


Doplňující údaje:

0	07/2007	1.vydání	RNDr Grúz v.r.	RNDr Grúz v.r.	RNDr Bosák v.r.	PhDr Bosáková v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
Objednatel:  <b>KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE</b> Škroupova 18, 306 13 Plzeň					Souprava:	
Zhotovitel:  <i>ECOLOGICAL CONSULTING a.s.</i> Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc tel: 585 203 166, fax: 585 203 169 e-mail: <a href="mailto:ecological@ecological.cz">ecological@ecological.cz</a>						
Projekt: <b>„Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň“</b>			Číslo projektu:	002/7045		
			VP (HIP):	RNDr Grúz		
			Stupeň:			
KÚ:	OÚ, MÚ:		Datum:	07/2007		
Obsah:  <b>POSUDEK EIA</b> <b>zpracovaný dle přílohy č.5 zákona č. 100/2001 Sb.</b>					Archiv:	
					Formát:	
					Měřítko:	
				Část:	Příloha:	
				-	-	

**Objednatel:** Obchodní firma: PLZEŇSKÝ KRAJ  
adresa: Škroupova 18, 306 13 Plzeň  
IČ: 708 903 66  
DIČ: CZ 70890366

**Zpracovatel:** Ecological Consulting a.s.,  
RNDr. Bc. Jaroslav Bosák  
číslo osvědčení odborné způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97  
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 603 584 222  
e-mail: [ecological@ecological.cz](mailto:ecological@ecological.cz) ; [www.ecological.cz](http://www.ecological.cz)

Červenec 2007

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

**Rozdělovník:**

1.- 15. výtisk, 1. digitální verze: .... PLZEŇSKÝ KRAJ  
Škroupova 18, 306 13 Plzeň

0. výtisk: 0 digitální verze: Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48,  
779 00 Olomouc

**Řešitelský kolektiv:**

RNDr. Bc. Jaroslav BOSÁK – vedoucí autorského kolektivu

oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí  
(osvědčení Ministerstva životního prostředí č.j. 14563/1610/OPVŽP/97 ze dne 28.4.1998)

autorizovaná osoba k provádění posouzení podle §45i zákona č.114/1992 Sb., o ochraně  
přírody a krajiny v platném znění  
(rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j.630/3373/04 ze dne 8.3.2005)

autorizovaná osoba ke zpracování biologických hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb.,  
o ochraně přírody a krajiny v platném znění  
(rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. OEKL/1441/05 ze dne 17.5.2005)

odborně způsobilá osoba k posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona Národnej  
rady Slovenskej republiky č. 127/1994 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie  
(číslo zápisu v seznamu odborně způsobilých osob 440/2007-OPV)

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*

RNDr Jiří Grúz – technické složky životního prostředí

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*

Ing. Jaromír CÁPAL – problematika hluku

*Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166*

## Obsah

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	7
I.1. NÁZEV ZÁMĚRU.....	7
I.2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU.....	7
I.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU.....	8
I.4. OBCHODNÍ FIRMA OZNAMOVATELE.....	9
I.5. IČ OZNAMOVATELE.....	9
I.6. SÍDLO OZNAMOVATELE.....	9
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE.....	9
II.1. ÚPLNOST DOKUMENTACE.....	9
II.2. SPRÁVNOST ÚDAJŮ UVEDENÝCH V DOKUMENTACI VČETNĚ POUŽITÝCH METOD HODNOCENÍ.....	15
II.3. POŘADÍ VARIANT Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	25
II.4. HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE.....	25
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	26
III.1. TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ.....	26
III.2. VLIVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	29
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	32
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI.....	37
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	43
VII. NÁVRH STANOVISKA.....	46
VIII. PŘÍLOHY.....	62

## Úvod

Předkládaný Posudek byl vypracován v souladu se zákonem č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).

Důvodem pro vypracování tohoto posudku je skutečnost, že záměr „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň“ představuje přestavbu železničního uzlu Plzeň včetně vyvolaných a podmiňujících investic na železniční infrastrukturu plzeňského uzlu. Formálně i věcně lze uvedený záměr rozdělit na část koridorovou („Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“) a nekoridorovou, kterou je vlastní „Uzel Plzeň“. K realizaci investice se předpokládá m.j. použití prostředků z fondů EU.

Podle uvedeného naplňuje jmenovaný záměr kritérium stanovené v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí, příloze I., kategorii II, bodu 9.2 „*Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť*“.

Dle této přílohy bylo k danému záměru provedeno zjišťovací řízení ve smyslu ustanovení §7 citovaného právního předpisu. Příslušným orgánem státní správy je v tomto konkrétním případě Krajský úřad Plzeňského kraje. Tento vydal na základě předloženého oznámení dle téhož ustanovení citovaného zákona dne 8.8.2006 závěr zjišťovacího řízení, který obsahoval podmínku dalšího posuzování zmíněného záměru.

Z toho důvodu byla zpracována v listopadu 2006 dokumentace pro daný záměr. Tato byla zpracována autorizovanou osobou ve smyslu ustanovení §19 citované právní normy, Mgr. Michaelem Pondělíčkem. K uvedené dokumentaci došlo celkem 10 vyjádření správních orgánů, samosprávných celků a veřejnosti.

Posouzení vlivů daného záměru tak bude provedeno v průběhu celého procesu „EIA“, tj. včetně nutnosti zpracování předkládaného posudku. Na závěr celého procesu vydá potom uvedený příslušný úřad stanovisko ve smyslu ustanovení §10 citovaného právního předpisu, které je neopomenutelným odborným podkladem pro navazující správní řízení, tj. vydání rozhodnutí, případně opatření podle zvláštních právních předpisů. Platnost takto vydaného stanoviska je dva roky od jeho vydání a může být na žádost oznamovatele prodloužena.

Předkládaný posudek odpovídá svým členěním příloze č.5 zákona č.100/2001 Sb. Rozsah zpracování jednotlivých kapitol je dán významem, který pro tu kterou posuzovanou složku životního prostředí stavba má.

Hodnocený záměr zahrnuje jen jednu variantu technického a technologického řešení,

kteřá vznikla delší diskuzí mezi územně plánovacími, urbanistickými a správními orgány na jedné straně a projektantem a investorem stavby na straně druhé.

Jiná varianta technického a technologického řešení záměru než předkládaná varianta v oznámení není investorem uvažována.

Variantně jsou však řešeny některé navazující, zejména silniční komunikace (I/20), které však nejsou součástí posuzovaného záměru.

Posuzovaný záměr uvedené rekonstrukce železnic byl ale v průběhu zpracování doplněn o původně silniční investici - přeložku komunikace I/26 — Domažlická v úseku trať ČD (Cheb) — panelárna.

Jako přílohy dokumentace byly zpracovány m.j.:

- Akustická studie záměru „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň“ , F. Kohlíček, 10/2006
- Rozptylová studie pro automobilovou dopravu na přeložce silnice I/26- Domažlická „Přeložka silnice I/26 Domažlické v Plzni“, dr. Maňák, 11/2006
- Hodnocení zdravotních rizik záměru „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň“, dr. Kos, 12/2006

# I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

## I.1. Název záměru

Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň

## I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem posuzovaného záměru je modernizace průjezdu železničním uzlem Plzeň, vč. vlastního železničního uzlu, s potřebnou rekonstrukcí kolejiště, zdvoukolejnění a navazujících investic.

