

Modernizace žst. Sokolov

Oznámení

dle §6 v rozsahu přílohy č. 3 zák. č. 100/2001Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí

Oznamovatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Prvního pluku 367/5, Praha 8 – Karlín

Zhotovitel: SUDOP Praha a.s.
Olšanská 1a, Praha 3

září 2006

zpracovatel: Ing. Tereza Nehasilová

adresa pracoviště: SUDOP Praha a.s.
Olšanská 1a
130 00 Praha 3
www.sudop.cz

telefon: 267 094 113

email: tereza.nehasilova@sudop.cz

spolupracovali: Ing. Miloš Štolba, SUDOP Praha a.s.
Libor Brož, REVITA Engineering
Ing. Kateřina Hladká, PhD., SUDOP Praha a.s.
(držitelka autorizace ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona
č.100/01 Sb., č.autorizace 10606/ENV/06)

V Praze dne 8. září 2006.

Podpis zpracovatele oznámení:

.....

A.	ÚDAJE O OZNAMOVATELI	3
B.	ÚDAJE O ZÁMĚRU	4
B.I.	Základní údaje	4
B.I.1.	Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1	4
B.I.2.	Kapacita (rozsah) záměru	4
B.I.3.	Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	4
B.I.4.	Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	5
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	6
B.I.6.	Stručný popis technického a technologického řešení záměru	7
B.I.7.	Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	12
B.I.8.	Výčet dotčených územně samosprávných celků	12
B.I.9.	Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	12
B.II.	Údaje o vstupech	13
B.II.1.	Zábor půdy	13
B.II.2.	Odběr a spotřeba vody	13
B.II.3.	Surovinové a energetické zdroje	14
B.II.4.	Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	15
B.III.	Údaje o výstupech	15
B.III.1.	Emise znečišťujících látek	15
B.III.2.	Odpadní vody	15
B.III.3.	Odpady	16
B.III.4.	Hlukové zatížení	19
B.III.5.	Vibrace	22
B.III.6.	Rizika havárií	23
C.	ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	24
C.I.	Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	24
C.I.1.	Umístění stavby	24
C.I.2.	Podnebí	25
C.I.3.	Ovzduší	25
C.I.4.	Horniny a reliéf	25
C.I.5.	Půdy	29
C.I.6.	Vodstvo	29
C.I.7.	Biota	30
C.I.8.	Chráněná území přírody a krajiny	30
C.I.9.	Krajinný ráz	34
C.I.10.	Památková ochrana	35
C.II.	Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	37
C.II.1.	Ovzduší	37
C.II.2.	Hluková situace	38
C.II.3.	Hydrologické poměry	38
C.II.4.	Vegetace	39
C.II.5.	Chráněná území přírody	43
D.	ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	44
D.I.	Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)	44
D.I.1.	Vlivy na obyvatelstvo	44
D.I.2.	Vlivy na vodní prostředí	46
D.I.3.	Vlivy na flóru a faunu	47
D.I.4.	Vlivy na chráněná území přírody a krajiny	48
D.II.	Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	48
D.III.	Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	49

D.IV.	Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	49
D.V.	Charakteristiky nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů	51
E.	POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	52
F.	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	52
G.	VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRnutí NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....	53
H.	PŘÍLOHY.....	54

A. Údaje o oznamovateli

1. Obchodní firma

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

2. IČ:

70994234

3. Sídlo:

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Prvního pluku 367/5

186 00 Praha 8 - Karlín

4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele:

Ing. Václav Šťastný, ředitel

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Stavební správa Plzeň

Purkyňova 22

304 88 Plzeň

B. Údaje o záměru

B.I. Základní údaje

B.I.1. NÁZEV ZÁMĚRU A JEHO ZAŘAZENÍ PODLE PŘÍLOHY Č.1

Název záměru:

„Modernizace žst. Sokolov“

Zařazení podle přílohy č.1:

Kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení)

9.2 Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť.

B.I.2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU

Předmětem posuzovaného záměru je modernizace stávající železniční stanice Sokolov, na trati č. 140 Cheb – Karlovy Vary – Chomutov, včetně rekonstrukce železničního mostu přes řeku Svatavu. Stavební úpravy budou probíhat v úseku trati km 207,300 – km 209,698. Základní délka stavby tedy činí 2 398m. Modernizace železniční stanice Sokolov spočívá ve zlepšení bezpečnosti a propustnosti stanice a potažmo celé trati č. 140 pro průjezd vlaků a zejména v úpravě řešení bezpečného pohybu cestujících k a od vlaků.

Záměr zahrnuje:

- rekonstrukci železničního svršku a spodku, zejména hlavních kolejí č. 1 a 2, v traťovém úseku km 207,391 – 209,698 uvedené trati, včetně rekonstrukce stávajícího úrovněového sypaného nástupiště a řešení nového odvodnění drážního tělesa
- demontáž vybraných kolejí, rekonstrukci ostatních kolejí ve stanici a současně výměnu výhybek
- vybudování nového zastřešeného ostrovního nástupiště mezi kolejí č. 1 a 2 o celkové délce 250m
- rekonstrukci a rozšíření nástupiště při výpravní budově na místě snesené koleje č.5
- výstavbu podchodu pro cestující, který vyústí na novém ostrovním nástupišti a v prostoru před výpravní budovou
- vybudování nového staničního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, které bude odpovídat evropským standardům
- úpravu trakčního vedení
- rekonstrukci železničního mostu přes Svatavu v km trati 208,664
- rekonstrukci stávajících propustků

B.I.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU (KRAJ, OBEC, KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ)

kraj: Karlovarský
obec: Sokolov
katastrální území: Sokolov

Umístění stavby dle evropské klasifikace územních statistických jednotek NUTS (zák. č. 228/2004Sb., o aktualizaci Klasifikace územních statistických jednotek (CZ-NUTS), v platném znění):

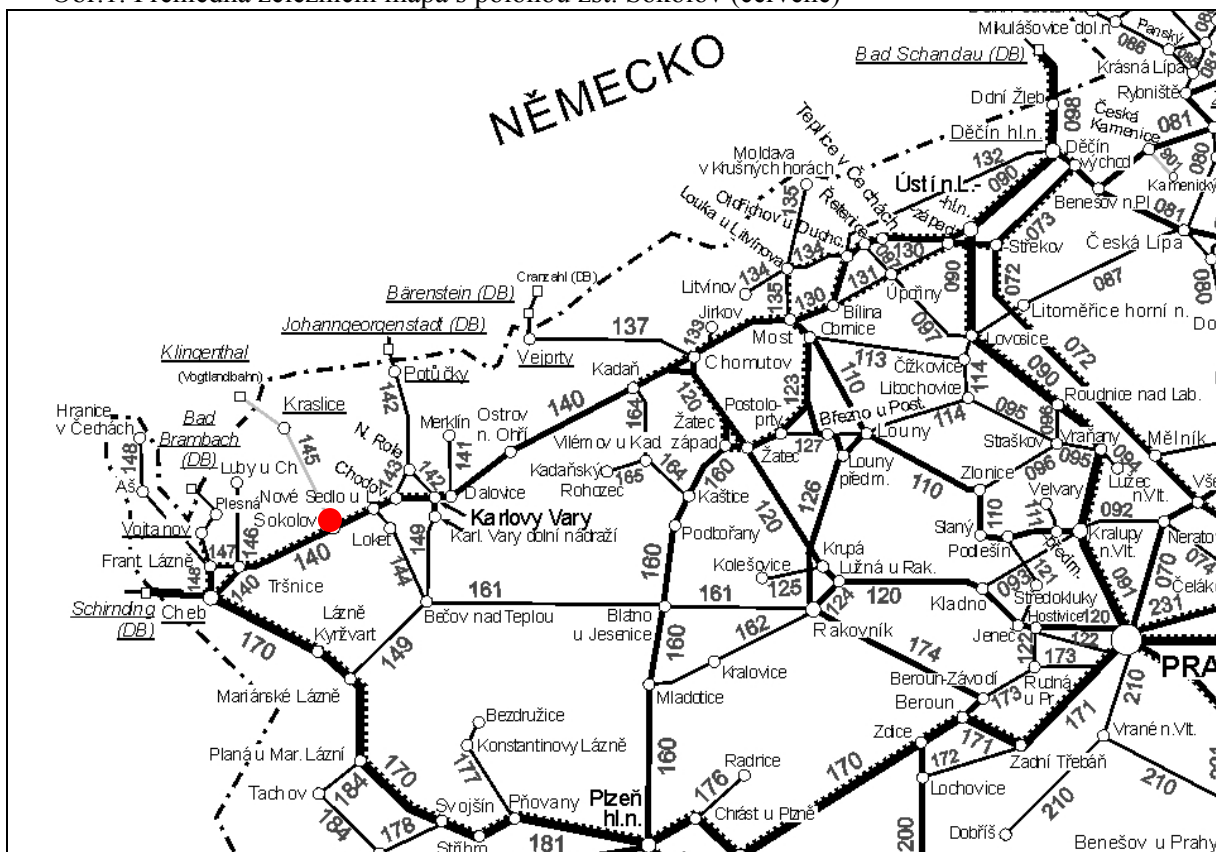
NUTS O (stát):	Česká republika (CZ)
NUTS 1 (území):	Česká republika (CZ0)
NUTS 2 (oblast):	Severozápad (CZ04)
NUTS 3 (kraj):	Karlovarský kraj (CZ041)

Stavba bude probíhat na drážním tělese, resp. na pozemcích Českých drah a.s., par. číslo 346/6. Dočasně, po dobu výstavby, stavba zasáhne některé sousední pozemky ve vlastnictví Města Sokolov.

B.I.4. CHARAKTER ZÁMĚRU A MOŽNOST KUMULACE S JINÝMI ZÁMĚRY

Modernizovaná železniční stanice tvoří železniční dopravní uzel elektrizované trati č. 140 Cheb – Karlovy Vary – Chomutov a jednokolejně neelektrizované trati č. 145 Sokolov – Kraslice – Klingental a zároveň je pro město Sokolov a přilehlá sídla významným bodem městské hromadné i dálkové dopravy.

Obr.1. Přehledná železniční mapa s polohou žst. Sokolov (červeně)



Cílem Správy železniční dopravní cesty a.s., je nezbytná optimalizace drážní infrastruktury. Společným zájmem města a dráhy je celková modernizace prostoru nádraží. V souladu se

záměry dráhy podporuje město Sokolov rozvoj městské hromadné dopravy ve vztahu k regionální železniční dopravě.

V průběhu projektové přípravy stavby „Modernizace žst. Sokolov“ bylo uvažováno s následujícími investicemi, které bezprostředně navazují na posuzovaný záměr:

- „vyklizení“ objektů a rampy v prostoru koleje č.5 a přednádraží (ze strany dráhy), kde má město Sokolov, po upravení vlastnických vztahů, zájem provozovat autobusové nádraží. V roce 2005 byla zpracována a odsouhlasena studie, která řeší využití tohoto prostoru a vazby mezi dopravou železniční a městskou hromadnou i dálkovou autobusovou.
- prodloužení podchodu pro cestující od ostrovního nástupiště do prostoru „za kolejištěm“ železniční stanice Sokolov osobní nádraží. Podchod by po realizaci nahradil stávající ocelovou lávku pro pěší. Investorem – Město Sokolov.

Zpracovateli oznámení nejsou v současné době známy žádné jiné záměry, které by mohly v součinnosti s posuzovaným záměrem přispět k negativními dopadům stavby na životní prostředí.

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

Železniční stanice Sokolov se nachází na velmi frekventované trati č.140 Chomutov – Cheb. Trať je po ucelených úsecích připravována pro převedení stávajícího levostranného provozu na provoz pravostranný, běžný na většině tratí v zemi. Železniční stanice Sokolov řeší jeden z posledních úseků této trati.

Propustnost železniční stanice a potažmo celé trati je snížena nevyhovujícím uspořádáním nástupišť a kolejí. Chybějící ostrovní nástupiště a podchod omezuje bezpečnost nástupu a výstupu cestujících. Stávající zabezpečovací zařízení je zastaralé a neodpovídá standardizovaným podmínkám. Ocelová konstrukce železničního mostu přes Svatavu je již po dlouhou dobu shledána jako nevhodná a po poslední kontrolní prohlídce v r. 2004 byl celkový stav mostu označen jako havarijní.

Stavba přinese zejména:

- zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravního provozu
- zvýšení bezpečnosti pohybu cestujících
- zvýšení propustnosti žst. Sokolov
- spolu s navazující stavbou prodloužení podchodu a vybudování autobusového nádraží přinese stavba propojení částí města Sokolov s přímou vazbou na železnici s ostatními druhy dopravy
- zlepšení prostředí pro cestující
- zlepšení prostředí a jeho standardizaci s evropskými podmínkami pro cestující ZTP občany
- zvýšení možností nabízených služeb
- zlepšení pracovního prostředí pracovníků ČD zkvalitněním používaného zařízení

Záměr neuvažuje variantní řešení.

B.I.6. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Technické řešení stavby vychází ze zadávacích podmínek. Cílem stavby je peronizace železniční stanice, tedy výstavba ostrovního nástupiště s mimoúrovňovým přístupem a úprava nástupiště u výpravní budovy. Tyto stavební zásahy vyvolají nutné úpravy kolejiště v prostoru železniční stanice a úpravy navazujících zařízení – zabezpečovací a sdělovací zařízení, trakční vedení, a dále přeložky inženýrských sítí, drobné vnitřní stavební úpravy výpravní budovy, rekonstrukci mostu a propustků.

Kolejové řešení

Modernizace trati je v souladu se zadávacími podmínkami řešena pro rychlost 80 km/h, v oblasti kolejových spojek bude dodržena rychlost 50 km/hod, a to zejména mezi hlavními kolejemi.

Hlavní stavební úpravy železničního spodku a svršku budou probíhat na kolejích č.1 a č. 2, a dále na předjízdě koleji č.3. Ostatní koleje dotčené stavbou budou v nezbytně nutném rozsahu upraveny.

Stavba je projektována pro prostorovou průchodnost UIC-GC, tj. základní průjezdný průřez Z-GC, a traťovou třídu zatížení D4 UIC.

Upravované koleje v zásadě sledují stávající zemní těleso. Směrové a výškové vyrovnání kolejí vyplývá z umístění ostrovního nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2 a z rozšíření nástupiště č. 1 u výpravní budovy na úkor rušené koleje. č. 5.

Koleje č. 1 a 2 budou zcela rekonstruovány v km 207,391 až 208,639, tedy v úseku 1 248m. V místě ostrovního nástupiště bude vytvořena osová vzdálenost 9,50 m. Kolej č. 4 bude demontována. Dále bude demontována kolej č. 10, 4a, 4b, část koleje č. 5 a část koleje č.12 za rampou. Dopravní koleje ve stanici budou konstruovány v osově vzdálenosti 4,75 m. Současně s kolejovými úpravami bude vyměněna řada výhybek, některé budou odstraněny z důvodu změny konfigurace kolejiště.

Při modernizaci je uvažováno s novým svrškovým materiálem. V koleji č. 1 a 2 a 3 bude zřízeno pružné upevnění Sk112 na bet.pražcích SB8P s rozdělením „u“ (600 mm). Koleje budou svařeny do bezстыkové koleje.

Všechny výhybky v hlavních kolejích budou tvaru S49 na betonových pražcích se žlabovým pražcem, vevařeny do bezстыkové koleje. Výhybky v předjízdě kolejích (č.3) budou na betonových pražcích, vevařeny do bezстыkové koleje. Ostatní výhybky budou na dřevěných pražcích.

Odvodnění železničního spodku bude zajištěno soustavou podélných trativodů, případně v kombinaci se svodným potrubím. Z trativodů respektive svodného potrubí bude voda odvedena do stávajících propustků a kanalizace. Odvodnění železničního spodku chebského zhlaví je navrženo střešovitým sklonem pláně do otevřeného příkopu, který ústí do řeky Svratavy.

Nástupiště

Mezi kolejemi č. 1 a 2 bude vybudováno zastřešené ostrovní nástupiště (nástupiště č.2) o délce 250 m a minimální šířce 6,160 m. Výška nástupní hrany je 550 mm nad T.K. Nástupiště bude v délce 80 m kryté zastřešením typu „vlastovka“. Přístup na ostrovní nástupiště pro cestující bude zajišťovat schodiště z podchodu, rampa umožňující bezbariérový přístup a pro zajištění

bezbariérového výstupu z podchodu na ostrovní nástupiště bude vybudován osobní výtah pro zdvih osob na invalidním vozíku.

Ostrovní nástupiště bude odbavovat všechny vlaky do hlavních směrů, tj. Chomutov (Karlovy Vary) a Cheb (státní hranice se SRN).

Nástupiště č.1 mezi výpravní budovou a koleji č.3 bude rozšířeno do prostoru po částečně demontované koleji č.5. Výška nástupní hrany bude zachována, 250 mm nad T.K. Nástupiště bude přímo spojené s výpravní budovou. Celková délka zastřešené části bude 100m.

Podchod

Podchod bude zajišťovat propojení ostrovního nástupiště a nástupiště č. 1 u výpravní budovy. Konstrukce byla navržena tak, aby bylo možné prodloužení podchodu do prostoru „za nádražím“.

Vlastní podchod je tvořen rámovou konstrukcí pod jednotlivými kolejemi. Délka podchodu je 13,220 m, délka podchodu včetně schodišť je 18,245 m. Šířka podchodu je navržena 4,00 m, předložená podchodná výška byla s ohledem na délku podchodu navržena 2,70m s rezervou pro případné umístění podhledu pro sítě. Prostor před schodištěm pod ostrovním nástupištěm byl navržena tak, aby byl možný přístup na obě strany nástupiště, přičemž bezbariérová rampa směřuje na stranu s větší délkou hrany nástupiště. Podchodná výška nástupních prostorů byla navržena 2,50m.

Přístup do podchodu z prostoru nástupiště č. 1 před výpravní budovou bude tvořit schodiště s rameny o šířce 2,75 m a počtem 2 x 14 schodišťových stupňů o výšce 145 mm a šířce 330 mm. Šířka mezipodesty je 1,50 m, konstrukce schodiště je z vyztuženého betonu. Schodiště zpřístupní prostor nástupiště se vstupem do odbavovací haly s nově vybudovaným podchodem pro cestující.

Přístup do podchodu z ostrovního nástupiště je opět dvouramenným schodištěm s rameny o šířce 2,27 m a počtem 2 x 15 schodišťových stupňů o výšce 150 mm a šířce 330 mm. Šířka mezipodesty je 1,50 m.

Podchod bude budován pomocí mostních provizoria v koleji č. 4 a pažením larsenovými stěnami podél stávající koleje č. 4. Jáma bude pažená s MP délky minimálně 15,0 m.

Stavební úpravy pozemních objektů

Stavební úpravy se týkají těchto pozemních objektů:

Výpravní budova :

- SO 1301 Provozní budova a dopravní kancelář - v prostoru stavědlové ústředny bude vybudován kabelový kanál v podlaze
- SO 1312 Rekonstrukce přístřešku u výpravní budovy - zastřešení nástupiště u výpravní budovy a přístupových komunikací nově zbudovaného podchodu. Část zastřešení přilehlá k výpravní budově bude tvarově a výškově korespondovat se stávajícím zastřešením, v části (směr Cheb) bude nižší, sedlová konstrukce. Celková délka zastřešení je navrhována v délce 65,1 m, šířka je 7,7 m a 13,0 m. Řešení konstrukce přístřešku je obdobná jako konstrukce stávajícího přístřešku, s využitím ozdobných litinových sloupů.

