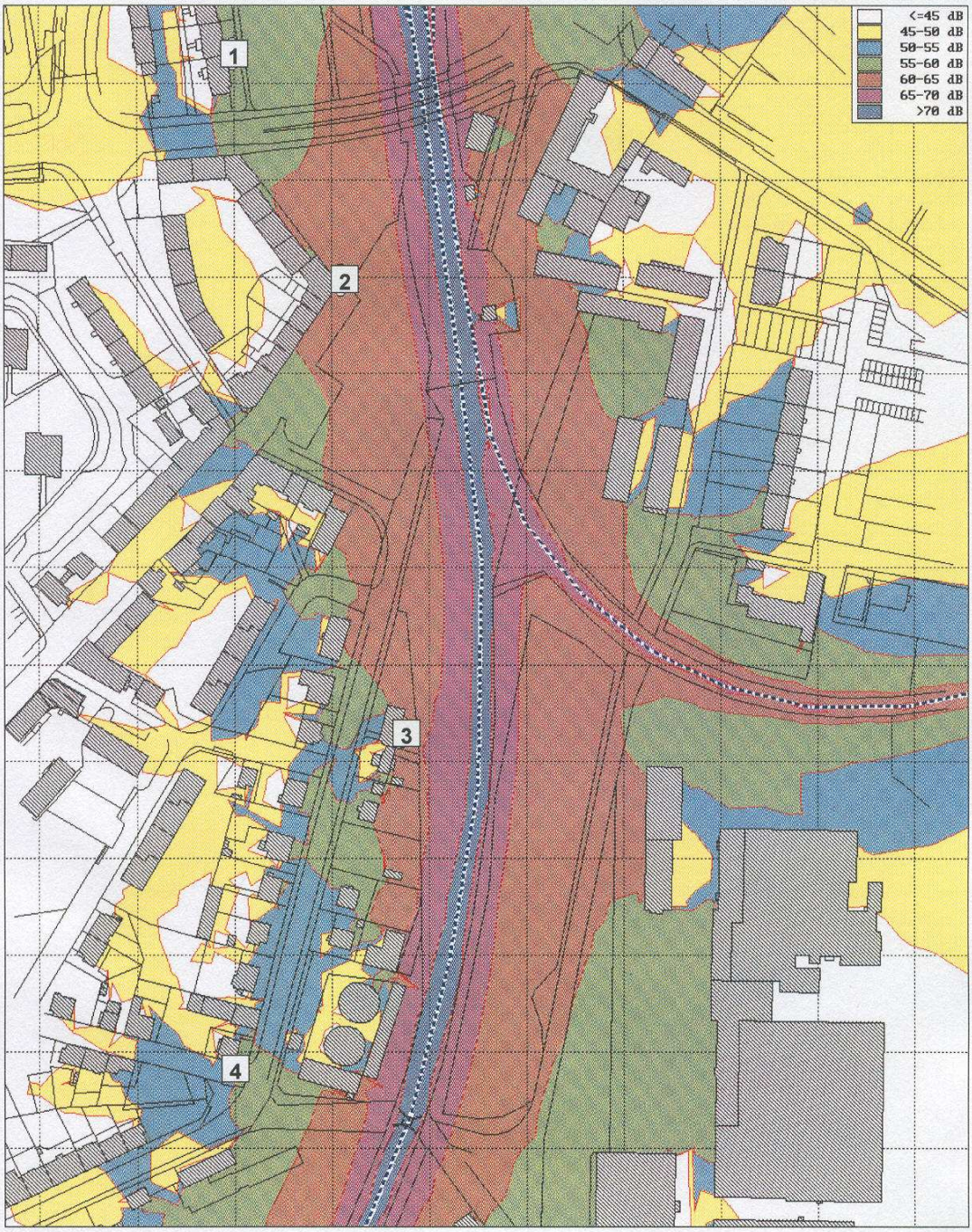
Listů celkem: 10

List číslo: 6

Hluková mapa pro stávající stav, DEN (16 h)

Hluková mapa 1a

Výpočet je proveden pro stávající stav na celou denní dobu, je zadána intenzita dopravy dle tabulky 2a této studie, parametry výpočtu vycházejí z údajů uvedených v kapitole 8.1. Izofony jsou vypočteny pro výšku 3 m nad terénem, jehož charakter a reliéf je zadán podle reality.