Záměr sestává v podstatě ze dvou částí, a to části „Průjezdu uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“ (koridorová část) a části „Uzel Plzeň“ (nekoridorová část). Trať vede členitým terénem města, kde prochází zářezy i vysokými náspy. Stavba „Uzel Plzeň“ zahrnuje zejména železniční trať směr Žatec a nákladové nádraží podél Jateční ulice. Kapacita tohoto nádraží má být snížena s tím, že převážná část bude přesunuta do nádraží Koterov, kde bude zřízeno nové rozřaďovací nádraží.

Obě stavby lze charakterizovat jako dopravní liniovou stavbu pro železnici umístěnou v „intravilánu“ města Plzeň. Dokumentace vymezuje přestavbu železničního uzlu Plzeň v průtahu jednotlivých tratí tímto železničním uzlem s výjimkou směru na Klatovy. Kromě vlastních železničních tratí řeší i další nezbytné vyvolané nebo podmiňující investice.

S ohledem na polohu staveb bude výstavbou dotčena lokálně i městská infrastruktura. Rozsah staveb byl určen zadávací dokumentací na základě předchozích materiálů, zejména UTS z roku 2003 a jejich doplňků, s přihlédnutím k aktuálním potřebám modernizace železniční sítě a provozu na železnici v tomto železničním uzlu.

Obě uvedené stavby jsou vedeny převážně po stávajícím tělese dráhy, pouze v oblasti „přesmyku“ (cca ev. km 112,2 - 113,3) dochází ke změně polohy Domažlické trati, ta zde opouští svůj koridor, v následujícím úseku až do ev. km 114,3 dochází k jejímu zdvoukolejnění. V závislosti na novém vedení Domažlické trati dochází ke změně polohy (vyosení) i trati na Cheb v úseku ev.km 351,6 - 352,8. K opuštění stávajícího drážního tělesa dochází i u traťové spojky Č.Budějovice- Praha (Žatec).

Stavba byla v průběhu zpracování doplněna o původně silniční investici - přeložku komunikace I/26 - Domažlická v úseku trať ČD (Cheb) - panelárna. Je vyvolána nutností zbudovat nový silniční most přes železniční trať na Cheb a umožnění vjezdu do areálu Škoda

Plzeň. Z dnešní polohy je silnice v délce 300 m přeložena za obytné domy směrem k Vejprnickému potoku.

Stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“ a „Uzel Plzeň“ jsou prostorově vymezeny průběhem železničních tratí uzlem Plzeň a přilehlým kolejštěm. Obsahem stavby jsou tedy následující úseky tratí v uzlu:

- Železniční trať Praha- Plzeň-Česká Kubice v úseku ev. km 108,300 až ev. km 114,300
- Železniční trať Č.Budějovice -Plzeň-Cheb v úseku ev. km 343,800 až ev. km 352,800
- Železniční trať Plzeň -Žatec ev. km 0,000 až ev. km 2,900.

Protože se obě stavby vzájemně stavebně doplňují a prolínají, lze na ně pohlížet jako na postupně realizovatelný soubor staveb. Jak již bylo řečeno, jejich společná příprava umožní navrhnout optimální postup výstavby z hlediska celkových potřeb přestavby uzlu i jejího financování. Navržené dělení přestavby železničního uzlu Plzeň do dvou samostatných staveb lze vnímat i jako administrativní členění zohledňující možnosti a zdroje jejího financování v budoucnu, respektujíc při tom zejména vládní usnesení ohledně výstavby III. transitního železničního koridoru

Posuzovaný záměr je v souladu s územním plánem města Plzně, jak je dokladováno ve vyjádření příslušného stavebního úřadu, odboru stavebně správního Magistrátu města Plzně ze dne 30.5.2006.

Jelikož se vzhledem k charakteru záměru předpokládá spíše snížení hlučnosti z vlastní železniční dopravy oproti současnému stavu a relativně nízké emise znečišťujících látek do ovzduší, byl možný významný vliv na území soustavy NATURA 2000 ( evropsky významné lokality a ptačí oblasti) orgánem ochrany přírody (Krajský úřad Plzeňského kraje) sdělením ze dne 22.12.2006 vyloučen.

### **I.3. Umístění záměru**

Kraj:	Plzeňský
Obec:	Plzeň, Vejprnice
Katastrální území:	Bolevec, Božkov, Bručná, Doubravka, Doudlevice, Hradiště u Plzně, Koterov, Lobzy, Plzeň, Plzeň 4, Skvrňany, Vejprnice



## **I.4. Obchodní firma oznamovatele**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

## **I.5. IČ oznamovatele**

709 94 234

## **I.6. Sídlo oznamovatele**

Prvního pluku 367/5, 186 00 Praha 8-Karlín

*Zastupující organizační složka:* Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Stavební správa Plzeň  
Purkyňova 22, 304 88 Plzeň

# **II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE**

## **II.1. Úplnost dokumentace**

Pro zabezpečení současných i výhledových potřeb železničního uzlu Plzeň a koridorového průjezdu tímto uzlem ve směru III. TŽK je nutná modernizace a optimalizace železničních zařízení a staveb, včetně navazujících investic (přeložka silnice I/26-Domažlická). Uvedená investice umožní vložit nezbytné finanční prostředky k uvedenému účelu, při technicky i finančně optimálním postupu výstavby. To platí především u zařízení sloužících nákladní dopravě. Tam, při zachování současného trendu nákladní dopravy, tj. omezování železniční dopravy a naopak rozvoji dopravy silniční, reaguje optimalizace části uzlu obsažená v předmětných stavbách na současné potřeby železnice se střednědobým horizontem výhledu tj. odhadem minimálně na 20 - 30 let. I kdyby se tento stávající trend v dopravě v budoucnu změnil, bude na ně nákladní železniční doprava umět reagovat novými moderními zařízeními

budovanými zcela jistě již mimo stávající polohu, tedy intravilán města, kam se tato stávající avšak zastaralá provozně technologická zařízení železnice s postupným rozvojem města historicky dostala.

Modernizováno bude v této souvislosti zejména stávající pomocné třídící nádraží v Koterově. Při této strategii postupu se vyřeší několik zásadních problémů najednou:

- bude zmodernizováno dnes nevyhovující pracoviště pro třídění nákladních vlakových souprav
- bude uvolněno staveniště pro plynulou, koridorovým průjezdem uzlu vyžadovanou, přestavbu východního zhlaví kolejiště obvodu osobního nádraží
- bude pokryta stávající i výhledová potřeba nákladní vlakovorby v Plzeňském uzlu bez nutnosti výstavby dalších kapacit
- zjednoduší se výstavba přeložky silnice I/20 v lokalitě Doubravky a Boiny, zároveň se uvolní nezbytné pozemky pro její výstavbu
- přemístěním I/20 do nové polohy bude uvolněno staveniště pro přestavbu železničních mostů v Mikulášské ulici.

Problematiku řešení nákladní dopravy v uzlu završí možný přesun stávajícího nákladového obvodu ze současné rušené polohy v ŽST Plzeň hl.n. do lokality bývalé vojenské vlečky v ŽST Koterov.