Stávající zastřešení nástupiště u VB v délce cca 50 m bude demontováno. Materiál vyzískaný z demontáže přístřešku bude z části použit na výstavbu SO 1312.

- SO 1330 Informační systém pasivní – vybudování nového systému informačních tabulí

Jednotlivé obytné budovy

- SO 1361 Protihluková opatření – na objektech

V rámci modernizace železniční stanice je navržena demolice některých objektů, které po realizaci záměru ztratí svůj význam. Jedná se o stavědlo č.1, reléový domek a stavědlo č.3. Dále bude provedena demolice zděného kiosku s občerstvením, celoplechového skladovacího přístřešku a demontáž části přístřešku u výpravní budovy.

Zabezpečovací zařízení

Stávající elektromechanické zabezpečovací zařízení v žst. Sokolov bude demontováno v celém rozsahu včetně vybavení příslušných stavědel.

Nově navržené staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie má zabezpečené posunové cesty a umožňuje přenos kódu LVZ (liniový vlakový zabezpečovač) v hlavních staničních kolejích. Jako typ zařízení bylo zvoleno zabezpečovací zařízení 3. kategorie (např. elektronické ústřední stavědlo) s pracovištěm JOP (jednotné obslužné pracoviště) a počítačovým ovládáním. Toto řešení umožňuje i typové provedení úvazky traťového zabezpečovacího zařízení a v budoucnu i dálkové ovládání žst. Citice.

Venkovní prvky - návěstidla hlavní, seřaďovací, přestavníky, budou zřízeny nové. Nově budou zřízeny v hlavních staničních kolejích KO 275 Hz s kódováním pro LVZ o kmitočtu 75 Hz. Ostatní část zabezpečeného kolejiště bude vybavena počítači náprav. Provoz z ranžíru zůstane ve stávajícím provedení, s tím, že reléové vazby budou zapracovány do nového staničního zab. zař. Zabezpečovací zařízení na ranžíru (St.4 a St.5) není v této stavbě modernizováno, ranžír bude oddělen výhybkami 201 a 239b/240, které budou vybaveny novými elektromotorickými přestavníky, izolovány a ovládány z JOP.

Sdělovací zařízení

V rámci stavby bude vytvořen nový „pasivní“ informační systém pro cestující, který zahrnuje grafické provedení a instalaci tabulí s názvem železniční stanice, piktogramů a doplňujících textů.

Současné sdělovací zařízení bude nahrazeno novým, které kromě textových informací umožní i zvuková hlášení a přenos jednotného času. Informační panely budou umístěny:

- na současné místo nad vchod na nástupiště č.1
- do příjezdové části haly
- na nástupiště č.1 i č. 2 (ostrovní), umístěny vždy dva oboustranné panely
- do podchodu ke schodištím na druhé nástupiště

Trakční vedení

Úprava trakčního vedení sleduje především změnu kolejového řešení. Kolejovými úpravami a výstavbou ostrovního nástupiště dojde i ke změně schématu napájení stanice.

Stávající trakční stožáry jsou ocelové trubkové a příhradové. Střed osobního nádraží je zatrolejován pomocí bránových dvojic. Úprava trakčního vedení spočívá zejména ve výstavbě

několika nových kotevních stožárů, náhradě a doplnění několika bránových dvojic a částečné demontáži některých úseků trakčního vedení. Ponechané stávající podpěry a konstrukce budou protikorozně ošetřeny a základy dobetonovány a popřípadě dosypány.

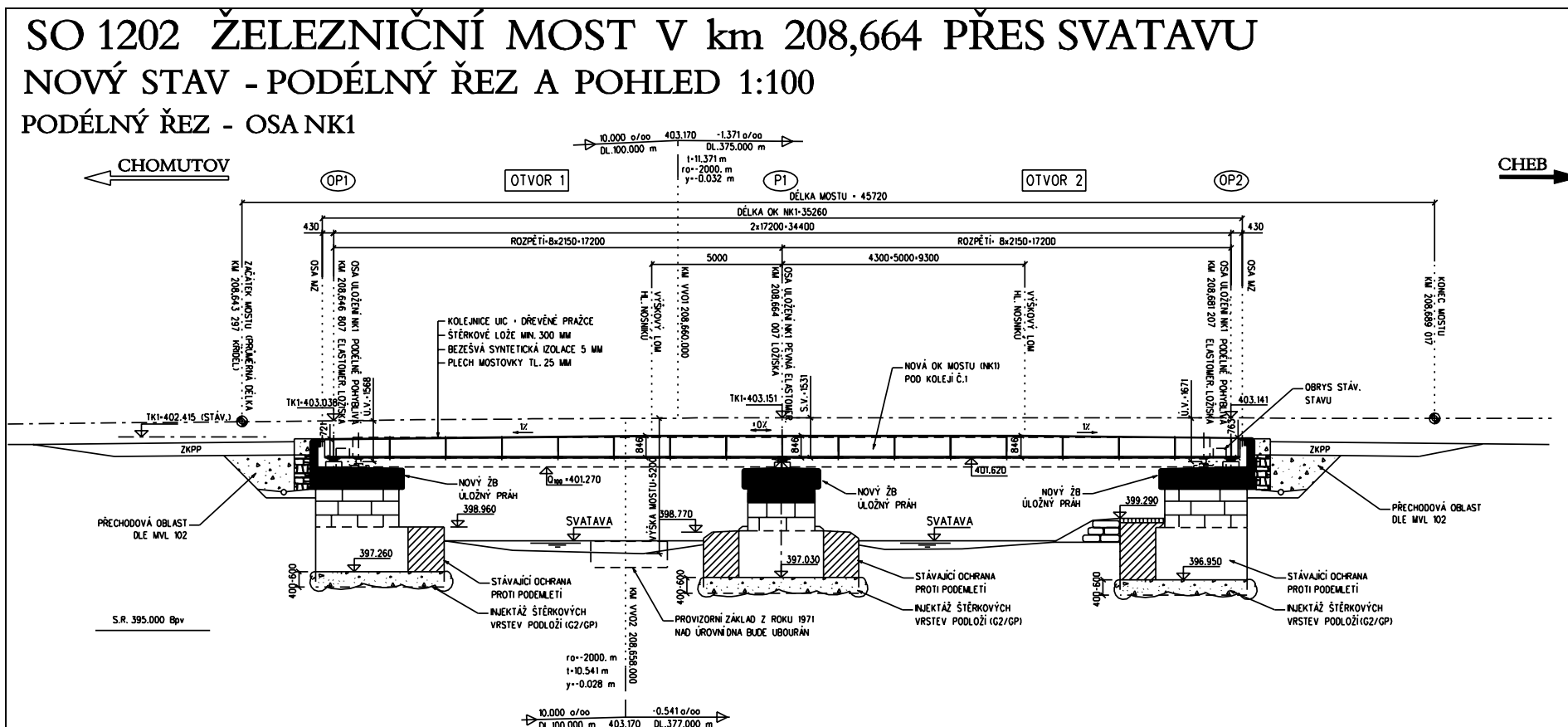
Železniční most přes Svatavu

Stávající ocelová konstrukce z roku 1973 bude demontována a nahrazena novou ocelovou spojitou konstrukcí s horní mostovkou s průběžným, šterkovým ložem v prostorovém uspořádání MPP 3,0 R.

Z důvodu nedostatečné únosnosti v základové spáře a ochrany před účinky toku je nutná injektáž šterkových vrstev podzákladí o předpokládané mocnosti 0,4-0,6 m. Části provizorních betonových základů z roku 1971 zasahujících do toku budou odstraněny. Železobetonové úložné prahy budou nahrazeny novými pro nové polohy ložisek. Stávající kamenné zdivo bude sanováno spárováním a otryskáním povrchu.

Odvodnění konstrukce je zajištěno příčným sklonem 2% od okrajů směrem do středu k úžlabí, kde jsou umístěny odvodňovače s vyústěním do toku.

Obr. 2. Podélný řez rekonstruovaným železničním mostem přes ř. Svatavu, km trati 208,664



B.I.7. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN ZAHÁJENÍ REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ

Záměr má být realizován v letech 2006 – 2007.

B.I.8. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNĚ SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ

kraj: Karlovarský
obec: Sokolov

B.I.9. VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ PODLE § 10 Odst. 4 a SPRÁVNÍCH ÚŘADŮ, KTERÉ BUDOU TATO ROZHODNUTÍ VYDÁVAT

Přehled navazujících rozhodnutí a dotčených správních úřadů:

stavební povolení (MěÚ Sokolov, Odbor stavebního úřadu, nevyžaduje s odvoláním na §32 zák 50/1976Sb. (stavební zákon) územní rozhodnutí (sdělení zn. SÚ/10881/2005/Ko ze dne 27.7.2005)	vydá dle § 120 zák 50/1976Sb. (stavební zákon) speciální stavební úřad Dražní úřad, pracoviště Plzeň Škroupova 11 305 58 Plzeň
	na základě vyjádření o souladu navrhované stavby se záměry územního plánování - vydá MěÚ Sokolov, Odbor stavebního úřadu Rokycanova 1929 356 20 Sokolov
souhlas vodoprávního úřadu dle § 17 zák. č. 254//2001Sb. (vodní zákon)	MěÚ Sokolov, Odbor životního prostředí ul. Jednoty 654 356 20 Sokolov
souhlas se zásahem do VKP dle §4 zák. č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny	MěÚ Sokolov, Odbor životního prostředí ul. Jednoty 654 356 20 Sokolov

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. ZÁBOR PŮDY

Stavební činnost bude probíhat na drážních pozemcích. Prostor staveniště se nachází na pozemku parc.č. 346/6, ve vlastnictví České dráhy, a.s., katastrální území Sokolov, který je veden jako „ostatní plocha“ s využitím „dráha“.

Stavba nevyžaduje trvalý zábor zemědělské ani lesní půdy.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu lesa.

Stavba se pohybuje v ochranném pásmu dráhy. Ochranné pásmo dráhy tvoří, dle § 8 zák. č. 266/1994Sb., o drahách, v platném znění, prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30m od hranic obvodu dráhy.

Stavba se dále nachází v ochranném pásmu inženýrských sítí. Jedná se o rozvody ve vlastnictví nebo správě ČD Správa dopravní cesty Karlovy Vary, Český Telecom, Vodohospodářská společnost Sokolov (VOSS), Západočeská energetika (ZČE), Západočeská plynárenská (ZČP) a ČD DDC Telematika.

Tab. 1. Přehled dotčených ochranných pásem sítí technické infrastruktury.

typ	specifikace	ochranná pásma
elektrická energie		
elektrické stanice		20m
venkovní vedení	1-35kV bez izolace	7m
	1-35kV zákl. izolace	2m
	1-35kV závěs. kabel	1m
	36-110kV	12m
	110-220kV	15m
	221-400kV	30m
	nad 400kV	30m
	závěs. kabel 110kV	2m
	vlastní telekom. síť	1m
podzemní vedení	do 110kV	1m
	nad 110kV	3m
plyn		
NTL a STL plynovody a přípojky v zastavěném území		1m
ostatní plynovody a přípojky		4m
telekomunikační vedení		
telekomunikační vedení		1,5m
vodovodní řady a kanalizační stoky		
	do průměru 500mm	1,5m
	nad průměr 500mm	2,5m

B.II.2. ODBĚR A SPOTŘEBA VODY

Záměr vyžaduje odběr vody, jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště), tak ve fázi provozu.

Po dobu výstavby bude spotřebovávána technologická voda, a to jednak při vlastních stavebních pracích (kropení materiálu při hutnění náspů, kropení betonu při betonářských pracích, kropení povrchů při pracích zvyšujících prašnost okolí, apod.) a dále pro potřeby plochy zařízení staveniště (čištění techniky před výjezdem ze staveniště, čištění vozovek, apod.). Velikost spotřeby závisí na konkrétních stavebních mechanismech, které nejsou v tuto dobu zpracovateli oznámení známy, a na momentálních povětrnostních podmínkách.

Dále bude spotřebovávána voda pro běžné potřeby pracovníků staveniště. Odběrové množství nelze v této fázi přesně specifikovat, závisí na počtu pracovníků na staveništi. V souladu se směrnicí č. 9/1973 MLVH ČSR a MZd ČSR – hl. hygiena ČSR, pro výpočet potřeby vody při navrhování vodovodních a kanalizačních zařízení a posuzování vydatnosti vodních zdrojů bude třeba zajistit následující kapacitu vody:

- pro pití – 5l/osobu a směnu
- pro mytí, sprchování apod. – 120l/osobu a směnu

Železniční stanice je napojena na městský vodovod (VOSS), ten bude pravděpodobně sloužit i pro potřeby staveniště. V případě odběru vody z vod povrchových je, dle § 8 zák. č. 254/2001Sb., o vodách, třeba požádat o „povolení k nakládání s vodami“ příslušný vodoprávní úřad.

Po ukončení modernizace železniční stanice bude odebírána a spotřebovávána voda v rámci běžného provozu pozemních objektů. Voda bude využívána pro potřeby obsluhujícího personálu a pro úklid. Modernizací stanice dojde ke snížení celkového počtu zaměstnanců osobního nádraží ze stávajících 84 pracovníků (26 pracovníků v 1 směně) na 70 pracovníků (23 v 1 směně). Celkový počet zaměstnanců seřaďovacího náradí se nemění. Předpokládáme, že celková spotřeba vody v železniční stanici se významně nezmění.

B.II.3. SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE

Elektrická energie

Nejvýznamnější část spotřeby železniční stanice tvoří napájení trakčního vedení. Řádově nižší je pak spotřeba pro napájení sdělovacích zařízení, zabezpečovacích zařízení, osvětlení stanice, spotřeba v jednotlivých pozemních budovách. Modernizace železniční stanice zahrnuje rekonstrukci stávajících zařízení - trakčního vedení (TV), silnoproudých rozvodů včetně elektroinstalace ve výpravní budově, rekonstrukci osvětlení stanice a osvětlení nového ostrovního nástupiště, rozšířeného nástupiště u výpravní budovy a podchodu a rekonstrukci napájení dispečerského ovládání.

Nově vznikne požadavek na elektrickou energii realizací elektrického ohřevu výhybek (EOV) – 180kVA a nového zabezpečovacího zařízení – celkem 20kVA. EOV bude částečně napájen přímo z distribuce ZČE a částečně z TV.

Pohonné hmoty

Realizace záměru si vyžádá zvýšenou spotřebu pohonných hmot (pro dopravní a stavební techniku). Vzhledem k tomu, že nebyl vybrán dodavatel stavby, nejsou známy konkrétní spotřeby stavební a dopravní mechaniky.

Vstupní suroviny pro stavbu

Stavba bude požadovat zejména tyto stavební materiály - kamenivo, šterkopísek, písek, cement a přísady do betonů, betonové panely, ocel, různé prefabrikáty, kolejnicové pásy, dřevo na bednění, apod. Množství jednotlivých materiálů bude přesně stanoveno v dalších stupních projektové dokumentace.

B.II.4. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU

Po dobu výstavby budou kladeny zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu. Pro transport stavebního materiálu, odpadů a recyklátů bude přednostně využita železnice a dále stávající silniční komunikace. Volba dopravních tras je v kompetenci dodavatele stavby.

V průběhu realizace záměru bude dočasně omezen provoz ve stanici, stavební práce si vyžádají dočasné výluky na trati. Stavební práce byly rozvrženy tak, aby po celou dobu výstavby byl zajištěn průjezd železniční stanicí a její provoz. Nepředpokládá se využití náhradní autobusové dopravy.

Výstavbou budou dotčeny některé inženýrské sítě. Záměr vyžaduje přeložky sdělovacích a silnoproudých rozvodů.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. EMISE ZNEČIŠŤUJÍCÍCH LÁTEK

V období realizace stavby bude docházet k dočasnému lokálnímu zvýšení emisí (v okolí modernizované železniční stanice a na přístupových komunikacích). Po dobu výstavby dojde k nárůstu koncentrací znečišťujících látek, především výfukových plynů, z použité těžké mechanizace (oxid uhelnatý CO, oxidy dusíku NO_x, oxidy síry SO_x, nespálené uhlovodíky HC, olovo Pb, pevné částice, další toxické látky – 1,3-butadien, aldehydy a některé těžké kovy) a ke zvýšení prašnosti během zemních prací a při přesunech materiálu. Zátěž ovzduší znečišťujícími látkami, především prachem, je možné minimalizovat navrženými technickými a organizačními opatřeními (viz kap. D.IV).

Vlastní modernizací stanice nedojde k výrazné změně v kvalitě ovzduší. Většina provozu na trati je zajišťována trakcí, menší část motorovými vozy s dieslovým pohonem. Záměr neuvažuje s navýšením intenzity dopravy.

B.III.2. ODPADNÍ VODY

Během výstavby a provozu modernizované železniční stanice budou vznikat odpadní vody technologické, splaškové a srážkové.

Technologické odpadní vody

Technologické odpadní vody budou vznikat pouze po dobu výstavby. Samotná železniční stanice neprodukuje a nebude produkovat technologické odpadní vody.

V průběhu výstavby bude produkováno malé množství vody znečištěné např. čištěním stavební a dopravní techniky, kropením příjezdových cest a plochy staveniště a vznikající při některých stavebních pracích. Množství ani kvalitu odpadních vod nelze v této fázi přesně specifikovat, tyto údaje budou konkretizovány v průběhu zpracování projektové dokumentace.

Technologické odpadní vody budou vznikat v prostoru staveniště a na plochách ZS. Plochy ZS se nacházejí na zpevněných plochách v prostoru železniční stanice a v blízkosti rekonstruovaného mostního objektu přes Svatavu.

Splaškové odpadní vody

Splaškové odpadní vody budou vznikat jak po dobu výstavby, tak při provozu modernizované stanice.

Splaškové vody budou produkovány běžným provozem pozemních objektů (WC, umývárny) a provozem vozových jednotek ve stanici (WC, umývárny). Výpravní budova je napojena na městskou kanalizační síť (VOSS). Splaškové vody z vozových jednotek jsou odváděny přímo na železniční svršek, kde se dle momentálních povětrnostních podmínek odpařují a malá část se vsakuje dále do drážního tělesa. Tyto vody jsou pak odváděny společně se srážkovými odpadními vodami do odvodnění železničního spodku. Vzhledem k tomu, že nedojde k zásadní změně v počtu pracovníků na stanici a ke změně intenzity dopravy, nepředpokládáme navýšení množství splaškových vod v porovnání se současným stavem.

Splaškové odpadní vody budou vznikat i po dobu výstavby, a to z provozu sociálních zařízení pro pracovníky stavby. Vzhledem k tomu, že stavba probíhá pouze v prostoru železniční stanice, bude pravděpodobně využito zázemí ve stávajících objektech. Zařízení staveniště bývá standardně vybaveno chemickým WC dimenzovaným pro daný počet pracovníků.

Srážkové odpadní vody

Srážkové odpadní vody vznikající jak v průběhu stavby, tak po vlastní modernizaci, budou odváděny do odvodnění drážního tělesa. Odvodnění železničního spodku bude zajištěno soustavou podélných trativodů, případně v kombinaci se svodným potrubím. Z trativodů respektive svodného potrubí bude voda odvedena do stávajících propustků nebo do kanalizace. Odvodnění železničního spodku chebského zhlaví je navrženo střešovitým sklonem pláňe do otevřeného příkopu, který ústí do řeky Svatavy.