Revize dokumentace č.: 0

Vypracoval: Libor Brož

REVITA Engineering, Havlíčkova 26, 412 01 Litoměřice, Tel./Fax: 416-742981, E-mail: info@revita.cz EVP

Akustická studie, zakázka č. 1653-S26-07

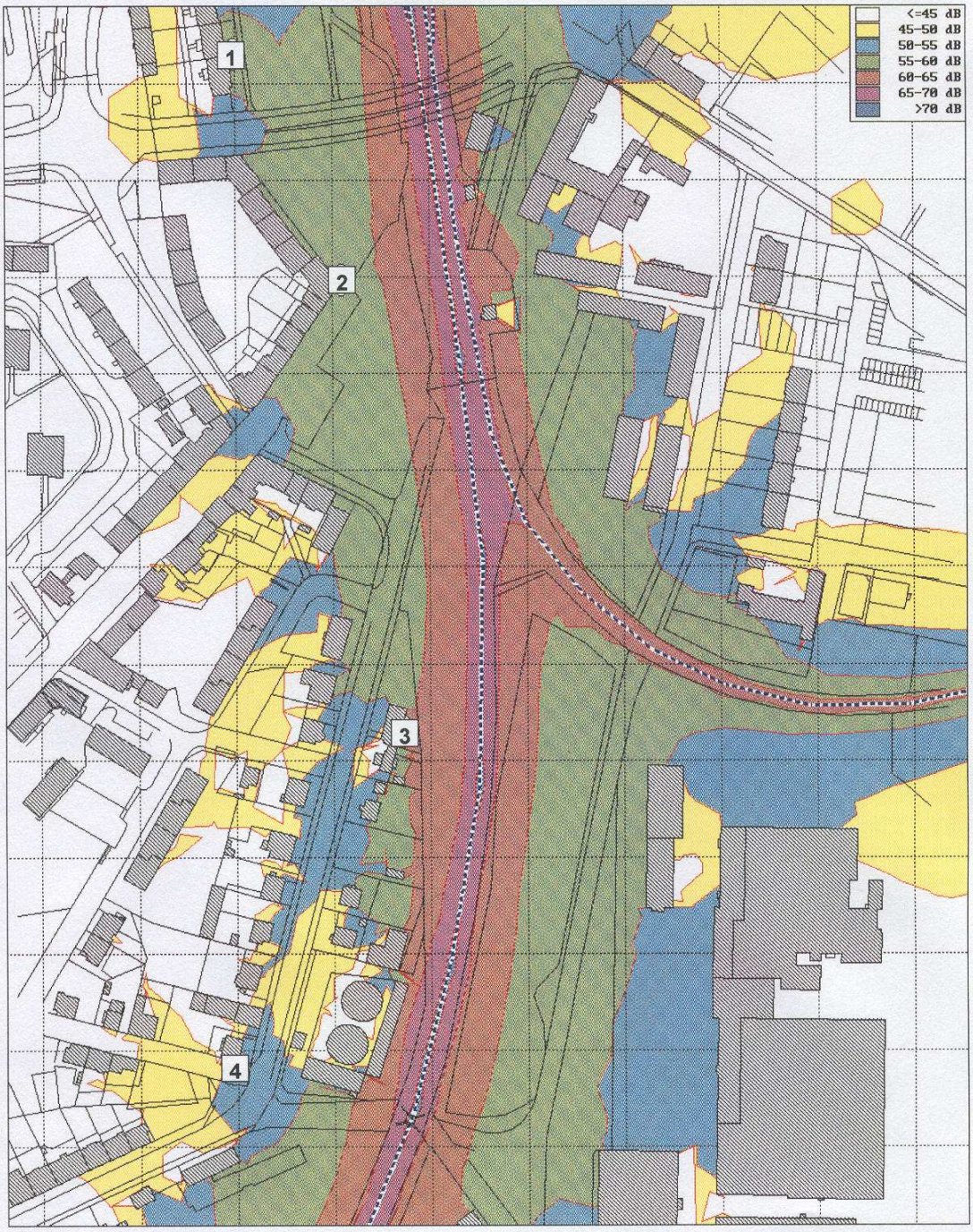
Listů celkem: 10

List číslo: 7

Hluková mapa pro stávající stav, NOC (8 h)

Hluková mapa 1b

Výpočet je proveden pro stávající stav na celou noční dobu, je zadána intenzita dopravy dle tabulky 2a této studie, parametry výpočtu vycházejí z údajů uvedených v kapitole 8.1. Izofony jsou vypočteny pro výšku 3 m nad terénem, jehož charakter a reliéf je zadán podle reality.