S ohledem na výše uvedené a náplň danou zadávací dokumentace staveb „Průjezd Uzlem Plzeň ve směru m.TZK“ a „Uzel Plzeň“ se předpokládají stavební úpravy v následujícím rozsahu:

- zajištění koridorového průjezdu železničním uzlem Plzeň splňujícím požadavky na modernizaci III. tranzitního koridoru
- ze západu je navrženo dvoukolejné zaústění tratí od Domažlic a Chebu řešené tzv. „přesmykem tratí“ v lokalitě mezi závody ŠKODY Plzeň za zastávkou Plzeň Jižní předměstí

- rekonstrukci kolejíště osobního nádraží pro zvýšení počtu nástupištních hran na celkový počet 14 (předpoklad zavedení IDS)
- rekonstrukce kolejíště v lokalitě zastávky a dostavba nástupních hran na zastávce Plzeň Jižní předměstí
- úprava vlečkového kolejíště Škody Plzeň a jejího zapojení do tratí a křížení s tratěmi SŽDC, úprava zapojení vlečky IT Bohemia
- úprava tranzitního kolejíště „Sever“ a „Lobzy — západ“
- přeložka spojovací koleje Č.Budějovice — Praha (Žatec)
- doplnění či přemístění stávajícího železničního zařízení vyhovující potřebám současného i výhledového provozu na železnici
- přemístění seřadovacího nádraží ze stávající lokality do obvodu Koterov
- úprava tranzitního kolejíště „Lobzy — východ“
- zrušení stávajícího kolejíště seřadovacího nádraží na Doubravce a následná výstavba zařízení provozního ošetření souprav (POS) v této lokalitě
- optimalizace trati Č.Budějovice — Plzeň hl. n. ev. km 343,8 — 347,3
- úprava nákladového obvodu ŽST Koterov potřebám přemísťovaného NO z lokality Plzeň hl. nádraží

Lze konstatovat, že obsah stavebních úprav uvedených v předchozích bodech je možno s výjimkou přeložky domažlické trati v místě přesmyku tratí realizovat prakticky pouze na stávajících pozemcích a zařízeních železnice. Součástí uvedených úprav bude i odpovídající rozšíření obvodu ŽST Plzeň, zejména směrem na západ.

Koterov zůstává železniční stanicí a spojuvat jej bude s ŽST Plzeň hl. n. železniční trať Č.Budějovice- Plzeň hl.n.

Pro železniční uzel Plzeň bude vystavěno nové centrum řízení dopravy v trinaglu tratí poblíž Cvokařské ulice. Výstavbou tohoto pracoviště bude možno plzeňský uzel zapojit do systému dálkového řízení železniční dopravy z řídicího centra (předpokládá se z centrální pracoviště v Praze). V případě nutnosti pak umožní lokální řízení železniční dopravy v uzlu Plzeň.

Dokumentace uvedeného záměru s názvem „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK a Uzel Plzeň“ byla zpracovaná autorizovanou osobou, kterou je Mgr. Michael Pondělíček. Zpracována byla v listopadu 2006. Sestává z celkem osmi částí, zahrnujících na jedné straně popis záměru a na straně druhé hodnocení jeho předpokládaných vlivů na okolní prostředí. Úplnost dokumentace je hodnocena z hlediska souladu s přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů a ve vztahu k charakteru záměru a potřebným přílohám.

Na základě předloženého lze konstatovat, že autor dokumentace věcným, a až na malé výjimky a nepřesnosti, obsahově správným způsobem popsal a vyhodnotil hlavní problémy související s výstavbou a následným provozem posuzovaného záměru. Hodnoceny jsou jak předpokládané vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, tak na veřejné zdraví.

Z impaktů na životní prostředí je v předložené dokumentaci zvláštní pozornost věnována zejména následujícím možným negativním vlivům na tyto složky životního prostředí:

- Ovzduší a klima
- Hlukové poměry
- Povrchové a podzemní vody
- Půdní fond (ZPF, PUPFL)
- Horninové prostředí a přírodní zdroje
- Fauna, flóra a ekosystémy
- Krajina
- Hmotný majetek a kulturní památky

V dalších oddílech dokumentace jsou posouzeny ostatní relevantní vlivy záměru, jako surovinové a energetické zdroje, odpady, vibrace, záření aj. Hodnoceno je i hlukové zatížení v období výstavby záměru.

Opomenuto není ani hodnocení na zvláště chráněná území (zák.č. 114/1992 Sb.), včetně území soustavy NATURA 2000. V daném případě se jedná o dvě přírodní památky a jednu EVL. Jmenovaná území jsou od trati řádově kilometry vzdáleny.

Odpovídající pozornost byla věnována rovněž vlivům na existující systémy ÚSES a VKP v okolí trati. Při všech hodnoceních bylo v předmětné dokumentaci důsledně vycházeno ze známých parametrů současného stavu životního prostředí v dané lokalitě.

V potaz byla v posuzované dokumentaci vzata současná imisní situace ovzduší, monitorovaná devíti měřicími stanicemi ve městě a hodnocena situace ve vztahu k současné legislativě. Překračování platných limitů bylo nalezeno zejména u prašnosti (ukazatel PM<sub>10</sub>).

Popsán je i stav v ochraně ZPF a kvality vod, vlivy na horninového prostředí a přírodní zdroje, na existující faunu, flóru a ekosystémy v lokalitě a další faktory.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly hodnoceny vlivy na obyvatelstvo v okolí záměru, včetně sociálně ekonomických vlivů.

Z důvodů kvantifikace některých zásadních jevů byla jako součást dokumentace zpracována samostatná akustická studie a hodnocena zdravotní rizika záměru. Pro přeložku silnice I/26-Domažlická byla zpracována samostatná rozptylová studie emisí z automobilové dopravy.

Předložená dokumentace, zpracovaná podle přílohy č.4 zákona č. 100/2001 Sb. o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí byla zpracovatelem posudku podrobně prostudována a porovnána s uvedenou přílohou posledně citovaného zákona, kde jsou stanoveny náležitosti dokumentace o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

Drobné nepřesnosti, které se v dokumentaci sporadicky objevují, budou ještě dále upřesněny. Již na tomto místě lze nicméně konstatovat:

- a) Dokumentace, tak jak byla s náležitostmi dle přílohy č. 4 hodnotiteli předložena, je v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. Je zpracována přehledně, pořadí jednotlivých kapitol je dodrženo v souladu s přílohou č. 4 výše citovaného zákona. Věcná náplň jednotlivých kapitol je v souladu se zákonnými požadavky.
- b) Co se týče rozsahu předložené dokumentace, tento odpovídá všeobecným požadavkům na uvedený typ hodnotících materiálů, týkajících se rekonstrukcí, modernizací či novostaveb objektů. Dostatečná pozornost je věnována vazbě na dodržování stávající legislativy (*de lege lata*) pro jednotlivé složky životního prostředí.
- c) Vlastní zpracování dokumentace vykazuje dobrou úroveň a z předložené dokumentace je patrné, že její zpracovatel je podrobně seznámen s požadavky i vzniklými problémy týkajícími se železničních staveb, včetně dalších navazujících objektů. Drobné nepřesnosti, objevující se v hodnocené dokumentaci, nemají zásadní vliv na její celkově dobrou kvalitu.

Z těchto nepřesností lze uvést zejména:

- Bod 1.1 má neúplný název i obsah. Chybí v něm zařazení záměru dle přílohy č.1 posledně citovaného zákona
- V části B, kapitole 1 chybí bod 1.9 - Výčet navazujících rozhodnutí
- Na újmu přehlednosti dokumentace je, že v jejích úvodních částech chybí chronologie předchozí části posuzování (zveřejnění oznámení, vydání závěru zjišťovacího řízení apod.)
- V části H (přílohy) nejsou uvedeny hluková a rozptylová studie a hodnocení zdravotních rizik. Naopak z členění dokumentace lze nabýt dojmu, že do části H jsou řazeny seznam zkratk, použitá literatura apod. Údaje v obsahu nejsou v souladu s příloženými materiály, což je na újmu přehlednosti dokumentace
- Přílohy jsou nepřehledně číslovány - např. mapa záplavových území je označena jako příloha č.3 stejně jako rozptylová studie pro emise ze silniční dopravy

Celkově je možné konstatovat, že přiměřená pozornost byla v dokumentaci věnována popisu technického a technologického řešení záměru. V něm jsme nicméně postrádali pro větší názornost zapracování části POV (nebo alespoň jeho návrhu) do dokumentace, aby byly zřejmé budoucí lokality zařízení stavenišť a použité přístupové komunikace. Bylo by tak možno explicitně v předstihu stanovit lokality, exponované z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí a na to navázat konkrétní preventivní/kompenzační opatření.