B.III.3. ODPADY

V průběhu realizace stavby vzniknou odpady, se kterými je původce odpadu povinen nakládat dle platné legislativy na úseku odpadového hospodářství. Dle této legislativy je třeba postupovat při – nakládání s odpady, tzn. vyřešení způsobu jejich skladování, dopravy, uložení, využívání, případného odstraňování.

Problematika nakládání s odpady je v současné době upravena zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejícími vyhláškami:

- č. 376/2001 Sb., Vyhláška MŽP a MZ o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů
- č. 381/2001 Sb., Vyhláška MŽP, kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů)
- č. 382/2001 Sb., Vyhláška MŽP o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě
- č. 383/2001 Sb., Vyhláška MŽP o podrobnostech nakládání s odpady

- č. 384/2001 Sb., Vyhláška MŽP o nakládání s PCB
- č. 237/2002 Sb., Vyhláška MŽP o podrobnostech způsobu provedení zpětného odběru některých výrobků
- č. 197/2003 Sb., Nařízení vlády o Plánu odpadového hospodářství České republiky
- č. 294/2005 Sb., Vyhláška MŽP o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady

Objemově bude nejvíce odpadového materiálu tvořit výkopová zemina, šterk ze železničního svršku, stavební suť a beton z demolic pozemních objektů, vyražené železniční pražce a kovový odpad.

Pro určení vhodného způsobu nakládání se šterkovým ložem a zeminou budou v dalších stupních projektové přípravy provedeny chemické analýzy zemin pražcového podloží.

V následující tabulce jsou uvedeny možné druhy produkovaných odpadů z výstavby (jedná se o orientační výčet).

Tab.2. Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby

Poř. č.	Kód odpadu	Kategorie	Zařazení odpadu	Název odpadu dle katalogu odpadů	Jedn.	Množství
1.	17 01 01	O	Beton z demolic	Beton	t	300,0
2.	17 01 01	O	Železniční pražce betonové	Beton	ks	3 040,0
3.	17 01 02 - 03	O	Stavební a demoliční suť	Cihly, tašky a keramické výrobky	t	130,0
4.	17 02 01	O	Dřevo po stavebním použití, z demolic	Dřevo	t	20,0
5.	17 02 02	O	Sklo z interiérů rekonstruovaných objektů	Sklo	t	5,0
6.	17 04 05	O	Železný šrot	Železo a ocel	t	30,0
7.	17 04 11	O	Zbytky kabelů, vodičů	Kabely neuvedené pod 17 04 10	t	3,0
8.	17 05 04	O	Výkopová zemina	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	t	14 690,0
9.	17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné	Dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	ks	4 310,0
10.	17 05 07*	N	Lokálně znečištěný šterk a zemina z kolejiště (výhybky)	Šterk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	t	1 463,0

Způsob nakládání s odpady:

Výkopová zemina

Jedná se o výkopové zeminy z výstavby podchodu, z obnovy železničního spodku a odvodnění.

Část výkopových zemin bude kontaminována (zejména místa pod přestavníky výhybek). Tyto zeminy nebudou použity v rámci předmětné stavby, ale budou odstraněny na základě

konkrétních koncentrací znečišťujících látek v odpovídajícím zařízení (např. dekontaminační plocha, skládka nebezpečných odpadů).

Zbylé množství výkopových zemin bude možné využít na jiných stavbách do násypů, podkladních a rekultivačních vrstev. Předpokládané využití je i pro rekultivace devastovaných prostorů a skládek odpadů.

Štěrkové lože

Štěrkového lože bude odtěženo a následně recyklováno. Předpokládá se, že po recyklaci bude 50 % objemu štěrku využito na nové štěrkové lože v oblasti stávajících výhybek, 30 % bude využito k urovnání terénu po odstranění kusých kolejí a 20 % bude odpadem. V rámci modernizace železniční stanice se neuvažuje se zřízením recyklační základny. Materiál, který bude třeba recyklovat, bude zpracován na nejbližším recyklačním středisku.

Materiál štěrkového lože bude posouzen a roztríděn na základě provedeného rozboru kontaminace:

- štěrkové lože kontaminované (místa pod přestavníky výhybek)
- štěrkové lože nekontaminované
- výzisk z recyklace štěrkového lože. (Jedná se o výzisk z recyklace štěrkového lože, které obsahuje kamenivo nevyhovující frakce. Jde o úlomky štěrku, drobného kameniva, příměsi prachu, minerálních i organických částic. Na tyto složky jsou v převážné míře vázány škodlivé látky obsažené v železničním svršku. Je nutné s tímto materiálem nakládat v závislosti na míře znečištění.

Stavební suť a beton z demolic

(kód odpadu 17 01 01 – Beton, 17 01 02 - Cihly, vše kategorie odpadu O)

Stavební suť a vybouraný beton bude zpracován v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů.

Betonové pražce

(kód odpadu 17 01 01 – Beton, kategorie odpadu O)

Nakládání s železničními pražci je v kompetenci Českých drah a.s. (dále jen ČD). Pražce, které svou kvalitou již nebudou vyhovovat konstrukci železničního svršku, je nutné odstranit na základě požadavků ČD. Pražce s odpovídající kvalitou mohou být znovu využity na údržbu a opravy provozně méně zatížených tratí. O využití bude rozhodnuto na základě kategorizace svrškového materiálu, která se zpracovává před realizací stavby a přesně vyhodnocuje konkrétní stav vyzískaného materiálu.

Vyřazené betonové pražce budou přednostně zpracovány v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů.

Kovový odpad

(kód odpadu 17 04 05 - Železo a ocel, 17 04 11 - Kabely neuvedené pod 17 04 10, vše kategorie O)

Kovový odpad, zahrnující veškeré demontované kovové konstrukce, kolejnice, výhybky, kabely, spojovací materiál, je majetkem Českých drah (dále jen ČD). Materiál, který se již nehodí pro potřeby ČD nebo pro své opotřebení, stáří, nevyhovující technické vlastnosti, je

využitelný jako druhotná surovina (lze jej odprodat právnickým nebo fyzickým osobám oprávněným k podnikání, které se zabývají výkupem a následnou recyklací kovového odpadu).

Nebezpečný odpad

Nebezpečný odpad je určen zákonem o odpadech (§ 4 písm. a) a jeho nebezpečné vlastnosti jsou dány přílohou č. 2 výše uvedeného zákona. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů se provádí v souladu s § 7 až § 9 zákona o odpadech.

Při realizaci předmětné stavby vzniknou následující nebezpečné odpady. Jedná se o:

- železniční pražce dřevěné (kód odpadu 17 02 04* - Sklo, plasty a **dřevo** obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie N).
Pro dřevěné pražce platí stejná organizační opatření jako pro pražce betonové. Dřevěné pražce nesmí být v žádném případě odstraňovány volným pálením. Nepoužitelné a vyřazené dřevěné pražce budou odstraněny na skládce skupiny S – nebezpečný odpad, popřípadě ve spalovně nebezpečného odpadu.
- štěrkové lože kontaminované (kód odpadu 17 05 07*).
Kontaminované štěrkové lože může být, v závislosti na míře znečištění, dekontaminováno na dekontaminační ploše, případně uloženo na skládku skupiny S – nebezpečný odpad.

Dále mohou na stavbě vznikat nebezpečné odpady v souvislosti se stavební činností zhotovitele (dodavatele). Přesnou specifikaci těchto odpadů není možné v současné době stanovit. Tyto odpady budou známy až po určení dodavatele stavby (investorem ve výběrovém řízení) a bude vycházet z jeho použitých technologií.

Z hlediska problematiky odpadů bude respektováno následující doporučení:

- dodavatel stavby bude specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a ostatních látek škodlivých vodám včetně průběžně skladovaných množství; tyto odpady budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s příslušnými vodohospodářskými předpisy a předpisy odpadového hospodářství
- v rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich využívání/odstraňování
- původce odpadu si zvolí k využívání/odstraňování odpadů oprávněnou osobu (firmu) s příslušným souhlasem pro nakládání s odpady.

Pro potřeby stavby je možné užití následujících zařízení k využívání/odstraňování odpadů:

- recyklační střediska stavebních odpadů (Sokolov, Tisová, Cheb)
- kompostárny (Tisová, Jindřichov u Chebu)
- dekontaminační plochy (Tisová)
- skládky skupiny S – ostatní odpad (Tisová)
- skládky skupiny N – nebezpečný odpad (Tušimice)

B.III.4. HLUKOVÉ ZATÍŽENÍ

Pro předkládaný záměr byla firmou Revita Engineering zpracována akustická studie, která tvoří samostatnou přílohu oznámení. Studie hodnotí změny vyvolané realizací záměru i hluk z období výstavby.

Studie byla zpracována v průběhu roku 2005 v souladu s v tu dobu platnou legislativou – zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a jeho novely č. 274/2003 a Nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a jeho novela č. 88/2004 Sb. Akustickou studii bude nutné v dalším stupni zpracování projektu aktualizovat dle současně platné legislativy – Nařízení vlády č. 1458/2006Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které vstoupilo v platnost 1. června 2006.

V textu níže je pracováno s uvedenou studií a zároveň jsou zmíněny nově platné hygienické limity.

Hluk z provozu

Účelem akustické studie je predikce hlukové zátěže přilehlého území výpočtem kompletní hlukové mapy lokality, kde se vyskytuje chráněná obytná zástavba a následně návrh rozsahu protihlukových opatření, která zaručí dodržení limitů pro chráněný venkovní prostor staveb a pro chráněný vnitřní prostor v objektech pro trvalé bydlení. S ohledem na konfiguraci terénu a charakter zástavby (vícepatrová) zde není možné instalovat dostatečně účinné protihlukové bariéry, respektive dosažená účinnost bariér není v relaci k vynaloženým prostředkům.

Studie vychází ze stanovení stávajícího zatížení lokality hlukem měřeními na konkrétně lokalizovaných bodech, v ulicích Nádražní, Školní a Dr. Kocourka. Území je dotčeno jak hlukem z provozu železnice, tak hlukem z okolních silničních komunikací. U pěti ze sedmi měřených bodů v blízkosti obytné zástavby byl rozhodujícím zdrojem hluku provoz na železnici. Na většině měřených bodů dochází v současnosti k překračování limitů pro hlukovou zátěž v noční i denní době.

Tab.3. Přehled hygienických limitů.

	limity dle NV č. 502/2000 Sb., ve znění novelizace NV č. 88/2004 Sb. ¹
VENKOVNÍ CHRÁNĚNÝ PROSTOR²	50 dB(A)
Korekce na způsob využití území (<i>převládá hluk z železnice, ochranné pásmo dráhy</i>)	+10 dB(A)
<i>L_{Aeq LIM} den (limitní hodnota pro den)</i>	60 dB(A)
Korekce na noční dobu (22:00 – 6:00 h)	-5 dB(A)
<i>L_{Aeq LIM} noc (limitní hodnota pro noc)</i>	55 dB(A)
VNITŘNÍ CHRÁNĚNÝ PROSTOR	40 dB(A)
Korekce na způsob využití místnosti (<i>obytná, ochranné pásmo dráhy</i>)	+5 dB(A)
<i>L_{Aeq LIM} den (limitní hodnota pro den)</i>	45 dB(A)
Korekce na noční dobu (22:00 – 6:00 h)	-10 dB(A)
<i>L_{Aeq LIM} noc (limitní hodnota pro noc)</i>	35 dB(A)

Hlukové zatížení po realizaci záměru je stanoveno s ohledem na změnu dopravních rychlostí vlakových souprav, změna intenzity dopravy se nepředpokládá.

¹ 1. června 2006 nabylo účinnosti nové NV č. 148/2006Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Uvedené limity jsou shodné s limity stanovenými novou legislativou.

² Mimo ochranné pásmo dráhy je platný limit 55 dB pro den a 50 dB pro noc.

Tab. 4. Tabulka intenzity dopravy a rychlosti, dle GVD 2004/2005

Vztaženo k...	DEN		NOC		Rychlost stávající [km/h]	Rychlost výhledová [km/h]
	Vlaky OS	Vlaky N	Vlaky OS	Vlaky N		
Celá ŽST	70	75	16	49	60	80

Tab.5. Závěrečné hodnocení, porovnání stávajícího stavu a výhledu [dB(A)]

	Stávající DEN -vypočteno	Stávající NOC -vypočteno	Výhled DEN -vypočteno	Výhled NOC -vypočteno	Změna hlučnosti DEN	Změna hlučnosti NOC
Bod 1	61.2	59.5	62.2	61.0	+1.0	+1.5
Bod 2	58.0	56.3	59.0	57.9	+1.0	+1.6
Bod 3	60.8	59.1	61.9	60.7	+1.1	+1.6
Bod 4	63.3	61.6	64.4	63.2	+1.1	+1.6
Bod 5	53.3	51.7	54.4	53.2	+1.1	+1.5
Bod 6	66.1	64.4	67.1	66.0	+1.0	+1.6
Bod 7	65.3	63.6	66.3	65.2	+1.0	+1.6

Na základě výpočtového posouzení výhledového stavu lze předpokládat, že dojde k mírné změně akustických poměrů v posuzované lokalitě. Vlivem navýšení rychlosti jízdy budou celkové ekvivalentní hladiny hluku L_{Aeq} pro denní i noční dobu navýšeny o 1-1,6 dB(A). Nárůst hlučnosti lze hodnotit jako nepatrný, pro běžně senzitivního člověka téměř neregistrovatelný.

Vzhledem k vypočteným údajům navrhuje zpracovatel studie realizovat individuální protihluková opatření (IPO) na obytných objektech spadajících do území zasaženého nadlimitní hlučností vlivem provozu na posuzované železnici. Cílem IPO je zajištění podlimitních hodnot ve vnitřním prostoru se zohledněním nutnosti přirozené ventilace dotčených místností..

Hluk z výstavby

Hluk ze stavební činnosti se odvíjí od použité stavební mechanizace. Ta vyplývá z navržených stavebních postupů, ale je zcela v kompetenci dodavatele stavby. V této fázi není možné detailně specifikovat technologii a typ stavební mechanizace, neboť každý dodavatel používá odlišná technická zařízení.

V souladu s NV 148/2006 Sb., je nejvýše přípustná hladina hluku ze stavební činnosti a na souvisejících zařízeních staveniště stanovena na $L_{Aeq,T} = 65$ dB pro dobu mezi 7:00 až 21:00 hod s korekcí +15dB. Pro dobu kratší než 14 hodin se limit stanoví ze vztahu:

$$L_{Aeq,s} = L_{Aeq,T} + 10 \cdot \lg[(429 + t_1) / t_1]$$

t_1 je doba trvání hluku ze stavební činnosti v hodinách v období 7:00-21:00hod
 $L_{Aeq,T}$ je hygienický limit stanovený podle §10, odst.2

Tab.6. Limity pro hluk ze stavební činnosti pro chráněný venkovní prostor staveb a pro chráněný venkovní prostor. (základní hladina $L_{Aeq} = 50$ dB)

posuzovaná doba (hod)	korekce (dB)	celkový limit (dB)
od 6.00 do 7.00	+10	60
od 7.00 do 21.00	+15	65
od 21.00 do 22.00	+10	60
od 22.00 do 6.00	+5	55

V tabulce níže je uveden přehled možných strojů a zařízení a jejich umístění od obytné zástavby tak, aby bylo zaručeno dodržení daných limitů při plném vytížení stroje. Uvažován je volný prostor nad akusticky pohltivou rovinou. Hodnoty byly získány z podrobných měření na zemních strojích a drážních mechanismech, které jsou běžně používány pro úpravy železničních tratí.

Tab.7. Přehled hlučných stavebních mechanismů

Typ	Odhad L_p (dB)	Využití stroje (% za směnu)	Minimální vzdálenost od obytné zástavby (m)	
			DEN	NOC
Podbýječka	100	100	210	720
Kompresor	95	100	170	450
Bagr na nákl. automobilu	90	100	130	300
Jeřáb na nákl. automobilu	90	50	130	300
Kolový nakladač	85	80	150	220
Nákladní automobil Tatra	80	50	150	200

B.III.5. VIBRACE

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati, která se přenáší podloží do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění je velmi obtížné. Vibrace závisí na mnoha aspektech, jako například kvalita železničního svršku a spodku, geologické poměry, vzdálenost objektu od osy komunikace, druh, stáří a technický stav budovy.

Výskyt vyšších hodnot vibrací, než jsou max. přípustné hodnoty nelze předem vyloučit, je však třeba vzít v úvahu, že modernizací tratě se nemění její poloha, dochází pouze k výměně starých a nefunkčních či špatně fungujících částí částmi novými a kvalitnějšími. Jedná se o nové kolejnice, typu UIC 60, jejich pružné upevnění s přímým uložením kolejnice, výměna pražců, zkvalitnění šterkového lože, a tím zlepšení schopnosti pohlcovat vibrace, obnova železničního spodku. Tento kvalitativní posun bude mít za následek i lepší funkci kolejové dráhy jako celku, a tím i snížení hodnot vibrací šířících se do okolí (dle měření provedených na již realizovaných úsecích se jedná o zlepšení cca o 5 dB).

Vibrace v chráněných vnitřních prostorech staveb a na pracovištích jsou ošetřeny hygienickými limity dle NV č. 148/2006Sb.

- Základní hygienický limit vibrací za dobu jejich působení v chráněných vnitřních prostorech staveb vyjádřený průměrnou váženou – hladinou zrychlení vibrací $L_{awT} = 71$ dB, nebo

hodnotou zrychlení $a_{ew} = 0,0036 \text{ m/s}^2$

- Korekce základního hygienického limitu jsou podle typu prostoru, denní doby a povaze vibrací upraveny NV č. 148/2006 Sb., viz následující tabulka.

Tab.8. Limity vibrací pro jednotlivé typy prostorů.

Druh chráněného vnitřního prostoru	Limit vibrací v dB Den/noc
Operační sály	71 / 71
Obytné místnosti	77 / 74
Pokoje pro pacienty	77 / 74
Učebny a pobytové místnosti jeslí, mateřských škol a školských zařízení	77 / 74
Ostatní chráněné vnitřní prostory staveb	83 / 83

B.III.6. RIZIKA HAVÁRIÍ

Možnost vzniku havárie při provádění stavby i po jejím dokončení nelze vyloučit. Přesto je třeba vzít v úvahu, že cílem modernizace železniční stanice včetně rekonstrukce železničního mostu přes Svatavu, je zlepšení bezpečnosti a zvýšení plynulosti dopravy na trati.

Ekologickou havárií, ve smyslu zák. č. 17/1992Sb., o životním prostředí, se rozumí takové znečišťování a poškozování složek životního prostředí (voda, půda, ovzduší), kdy únikem nebezpečné látky dochází k překročení míry únosného zatížení území. V případě modernizace železniční trati se může jednat zejména o možný únik znečišťujících látek do povrchových nebo podzemních vod.

Havarijní znečištění povrchových je zpravidla náhlé, nepředvídané a projevuje se zejména závadným zbarvením, zápachem, vytvořením usazenin, olejovým povlakem hladiny nebo pěnou, popřípadě úhynem ryb a jiných organismů. Za mimořádně závažné ohrožení jakosti vod se považuje ohrožení vzniklé neovladatelným vniknutím závadných látek, popřípadě odpadních vod, v jakosti nebo množství, které může způsobit havárii, do prostředí souvisejícího s povrchovou nebo podzemní vodou.