Revize dokumentace č.: 0

Vypracoval: Libor Brož

REVITA Engineering, Havlíčkova 26, 412 01 Litoměřice, Tel./Fax: 416-742981, E-mail: info@revita.cz EVP

Akustická studie, zakázka č. 1653-S26-07

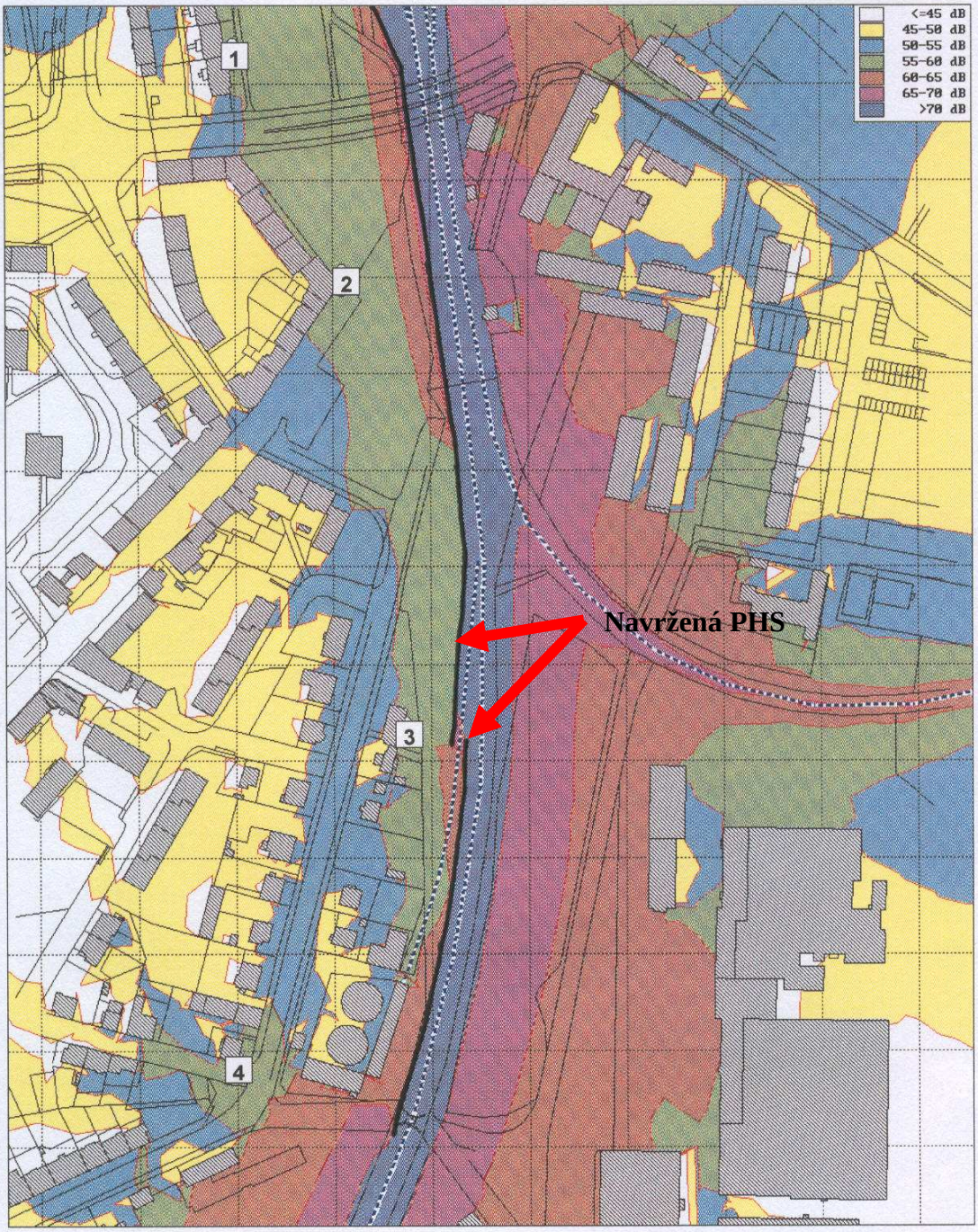
Listů celkem: 10

List číslo: 8

Hluková mapa pro budoucí stav, DEN (16 h)

Hluková mapa 2a

Výpočet je proveden pro budoucí stav na celou denní dobu, je zadána intenzita dopravy dle tabulky 2b této studie, parametry výpočtu vycházejí z údajů uvedených v kapitole 8.1. Izofony jsou vypočteny pro výšku 3 m nad terénem, jehož charakter a reliéf je zadán podle reality.