Co se týče hodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí, toto je v hodnocené dokumentaci zaměřeno v mnoha ohledech (ochrana vod, ochrana přírody) spíše na fázi realizace nežli na fázi vlastního provozu. Vzhledem k charakteru záměru však lze tento přístup zpracovatele dokumentace akceptovat a nepovažovat jej za zásadní nedostatek.

Vlastní hodnotící části, týkajících se zejména údajů o vstupech a výstupech a popisu pravděpodobně ovlivněného životního prostředí a veřejného zdraví jsou zpracovány přehledně a na dobré odborné úrovni.

Posuzovaná dokumentace z hlediska kompletnosti a potřebného obsahu a rozsahu odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. Předložená dokumentace v podstatě odpovídá příloze č. 4 citované právní normy a splňuje tak požadavky na její obsah. V dokumentaci nechybí žádné zásadní části hodnocení a je ji tedy možno považovat za úplnou.

## II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

Při zpracování hodnocené dokumentace vlivů na životní prostředí byly použity na jedné straně podklady technického charakteru (publikace v časopisech, souhrnná pojednání, učebnice) a na druhé straně normativní právní akty platné pro ČR a členské státy EU.

Výchozí předpoklady pro toto hodnocení tak byly získány zejména:

- ze zpracované přípravné dokumentace záměru
- z relevantních územních plánů obcí, případně VÚC
- studiem dostupné literatury
- jednáním s investorem
- jednáním s dotčenými orgány státní správy a dalšími právními subjekty
- použitím výpočtového programu hlukové zátěže Sound Plan High Perf 6.3/2005
- využitím metodiky SYMOS pro výpočet krátkodobých a průměrných ročních koncentrací látek znečišťujících ovzduší
- z dostupných informací na webových stránkách

Určité nedostatky v metodice hodnocení sebou vždy nese modelové zpracování (např. u rozptylové studie). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou, atd. Odchyly od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou také následně vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku precizace vstupních dat.

V případě interpretace informací z mapových podkladů, které byly převážně středních měřítek, dochází vždy k určitému zobecnění a jisté míře nepřesnosti ve vztahu k dané lokalitě.

Autorem dokumentace tak byly za tím účelem využity i náročnější výpočtové programy, zejména pro hodnocení hlukové zátěže a imisních poměrů v okolí záměru.

Vstupní údaje, získané zpracovatelem dokumentace z literatury, výše citované zadávací a technické dokumentace, map a vlastním měřením/pozorováním, byly běžnou praktikou zpracovány a porovnány s údaji a ukazateli z platných legislativních a správních předpisů.

Použité metody hodnocení lze charakterizovat jako standardní a z nich vyplývající správnost údajů jako vyhovující dané problematice. Další zpřesňování hodnot některých

veličin nebylo možné provést z hlediska nedostatků statistických údajů, nebo nebylo účelné s přihlédnutím k možným chybám stanovení či výpočtů. Z hlediska úplnosti vstupních údajů lze předloženou dokumentaci hodnotit jako zcela vyhovující. Dokumentace podává souhrnný přehled o zasaženém území včetně předpokládaných vlivů na životní prostředí.

Dále uvedené připomínky jsou spíše formálního charakteru a nesnižují kvalitu zpracované dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí.

**K části A i B** lze souhrnně konstatovat, že je na újmu přehlednosti zejména to, že není uvedeno zařazení záměru dle přílohy 1 zákona č.100/2001 Sb. (neúplný bod 1.1) a neuvedení předchozího průběhu posuzování, včetně vydaného závěru zjišťovacího řízení.

V bodě 1.3 nejsou explicitně uvedeny obce, v nichž je záměr umístěn. Obdobně v bodě 1.8 chybí uvedení obce Vejprnice, na jejímž k.ú. má být stavba rovněž realizována.

Jako nedostatek dokumentace lze rovněž vidět nedostatečně (zejména výkresově) doloženou část stavby na trati Plzeň - Domažlice v event. km 108,300 až 114,300.

Po stránce věcné úplnosti a odbornosti zpracování je však nutno přiznat, že dokumentace je zpracována kvalitně. Rovněž podmiňující, vyvolané a související investice (silnice I/26, I/20, Mikulášská ulice, přemostění Břeňkovy ulice aj.) jsou dostatečně popsány a to včetně předchozího průběhu přístupu k těmto stavbám.

### **K části B2 – údaje o vstupech:**

Za zásadní je třeba považovat, že veškeré plánované aktivity jsou situovány v návaznosti na schválený územní plán města Plzně. K mírným rozdílům podkladů posuzované dokumentace a územního plánu dochází u vedení komunikace I/20 v lokalitě Slovany - Vyšehrad (naproti Lobzům). Tato komunikace však není přímou součástí posuzovaného záměru.

Plánovaná stavba bezprostředně navazuje na stávající objekty a inženýrské sítě (rozvody vody, plynu, elektro).

Plánovaná výstavba záměru bude prováděna i na pozemcích, které jsou součástí **zemědělského půdního fondu (ZPF)**.

Pro zemědělskou praxi byla provedena bonitace zemědělského půdního fondu (ZPF). Za základní mapovací a oceňovací jednotku byla stanovena bonitovaná půdně ekologická jednotka (BPEJ). Konkrétní vlastnosti BPEJ jsou vyjádřeny pětimístným číselným kódem. Význam jednotlivých čísel je následující:

1. číslo            klimatický region



- 2. a 3. číslo hlavní půdní jednotka
- 4. číslo sklonitost a expozice
- 5. číslo skeletovitost a hloubka půdy.

Na základě metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1.10.1996 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu, jsou BPEJ řazeny do 5 tříd ochrany zemědělské půdy. Nejvyšší ochrany užívá půda, která je řazena do kategorie I, nejnižší pak půda zařazená v kategorii V.

V daném případě bude nutné odnětí 1,008 ha zemědělské půdy ze ZPF. Jedná se o minimální potřebné množství pro zdárnou realizaci záměru. Převážnou část odnímaných pozemků (0,7788 ha) tvoří BPEJ 4 22 12, která patří do čtvrté třídy ochrany, jakožto pozemek ze ZPF odnímatelný. Jen malá část pozemku (0,0109 ha) k trvalému odnětí je v I. třídě ochrany, tedy jako pozemek výjimečně odnímatelný.

Jedná se vesměs o pozemky ve vlastnictví ČD ( vyjma přeložky I/26) v trase železniční trati a jejím okolí.

Trvalé odnětí bude nutné v menší míře i pro pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) a to v celkové ploše 0,1338 ha.

V důsledku realizace záměru se při dodržení předepsaných opatření nepředpokládá znečištění půdy z výstavby ani provozu záměru.

Vzhledem k uvedenému lze nicméně konstatovat, že vliv realizace záměru na ochranu zemědělského půdního fondu (resp. PUPFL) bude zřejmý. Dopad bude přitom nejen pro vlastní realizaci záměru, ale i pro navazující investice (průtah komunikace I/20).

Dopady tohoto vlivu jsou však navrženým projektovým řešením sníženy na únosnou míru.