V této fázi nejsou oznamovateli známy všechny konkrétní technologické postupy a použité materiály. Na stavbě se bude pravděpodobně manipulovat např. s těmito závadnými nebo rizikovými látkami:

- ropné látky (pohonné hmoty, maziva)
- nátěrové a izolační hmoty (barvy, antikorozi nátěry)
- nevhodně zajištěný stavební materiál, odpad, obaly od nátěrových hmot

Z pohledu ochrany čistoty vod se jako „nejrizikovější“ jeví plocha ZS v blízkosti toku a záplavového území Svatavy. Zde je nutné dbát zvláštních opatření k minimalizaci rizika havárie (viz kapitola D.IV).

V dalším stupni projektové dokumentace je nutné zpracovat havarijní plán, který bude řešit konkrétní rizika stavby, a jehož součástí bude stanovení postupu pro případný vznik havárie.

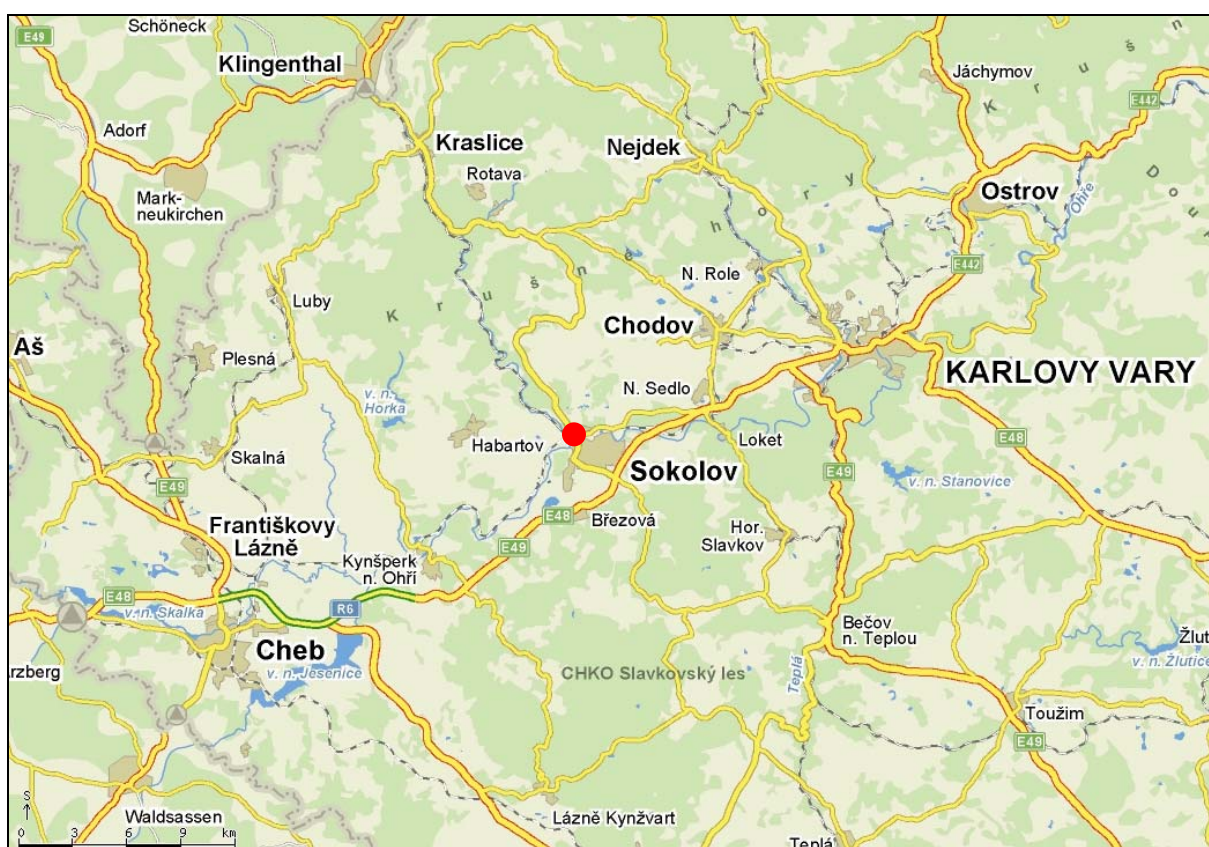
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.I.1. UMÍSTĚNÍ STAVBY

Stavba, modernizovaná železniční stanice Sokolov, je situována v zastavěném území města Sokolov, v jeho severozápadní části. Město samotné leží v západním cípu Čech, v údolí řeky Ohře, při úpatí Krušných hor na severozápadě a svahů Slavkovského lesa na jihu a jihovýchodě.

Obr.3. Přehledná mapka se zákresem stavby (červeně).



www.mapy.cz

Širší okolí stavby, Sokolovsko, lze vymezit přirozenými geomorfologickými tvary a bariérami. Výraznou terénní sníženinu, Sokolovskou pánev, odděluje na severozápadě předhůří Krušných hor, na jihovýchodě poměrně strmé zalesněné svahy Slavkovského lesa a na západě navazující Kynšperská vrchovina. Rozsáhlé, relativně zachovalé přírodní plochy vázané na členitý terén vrchovin silně kontrastují se zcela antropicky pozměněnou tváří poměrně plochého pánevního reliéfu.

Sokolovsko leží dle biogeografického členění České republiky (Culek, 1996) v Chebsko-sokolovském bioregionu (1.26). Bioregion má protáhlý JZ – SV tvar na ploše 637km².

Vlastní stavba bude probíhat pouze na drážních pozemcích. Železniční stanice je situována v severozápadním cípu města, který je o centra oddělen vodními toky, Ohří a Svatavou.

Severně a jižně od prostoru nádraží se nachází obytné soubory a plochy smíšené městské zástavby. Dále na sever, západně i východně se rozkládají rozsáhlé plochy dobývacích prostorů Alberov a Svatava.

C.I.2. PODNEBÍ

Sokolovsko leží dle Quitta (1971) v mírně teplé oblasti MT 4. Podnebí je tedy mírně teplé a vlivem srážkového stínu Krušných hor poměrně suché. Specifikem klima oblasti jsou silné teplotní inverze v zimních měsících, výrazné zejména v údolí Ohře. Průměrná roční teplota v Sokolově je 7,3°C, průměrný roční úhrn srážek 611mm.

V území převládá západní a severozápadní proudění vzduchu. Okolní hornaté části Krušných hor a Slavkovského lesa jsou dobře provětrávány, samotná Sokolovská pánev trpí silnou zátěží z průmyslové výroby a dopravy, poměrně časté jsou inverzní stavy.

C.I.3. OVZDUŠÍ

V území převládá západní a severozápadní proudění vzduchu. Okolní hornaté části Krušných hor a Slavkovského lesa jsou dobře provětrávány, samotná Sokolovská pánev trpí silnou zátěží z průmyslové výroby a dopravy, poměrně časté jsou inverzní stavy. Znečištění ovzduší v průběhu 90.let 20. století zvolna klesalo.

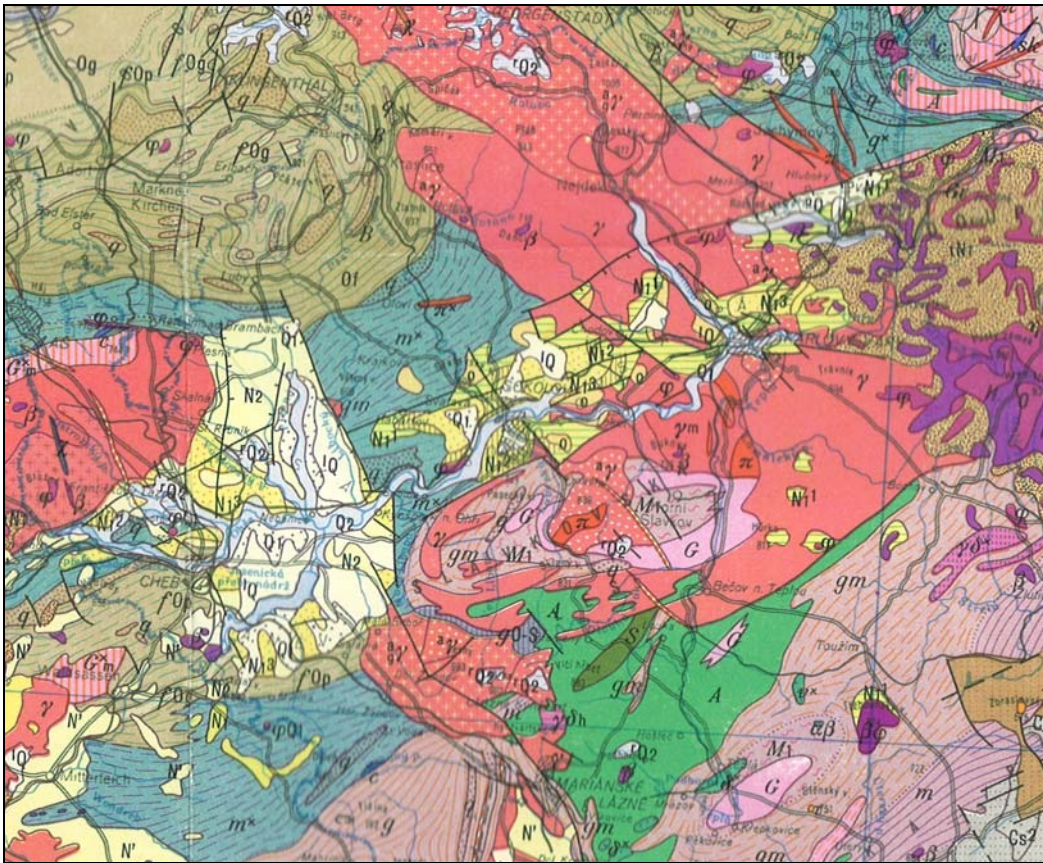
C.I.4. HORNINY A RELIÉF

Stavba a její širší okolí leží v mezihorské sníženině, třetihorního tektonického původu. Území patří dle geomorfologického členění ČR k Podkrušnohorské oblasti, celku Sokolovská pánev, okrsku Svatavská pánev.

Sokolovská pánev je součástí rozsáhlého systému podkrušnohorských pánví. Pánev má výrazně protažený tvar ve směru jihozápad – severovýchod, je úzká, poměrně hluboce zaříznutá a s relativně členitým dnem. Od navazující výše položené Chebské pánve je oddělena kynšperským prahem, od severovýchodně ležící Mostecké pánve ji odděluje výběžek neovulkanitů Doupovských hor. Reliéf Sokolovské pánve je většinou plochý, charakteru členité pahorkatiny až ploché vrchoviny s průměrnou členitostí 75 – 100m. Terén je dále členěn údolím Ohře a jejích přítoků (Svatava, na severozápadě Rolava, Bystřice). Typická nadmořská výška pánve se pohybuje okolo 450mn.m.

Podloží Sokolovské pánve je tvořeno horninami karlovarského plutonu, zejména porfyrickou biotitickou žulou, a na západě horninami krušnohorského krystalinika, pararulami a svory. Pánev je vyplněna zejména neogenními uloženinami – hnědým uhlím, jezerními sedimenty – písky, jíly, které místy překrývají čtvrtohorní říční štěrkopísky (podél Ohře) a spraše a sprašové hlíny. Lokálně sedimentárními horninami prostupují starší podložní horniny – magmatity variského vrásnění, granity a grandiority, které v Krušných a Doupovských horách vytváří souvislé podložní celky.

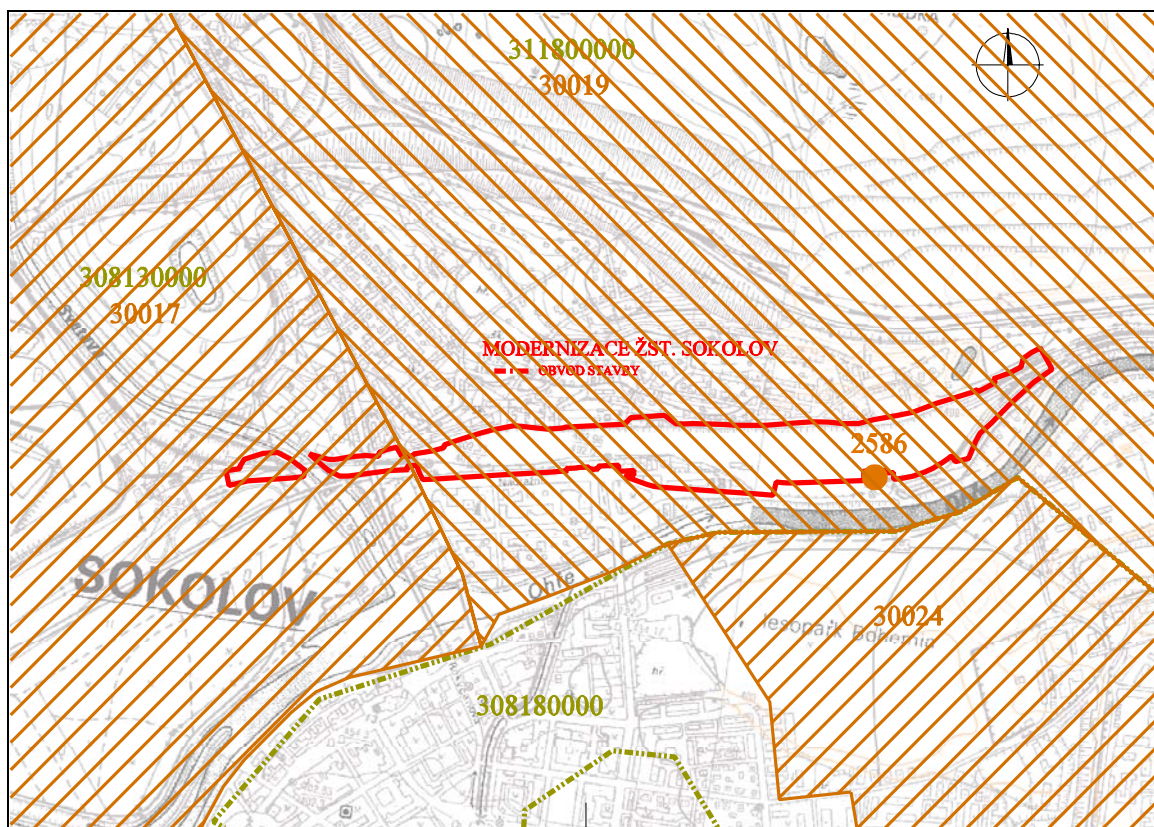
Obr.4. Geologické poměry - výřez z geologické mapy ČSSR 1:500 000.



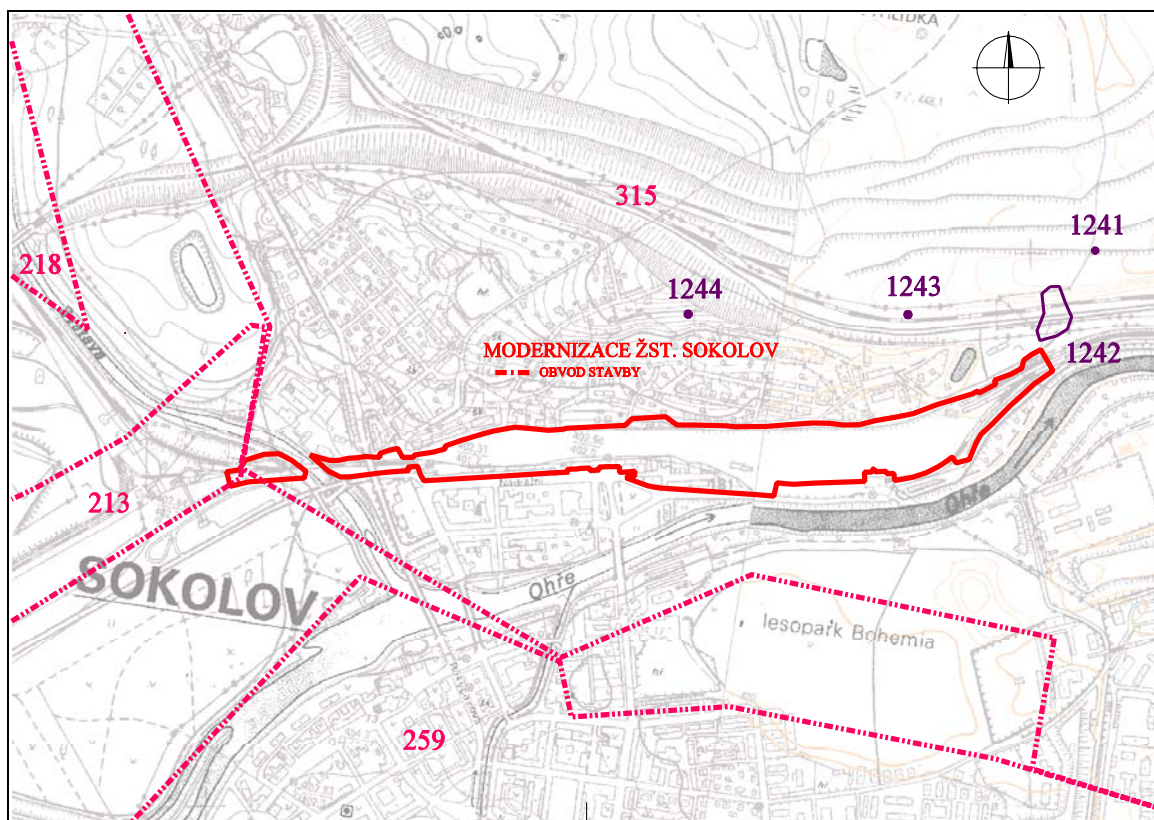
Sokolovská pánev byla silně antropogenně pozměněna dlouhodobou těžbou hnědého uhlí, dno pánve tak dnes z větší části tvoří povrchové doly a výsypky. Těžební činnost pozměnila celkový reliéf terénu. Nejvyšší etáže výsypky se pohybují 80- 90m nad původním terénem.

V okolí rekonstruovaného nádraží je evidováno několik výhradních ložisek nerostných surovin, převážně hnědého uhlí, popřípadě přidružených nerostů – pyrit, vzácné a stopové prvky. Ložiska mají stanoven dobývací prostor. Veškeré území, včetně zastavěného území Sokolova je poddolováno. Na situaci níže je výřez stavu surovinových zdrojů v okolí stavby. Celková situace je součástí mapové přílohy H.6 – Situace faktorů ŽP.

Obr.5. Situace surovinových zdrojů (čerchovaně - hranice ložisek, hnědá šrafa – dobývací prostory, oranžový bod – hlavní důlní dílo).



Obr.6. Poddolovaná území - červeně, evidované potenciální sesuvy – fialově.



Rekonstruovaná železniční stanice leží v dobývacím prostoru výhradního ložiska hnědého uhlí **Svatava - Medard** (č. ložiska 3081300) a **Alberov – Velkolom Jiří** (č. ložiska 3118000). Správcem ložisek je Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.

V těsné blízkosti železniční stanice, na jihovýchodním okraji, je registrováno hlavní důlní dílo- šachta Marie, resp. šikmá jáma Jiří (evid. č. 2586).

Tab. 9. Evidence ložisek nerostných surovin a dobývacích prostorů. Zdroj: Geofond, 2006.