Revize dokumentace č.: 0

Vypracoval: Libor Brož

REVITA Engineering, Havlíčkova 26, 412 01 Litoměřice, Tel./Fax: 416-742981, E-mail: info@revita.cz EVP

Akustická studie, zakázka č. 1653-S26-07

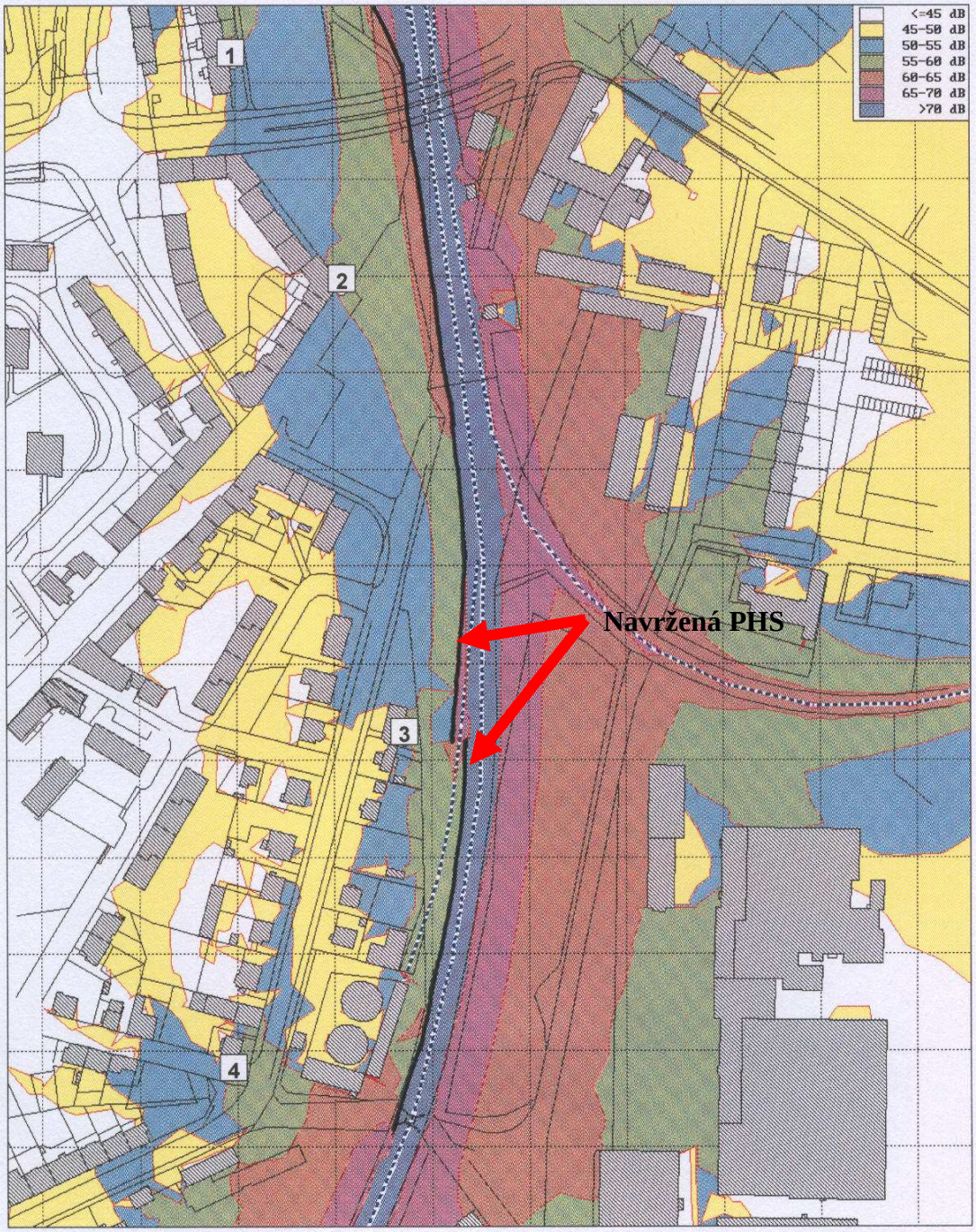
Listů celkem: 10

List číslo: 9

Hluková mapa pro budoucí stav, NOC (8 h)