Co se týče vodního hospodářství záměru, je v kapitole „ochranná pásma“ správně konstatováno, že OP vodních zdrojů nejsou stavbou dotčena. Na druhé straně však postrádáme bližší určení ochranných pásem vodovodů (resp. kanalizací) pro veřejnou potřebu, které hodnocené železniční tratě v daném území kříží. Tato pásma jsou stanovena *ex lege* (srovnej §23 zák. č. 274/2001 Sb.).

V dokumentaci je kvantifikována jak potřeba vody pro stavbu záměru, tak navýšení spotřeby vody i navýšení potřeby vody po realizaci záměru.

Vytknout lze autoru dokumentace v této souvislosti snad jen užívání některých termínů, které nejsou v souladu s platnou legislativou, zejména zákonem č. 274/2001 Sb. (veřejné vodovodní řady).

Kvalita vody by měla odpovídat kvalitě pitné vody dle vyhlášky MZd ČR č. 252/2004 Sb., což je ale povinností provozovatele uvedených vodovodů.

Se závadnými látkami je nutno nakládat dle schváleného havarijního plánu.

V následných kapitolách (C.2) je v případě záplavových území užitá nesprávná terminologie („zátopové území“) a není uvedena bližší specifikace aktu stanovení těchto území. U přiložené mapy záplavových území není uvedeno, o jaké průtoky v tocích (Q 25 ? nebo Q100 ?) se jedná. Na újmu je rovněž chybějící pozadí (rastr) v této mapě. Mapa je označena jako příloha č.3, stejně jako rozptylová studie.

Při respektování ustanovení vodního zákona (zákon č. 254/2001 Sb.) a podle něho vydaných individuálních správních aktů a při realizaci navržených opatření nepředpokládáme negativní vliv záměru na kvalitu podzemních či povrchových vod ani na vydatnosti vodních zdrojů v nejbližším okolí a lze tak akceptovat postoj zpracovatele dokumentace.

U **ostatních surovinových a energetických zdrojů** jsou detailně propočteny zejména spotřeby elektrické energie a zemního plynu. Tato pasáž je v dokumentaci zpracována v dostatečném rozsahu a charakterizuje záměr i z hlediska surovinových vstupů. V rámci výstavby budou používány běžné materiály a suroviny. Všechny používané materiály budou splňovat požadavky na zdravotní nezávadnost. V rozhodujícím množství budou v rámci výstavby záměru uplatňovány ocelové konstrukce a beton (prefabrikáty), dále pak materiály pro vnitřní konstrukce, materiály pro rozvod elektrické energie, materiály pro povrchovou úpravu, sklo apod. Dokumentace současně specifikuje orientačně i suroviny pro realizaci záměru. Konstatování by však bylo dobré doplnit o alespoň přibližná množství těchto materiálů.

Přehledně je podán v kapitole „Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu“ rovněž seznam investic, vyvolaných záměrem a diskutována navazující doprava pro období realizace záměru.

## **K části B3 – Údaje o výstupech**

### **Ovzduší**

Posouzení vlivů posuzované stavby na ovzduší bylo správně provedeno dle platné legislativy na tomto úseku. Emise do ovzduší však byly ve zpracované rozptylové studii kvantifikovány pouze pro silniční dopravu na přeložce komunikace I/26 - Domažlické. Kvantifikován je stav , který nastane v r. 2008 po zprovoznění přeložky.

Je nutno upozornit, že v době výstavby bude plošným zdrojem znečištění ovzduší prašností staveniště sledovaného záměru. Zde je nezbytné provést především technická a organizační opatření k minimalizaci emisí tuhých látek. K těmto opatřením patří především dodržování pracovní doby od 7 – 16 hod, vyloučení výstavby o víkendech a státních svátcích,

pravidelné kropení ploch stavenišť, překrývání deponií prašných materiálů (výkopových zemín, stavebních materiálů apod.).

Vliv záměru na ovzduší v období výstavby tak lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) musí být minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby.

V hodnocení je použita tehdy platná legislativa (nař. vl. č. 350/2002 Sb.). V textu dokumentace uvedené odkazy na legislativu jsou nejasné, protože používají číslování, které je užito ve vlastní rozptylové studii. Nepřekročení imisních limitů pro tři stanovené ukazatele (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> a benzen) lze akceptovat.

Pro daný případ se imisní limity podle dříve platné legislativy a dle nař.vl. 597/2006 Sb. shodují a činí:

*Limity imisních koncentrací škodlivin dle nař.vl.č. 597/2006 Sb.:*

- oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>) – maximální hodinové koncentrace 200 µg /m<sup>3</sup>
- oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>) – průměrné roční koncentrace 40 µg /m<sup>3</sup>
- oxid uhelnatý (CO) – maximální osmihodinové koncentrace 10 000 µg /m<sup>3</sup>
- benzen – průměrné roční koncentrace 5 µg /m<sup>3</sup>
- benzo(a)pyren – průměrné roční koncentrace 1 ng/m<sup>3</sup>
- suspendované látky, PM<sub>10</sub>, průměrné roční koncentrace 40 µg /m<sup>3</sup>
- suspendované látky, PM<sub>10</sub>, průměrné denní koncentrace 50 µg /m<sup>3</sup>

Dle zpracované rozptylové studie pro uvedenou část hodnoceného záměru (přeložka I/26) lze konstatovat, že provozem silniční dopravy po realizaci přeložky nebudou předepsané limity imisních koncentrací ovzduší překročeny. Platné předpisy o ochraně ovzduší, kterými je v současné době mimo zákon o ovzduší zejména nař. vl. č. 597/2006 Sb. tak budou dodrženy. Zhoršení kvality ovzduší v samotné lokalitě a jejím nejbližším okolí v důsledku dopravy spojené s provozem celého záměru se nepředpokládá.

Výpočty a hodnocení, jak jsou v rozptylové studii uvedeny, jsou zpracovány v přiměřeném rozsahu s dobrou vypovídací schopností. Při realizaci navržených opatření k snížení nepříznivých vlivů záměru ve shodě se závěry hodnocené dokumentace nepředpokládáme významně negativní vliv na kvalitu ovzduší v dané lokalitě. Pro období výstavby je nutno respektovat navržená opatření, směřující zejména k snížení prašnosti.

Vzhledem k tomu, že se předpokládá užití recyklačního zařízení pro regeneraci šterkového lože postrádáme v této kapitole způsob řešení legislativních požadavků, daných zákonem o ovzduší a jeho prováděcími předpisy. Uvedené zařízení představuje (příl.1, bod 3.6. nař.vl.615/2006 Sb.) střední zdroj znečištění ovzduší, pro který je vyžadováno m.j. (§17

zák.č. 86/2002 Sb.) zpracování rozptylové studie a odborného posudku.

## Odpadní vody

Zařazení popisu nakládání s dešťovými vodami není v této kapitole příliš vhodné, jelikož dešťové vody jsou vody povrchové. Odvedení těchto vod z objektů žst. do „městské kanalizace“ je nutno ve smyslu vyhl.č. 501/2006 Sb. minimalizovat.

Nakládání s odpadními vodami, vznikajícími v rámci realizace a provozu je popsáno poněkud stručně. Není uvedeno (až na výjimky) jejich množství ani složení. Recipienty v okolí nejsou charakterizovány z hlediska vyhl.č. 470/2001 Sb. ani nař.vl. č. 71/2003 Sb. Přitom např. Mže (dolní) je řazena mezi lososové vody.

Rámcově však lze souhlasit se zpracovatelem oznámení v tom, že změny v odtokových poměrech, resp. v kvalitě povrchových vod vlivem realizace záměru nebudou významné. Maximální přírůstek množství odpadních vod z nových objektů je odhadován na 37 060 m<sup>3</sup>/rok.