LOŽISKA VÝHRADNÍ					
název ložiska	číslo ložiska	subregistr	nerost	surovina	organizace
Svatava-Medard	3081300	B - bilancovaná ložiska (výhradní)	hnědé uhlí	hnědé uhlí	Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., Sokolov
Sokolov-pilř	3081800	B - bilancovaná ložiska (výhradní)	hnědé uhlí	hnědé uhlí	Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., Sokolov
Alberov-Velkolom Jiří	3118000	B - bilancovaná ložiska (výhradní)	hnědé uhlí, pyrit	hnědé uhlí pyrit, stopové a vzácné prvky - germanium,	Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., Sokolov

DOBÝVACÍ PROSTORY TĚŽENÉ I NETĚŽENÉ					
název dobývacího prostoru	popis	kniha	stav	surovina	organizace
Svatava	30017	3 – hnědé uhlí a lignit	se zastavenou těžbou	hnědé uhlí	Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., Sokolov
Sokolov	30019	3 – hnědé uhlí a lignit	těžené	hnědé uhlí	Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., Sokolov
Alberov	30024	3 – hnědé uhlí a lignit	s ukončenou likvidací	hnědé uhlí	Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., Sokolov

Tab. 10. Evidence poddolovaných území. Zdroj: Geofond, 2006.

PODDOLOVANÁ ÚZEMÍ				
číslo	název	surovina	rozsah	revidováno
213	Citice	paliva	system	1995
218	Svatava 1	rudy, paliva	system	1995
259	Sokolov	paliva	system	1994
315	Alberov	paliva	system	1995
332	Královské Poříčí	paliva	system	1995

Severně od stavby je registrováno několik potenciálních sesuvů. Sesuv, tedy pohyb horniny z vyšších poloh svahu do nižších, je vyvolán podmáčením zemin až k nepropustnému podkladu, který se stává kluznou plochou. Výskyt sesuvných ploch je v tomto území podmíněn těžebnou činností.

Tab. 11. Evidence sesuvných území. Zdroj: Geofond, 2006.

PODDOLOVANÁ ÚZEMÍ			
číslo	lokalita	stupeň aktivity	rok revize
1241	Svatava	potenciální	1978
1242	Svatava	potenciální	1978
1243	Svatava	potenciální	1978

C.I.5. PŮDY

Půdní poměry v zájmovém území byly zcela pozměněny těžebnou činností a následnými rekultivacemi. Zastoupeny jsou typické a degradační antrozemě různých chemických a fyzikálních vlastností a zrnitostního složení.

V širším okolí dominují v půdním profilu kyselé primární pseudogleje, ostrůvkovitě se vyskytují gleje a při vyšších okrajích Sokolovské pánve převažují kyselé typické kambizemě. Podél vodních toků, Ohře a Svatavy, se vyvinula fluvizemě glejová střídavě s fluvizemí typickou.

C.I.6. VODSTVO

Povrchová voda

Hydrologickou osou zájmového území je řeka Ohře, která odvodňuje celou dotčenou oblast. Dílčími recipienty v širším okolí stavby jsou levostranné přítoky Ohře – Svatava s přítokem Lomnický potok a Pstružný potok a pravostranné přítoky Dolnorychnovský potok a Lobežský potok.

Ohře je na celém svém toku řazena mezi významné vodní toky. Pramení v Bavorsku pod horou Schneeberg a vlévá se do Labe v Litoměřicích. Celková délka toku na našem území je 256 km při ploše povodí 5 614 km². Úsek toku v zájmovém území patří do správy Povodí Ohře a.s., závodu Karlovy Vary. Ohře nad Sokolovem je řazena do III. třídy kvality povrchových vod – znečištěná voda, pod Sokolovem do V. třídy kvality – velmi silně znečištěná voda.

Svatava, levostranný přítok Ohře, je taktéž řazena mezi významné vodní toky, dle §47 zák. č. 254/2001Sb., o vodách. Svatava pramení v Německu a odvodňuje část Krušných hor. Do Ohře ústí v jejím říčním km 203,00. Svatava nad soutokem s Ohří je kvalitou povrchové vody řazena do IV. třídy – silně znečištěná voda.

Hlavními znečišťovateli vodních toků jsou těžařská společnost Sokolovská uhelná a.s., ČEZ – elektrárna Tisová a obecní kanalizace – Dolní Rychnov, Cítice, Svatava.

Tab. 12. Přehled hydrologických povodí v prostoru stavby. Zdroj: www.heis.cz

číslo hydrologického povodí IV. řádu	hlavní vodní tok v dílčím povodí
1-13-01-1280	začátek úprav, km 207,300 - 208,050
1-13-01-1260	208,050 – 208,430
11-3-01-1250	208,430 – 206,660
1-13-01-0910	206,660 – konec úprav, km 208,820

Podzemní voda

Stavba se nachází v území s jednotným režimem podzemních vod, hydrogeologickým rajónem č. 2120 - Sokolovská pánev. Rajón je tvořen terciérními a křídovými sedimenty podkrušnohorských a jihočeských pánví, zejména slepenci a pískovci. Pohyb podzemní vody je určen puklinovo-průlinovým systémem s nízkou transmisivitou, $T < 1 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2 \text{ s}^{-1}$. Kolektor má napjatou hladinu. Její hloubka pod terénem je silně narušena těžebnou činností.

Ochrana vod

Vláda ČR může dle § 28 zák. 254/2001Sb., o vodách, prohlásit území, které svými přírodními podmínkami tvoří významnou přirozenou akumulaci vod za Chráněnou oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Stavba není v kolizi s CHOPAV, nejbližší chráněné území CHOPAV č. 214 - Chebská pánev a Slavkovský les se rozkládá v dostatečné vzdálenosti místa záměru, více než 5km jižně.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodního zdroje dle §30 zák. 254/2001Sb., o vodách.

C.I.7. BIOTA

Řešené území leží v mezofytiku, dle fyto geografického členění ČR patří k fyto geografickému okresu 24. Horní Poohří, resp. podokresu 24b. Sokolovská pánev. Oblast je charakterizována suprakolinním až planárním vegetačním stupněm s převažujícími polními kulturami a druhotnou antropogenně podmíněnou vegetací. Poměrně hojná jsou podmáčená stanoviště, ať přirozené či druhotného původu.

Potenciální přirozenou vegetaci oblasti tvoří zejména kyselá biková a jedlová doubrava (*Luzulo albidae-Quercetum*, *Abieti quercetum*) okrajově přecházející v borové až xerothermní doubravy. Podél Ohře se vyskytují ochuzené typy dubohabřin asociace *Melampyro nemorosi-Carpinetum*. Na podmáčených stanovištích se místy dochovaly bažinné olšiny (*Alnion glutinosae*), které navazují na lužní porosty, stěmchové jaseniny (*Pruno-Fraxinetum*). Původní vegetaci Ohře a jejích větších tvoří vegetace svazu *Batrachion fluitantis*. Přirozenou náhradní vegetaci tvoří většinou vlhké louky převážně svazu *Molinion*, méně často *Calthion* a *Caricion fuscae*.

Lesy jsou součástí přírodní lesní oblasti (PLO) Sokolovská pánev. Většina lesních porostů byla odstraněna a nahrazena jehličnatými kulturami, kterým dominuje smrk.

Na antropogenních stanovištích, výsypkách, odkalištích, převažují porosty pionýrských dřevin – topol osika, bříza bílá, které ať už spontánně nebo řízeně osidlují nehostinná stanoviště. Podél Ohře se silně šíří invazní druhy rostlin - bolševník velkolepý (*Heracleum mategazzianum*), křídlatka r. *Reynoutria* i netýkavka žlaznatá (*Impatiens glandulifera*).

Flóra oblasti není příliš bohatá. Avšak díky přítomnosti rozmanitých typů podložního substrátu je obohacena některými exklávními prvky.

V okolí Sokolova se vyskytuje běžná fauna vázaná zejména na lesní porosty a vodní toky. Na antropogenních stanovištích se rozšiřují specifické druhy, např. ropucha zelená (*Bufo viridis*), ropucha krátkonohá (*Bufo calamita*) nebo bělořit šedý (*Oenanthe oenanthe*).

C.I.8. CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ PŘÍRODY A KRAJINY

Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území jsou definována zák.č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, jako území přírodovědecky či esteticky velmi významná nebo jedinečná.

Stavba není v kolizi s žádným maloplošným ani velkoplošným zvláště chráněným územím. Nejbližším ZCHÚ je **přírodní památka Údolí Ohře**, ležícím v širším okolí stavby, necelé 4km vzdušnou čarou východně od stavby, resp. od soutoku Svatavy s Ohří. Rezervací je

chráněn kaňonovitě údolí řeky Ohře s přilehlými strmými svahy, kde se vytvořily pseudokrasové jevy – jeskyně, jámy, závrtvy, převisy.

Stavba nezasahuje do CHKO Slavkovský les, hranice CHKO probíhá více než 5km jižně od stavby.

Přírodní park

Přírodní park jako území s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami stanovuje § 12 zák.č.114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Ve větší vzdálenosti od stavby, více než 9km severozápadně, byl vyhlášen **přírodní park Leopoldovy Hamry**. PřP Leopoldovy hamry se rozkládá v západní části Krušných hor, mezi městy Kraslice a Luby. Park byl vyhlášen v roce 1986 k ochraně harmonicky utvářené horské krajiny, s převahou přírodě blízkých ploch - lesních celků, pastvin, mokřadů a roztroušeným osídlením i torzy někdejších vesnic. Přírodní park se nachází ve značné vzdálenosti od umístění záměru, stavbou tedy nebude nijak dotčen.

Památné stromy

Mimořádně významné stromy, skupiny stromů anebo stromořadí může orgán ochrany přírody (pověřená obec) vyhlásit dle §46 zák.č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, za památné stromy. Památné stromy je zakázáno poškozovat, ničit a rušit v jejich přirozeném vývoji. Orgán ochrany přírody může pro chráněnou dřevinu vymezit ochranné pásmo, v němž je zakázána jakákoliv činnost, která by byla pro strom škodlivá.

V intravilánu Sokolova se nachází chráněný jedinec topolu černého (*Populus nigra*), tzv. **Topol u zámeckého parku**. Jedná se o výraznou dominantu v centra města poblíž nově zbudované okružní křižovatky. Strom s obvodem kmene 539 cm a výškou 28 m je chráněn od roku 1984. Stáří stromu je odhadováno na cca 100 let. Modernizované nádraží se nachází přibližně 700m vzdušnou čarou od chráněného stromu. Přístupové cesty na stavbu nebudou vedeny přes centrum města. Památný strom nebude řešeným záměrem dotčen, a to ani po dobu výstavby.

Natura 2000

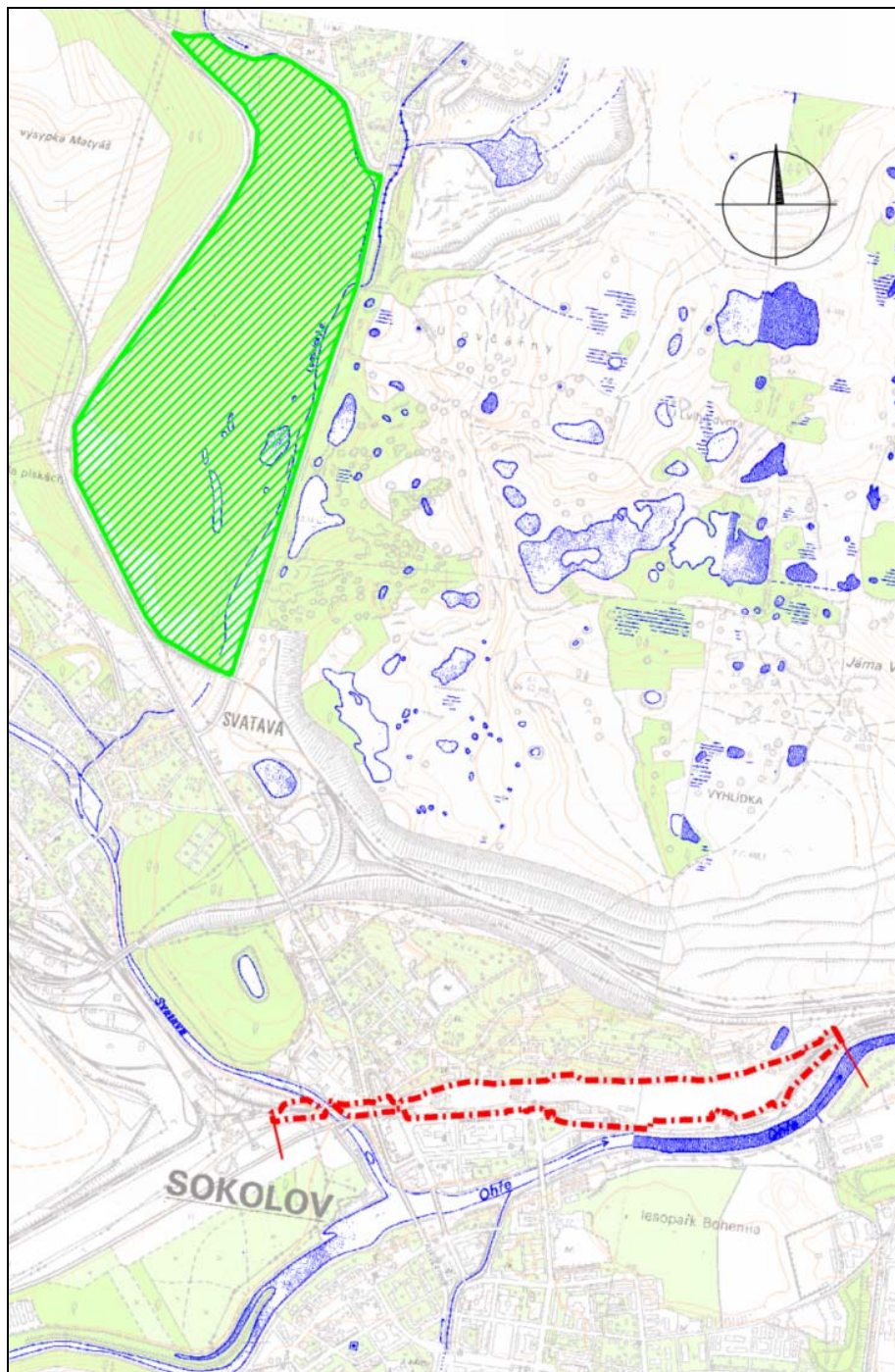
Natura 2000 (def. zák.č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) je celoevropská soustava chráněných území, kterou tvoří síť přírodně významných lokalit (SAC – special area of conservation) chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodních stanovišť spolu s tzv. ptačími oblastmi (SPA – special protection area), což jsou území nejvhodnější pro ochranu vybraných druhů ptáků z hlediska výskytu, stavu a početnosti populací.

Stavba není ve střetu s žádnou lokalitou Natura 2000, viz přílohy, dokladová část – stanovisko Krajského úřadu Karlovarského kraje dle § 45i zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

V bližším okolí stavby, cca 1300m severozápadně vzdušnou čarou, se rozkládá evropsky významná lokalita Matyáš (kód CZ0413185). Lokalita byla vyhlášena nařízením vlády č. 132/2005Sb., na rozloze 70,8ha v katastrálních územích Svatava a Lomnice u Sokolova.

Lokalitu tvoří výsypka po těžbě hnědého uhlí s několika jezírky, ve kterých byl zaznamenán výskyt čolka velkého *Triturus cristatus*, druhu chráněného dle přílohy II směrnice 92/43/EHS.

Obr.7. Zákres lokality Natura 2000 Matyáš (zelená šrafa), SZ od modernizované železniční stanice (červeně obvod staveniště).



V širším okolí stavby, necelé 4km severozápadně od stavby, se rozkládá další lokalita síť Natura 2000 Piskovna Erika. Lokalita má obdobný charakter jako předchozí popisovaný biotop, jedná se o soustavu různě velkých tůní, kaluží a příkopů, které se zde vytvořily po útlumu těžby. Na stanoviště je vázána řada druhů obojživelníků, včetně čolka velkého *Triturus cristatus*.

V blízkosti stavby ani v širším dotčeném území se nerozkládá žádná vyhlášená ani navržená ptačí oblast.

Významné krajinné prvky

Za významné krajinné prvky (VKP) dle zák.č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, se považuje ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP chráněné dle pravidel obecné ochrany přírody (§ 3 zák.č. 114/1992 Sb.) jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy. Dále mezi VKP může orgán ochrany přírody zaregistrovat vybrané hodnotné prvky krajiny, a to zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy, podle §6 zák.č. 114/1992 Sb.

V blízkosti stavby se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek.

Stavba bude probíhat v přímém kontaktu s řekou Svatavou, a to zejména při rekonstrukci železničního mostu v km 208,664. Vodní tok a jeho údolní nivu je nutné chápat jako VKP dle § 3 zák. č. 114/1992Sb. VKP vodní tok a niva Svatavy je více popsán v části C.II.

Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je soubor funkčně propojených ekosystémů přírodního nebo přírodě blízkého charakteru, který příznivě působí na okolní méně stabilní části krajiny. Ochrana prvků ÚSES je definována § 4 zák. č.114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, dle kterého je povinností všech vlastníků a uživatelů daných pozemků. Na úrovni nadregionální, regionální a lokální jsou vymezována biocentra a biokoridory, které mají předpoklad k zajištění existence populací rostlinných a živočišných druhů.

Trat' funguje jako migrační koridor, podél něhož se druhy pohybují krajinou, ale zároveň jako bariéra pohybu živočichů. Neprůchodné bariéry způsobují fragmentaci populací druhů a v důsledku snižují schopnost populací dlouhodobě přežívat. Průchodnost železnice pro živočichy je dána intenzitou dopravy, výškovým vedením trati (trat' na náspu, v zářezu, v rovině s okolní krajinou, v tunelu) a množstvím a charakterem migračních profilů (profilů, mostků). Místo křížení trati s biokoridorem lze chápat jako lokální snížení propustnosti biokoridoru pro některé živočichy, zejména velké savce. Posuzovaný záměr se nachází v intravilánu města, kde není předpoklad migrace větších savců.

Hlavní osou širšího území je vodní a nivní biokoridor Ohře. Kostra vodních koridorů (Ohře, Svatava, Libocký potok, Teplá) je propojena s rozsáhlými přírodními územími Krušných hor a Slavkovského lesa soustavou lesních biocenter a biokoridorů.

V blízkosti stavby probíhá osa nadregionálního biokoridoru (NRBk) Údolí Ohře, prostor vlastní stavby se nachází v ochranném pásmu biokoridoru. Stavba přímo kříží navržený regionální biokoridor (RBk) Údolí Svatavy. Prvky ÚSES v blízkosti stavby jsou detailněji popsány v části C.II. Zákres ÚSES okolí stavby je součástí mapové přílohy H.6 – Situace faktorů ŽP.