Hluková mapa 2b

Výpočet je proveden pro budoucí stav na celou noční dobu, je zadána intenzita dopravy dle tabulky 2b této studie, parametry výpočtu vycházejí z údajů uvedených v kapitole 8.1. Izofony jsou vypočteny pro výšku 3 m nad terénem, jehož charakter a reliéf je zadán podle reality.



Revize dokumentace č.: 0

Vypracoval: Libor Brož

REVITA Engineering, Havlíčkova 26, 412 01 Litoměřice, Tel./Fax: 416-742981, E-mail: info@revita.cz EVP

Akustická studie, zakázka č. 1653-S26-07 | Listů celkem: 10 | List číslo: 10

9. Závěr

9.1 Hodnocení hlučnosti v referenčních bodech

Tabulka 6a

Hodnocení, zohledněny bariery - DEN					
	Adresa	Vypočteno DEN	Změna hlučnosti	Limit DEN	Závěr
Bod 1	Nádražní 407	56.9	-1.9	60.0	Vyhovuje
Bod 2	Nádražní 406	57.5	-5.0	60.0	Vyhovuje
Bod 3	5.května 409	57.0	-7.0	60.0	Vyhovuje
Bod 4	Holečkova 15	59.1	3.2	60.0	V toleranci

Tabulka 6a

Hodnocení, zohledněny bariery - NOC					
	Adresa	Vypočteno NOC	Změna hlučnosti	Limit NOC	Závěr
Bod 1	Nádražní 407	55.0	-0.5	55.0	V toleranci
Bod 2	Nádražní 406	55.5	-3.7	55.0	V toleranci
Bod 3	5.května 409	55.0	-5.6	55.0	V toleranci
Bod 4	Holečkova 15	57.1	4.6	55.0	Překračuje *

*) Překročení limitu je zde způsobeno šířením hluku z úseku trati, který není v této studii řešen, neboť je za koncem této stavby. Po provedení modernizace i na tomto úseku trati a instalaci navazující protihlukové stěny zde dojde k podstatnému poklesu hlučnosti.

9.2 Závěr

Jak dokládají provedené akustické výpočty, za předpokladu realizace protihlukových stěn, jak jsou specifikovány v kapitole 8.3 této studie, dojde k poklesu hlučnosti z provozu na řešené železnici na hodnoty ležící pod hygienickým limitem pro den a na hranici limitu pro noc, avšak do výpočtu pto budoucí stav je zadána intenzita dopravy pro maximální propustnost traťového úseku a v reálném provozu se předpokládá intenzita dopravy přibližně dle současného stavu. Závěry této studie doporučuji ověřit měřením v rámci zkušebního provozu modernizované trati.

6.9.2007 Libor Brož

Revize dokumentace č.: 0 Vypracoval: Libor Brož

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Obchodní firma	SŽDC, s.o.
Organizační jednotka	Stavební správa Plzeň Purkyňova 22 304 88 Plzeň
IČ	70 99 42 34
Oprávněný zástupce	Ing. Václav Šťastný - ředitel Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa Plzeň Purkyňova 22 304 88 Plzeň 1 tel.: 972 524 051
Název záměru	Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice

Kapacita (rozsah) záměru

Rekonstruován bude úsek žst. Strakonice v rozsahu drážní kilometráže km 271,391 (Českobudějovické zhlaví) - km 273,157 (Plzeňské zhlaví), tj. úsek o délce 1,766 km.

Umístění záměru

Kraj:	Jihočeský
Okres:	Strakonice
Obec:	Strakonice
Katastrální území:	Strakonice, Nové Strakonice

Charakter stavby: rekonstrukce
Odvětví: doprava

Předmětem stavby je rekonstrukce českobudějovického a plzeňského zhlaví, staničních kolejí, nástupišť a podchodu. Železniční spodek není odvodněn, na základě geotechnického průzkumu bude navržena jeho rekonstrukce. Bude provedena kompletní rekonstrukce stávajícího zabezpečovacího zařízení na elektronické včetně nové technologické budovy a v souvislosti se změnou polohy výhybek rekonstrukce trakčního vedení.