## Odpady

Produkce odpadů, jak je v dokumentaci popsána, bude jak při realizaci stavby, tak při jejím provozu. Budou vznikat odpady různých skupin a druhů, které lze řadit do kategorie „odpady ostatní“ (O), resp. i kategorie „nebezpečný odpad“ (N).

Vlastní dokumentace zpracovává přehledně druhy odpadů, jejich zařazení a katalogová čísla. Zabývá se však pouze odpady, vznikajícími z výstavby záměru. V tabulce, kde je uveden jejich přehled však chybí alespoň odhad jejich možného množství.

Druhy a množství odpadů z provozu záměru jsou zcela pominuty.

V dokumentaci je správně uvedena rovněž obecná část povinností původce odpadů a způsoby nakládání s jednotlivými druhy odpadů.

Každý subjekt má při své činnosti nebo v rozsahu své působnosti a v mezích daných zákonem č. 185/2001 Sb. povinnost předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti a přednostně zajistit jejich využití před jejich odstraněním. Při nakládání s odpady, respektive při jejich odstraňování, je třeba volit vždy ty způsoby nebo technologie, které zajistí vyšší ochranu lidského zdraví a které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Odpovědnost za řádný průběh jakékoliv činnosti s odpadem související nese původce, respektive oprávněná osoba, která odpad při dodržení podmínek stanovených zákonem a prováděcími předpisy převzala.

Původce odpadů je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby. Do té doby musí být ze strany dodavatele stavby zajištěno:

- *třídění odpadů podle jednotlivých druhů a kategorií (zabránit míšení)*
- *řádné uložení odpadů, jejich zabezpečení před znehodnocením (např. deštěm), únikem (vylití, rozsypání) či odcizením.*

V dokumentaci není dostatečně rozvedeno, že s legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech) a prováděcími předpisy k tomuto zákonu.

Na nakládání s nebezpečnými odpady se dále přiměřeně vztahuje i zákon č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích.

V hodnocené dokumentaci mělo být rovněž zdůrazněno, že pokud by při realizaci záměru vznikly nebezpečné odpady (N), dodavatel stavby s nimi může nakládat pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu. Jejich balení a označování se řídí přiměřeně zvláštními právními předpisy (např. zákon č. 356/2003 Sb.). Dodavatelé stavby jsou povinni zajistit, aby nebezpečné odpady byly označeny grafickým symbolem dle zákona o chemických látkách (pokud vykazují nebezpečné vlastnosti uvedené v příloze č. 2 zákona o odpadech pod čísly H1 až H3, H6, H8, H9, H14) nebo aby byly označeny nápisem „nebezpečný odpad“ pokud se jedná o jiné nebezpečné odpady. Pro každý nebezpečný odpad bude zpracován identifikační list, který bude připevněn buď na nádobu s tímto odpadem nebo jím bude vybaveno místo nakládání s nebezpečným odpadem.

Za podmínky dodržení všech stávajících legislativních norem a doporučení, která jsou uvedena v hodnocené dokumentaci a v předchozím textu tohoto posudku lze považovat dopady vznikajícího množství a charakteru odpadů na životní prostředí za minimální.

Členění kapitoly a popis odpadů, jak jsou v dokumentaci uvedeny lze považovat za dostatečné a v souladu s platnou legislativou i předpokládanými skutečnostmi (zejména pro fázi realizace posuzovaného záměru).

### **Ostatní výstupy**

Ve vypracované **hlukové studii** jsou kvantifikovány poměry pro období provozu záměru. Výpočet byl proveden programem SoundPlan HighPerf 6.3/2005 fy Braunstein+B Berndt GmbH. Nejistota výpočtu je +/- 2 dB.

V dokumentaci je uvedena řada informací k předpokládaným hladinám hluku v období výstavby.

Hlukem se přitom rozumí zvuk, který může být škodlivý pro zdraví a jehož hygienické limity, včetně limitů pro chráněné venkovní prostory, stanoví prováděcí právní předpis (nař. vl. č. 148/2006 Sb., účinný od 1.6.2006). Limitovanou ekvivalentní hladinou akustického tlaku se

přítom rozumí násobek logaritmu ekvivalentního relativního akustického tlaku v daném prostoru.

Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou prostor určených pro zemědělské účely, lesů a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Rekreace zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem bytu v nich.

Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A$  z železničního provozu v chráněném venkovním prostoru v ochranném pásmu dráhy se podle citovaného nařízení vlády stanoví pro celou denní dobu hodnotou  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB a pro celou noční dobu hodnotou  $L_{Aeq,8h} = 55$  dB.

Obdobně nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A$  z provozu na hlavních komunikacích (tedy včetně I/26) v chráněném venkovním prostoru se podle citovaného nařízení vlády stanoví pro celou denní dobu hodnotou  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB a pro celou noční dobu hodnotou  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB.

Ovlivnění zdravotního stavu obyvatel vlivem nadměrného hluku by se mohlo projevit až při kumulaci mnoha negativních faktorů po delší dobu, minimálně po 10 -15leté expozici. Z metaanalýz epidemiologických studií vyplývá, že dlouhodobá noční expozice hluku na př. silniční dopravy o průměrné hladině 55 dB (A) a více vede k signifikantnímu zvýšení plazmatické koncentrace tzv. stresových hormonů (kortizol, adrenalin, noradrenalin) s následnými negativními důsledky pro celý organismus exponovaného člověka. Působením nadměrného hluku na hormonální a imunitní systém dochází k ovlivnění centrálního nervového systému, kardiovaskulárního systému, což vede mj. k civilizačním onemocněním, psychickým poruchám apod. (zdroj: [www.szu.cz](http://www.szu.cz))

Pro potřeby hlukové studie byla stavba daného záměru rozdělena celkem do 11 úseků, z nichž jeden zahrnoval samostatně i zmíněnou přeložku I/26-Domažlická. Současně bylo provedeno kontrolní měření stávajících hladin akustického tlaku v celkem 17 výpočtových bodech.

Jako výsledek uvedené studie byly navrženy protihlukové stěny v celkové délce 5423 m. Současně jsou na celkem 143 objektech navržena individuální protihluková opatření.

V případě přeložky Domažlické ulice byla – dle hodnocené dokumentace - k ochraně stávajících bytových domů navržena protihluková stěna o výšce 6,0 m a délce 350 m, v horní části obloukovitě zakřivená nad komunikací. Tato stěna je na dvou místech přerušena pro napojení kolmých komunikací s trolejovým vedením. Podle předběžných výpočtů nevyhoví

*Posudek dle zákona 100/2001 Sb.*

nejvyšší patra objektů za protihlukovou stěnou platným limitům pro chráněný venkovní prostor staveb. Podle sdělení zpracovatele akustické studie by však limity pro chráněný vnitřní prostor staveb ( 40 dB den, 30 dB noc) měly být v tomto prostoru dodrženy.

Může se stát, že uvedeným limitům pro chráněný venkovní prostor staveb nevyhoví některé objekty u přerušení protihlukové stěny. Proto je nutno doporučit nové měření hladin akustického tlaku po uvedení záměru do provozu. Podle výsledků lze následně provést další opatření ( vedení I/26 v tunelu z průhledné hmoty, případně vyjmutí jednotek z bytového fondu, demolice nevyhovujících objektů apod.).

Bylo konstatováno, že převažujícím hlukem v území je (až na výjimky) hluk ze silniční dopravy, který způsobuje překračování limitních hladin nař.vl.č.148/2006 Sb. pro noční dobu.