C.I.9. KRAJINNÝ RÁZ

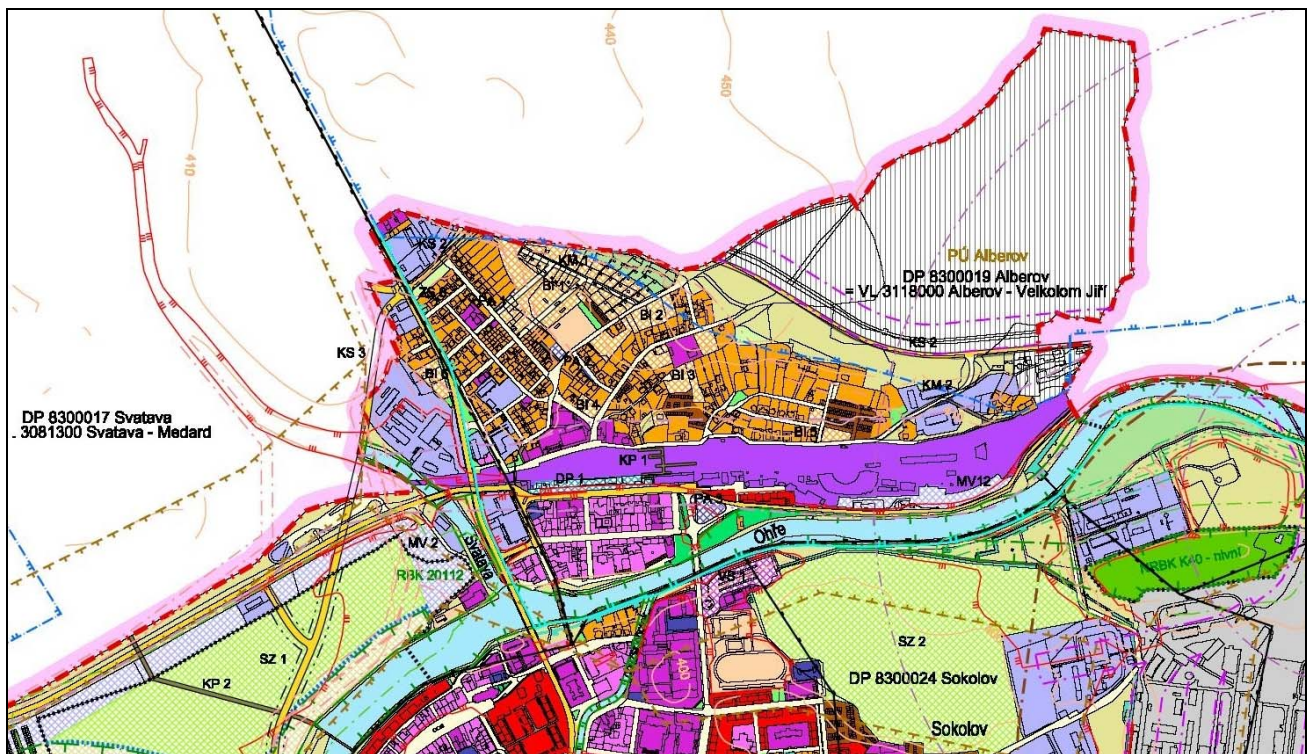
Pod pojmem krajinný ráz se dle § 12 zák.č.114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, rozumí zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Ráz krajiny je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu.

Institut ochrany krajinného rázu umožňuje orgánům ochrany přírody a krajiny ovlivňovat a regulovat výstavbu ve volné krajině, zejména v oblastech z pohledu krajinného rázu hodnotných. U staveb, u nichž se předpokládá výrazný vliv na charakter krajiny, může orgán ochrany přírody a krajiny požadovat zhodnocení vlivu stavby na krajinný ráz.

Stavba je umístěna v intravilánu města, kde funkční vymezení ploch je schváleno platným územním plánem. Záměr se pohybuje na monofunkční ploše, specifikované jako „DR – železniční plochy“, která je doplněná ploškou „KP 1 – pěší komunikace (navržený podchod pro pěší“. Stavba probíhá na stávajících drážních pozemcích, které jsou situovány na okraji zástavby Sokolova. Prostor železniční stanice navazuje na individuální obytnou a smíšenou městskou zástavbu bez zvýšené architektonické hodnoty, na skladovací prostory a plochy drobné průmyslové výroby a zejména na rozsáhlé těžební areály. Okolí stavby lze charakterizovat jako příměstskou industriální krajinu se sníženou estetickou hodnotou, bez dochované kulturně-historické struktury krajiny.

Realizací záměru nebudou ovlivněny zvláště chráněná území, kulturní nebo přírodní dominanty, nedojde k narušení měřítka krajiny. Stavba se bude pohybovat v těsné blízkosti VKP dle § 3 zák. č. 114/1992Sb vodní tok a niva Svatavy, prvek bude ovlivněn v malém rozsahu, z hlediska ochrany krajinného rázu nepodstatném.

Obr. 8. Výsek územního plánu města Sokolov (koncept ÚP, 10/2005).



C.I.10. PAMÁTKOVÁ OCHRANA

Archeologie

V okolí stavby se nenachází žádná známá archeologická lokalita zapsaná v Ústředním seznamu nemovitých kulturních památek. Území je však nutné chápat jako území s možnými archeologickými nálezy. Z tohoto důvodu je třeba, aby investor stavby v předstihu před zahájením výkopových prací (alespoň 3 týdny) uzavřel smlouvu o podmínkách provedení záchranného archeologického výzkumu s oprávněnou institucí (např. Archeologický ústav AV ČR (celostátní působnost) nebo nejbližší archeologické pracoviště – Krajské muzeum Karlovy Vary).

Povinností investora je dále splnit požadavky, které ukládá §22 a §23 zákona č.20/1987 Sb., o památkové péči:

- hlásit případné archeologické nálezy
- umožnit záchranný archeologický výzkum, úhrada záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením §22 odst. 2 zákona č.20/1987Sb.: „*Je-li stavebníkem právnická osoba nebo fyzická osoba, při jejímž podnikání vznikla nutnost archeologického výzkumu, hradí náklady záchranného archeologického výzkumu tento stavebník, jinak hradí náklady organizace provádějící archeologický výzkum.*“
- ohlásit zahájení zemních prací cca 3 týdny před termínem zahájení

Památkové zóny

Území sídelního útvaru nebo jeho části s určitým podílem kulturních památek, historické prostředí nebo část krajinného celku, které vykazují významné kulturní hodnoty, mohou být dle § 6 zák. č. 20/1987Sb. , o památkové péči, prohlášeny za památkové zóny.

Střed obce Královské Poříčí, ležící přibližně 2,5km severovýchodně vzdušnou čarou od modernizované železniční stanice, byl prohlášen vyhláškou MK č. 249/1995Sb., vesnickou památkovou zónou. V obci se dochovaly některé lidové stavby podkrušnohorského typu, charakteristické pro oblast Sokolovska, gotický kostel z konce 14. století, oválné tvrziště po tvrzi, zaniklé v 16. století a secesní, novodobými úpravami znehodnocený zámek.

Ve větší vzdálenosti od stavby, necelé 3km jižně, se nachází další vesnická památková zóna, vyhlášená v centru obce Dolní Rychnov. Stejně jako v Královském Poříčí, se i zde zachovala hrázděná architektura venkovských statků a hospodářských budov.

Uvedené vesnické památkové zóny se nachází ve větší vzdálenosti od stavby, záměrem modernizace železniční stanice nebudou nijak ovlivněny.

Nemovité kulturní památky

Nemovitosti, případně jejich soubory, může Ministerstvo kultury dle § 2 zák. č. 20/1987Sb., o památkové péči, v platném znění, prohlásit za kulturní památku. Nemovité kulturní památky jsou významným dokladem historického vývoje, životního způsobu nebo prostředí lidské společnosti od nejstarších dob do současnosti, jsou projevem tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti nebo mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem.

V Sokolově a okolních obcích se nachází řada nemovitých kulturních památek:

Tab.13. Přehled kulturních památek v širším okolí stavby.

památky	umístění	památkou od roku
uhelný důl hlubinný, z toho jen: dědičná a těžní štola Hernych - ústí s portálem a štoly o délce 225 m	Čistá, obec Svatava	2000
kostel sv. Jakuba	nám. 9. května, Sokolov	1958
kaple Korunování P. Marie, Nejsv. Trojice	nám. 9. května, Sokolov	1958
městské opevnění - hradební zeď a bašta	pří č. p. 160, Sokolov	1958
socha sv. Jana Nepomuckého	nábř. Lidické, proti čp. 10, Sokolov	1958
socha sv. Jana Nepomuckého	u kostela sv. Jakuba, Sokolov	1958
sousoší Panny Marie	nám. 9. května, Sokolov	1958
pomník obětem II. sv. války	na Ovčárně, Sokolov	1958
kašna	nám. 9. května, Sokolov	1958
zámek	Zámecká, č.p.1, Sokolov	1958
měšťanský dům	nám. 9. května, č.p. 26, Sokolov	1958
radnice	nám. 9. května, č.p. 32, Sokolov	1958
měšťanský dům	Vrchlického 161, SOKOLOV	1958
společenský dům – dělnický dům Hornický dům	nám. budovatelů, č.p. 655, Sokolov	1958
klášter kapucínský	nám. 9. května, Sokolov	1958
socha sv. Floriána	Svatava, par. č. 4	1991
pomník ženského koncentračního tábora	Svatava	1958
smírčí kříž	Těšovice, východně od vsi	1995
tvrz, archeologické stopy	Těšovice, č.p.1	1958

Zdroj: Národní památkový ústav, Monumnet
<http://www.monumnet.npu.cz/monumnet.php>

Kulturní památky se nachází v naprosté většině v intravilánu obcí. Památky nebudou záměrem dotčeny.

C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

C.II.1. OVZDUŠÍ

V území převládá západní proudění vzduchu. Podíl dnů s bezvětřím je relativně nízký. Z následující tabulky celkové větrné růžice pro zájmové území vyplývá, že výrazně převažuje výskyt proudění o rychlosti v II. třídě stability (téměř 70% roční doby).

Tab. 14. Větrná růžice, ČHMÚ, Sokolov, rok 2005.

Třídy rychlosti	Rychlost v m/s	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	Bezvětří	Součet
1	(0,0 - 0,5)	0,01	0,00	0,40	1,87	2,02	1,19	0,37	0,09	0,01	5,96
2	(0,5 - 2,5)	0,03	4,89	20,50	6,95	5,52	15,37	14,59	1,73	0,00	69,58
3	(2,5 - 7,5)	0,00	0,22	2,02	0,01	0,08	6,17	14,95	0,88	0,00	24,33
4	(7,5 - 10,0)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,08	0,02	0,00	0,12
5	(10,0 - ∞)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,01
		0,04	5,11	22,92	8,83	7,62	22,76	29,99	2,72	0,01	100,00

Kotlina Sokolovské pánve je zatěžována imisemi z průmyslové výroby a z dopravy, v zimních měsících jsou poměrně časté inverze.

Znečištění ovzduší v průběhu 90.let 20. století zvolna klesalo. V současnosti sleduje imisní zatížení ovzduší v Sokolově několik měřících stanic. Údaje o koncentracích znečišťujících látek z nejbližší stanice jsou uvedeny níže.

Tab. 15. Průměrné roční koncentrace znečišťujících látek, měřící stanice ul. Pionýrů, Sokolov, správce Zdravotní ústav, 2005.

znečišťující látka	průměrné roční koncentrace ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)
NO _x	32,8
NO ₂	18,1
PM ₁₀	28,2
SO ₂	9,7

Nařízení vlády č. 350/2002Sb., v platném znění stanoví následující imisní limity pro znečišťující látky:

Tab.16. Imisní limity pro oxid dusičitý (NO₂) a oxidy dusíku (NO_x).

účel vyhlášení	doba průměrování	hodnota imisního limitu	datum, do něhož musí být limit splněn
ochrana zdraví lidí	1hod	200 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, nesmí být překročeno více než 18x za rok (NO ₂)	1.1.2010
ochrana zdraví lidí	1 rok	40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (NO ₂)	1.1.2010
ochrana ekosystémů	1 rok	30 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (NO _x)	dnem nabytí platnosti nařízení

Tab.17. Imisní limity pro suspendované částice frakce PM₁₀.

účel vyhlášení	doba průměrování	hodnota imisního limitu
ochrana zdraví lidí	24hod	50 $\mu\text{g.m}^{-3}$, nesmí být překročeno více než 35x za rok
ochrana zdraví lidí	1 rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$

Tab.18. Imisní limity pro oxid siřičitý (SO₂).

účel vyhlášení	doba průměrování	hodnota imisního limitu
ochrana zdraví lidí	1hod	350 $\mu\text{g.m}^{-3}$, nesmí být překročeno více než 24x za rok
ochrana zdraví lidí	24 hod	125 $\mu\text{g.m}^{-3}$, nesmí být překročeno více než 3x za rok
ochrana ekosystémů	rok a zimní období (1. října – 31. března)	20 $\mu\text{g.m}^{-3}$

Z porovnání naměřených hodnot koncentrací oxidů dusíku, oxidu siřičitého a prašnosti s platnými limity vyplývá, že na uvedené stanici nedošlo k překročení stanovených limitů.

Imisní zatížení území je dáno rozptylovými podmínkami území a zdroji znečištění ovzduší. Stávajícími liniovými zdroji znečištění ovzduší v dotčeném území jsou zejména silniční komunikace v okolí železniční stanice, ulice Nádražní a především ulice Kraslická (silnice II. třídy), která je hlavním tahem spojujícím rychlostní silnici R6 – Sokolov – Kraslice – Německo.

Stávající železniční stanice je zatrolejována (s výjimkou koleje č. 5, která bude částečně demontována). Současný provoz je zajišťován především elektrickou trakcí a částečně motorovými jednotkami s diesellovými motory. Záměrem modernizace železniční stanice nedojde k navýšení stávající intenzity provozu na trati, nepředpokládáme tedy zvýšení imisního zatížení okolí v důsledku provozu železniční dopravy.

Okolí stavby bude do určité míry zasaženo zvýšením koncentrací znečišťujících látek, zejména výfukových plynů a prašnosti, po dobu výstavby.

C.II.2. HLUKOVÁ SITUACE

Žst. Sokolov se nachází v blízkosti městské zástavby – na jih od stanice se jedná o okraj souvislé smíšené městské zástavby, severně od nádraží jsou situovány jednotlivé obytné domky. V současnosti je území poměrně silně zasaženo jak hlukem z železniční dopravy, tak hlukem z provozu na silničních komunikacích. V rámci zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí, byla zpracována akustická studie, která tvoří samostatnou přílohu oznámení. Součástí studie bylo stanovení stávajícího zatížení lokality hlukem. Měření proběhlo v blízkosti sedmi obytných objektů, kde v pěti případech byl rozhodujícím zdrojem hluku provoz na železnici. Studie konstatuje, že na většině měřených bodů dochází k překračování limitů pro hlukovou zátěž v noční i denní době. Studie dále ověřuje vliv úprav trati na celkovou hlučnost v jejím okolí, a to zejména s ohledem na plánované zvýšení rychlosti vozů (podstatná změna stávající intenzity dopravy se nepředpokládá).

C.II.3. HYDROLOGICKÉ POMĚRY

Povrchová voda

Stavba se pohybuje v blízkosti dvou významných vodních toků, Svatavy a Ohře. (Popis vodotečí je uveden v kapitole C.I.6.).

Na obou tocích, je stanoveno záplavové území dle §66 zák. č. 254/2001Sb., o vodách, v platném znění. Záplavové území je vymezeno pro úroveň hladiny Q_{100} .

Stavba se okrajově pohybuje v záplavovém území Svatavy, a to v okolí rekonstruovaného železničního mostu přes vodní tok.

Řeka Svatava je v přímém kontaktu s navrženou stavbou, a to zejména rekonstrukcí mostu v km 208,664 trati Chomutov – Cheb a stavebními úpravami v blízkosti mostního objektu. Řeka Ohře, jakožto recipient toku Svatava i recipient veškerých povrchových vod z okolí stavby, může být potenciálně dotčena stavebními pracemi. Samotný provoz modernizovaného nádraží vodní toky nijak neovlivní, naopak zvýšením bezpečnosti a plynulosti dopravy na trati dojde ke snížení rizika možných havarijních stavů.

Podzemní voda

Okolí modernizovaného nádraží patří k hydrogeologickému rajónu č. 2120 - Sokolovská pánev. Rajón je tvořen terciárními a křídovými sedimenty podkrušnohorských a jihočeských pánví, zejména slepenci a pískovci. Pohyb podzemní vody je určen puklinovo-průlinovým systémem s nízkou transmisivitou, $T < 1 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$.

Součástí dokumentace pro územní rozhodnutí je podrobný geotechnický průzkum zaměřený na lokalitu navrženého podchodu pro pěší a rekonstruovaného železničního mostu přes Svatavu. Průzkum upřesňuje řešeršní údaje o hydrogeologických poměrech v území:

Zvodeň se nachází v nesoudržných navázkách a propustných kvartérních štěrkovitých a písčítých sedimentech v prostředí s průlinovou propustností. Hladina podzemní vody je volná až mírně napjatá a její úroveň kolísá v průběhu roku podle momentálních klimatických podmínek.

V lokalitě podchodu pro pěší byla úroveň ustálené hladiny podzemní vody zachycena v rozmezí 3,5 – 4,5m pod povrchem terénu. Objekt podchodu bude tedy trvale v kontaktu s podzemní vodou.

V lokalitě rekonstruovaného mostu přes Svatavu byla úroveň ustálené hladiny podzemní vody zachycena v intervalu 5,2 – 8,0m pod povrchem terénu. Hladina podzemní vody silně kolísá v důsledku klimatických podmínek a zejména v důsledku kolísání úrovně hladiny toku. Základy mostního objektu budou trvale v dosahu podzemní vody.

Úroveň hladiny podzemní vody bude ovlivněna po dobu výstavby a rekonstrukce stavebních objektů, podchodu pro pěší a železničního mostu přes Svatavu, a to v bezprostřední blízkosti objektů. Po ukončení stavby dojde k ustálení hladiny podzemní vody. V okolí stavebních objektů se nenachází žádné evidované zdroje podzemní vody, obytná zástavba je napojena na městský vodovod.

C.II.4. VEGETACE

Vegetace zájmové oblasti byla zaznamenána v průběhu terénní pochůzky v srpnu 2006. Přehledným průzkumem byly na dotčené ploše zaznamenány pravděpodobně veškeré dřeviny. Nižší vegetace byla zjištěna s ohledem na roční období, pozdní léto. Průzkumem byly zachyceny druhy v oblasti běžné a typické pro dané stanoviště - železniční plochy. Nebyly zjištěny žádné zákonem chráněné nebo ojedinělé druhy rostlin.

Zeleň v prostoru železniční stanice

V prostoru železniční stanice se vyskytuje minimální množství vzrostlé zeleně. Jedná se jednak o parkové výsadby v blízkosti výpravní budovy a několik kusů dřevin vysazených nebo spontánně vzrostlých v těsné blízkosti jednotlivých drážních budov a dále o mladé náletové porosty na nevyužívaných plochách stanice. Mezi příjezdovou cestou k výpravní budově a ulicí Nádražní se nachází alej vzrostlých jírovců, odhadem jde o více než 20ks dřevin o výčetním průměru 40 až 60cm.

V prostoru stanice se vyskytují tyto druhy dřevin:

Tab.19. Druhové složení dřevin v prostoru žst. Sokolov

STROMY		KEŘE	
český název	latinský název	český název	latinský název
bříza bílá	Betula pendula	bez černý	Sambucus nigra
hloh	Crataegus sp.	pámelník bílý	Symphoricarpos albus
jabloň domácí	Malus domestica	růže	Rosa sp.
javor klen	Acer pseudoplatanus	štědřenec odvislý	Laburnum anagyroides
jírovec maďál	Aesculus hippocastanum		
lípa srdčitá	Tilia cordata		
smrk ztepilý	Picea abies		
topol černý	Populus nigra cv. Italica		
vrba bílá	Salix alba		
vrba jíva	Salix caprea		

V prostoru stanice, zejména na nevyužívaných plochách, se běžně vyskytují druhy rumišť, příkopů, šterkovitých naspů, městského prostředí, obecně druhy ruderální. Často se jedná o jednoleté plevely a rostliny šířící se podél železnice. Přehled zaznamenaných taxonů je v tabulce níže.