Českobudějovické zhlaví bude vysunuto směrem na České Budějovice z důvodu požadované užitečné délky koleje č. 9 (nové číslování) na 575 m. Plzeňské zhlaví bude vyřešeno s vjezdovým obloukem. Projektová dokumentace bude zpracována tak, aby navazovala na případné zdvoukolejnění trati České Budějovice – Plzeň a bude v souladu se

záměry města. Dále je nutné rekonstrukci koordinovat s uživateli jednotlivých zařízení v železniční stanici (čelněboční rampa, budova skladu apod.).

Rekonstrukcí železničního spodku a odvodnění dojde k zajištění bezpečnosti železniční dopravy a ke zvýšení komfortu cestování na úroveň odpovídající současným trendům. Staveniště je určeno železniční tratí a jejím bezprostředním okolím, jedná se o liniovou stavbu.

Údaje o záměru pro potřeby oznámení dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění jsou převzaty z technického průkazu stanice „Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v žst. Strakonice“, zpracované firmou H-PRO spol. s r.o., Ústí nad Labem v 11/2006. Je navrženo následující řešení. Je navrženo následující řešení.

Stavba je členěna na následující stavební objekty a provozní soubory:

SO 102 – Železniční spodek
SO 103 - Nástupiště
SO 104 - Most v km 271,609
SO 105 - Propustek v km 271,718
SO 106 - Propustek v km 272,269
SO 107 - Most v km 272,730
SO 108 - Opěrná zeď
SO 109 - Propustek v km 0,419
SO 110 Železniční most v km 272,536 44 (podchod pro cestující)
SO 111 - Zastřešení podchodu a nástupišť
SO 112 - Přeložky inženýrských sítí
SO 113 - Napojení na stávající kanalizaci
SO 114 - Rampa
SO 115 - Protihlukové objekty
SO 116 - Demolice
SO 117 - Technologická budova
SO 118 - Úprava trolejového vedení (TV)
SO 119 - Kabelovod
SO 120 - neobsazeno
SO 121 - Elektrický ohřev výhybek
SO 122 - KSÚ a TP
SO 123 - Připojení UNZ na trakční vedení
SO 124 - Osvětlení
SO 125 - Stavební úpravy ve výpravní budově
SO 126 - DOUO
PS 201 - Úprava zabezpečovacího zařízení
PS 202 - Úprava sdělovacího zařízení
PS 202.1 - Vnitřní sdělovací zařízení
PS 202.2.1 – žst. Strakonice EPS
PS 202.2.2 – žst. Strakonice EZS
PS 202.3 - Informační systém
PS 202.3.1 – žst. Strakonice, kamerový systém
PS 202.3.2 – žst. Strakonice, rozhlasová zařízení
PS 202.4 - žst. Strakonice, úprava DK ČD
PS 203 - Výtah na nástupiště

Úroveň navrženého technologického řešení stájí odpovídá současné úrovni dopravních staveb.

Průběh rekonstrukce, nevelké rozsahem, neovlivní zásadním způsobem okolní životní prostředí ani neohrozí zdraví občanů v nejbližších obytných objektech ve městě Strakonice. Ani v bezprostředním důsledku provozu nedojde k ovlivnění, případně narušení okolního prostředí. Negativní vlivy mohou nastat pouze v případě technologické nekázně při průběhu stavebních prací. Při dodržení příslušných předpisů jsou však tato rizika vyloučena.

Navrženou rekonstrukcí nebude dotčen rozsah zemědělského půdního fondu. Záměrem nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa, nedojde k negativnímu vlivu na vodu. Nebudou dotčeny chráněné druhy rostlin ani živočichů, prvky územního systému ekologické stability, významné krajinné prvky, nedojde k poškození krajinného rázu.

Vzhledem k charakteru záměru a lokalizaci stavby nebyly shledány závažné vlivy na životní prostředí a obyvatele, které by vznikly v důsledku rekonstrukce a následného provozu.