Pokud by byl pro současnou hlukovou situaci přiznán statut „staré hlukové zátěže“ dle citované právní normy (tj. limit 70/65 dB), bude návrh protihlukových stěn dostačující.

Předběžně je (podle uvedeného) možné předpokládat , že parametry požadované platným nařízením vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací č. 148/2006 Sb. nebudou při realizaci zmíněných opatření překročeny a to ani pro noční ani pro denní dobu.

Otázky, spojené s ochranou před **vibracemi** nejnověji upravuje zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a nařízení vlády č.148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Vibrace se mohou projevit především v časově omezeném období výstavby. Zde mohou být generovány použitými, těžkými, mechanismy v období výstavby. Dle předložené hlukové studie byla provedena rovněž měření vibrací ze stávající železniční dopravy a výsledky porovnány s nař.vl.č.148/2006 Sb. Dopad na širší okolí však nebude významný.

Co se týče **rizik havárií**, nepředpokládáme dle předaných podkladů pro uvedený záměr skladování a manipulaci s nebezpečnými látkami v množství dosahujícím limity podle tabulek uvedených v příloze č. 1 zákona č. 59/2006 Sb. O prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami a chemickými přípravky (zákon o prevenci závažných havárií). Provozovatel záměru tedy nebude povinnou osobou podle § 3 výše uvedeného zákona, se všemi navazujícími povinnostmi dle této právní normy. Uvedená problematika však není v části B3 dokumentace řešena.

Obdobně by v hodnocené dokumentaci měla být podle našeho názoru blíže rozebrána skutečnost, že při výstavbě a provozu záměru bude nakládáno se **závadnými látkami** (srv. §39 vodního zákona) „ve větším množství“. Z toho důvodu bude pro daný případ nezbytné zpracovat havarijní plán (resp. i povodňový plán), budou-li stanovené limity jejich množství překročeny. Tyto činí i u nejnižší kategorie „závadných látek“ 500 l kapalné látky, event. 1000 kg pevné látky, jak uvádí vyhl.č. 450/2005 Sb.

Ve smyslu hodnocené dokumentace nebudou v nově budovaných objektech provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (atomový zákon). Tuto skutečnost lze v souladu s předloženou dokumentací akceptovat.

Z hlediska hodnocení vlivů na veřejné zdraví je součástí dokumentace příloha č. 4 - „Hodnocení zdravotních rizik“. Jejím autorem je RNDr. Jiří Kos, držitel osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví vydaného MZ ČR pod číslem 5/2004. Vycházeno je jak ze zpracované hlukové studie, tak z rozptylové studie pro přeložku I/26-Domažlická. K příloze nejsou připomínky.

Z hlediska hodnocení použitých metod použil autor dokumentace při identifikaci vlivů výstavby a provozu záměru na životní prostředí metodiku EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., dále různé doplňující pokyny, metodiky a doporučení, které jsou odpovídající současnému stavu poznání v daném oboru. Dále autor použil, tak jak je obvyklé, literárních údajů, norem a dalších metodik a pramenů, uvedených v dokumentaci.

Výchozí předpoklady pro toto hodnocení tak byly získány z výše uvedených pramenů (Přípravná dokumentace, územní plány, literatura, jednání se zainteresovanými subjekty, webové stránky apod.).

Určité nedostatky v metodice hodnocení sebou vždy nese modelové zpracování ( např. u rozptylové studie). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou, atd. Odchytky od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou také následně vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku precizace vstupních dat.

V případě interpretace informací z mapových podkladů, které byly převážně středních měřítek, dochází vždy k určitému zobecnění a jisté míře nepřesnosti ve vztahu k dané lokalitě.

Použité metody hodnocení lze charakterizovat jako standardní a z nich vyplývající správnost údajů jako vyhovující dané problematice. Další zpřesňování hodnot některých veličin nebylo možné provést z hlediska nedostatků statistických údajů, nebo nebylo účelné s přihlédnutím k možným chybám stanovení či výpočtů.

Z hlediska úplnosti a správnosti údajů a vstupních informací uvedených v dokumentaci a jejích přílohách lze konstatovat, že tyto materiály obsahují podklady a informace s akceptovatelnou vypovídající schopností pro pokračování procesu posuzování vlivů na životní prostředí a zpracování posudku s návrhem stanoviska příslušného úřadu vč. specifikace doporučení pro realizaci záměru a podmínek pro příslušná následná správní řízení.



Dokumentace včetně příloh je vyhovujícím materiálem pro vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu posuzovaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí s některými připomínkami, doplňky a doporučeními, které jsou uvedeny a komentovány v tomto posudku.

### **II.3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí**

Ve vztahu k charakteru záměru a návaznosti na event. subdodavatele je jako jediná reálná varianta řešení záměru hodnocena varianta předkládaná oznamovatelem. Investor tak prakticky nepředkládá řešení záměru ve variantách.

Nulová varianta není v dokumentaci hodnocena vzhledem k předpokladu zjevně pozitivního záměru úprav trati v železničním uzlu a navazujících přeložek.

Ve vztahu k charakteru záměru a jeho technickému a technologickému řešení lze souhlasit se srovnáním a závěry dokumentace stran uváděných informací o případných variantách řešení záměru. Tyto se týkají prakticky pouze navazujících staveb, kterými je např. přeložka silnice I/20 ve své jižní části.

Varianta záměru předkládaná oznamovatelem a uvedená v dokumentaci účelně a vyváženě řeší vlastní záměr a to jak pro období výstavby, tak jeho provozu.

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

Lokalita realizace záměru se nachází v dostatečné vzdálenosti od státních hranic a potenciální vlivy přesahující státní hranice tak nejsou v předložené dokumentaci předpokládány. Vliv záměru na území sousedních států nelze očekávat v žádné z relevantních složek životního prostředí.

Vlivy z výstavby a provozu optimalizované železniční trati budou omezené prakticky pouze na vnitřní části města.

Na základě výše uvedeného lze tedy v tomto směru akceptovat závěry dokumentace.

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

#### III.1. Technické a technologické řešení

Hodnocený záměr sestává v podstatě ze dvou částí a to části „Průjezdu uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“ (koridorová část) a části „Uzel Plzeň“ (nekoridorová část). Obě stavby lze charakterizovat jako dopravní liniovou stavbu pro železnici umístěnou v „intravilánu“ města Plzeň. Dokumentace vymezuje přestavbu železničního uzlu Plzeň v průtahu jednotlivých tratí tímto železničním uzlem s výjimkou směru na Klatovy. Kromě vlastních železničních tratí řeší i další nezbytné vyvolané nebo podmiňující investice.

Stavba byla v průběhu zpracování doplněna o původně silniční investici - přeložku komunikace I/26 - Domažlická v úseku trať ČD (Cheb) - panelárna. Je vyvolána nutností zbudovat nový silniční most přes železniční trať na Cheb a umožnění vjezdu do areálu Škoda Plzeň. Z dnešní polohy je silnice v délce 300 m přeložena za obytné domy směrem k Vejprnickému potoku.

Podle uvedeného se tak jedná o modernizaci průjezdu železničním uzlem Plzeň, vč. vlastního železničního uzlu, s potřebnou rekonstrukcí kolejiště, zdvoukolejnění a navazujících investic.

S ohledem na polohu staveb bude výstavbou dotčena lokálně i městská infrastruktura. Rozsah staveb byl určen zadávací dokumentací na základě předchozích materiálů, zejména ÚTS z roku 2003 a jejich doplňků, s přihlédnutím k aktuálním potřebám modernizace železniční sítě a provozu na železnici v tomto železničního uzlu.