Obr. 9, 10: Nízká travobylinná společenstva v kolejišti žst. Sokolov.



Doprovodná vegetace vodního toku Svatava

Řeka Svatava je doprovázena břehovými porosty charakteru bažinných olšin, které dále navazují na porosty v nivě Ohře. V bezprostřední blízkosti stavby, resp. rekonstruovaného železničního mostu v km 208,664, se nachází proluka a vzrostlé dřeviny se zde nevyskytují. Břehy jsou pokryté zejména porostem invazní křídlatky (*Reynoutria sp.*). V podrostu dominuje další nepůvodní invazní druh netýkavka žlaznatá (*Impatiens glandulifera*), místy s bolševníkem velkolepým (*Heracleum mantegazzianum*). Průzkumem byly dále zaznamenány běžné druhy pobřežních houštin a společenstev vlhkých lesních okrajů. Stanoviště je ovlivněno blízkostí trati, a proto je možné zachytit i druhy železničních náspů. Druhové složení vegetace břehů vodního toku je uvedeno v tabulce níže.

Obr. 11, 12: Vegetace nivy Svatavy.



Tab. 20. Přehled zaznamenaných druhů.

Český název	Latinský název	Železniční stanice	Údolí Svatavy
bojínek luční	Phleum pratense		X
bolševník velkolepý	Heracleum mantegazzianum		X
bršlice kozí noha	Aegopodium podagraria		X
heřmáněk terčovitý	Matricaria discoidea	X	
heřmánkovec nevonný	Tripleurospermum maritimum	X	
hluchavka skvrnitá	Lamium maculatum		X
chrpa latnatá	Centaurea rhenana	X	X
jetel luční	Trifolium pratense	X	
jetel plazivý	Trifolium repens	X	
jitrocel kopinatý	Plantago lanceolata	X	
jitrocel prostřední	Plantago media	X	X
kerblík lesní	Anthriscus sylvestris		X
kokoška pastuší tobolka	Capsella bursa-pastoris	X	
komonice bílá	Melilotus alba	X	
komonice lékařská	Melilotus officinalis	X	
konopice polní	Galeopsis tetrahit	X	
kopřiva dvoudomá	Urtica dioica	X	X
kostival lékařský	Symphytum officinale		X

Český název	Latinský název	Železniční stanice	Údolí Svatavy
kostřava obrovská	<i>Festuca gigantea</i>		X
krvavec toten	<i>Sanguisorba officinalis</i>		X
křehkýš vodní	<i>Myosoton aquaticum</i>		X
křídlatka	<i>Reynoutria sp.</i>		X
lebeda rozkladitá	<i>Atriplex patula</i>	X	
lipnice luční	<i>Poa pratensis</i>	X	X
lipnice roční	<i>Poa annua</i>	X	X
lopuch plstnatý	<i>Artetium tomentosum</i>	X	X
medyněk vlnatý	<i>Holcus lanatus</i>		X
mléč zelinný	<i>Sonchus oleraceus</i>	X	
mrkev obecná	<i>Daucus carota</i>	X	
netýkavka nedůtklivá	<i>Impatiens noli-tangere</i>		X
netýkavka žlaznatá	<i>Impatiens glandulifera</i>		X
opletka obecná	<i>Fallopia convolvulus</i>	X	
orobinec	<i>Typha sp.</i>	X	
ostružiník	<i>Rubus sp.</i>	X	X
ovsík vyvýšený	<i>Arhenatherum elatius</i>		X
pampeliška	<i>Taraxacum sp.</i>	X	
pastinák setý	<i>Pastinaca sativa</i>	X	X
pelyněk černobýl	<i>Artemisia vulgaris</i>	X	X
pěťour malouborný	<i>Galinsoga parviflora</i>	X	
pcháč oset	<i>Cirsium arvense</i>	X	X
podběl lékařský	<i>Tussilago farfara</i>	X	
přeslička rolní	<i>Equisetum arvense</i>		X
pšeníčko rozkladité	<i>Milium effusum</i>		X
puchýřník křehký	<i>Cystopteris fragilis</i>		X
pupalka dvouletá	<i>Oenanthe biennis</i>	X	
pýr plazivý	<i>Elytrigia repens</i>	X	
rákos obecný	<i>Phragmites australis</i>	X	
rdesno červivec	<i>Persicaria maculosa</i>	X	
řebříček obecný	<i>Achillea millefolium</i>	X	
srha laločnatá	<i>Dactylis glomerata</i>	X	X
starček lepkavý	<i>Senecio viscosus</i>	X	
sveřep měkký	<i>Bromus hordeaceus</i>	X	
svízel	<i>Galium sp.</i>		X
svlačec rolní	<i>Convolvulus arvensis</i>		X
šťovík tupolistý	<i>Rumex obtusifolius</i>	X	
tolice dětelová	<i>Medicago lupulina</i>	X	
turanka kanadská	<i>Conyza canadensis</i>	X	
truskavec ptačí	<i>Polygonum aviculare</i>	X	X
třtina křovištní	<i>Calamagrostis epigejos</i>	X	X
vikev	<i>Vicia sp.</i>		X
vlaštovičník větší	<i>Chelidonium majus</i>	X	X

Český název	Latinský název	Železniční stanice	Údolí Svatavy
vrtič obecný	Tancetum vulgare	X	X
vrbovka úzkolistá	Epilobium angustifolium	X	
zlatobýl kanadský	Solidago canadensis	X	

C.II.5. CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ PŘÍRODY

VKP

Stavba kříží VKP dle § 3 zák. č. 114/1992Sb., **vodní tok a nivu Svatavy.**

popis VKP: Významný vodní tok, levostranný přítok Ohře. Doprovodnou zeleň toku tvoří společenstvo olšin. Keřový a bylinný podrost je do značné míry degradován výskytem invazních nepůvodních druhů rostlin – křídlatka (*Reynoutria sp.*), netýkavka žlaznatá (*Impatiens glandulifera*), bolševník velkolepý (*Heracleum mantegazzianum*). V podrostu se dále vyskytují běžné druhy pobřežních houštin a lemů vlhkých lesů – např. pšeničko rozkladité (*Milium effusum*), netýkavka nedůtklivá (*Impatiens noli-tangere*), medyněk vlnatý (*Holcus lanatus*), kostival lékařský (*Symphytum officinale*), kostřava obrovská (*Festuca gigantea*), krvavec toten (*Sanguisorba officinalis*), křehkýš vodní (*Myosoton aquaticum*), bršlice kozí noha (*Aegopodium podagraria*).

Na břehové porosty jsou dle informace MěÚ Sokolov, Odboru životního prostředí, vázány některé druhy vodních ptáků a pěvců – ledňáček říční (*Alcedo atthis*), konipas bílý (*Motacilla alba*), morčák (*Mergus sp.*) a další. V místě křížení s tratí i v navazujícím úseku, kde je vodní tok překlenut silničním mostem, vzrostlá zeleň zcela chybí a břehy jsou souvisle obsazeny nepůvodními porosty. Hnízdění v těsné blízkosti mostu vzhledem k charakteru břehových porostů a zvýšené hlučnosti nepředpokládáme.

ÚSES

Územní systém ekologické stability regionální a nadregionální úrovně na území města Sokolov je součástí platného územního plánu velkého územního celku (ÚP VÚC Karlovarsko-sokolovské aglomerace). Místní ÚSES je zahrnut v územním plánu obce. ÚP města Sokolov je v současné době ve formě konceptu. Pro oznámení záměru bylo využito aktuálních údajů z zpracovaného konceptu ÚP města. Prvky ÚSES jsou zobrazeny v příložené situaci 1:10 000.

Modernizované nádraží se nachází v ochranném pásmu osy vodního a nivního nadregionálního biokoridoru, kterou tvoří řeka Ohře (NRBk K40, spojnice biocenter Amerika – Svatošské skály). V zastavěném území města je koridor vymezen pouze vlastním korytem toku. Stavba se nachází severně od toku.

Železniční trať kříží navržený RBk podél údolí Svatavy (RBk 20 112, spojnice NRBk K40 – biocentrum Boučský vrch). Trať přechází RBk železničním mostem v km 208,664. Biokoridor tvoří koryto Svatavy s přilehlými břehovými a doprovodnými porosty.

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

D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)

D.I.1. VLIVY NA OBYVATELSTVO

Záměr „Modernizace železniční stanice“ bude mít negativní vliv na obyvatelstvo prakticky jen po dobu provádění stavebních úprav. Tyto negativní účinky budou mít dočasné trvání a lokální působnost.

Negativní vlivy na obyvatelstvo lze rozdělit na přímé (hluk, imise, dopravní omezení) a nepřímé (vlivy na jednotlivé složky životního prostředí), které jsou popsány níže v textu. Výstavba má zároveň účinky působící na obyvatele v okolí stavby a obyvatele přepravující se po trati.

Kvalita ovzduší

Současný stav ovzduší v blízkosti záměru je popsán v části C.II.1, v části B.III.1 je popsána předpokládaná zátěž, kterou přinese realizace stavby.

Po dobu výstavby se dá předpokládat dočasné zhoršení kvality ovzduší v okolí staveniště, přístupových cest a v blízkosti ploch ZS. V tuto dobu dojde k navýšení nákladní dopravy, a tedy k nárůstu emisí výfukových plynů (zejména oxidu uhelnatého CO, oxidů dusíku NO_x a nespálených uhlovodíků HC). Stavební práce zároveň přinesou dočasné zvýšení prašnosti.

Kvalita ovzduší se po ukončení stavby vrátí k původnímu stavu.

Zatížení ovzduší znečišťujícími látkami, zejména prachem, lze po dobu výstavby minimalizovat technickými a organizačními opatřeními:

- při demolicích a pracích, při kterých dochází k víření prachu, provádět kropení vodou
- pravidelné čištění přístupových komunikací, při zhoršených povětrnostních podmínkách (sucho, větrno) kropit komunikace
- stavební a dopravní technika bude udržována v čistotě a v dobrém technickém stavu

Hlukové zatížení

Přílohou oznámení je samostatná akustická studie, která se zabývá vlivem stavby na hlukovou situaci v okolí železniční stanice, a to jak po dobu výstavby, tak po ukončení stavebních prací. Součástí studie je návrh protihlukových opatření. Tato studie je citována v kapitolách C.II.2, kde popsáno stávající zatížení prostředí hlukem ze železnice a v kapitole B.III.4, kde jsou popsány účinky realizace záměru na hlukovou situaci.

Obytná zástavba v okolí modernizované železniční stanice je zasažena hlukem z provozu železnice a přílehlých silničních komunikací. V současné době překračuje hladina hluku u některých bodů chráněných venkovních prostorů v těsné blízkosti stanice hygienické limity stanovené pro hluk z provozu dráhy.

Záměr předpokládá navýšení jízdních rychlostí vlakových vozů ze stávajících 60km/hod na 80km/hod. Intenzita dopravy se nemění.

Tab. 21. Porovnání stávajícího stavu a výhledu [dB(A)], na měřených bodech

	Stávající DEN -vypočteno	Stávající NOC -vypočteno	Výhled DEN -vypočteno	Výhled NOC -vypočteno	Změna hlučnosti DEN	Změna hlučnosti NOC
Bod 1	61.2	59.5	62.2	61.0	+1.0	+1.5
Bod 2	58.0	56.3	59.0	57.9	+1.0	+1.6
Bod 3	60.8	59.1	61.9	60.7	+1.1	+1.6
Bod 4	63.3	61.6	64.4	63.2	+1.1	+1.6
Bod 5	53.3	51.7	54.4	53.2	+1.1	+1.5
Bod 6	66.1	64.4	67.1	66.0	+1.0	+1.6
Bod 7	65.3	63.6	66.3	65.2	+1.0	+1.6

Na základě výpočtového posouzení výhledového stavu lze předpokládat, že dojde k mírné změně akustických poměrů v posuzované lokalitě. Vlivem navýšení rychlosti jízdy budou celkové ekvivalentní hladiny hluku L_{Aeq} pro denní i noční dobu navýšeny o 1-1,6 dB(A). Nárůst hlučnosti lze hodnotit jako nepatrný, pro běžně senzitivního člověka téměř neregistrovatelný.

Zpracovatel akustické studie doporučuje provést individuální protihluková opatření na obytných objektech v území zasaženém nadlimitní hlučností vlivem provozu na trati. Na objektech doporučuje instalovat protihluková okna se skly o TZI 4 podle ČSN 730535, tedy celková TZI okna po zohlednění ventilační šterbiny bude odpovídat třídě 3, což činí $R'_w = 35-40$ dB.

Po ukončení stavby je nutné provést kontrolní měření hluku.

V průběhu výstavby dojde ke zvýšení hladiny hluku v blízkosti staveniště, ploch ZS a přístupových cest. Míru zatížení okolí stavby hlukem ze stavebních mechanismů nelze přesně stanovit, výběr použité techniky je v kompetenci dodavatele stavby. Údaje o hlučnosti jsou dostupné v technické dokumentaci jednotlivých strojů a je povinností provozovatele být s nimi seznámen.

Na základě orientačního stanovení šíření hluku z provozu stavebních mechanismů do okolního prostoru je možné stanovit následující opatření, která minimalizují negativní účinky hlučnosti stavební techniky:

- všechny stavební práce budou prováděny pouze v denní době, a to od 7 do 21 hodin.
- nadměrně hlučné stavební mechanismy umístěné v blízkosti obytné zástavby je možné provozovat jen po dobu nezbytně nutnou dobu, neboť provozem těchto zařízení bude docházet ke krátkodobému překročení limitů
- nadměrně hlučné stavební mechanismy nesmí být provozovány mimo těleso trati, respektive mimo vyhlášená zařízení staveniště
- během provádění stavebních prací doporučujeme ohradit všechna zařízení staveniště mobilní stěnou o výšce 2 m, která bude sloužit jako oplocení a jako protihluková stěna o vložném útlumu cca 5 dB(A), čímž bude výrazně sníženo subjektivní působení hluku na obyvatele okolních území

- při zahájení stavebních prací bude provedeno kontrolní měření u obytné zástavby a konkretizována protihluková opatření
- zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností
- kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny)
- zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny).
- včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a umožnit jim tak odpovídající úpravu režimu dne

Dopravní omezení

Po dobu výstavby bude dočasně omezen provoz ve stanici, stavební práce si vyžádají dočasné výluky na trati. Postup výstavby byl rozdělen do několika fází a stavební práce byly rozvrženy tak, aby po celou dobu výstavby byl zajištěn průjezd železniční stanicí a její provoz.

D.I.2. Vlivy na vodní prostředí

Vlastní záměr, provoz modernizované železniční stanice, nebude mít negativní vliv na vodní prostředí.

Po dobu výstavby bude dočasně zvýšené riziko ohrožení kvality povrchových vod, a to omezeně po dobu rekonstrukce železničního mostu přes Svatavu. Stavební úpravy budou probíhat v prostoru koryta toku a na přilehlých plochách, které se nacházejí v záplavovém území toku. Plochy ZS pro rekonstrukci mostu jsou navrženy na levém břehu toku v těsné blízkosti silničního nadjezdu (km 208,6 trati) a na pravém břehu toku mezi tratí a silnicí Cítice – Sokolov. Plochy ZS jsou situovány částečně na zpevněných plochách.

Výstavba podchodu pro cestující bude probíhat v kontaktu s podzemní vodou. V blízkosti stavby se nenachází žádné vodní zdroje, stavba neleží v ochranném pásmu vodního zdroje nebo COHPAV. Po ukončení stavby dojde k ustálení hladiny podzemní vody.

Pro snížení rizika ohrožení kvality povrchových i podzemních vod jsou navržena následující opatření:

- zařízení staveniště budou realizována na zpevněné ploše, nezpevněný terén bude opatřen betonovými panely nebo jiným obdobným materiálem
- v dalším stupni projektové dokumentace bude zpracován havarijní a povodňový plán, který bude schválen příslušným vodoprávním orgánem
- v případě úniku znečišťujících látek budou dodržovány zásady a postupy uvedené v havarijním plánu (zabránění dalšímu úniku ropných látek, sanace postižené lokality, uložení zachycených ropných produktů do vhodných nádob a další)
- na plochách ZS bude k dispozici mobilní olejová havarijní souprava obsahující sorpční materiál (např. písek, piliny, Vapex, Fibroil, SIL PLUS), řezivo, nádoby na sesbíraný produkt, nářadí, úkapové vaničky, apod.
- pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné nádoby (plechové s vložkou z vhodného sorbentu) proti úkapům
- na plochách zařízení stavenišť v blízkosti toku nesmí být skladovány sypké a plovoucí materiály
- doplňování pohonných hmot a údržba stavební a dopravní techniky bude prováděna na vyhrazeném místě, které bude zabezpečeno proti úniku pohonných hmot do podzemních či povrchových vod. Doplňování pohonných hmot na ploše

ZS je přípustné pouze v maximálně nezbytné míře, tzn. v případě použití speciálních stavebních mechanismů.

- odvodnění staveniště bude zajištěno proti nadměrnému znečištění nerozpustnými látkami v odpadních vodách, tak aby nedocházelo k zanášení kanalizace
- plochy zařízení stavenišť budou po ukončení stavby uvedeny do původního stavu nebo do stavu, na kterém se dohodne správce s investorem
- na plochách zařízení stavenišť v blízkosti toku nesmí být skladovány pohonné hmoty. Na ostatních plochách ZS je možné skladovat zásoby pohonných hmot pouze v množství odpovídající jednodenní spotřebě stavební techniky
- pro případné čerpání podzemní vody ze stavební jámy je nutné zajistit povolení dle § 8 zák. č. 254/2001Sb., o vodách, od příslušného vodohospodářského orgánu

D.I.3. Vlivy na flóru a faunu

Záměr řeší modernizaci stávající železniční stanice v intravilánu města Sokolov. Staveniště včetně ploch ZS bude situováno v prostoru stanice, případně v její těsné blízkosti. Stavba bude probíhat téměř pouze na silně antropogenně pozměněných plochách. Přesto i na těchto plochách se v omezeném množství vyskytují přírodní prvky (ruderální travobylinná společenstva, náletová zeleň, parkové výsadby). Před zahájením stavby bude z plochy staveniště odstraněna náletová vegetace. Jedná se o minimální množství zeleně, která lemují kolejiště nebo se nachází na neudržovaných plochách. Vzrostlou a parkovou zeleň není nutné z důvodu modernizace železniční stanice z prostoru odstranit.

Přírodě blízký biotop se nachází v nivě toku Svatavy. V těsné blízkosti rekonstruovaného mostu se nevyskytují vzrostlé dřeviny, uvolněný podrost byl obsazen konkurenčně silnými invazními druhy rostlin – křídlatka, netýkavka žlaznatá, bolševník velkolepý. Jedná se o nepůvodní, snadno se šířící druhy, který vyžadují zvláštní opatření při práci jak s rostlinami, tak se zeminou. Bolševník velkolepý je zároveň vysoce agresivní druh, který způsobuje vážná kožní poranění. Při jeho likvidaci je proto nutné používat ochranný oděv. Při stavebních úpravách bude narušen terén v těsné blízkosti mostu, včetně ploch s uvedenými nepůvodními invazními druhy. Při práci s uvedenými rostlinami je nutné dodržovat opatření, která zamezí dalšímu rozšiřování druhů.