H. PŘÍLOHA

H. 1 Vyjádření stavebního úřadu

Městský úřad Strakonice

odbor rozvoje – úřad územního plánování

Spisová značka: or/31/32/08/Fl/SD
Vyřizuje / linka: Mgr. Flachs / 383 700 831
Datum vyhotovení: 8. 1. 2008

Ing. Radek Přílepek
Sudoměřice u Tábora 131
391 36 Sudoměřice u T.

SDĚLENÍ

Městský úřad Strakonice obdržel Vaši žádost o sdělení z hlediska územního plánování k záměru „Rekonstrukce staničních kolejí, výhybek v žst. Strakonice". Dle přiložené grafické části bude záměr realizován na pozemcích p.č. 732, p.č. 43/3, p.č. 43/6, p.č. 633/2 vše v k.ú. Nové Strakonice a p.č. 1066/3 v k.ú. Strakonice – obec Strakonice. Výše uvedené pozemky jsou územním plánem sídelního útvaru Strakonice určeny k funkčnímu využití **„železniční tratě a vlečky".** Plochy s funkčním využitím „železniční tratě a vlečky" jsou území nezastavitelná pro jiný účel než daný. Stavby na těchto plochách a způsob jejich užívání podléhá režimu danému zvláštním zákonem.

Výše uvedený záměr je v souladu s územním plánem sídelního útvaru Strakonice.

S ohledem na platnost zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen stavební zákon), sdělujeme, že k vydání stanoviska ke konkrétnímu záměru je nutné podat žádost o územně plánovací informaci ke stavebnímu úřadu MěÚ Strakonice dle § 21 stavebního zákona. Územně plánovací informace se podává na formulářích dle přílohy č. 1 a 2 Vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření. Formuláře o územně plánovací informaci jsou k dispozici na stavebním úřadě MěÚ Strakonice, odboru rozvoje MěÚ Strakonice nebo na internetových stránkách MěÚ Strakonice (www.mu-st.cz) v sekci úřad pod ikonou soubory ke stažení.

Případné další informace Vám rádi poskytneme na odboru rozvoje Městského úřadu Strakonice.

MĚSTSKÝ ÚŘAD
Strakonice 39

Slámová

Ing. arch. Marta Slámová
vedoucí odboru rozvoje
MěÚ Strakonice

H. 2 Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle §45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.

KRAJSKÝ ÚŘAD – JIHOČESKÝ KRAJ

Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví

Došlo dne: 22 -11- 20
C.j.: 4198/

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, tel.:386 720 800, fax: 386 359 070
e-mail: trykarova@kraj-jihocesky.cz, www.kraj-jihocesky.cz

V Českých Budějovicích dne 20. listopadu 2007
Č.j.: KUJCK 34017/2007 OZZL/2 - Tr
Vyřizuje: Kristýna Trykarová

Věc: **Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska možných významných vlivů záměru „Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v žst. Strakonice“ na území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.**

Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, jako příslušný správní orgán podle § 67 odst. 1 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a dále dle § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), vydává v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona k záměru **„Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v žst. Strakonice“**, žadatele, kterým je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa Plzeň, P.O.BOX 188, Purkyňova 22, 304 88 Plzeň, IČ: 70994234, doručeného dne 13.11.2007, toto stanovisko:

Uvedený záměr nemůže mít samostatně ani ve spojení s jinými významný vliv na území evropsky významné lokality ani ptačí oblasti ležící na území v působnosti Krajského úřadu – Jihočeský kraj.

Zdejší orgán ochrany přírody dále sděluje, že uvedený záměr nebude mít významný vliv na žádné zvláště chráněné území v kategorii přírodní památka a přírodní rezervace.

Ing. Karel Černý
vedoucí odboru životního prostředí,
zemědělství a lesnictví

Obdrží:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa Plzeň, P.O.BOX 188, Purkyňova 22, 304 88 Plzeň

Dále obdrží:

- Krajský úřad – Jihočeský kraj, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, oddělení IPPC a EIA, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice – zde

Datum zpracování oznámení: 15. 2. 2008

Jméno a příjmení: Ing. Radek Přílepek

Bydliště: Sudoměřice u Tábora 131, 391 36

Telefon: 602 539 541

E-mail: radek.prilepek@seznam.cz

Autor je oprávněn ke zpracovávání dokumentací a posudků dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Rozhodnutí o udělení autorizace č.j. 31547/5291/OPVŽP/02 ze dne 15.10.2002, autorizace prodloužena rozhodnutím č.j. 28483/ENV/07.

Ing. Radek Přílepek