Na nivu Svatavy, která funguje jako přirozený migrační koridor, a přilehlá společenstva podmáčených olšin jsou vázány některé druhy zejména vodních ptáků. Při stavebních pracích může dojít k rušení ptactva hlukem ze stavební činnosti.

Pro minimalizaci zásahů do přírodních prvků navrhujeme tato opatření:

- kácení zeleně bude prováděno mimo vegetační období (listopad-březen)
- likvidace smýcených dřevin bude řešena štěpkováním a uložením na skládku, případně kompostováním, dřeviny není možné pálit
- dřeviny na ploše staveniště, případně na plochách ZS nebo v blízkosti přístupových cest, které nebudou káceny a mohou být v průběhu stavby poškozeny, budou chráněny dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích
- po ukončení stavby bude terén co nejdříve upraven v souladu s normou ČSN 83 9031 Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání
- při práci s invazními rostlinami a se zeminou, která může obsahovat semena je nutné rostlin dbát zvýšené opatrnosti, především zabránit dalšímu šíření druhů mimo dosud postižené plochy
- organizaci výstavby v blízkosti nivy Svatavy plánovat s ohledem na hlavní období hnízdění ptactva

D.I.4. VLVY NA CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ PŘÍRODY A KRAJINY

Samotným záměrem nebude dotčeno žádné chráněné území přírody. Po dobu výstavby bude dočasně ovlivněn tok Svatavy a jeho přilehlé okolí, který je významným krajinným prvkem a zároveň navrženým regionálním biokoridorem. Popis území je uveden v kapitole C.II.5.

Vodní tok a jeho niva bude v těsné blízkosti rekonstruovaného mostu přes Svatavu přímo dotčen stavebními pracemi při rekonstrukci železničního mostu (pohyb stavební techniky v korytě toku nebo v jeho těsné blízkosti, rekonstrukce základů objektu, práce na demolici a znovuosazení mostní konstrukce, apod.), dále od mostu lze uvažovat s dočasným zvýšením hladiny hluku a prašnosti. Po ukončení prací nebude stavba dále negativně ovlivňovat nivu toku. Parametry mostního objektu budou zachovány, nedojde ke zmenšení průtočného, resp. migračního profilu.

K zásahu do VKP je nutný souhlas orgánu ochrany přírody a krajiny (MěÚ Sokolov, Odbor životního prostředí).

D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Záměrem modernizace železniční stanice budou dotčeni jednak obyvatelé přilehlé zástavby a dále cestující na tratích č. 140 Chomutov-Cheb a č. 145 Sokolov – Kraslice – Klingental. Přesný počet obyvatel ovlivněných realizací záměru nelze stanovit.

Železniční stanice leží na severozápadním okraji Sokolova, v intravilánu obce. Nejexponovanější budou obytné domy v ulicích Nádražní a Dr. Kocourka, méně ve vzdálenějších ulicích – Školní, Žakovská, Nad Vyhlídkou, Tyršova, Tělocvičná, Pod Vyhlídkou a Svatopluka Čecha. Pokud uvažujeme obytnou zástavbu v těsné blízkosti železniční stanice, lze odhadem stanovit, že po dobu výstavby bude ovlivněno cca 300 obyvatel.

V průběhu října 2004 bylo provedeno sčítání cestujících na tratích ČD, včetně osobního nádraží Sokolov. V tabulkách níže je uvedeno průměrné množství cestujících na dotčených tratích.

Tab. 22. Průměrná frekvence cestujících v pracovní dny a o víkendech

	Směr	Ø pracovní dny	Ø víkend
Nástup	Chomutov – Cheb	580	300
	Cheb – Chomutov	740	395
Výstup	Chomutov – Cheb	660	340
	Cheb – Chomutov	495	270
Celkem		2475	1305

Tab. 23. Průměrná frekvence cestujících dopravce Viamont v pracovní dny a o víkendech.

	Směr	Ø pracovní dny	Ø víkend
Nástup	Sokolov – Kraslice	546	182
	Sokolov – Karlovy Vary	13	4
Výstup	Kraslice – Sokolov	488	162
	Karlovy Vary – Sokolov	7	2
Celkem		1054	350

Pokud uvažujeme průměrný měsíc s 30 dny (22 pracovních), vyjde nám výpočtem průměrná měsíční frekvence v žst. Sokolov cca 90 900 cestujících. Stavba by měla dle zpracovaného plánu organizace výstavby trvat 14 měsíců.

Stavba bude probíhat pouze na omezené ploše, v obvodu dráhy. Součástí stavby jsou dále příjezdové komunikace na stavbu. Doprava na staveniště bude přednostně řešena po trati, méně budou využity silniční komunikace.

D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Stavba není situována v blízkosti státní hranice. Nepředpokládáme, že realizace záměru vyvolá jakékoli nepříznivé účinky přesahující hranice ČR.

D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

Pro fázi přípravy

- specifikovat rozsah kácení mimolesní zeleně
- na základě zpracovaného soupisu kácené zeleně požádat o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les u příslušného orgánu ochrany přírody
- zařízení stavenišť naplánovat tak, aby byly minimalizovány zásahy do vzrostlé zeleně a přírodních biotopů
- zařízení staveniště vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod atd.), konkretizovat lokalizaci a vybavení oplachových ramp pro nákladní vozy vyjíždějící na místní komunikace
- před zahájením stavby požádá investor stavby o povolení k zásahu do VKP niva a tok Svatavy u příslušného orgánu ochrany přírody
- zpracovat plán organizace výstavby (POV) s ohledem na:
 - nadměrnému obtěžování zejména přilehlé obytné zástavby hlukem a emisemi
 - období rozmnožování ryb – stavební úpravy v toku Svatavy provádět mimo období rozmnožování ryb, tj. v podzimních nebo zimních měsících
 - období hnízdění ptactva – omezit hlučné práce, které budou probíhat v blízkosti nivy Svatavy (rekonstrukce žel. mostu)
- zpracovat povodňový a havarijný plán, pro případ úniku znečišťujících látek. Plány budou schváleny příslušným vodoprávním orgánem.
- před zahájením zemních prací bude uzavřena písemná dohoda mezi investorem a organizací provádějící archeologický dohled, archeologický dozor informovat o zahájení zemních prací nejméně 3 týdny předem
- v dalším stupni projektové dokumentace aktualizovat hlukovou studii dle současně platné legislativy při rekonstrukci železničního mostu přes Svatavu minimalizovat zásahy v korytě toku. Pokud bude nutné zpevnit dno v podmostí, omezit zásah na co nejkratší úsek, dlažbu provést z kamenů různé velikosti tak, aby byla zachována drsnost a rozmanitost dna toku.
- pro případné čerpání podzemní vody ze stavební jámy je nutné zajistit povolení dle § 8 zák. č. 254/2001Sb., o vodách, od příslušného vodohospodářského orgánu
- v rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich využívání/odstraňování

- původce odpadu si zvolí k využívání/odstraňování odpadů oprávněnou osobu (firmu) s příslušným souhlasem pro nakládání s odpady.
- pro určení vhodného způsobu nakládání se šterkovým ložem a zeminou budou v dalších stupních projektové přípravy aktualizovány chemické analýzy zemin pražcového podloží dle současně platné legislativy

Pro fázi výstavby

- při demolicích a pracích, při kterých dochází k víření prachu, provádět kropení vodou
- pravidelné čištění přístupových komunikací, při zhoršených povětrnostních podmínkách (sucho, větrno) kropit komunikace
- stavební a dopravní technika bude udržována v čistotě a v dobrém technickém stavu
- sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku
- dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č.148/2006 Sb.
- všechny stavební práce budou prováděny pouze v denní době, a to od 7 do 21 hodin.
- nadměrně hlučné stavební mechanismy umístěné v blízkosti obytné zástavby je možné provozovat jen po dobu nezbytně nutnou dobu, neboť provozem těchto zařízení bude docházet ke krátkodobému překročení limitů, minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby
- nadměrně hlučné stavební mechanismy nesmí být provozovány mimo těleso trati, respektive mimo vyhlášená zařízení staveniště
- během provádění stavebních prací doporučujeme ohradit všechna zařízení staveniště mobilní stěnou o výšce 2 m, která bude sloužit jako oplocení a jako protihluková stěna o vložném útlumu cca 5 dB(A), čímž bude výrazně sníženo subjektivní působení hluku na obyvatele okolních území
- při zahájení stavebních prací bude provedeno kontrolní měření u obytné zástavby a konkretizována protihluková opatření
- zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností
- kombinovat hlučově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny)
- zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny).
- včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a umožnit jim tak odpovídající úpravu režimu dne
- zařízení staveniště budou realizována na zpevněné ploše, nezpevněný terén bude opatřen betonovými panely nebo jiným obdobným materiálem
- v případě úniku znečišťujících látek budou dodržovány zásady a postupy uvedené v havarijním plánu (zabránění dalšímu úniku ropných látek, sanace postižené lokality, uložení zachycených ropných produktů do vhodných nádob a další)
- na plochách ZS bude k dispozici mobilní olejová havarijní souprava obsahující sorpční materiál (např. písek, piliny, Vapex, Fibroil, SIL PLUS), řezivo, nádoby na sesbíraný produkt, nářadí, úkapové vaničky, apod.
- pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány zachytné nádoby (plechové s vložkou z vhodného sorbentu) proti úkapům
- na plochách zařízení staveniště v blízkosti toku nesmí být skladovány sypké a plovoucí materiály
- doplňování pohonných hmot a údržba stavební a dopravní techniky bude prováděna na vyhrazeném místě, které bude zabezpečeno proti úniku pohonných hmot do

podzemních či povrchových vod. Doplňování pohonných hmot na ploše ZS je přípustné pouze v maximálně nezbytné míře, tzn. v případě použití speciálních stavebních mechanismů.

- odvodnění staveniště bude zajištěno proti nadměrnému znečištění nerozpustnými látkami v odpadních vodách, tak aby nedocházelo k zanášení kanalizace
- plochy zařízení stavenišť budou po ukončení stavby uvedeny do původního stavu nebo do stavu, na kterém se dohodne správce s investorem
- na plochách zařízení stavenišť v blízkosti toku nesmí být skladovány pohonné hmoty. Na ostatních plochách ZS je možné skladovat zásoby pohonných hmot pouze v množství odpovídající jednodenní spotřebě stavební techniky
- dodavatel stavby bude specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a ostatních látek škodlivých vodám včetně průběžně skladovaných množství; tyto odpady budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s příslušnými vodohospodářskými předpisy a předpisy odpadového hospodářství
- kácení zeleně bude prováděno mimo vegetační období (listopad-březen)
- likvidace vykácených dřevin bude řešena štěpkováním, případně kompostováním, biomasu není možné pálit
- dřeviny na ploše staveniště, případně na plochách ZS nebo v blízkosti přístupových cest, které nebudou káceny a mohou být v průběhu stavby poškozeny, budou chráněny dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích
- při práci s invazními rostlinami a se zeminou, která může obsahovat semena je nutné rostlin dbát zvýšené opatrnosti, především zabránit dalšímu šíření druhů mimo dosud postižené plochy
- po ukončení stavby bude terén co nejdříve upraven v souladu s normou ČSN 83 9031 Technologie vegetačních úprav v krajině – Travníky a jejich zakládání

Pro fázi provozu

- po realizaci je nutno provést kontrolní měření hluku
- s odpady nakládat v souladu legislativou platnou v odpadovém hospodářství, v současné době podle zákona č.185/2001 Sb., o odpadech, a navazujících vyhlášek

D.V. Charakteristiky nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

Určitá míra nepřesnosti se váže na modelové zpracování akustické studie, které je založeno na měření hladiny hluku v terénu. Nepřesnosti vykazují jednak samotné měřicí přístroje, měření hluku je ovlivněno aktuálními povětrnostními podmínkami, výpočty jsou zatíženy určitou chybou.

Ve fázi zpracování oznámení nemohou být známy některé údaje, které vyplývají z konkrétně použitých stavebních postupů, volby stavebních a dopravních mechanismů, umístění zařízení stavenišť, množství pracovníků na stavbě apod., což jsou údaje, které jsou plně v kompetenci zhotovitele stavby. Tyto údaje budou zpřesněny v dalších stupních zpracování projektové dokumentace.

Terénní průzkumy byly provedeny v období pozdního léta. V řešeném území pravděpodobně nebyly zaznamenány některé druhy typické např. pro období jarního aspektu. Pro přehledné zhodnocení charakteru stanoviště je však považujeme za dostačující.

E. Porovnání variant řešení záměru

Záměr nebyl řešen variantně. Jedinou variantou je tedy tzv. nulová varianta, která předpokládá, že záměr nebude proveden.

F. Doplnující údaje

Zpracovateli oznámení nejsou známy žádné doplňující údaje.

G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Předmětem záměru je modernizace železniční stanice Sokolov.

Stanice má v současné době nevyhovující uspořádání nástupišť a kolejí, což silně omezuje celkovou propustnost železničního uzlu a snižuje bezpečnost pohybu cestujících ve stanici. Některá staniční zařízení a konstrukce jsou zastaralé a neodpovídají standardizovaným podmínkám.

Stavba se nachází na trati č. 140 Chomutov – Cheb (začátek úprav – km 207,300, konec úprav – km 209,698). Cílem stavby je peronizace železniční stanice, tedy výstavba ostrovního nástupiště s mimoúrovňovým přístupem a úprava nástupiště u výpravní budovy. Tyto stavební zásahy vyvolají nutné úpravy kolejiště a úpravy navazujících zařízení – zabezpečovací a sdělovací zařízení, trakční vedení, a dále přeložky inženýrských sítí, drobné vnitřní stavební úpravy výpravní budovy, rekonstrukci mostu a propustků.

Stavba bude probíhat na drážních pozemcích, nevyžádá si dodatečný zábor zemědělské nebo lesní půdy. Během realizace budou dotčena ochranná pásma inženýrských sítí – konkrétně rozvody v majetku nebo správě ČD Správa dopravní cesty Karlovy Vary, Český Telecom, Vodohospodářská společnost Sokolov (VOSS), Západočeská energetika (ZČE), Západočeská plynárenská (ZČP) a ČD DDC Telematika.

Stavba se nachází v intravilánu města Sokolov. V blízkosti stavby se nenachází zvláště chráněné části přírody, stavba nevyvolá významné zásahy do přírodních biotopů. Součástí modernizace je i rekonstrukce železničního mostu přes Svatavu, která je významným vodním tokem, je chápána jako významný krajinný prvek dle zákona o ochraně přírody a krajiny a současně funguje jako migrační koridor (je součástí regionálního systému ekologické stability - ÚSES). Niva toku je silně postižena šířením nepůvodních druhů rostlin, které snižují celkovou hodnotu stanoviště. Přítomnost vodního toku a přilehlé nivy je nutné brát v úvahu zejména při plánování organizace výstavby.

Výstavbou podchodu pro cestující bude dočasně dotčena hladina podzemní vody. V blízkosti záměru se nenachází vodní zdroje, které by mohly být stavbou negativně ovlivněny. Po ukončení stavby dojde k ustálení úrovně hladiny podzemní vody.

Provoz trati je významným zdrojem hluku pro své blízké okolí. Již dnes jsou v přilehlých ulicích železniční stanice překračovány hygienické limity stanovené pro ochranu venkovního a vnitřního prostoru obytné zástavby. Modernizací nedojde ke zvýšení intenzity provozu na trati, je uvažováno pouze s navýšením provozních rychlostí přibližně o 20km/hod. Vlivem navýšení rychlosti jízdy budou celkové ekvivalentní hladiny hluku v denní i noční době navýšeny o 1-1,6 dB(A). Nárůst hlučnosti lze hodnotit jako nepatrný, pro běžně senzitivního člověka téměř neregistrovatelný.

Realizace záměru dočasně a lokálně zvýší zátěž některých složek životního prostředí v blízkém okolí modernizované stanice. Během výstavby dojde ke zvýšení koncentrací znečišťujících látek v ovzduší zejména výfukovými plyny z použité stavební a dopravní techniky, přechodně stoupne hladina hluku v okolí staveniště. Součástí oznámení záměru jsou proto navržena opatření, jejichž dodržování by měla minimalizovat dopad výstavby na okolí.

Na základě provedeného posouzení lze konstatovat, že záměr se nenachází v území zvláště cenném z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí. Realizací stavby budou některé složky přechodně zasaženy, tento nepříznivý vliv bude omezen na území velmi malého rozsahu.

H. Přílohy

Dokladová část

H.1 Vyjádření Městského úřadu Sokolov, stavebního odboru, ze dne 3. srpna 2006, k záměru „Modernizace žst. Sokolov“ z hlediska územně plánovací dokumentace

H.2 Stanovisko Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, ze dne 24. února 2006, k významným evropským lokalitám a ptačím oblastem

H.3 Odborné vyjádření Národního památkového úřadu, pracoviště Loket, k záměru modernizace žst. Sokolov, ze dne 7. srpna 2006

Textové přílohy

H.4 Akustická studie

Mapové přílohy

H.5 Přehledná situace, 1:20 000

H.6 Situace faktorů ŽP, 1:5 000

Použité zkratky

ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
MěÚ	Městský úřad
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
ČD	České dráhy a.s.
VOSS	Vodohospodářská společnost Sokolov
ZČE	Západočeská energetika
ČEZ	České energetické závody
MLVH	Ministerstvo lesního a vodního hospodářství
MZd	Ministerstvo zdravotnictví
MZE	Ministerstvo zemědělství
MK	Ministerstvo kultury
NV	nařízení vlády
ÚP	územní plán
NUTS	nomenklaturní statistické jednotky
POV	plán organizace výstavby
TV	trakční vedení
EOV	elektrický ohřev výhybek
ZS	zařízení staveniště
IPO	individuální protihlukové opatření
PCB	polychlorované bifenyly
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
PLO	přírodní lesní oblast
ZCHÚ	zvláště chráněné území
SAC	special area of conservation
SPA	special protection area
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
NRBk	nadregionální biokoridor
RBk	regionální biokoridor

Podklady

Projektová dokumentace SUDOP Praha a.s.

Culek M., et al.: Biogeografické členění České republiky. Enigma. Praha. 1996

Zahradnický j., Mackovčín P. (eds.) a kol.: Chráněná územím ČR, svazek XI., Plzeňsko a Karlovarsko. AOPK ČR a Ekocentrum Brno. Praha. 2004

Kubát K. (ed.) a kol.: Klíč ke květeně České republiky. Academia. Praha. 2002

Kusbach A. (ed.): Přírodní lesní oblasti ČR. ÚHÚL Brandýs n. L. Lesnická práce. 2002

Základní vodohospodářské mapy ČSR 1:50 000

Geologická mapa ČSSR 1:500 000

<http://www.natura2000.cz/> - stránky AOPK ČR

<http://map.env.cz/website/mzp/> - stránky MŽP ČR, mapové aplikace

<http://heis.vuv.cz/> - hydroekologický informační systém Výzkumného ústavu vodohospodářského T.G.Masaryka

<http://www.povodi.cz/> - vodohospodářský informační portál MZE ČR

<http://hydro.chmi.cz/ojv/> - stránky Českého hydrometeorologického ústavu

<http://monumnet.npu.cz/> - veřejně přístupná databáze Národního památkového ústavu

<http://www.kr-karlovarsky.cz/>

<http://www.sokolov.cz/>