Pro železniční uzel Plzeň bude vystavěno nové centrum řízení dopravy v trianglu tratí poblíž Cvokařské ulice. Výstavbou tohoto pracoviště bude možno plzeňský uzel zapojit do systému dálkového řízení železniční dopravy z řídicího centra (předpokládá se z centrálního pracoviště v Praze). V případě nutnosti pak umožní lokální řízení železniční dopravy v uzlu Plzeň.

Popisované stavby jsou umístěny do území, které lze z hlediska krajinného rázu charakterizovat jako silně urbanizovanou krajinu s hustým osídlením. Terén je převážně rovinný a železnice v něm tvoří umělou překážku (předěl) v území. Území se vyznačuje hustou zástavbou obytných a průmyslových celků. Z hlediska využití krajiny převažuje obytná

zástavba a průmysl.

Řešené území pro stavbu „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“ prochází městem Plzeň od východu na západ (směr staničení tratí Praha- Plzeň - Domažlice resp. Č.Budějovice – Plzeň - Cheb) ve stopě dnešních železničních zařízení. Tato stavba začíná od mostu přes Jateční ulici, pokračuje dále přes ulici U Prazdroje až k ulici Mikulášské. Ze severu je pak toto území ohraničeno ulicí Šumavskou, z jihu ulicí Železniční. V rozmezí těchto ulic se nachází osobní nádraží, které je umístěno ve výhodné poloze - v blízkosti historickému i současnému centru města. Areál osobního nádraží je zhruba uprostřed překročen přemostěním Lobežské ulice. Za lokalitou osobního nádraží stavba dále pokračuje k zastávce Plzeň Jižní předměstí v území ohraničeném z jihu ulicemi Milenia, U trati a Borskou, na severní straně je lemována zástavbou za Americkou ulici a dále Purkyňovou a Hálkovou ulicí.

Pro spojení jednotlivých částí města jsou zde železniční mosty přes ulici Doudleveckou, podchody Resslerova - Radobyčská a silniční mosty na Klatovské ulici, na spojení ulici Němejcova - Koperníková a most v ulici Břeňkova. V tomto úseku trati rovněž překračují řeku Radbuzu. Za přemostěním Břeňkovy ulice vstupuje stavba mezi severní a jižní areál SKODA Plzeň a.s., aby se v místě stávajícího přemostění domažlické a chebské trati rozdělila do směrů Cheb a Domažlice. Ve směru na Cheb se trať mírně odklání od stávající stopy a za přemostěním Domažlickou ulicí ještě překonává dvěma mosty Vejprnický potok a Vejprnickou ulici. Zde je stavba ve větvi na Cheb ukončena napojením do stávající stopy. Ve směru na Domažlice se trať rovněž odklání od stávající stopy ve směru k původní stopě Domažlické ulice, aby se vrátila do původní stopy za stávajícím železničním přejezdem na této komunikaci. Zde již trať opouští ve směru na Domažlice městskou zástavbu.

Řešené území pro stavbu „Uzel Plzeň“ prochází východní částí města Plzeň v relaci sever - jih. Rozhodující stavební úpravy v severní části se odehrají v lokalitě stávajícího seřaďovacího nádraží na Doubravce tedy v železničních zařízení podél trati Plzeň - Žatec. Toto území se nachází mimo obytnou zástavbu na východě lemované ulicí Jateční na západě pak teplárnou Plzeň a pivovarem Gambrinus. Jediným prostupem železničním tělesem ve směru západ - východ v této lokalitě je přemostění ulice Doubravecké. Jižní část přepokládaného staveniště začíná kolejovou skupinou Lobzy lemovanou od západu průmyslovou zástavbou podél Lobežské ulice z východu zástavbou a korytem řeky Úslavy. Za Lobežským kolejištěm sevřené mezi ulicí Drážní a drobnou obytnou a občanskou zástavbou za ulicí Lobežskou, Sušickou a Velenickou. Pro spojení jednotlivých oblastí města je trať v tomto úseku překročena mostem Částkovy ulice a překračuje železničními mostními objekty ulici U Světovaru a chodník pro pěší na severním koterovském zhlaví. V oblasti železniční stanice Koterov je staveniště lemováno drobnou průmyslovou zástavbou, která souvisí se železničním provozem, nacházejí se zde i jiné drobné provozovny např.

chemická výroby, sklady a autoprovoz. Za železniční stanicí Koterov opouští trať zástavbu staveniště (nákladový obvod a trať) je umístěno podél modernizované čtyřproudové komunikace I/20.

Z hlediska dopravní situace lze konstatovat, že již v současné době je většina městských komunikací vůči drážnímu tělesu řešena mimoúrovňově, tj. železničním mostem nebo silničním nadjezdem. Jedinou výjimkou je stávající úrovňový přejezd přes komunikaci I/26 Domažlické ulice a přechod pro pěší v Koterově, kde situace bude řešena nadjezdy a podjezdy ve smyslu dokumentace. Samotnou realizací staveb železničních infrastruktury nedojde k výrazné změně stávající poměrů. Dojde ke zrušení úrovňových křížení a realizací staveb se vytvoří prostor pro další rozvoj a modernizaci silniční sítě na území města Plzně.

V centrální části města se jedná o Mikulášskou ulici, kdy se přestavbou severního a jižního přemostění vytvoří dostatečný prostor pro rozšíření této páteřní městské komunikace a další předpoklad pro modernizaci dopravního řešení tohoto pro veřejnou dopravu významného přestupního uzlu.

Jednou ze zásadních součástí záměru je zmíněná přeložka Domažlické ulice (I/26) v západní části města, v úseku trať ČD (Cheb) - panelárna a z ní vyplývající stavební úpravy v okolí. Silniční investice se připravuje ve spolupráci ŘSD a Magistrátu města Plzně již několik let, ale pro obtížnost projednatelnosti s vlastníky dotčených nemovitostí prozatím nebylo územní řízení pro tuto stavbu dokončeno. S výstavbou přeložky Domažlické trati vznikají pro tuto lokalitu nové skutečnosti, zejména pro výškové vedení trasy překládané komunikace.

Pro dopravní obslužnost a plynulost silniční dopravy má význam zejména touto stavbou odstraňované úrovňové křížení komunikace s tratí na Domažlice a vlečky IT Bohemia. Důležitým faktorem pro řešení dopravy v této lokalitě je i možnost napojení areálu Škody Plzeň a.s. přes tzv. „sedmou bránu“ a odlehčit tím jiným místům ve městě přes které se v současnosti zásobování provozů v areálu Škody realizuje.

V lokalitě jižního zhlaví žst. Koterov bude nahrazen stávající úrovňový přechod pro pěší přes trať podchodem. Důvodem je vybudování nové výtažné koleje pro třídící nádraží v Koterově, čímž by byl tento přechod často obsazen a nemohl by tak plnit svou funkci - bezpečný přechod pěších přes železniční trať.

Kromě výše uvedených skutečností má dopad realizace předmětných železničních staveb i do vedení komunikace I/20 severojižním směrem, kdy bude využita pro realizaci tohoto záměru část opouštěných drážních pozemků a zjednoduší se i křížení s tratí v lokalitě seřaďovacího nádraží na Doubravce.

Navrhované stavby nemají zásadní urbanistický dopad do městské zástavby, přestože jí v celé délce procházejí, s výjimkou lokality „přesmyku“ tratí a přeložky Domažlické ulice. Zde dochází k poměrně značnému zásahu do území zapříčiněným přeložkou trati Plzeň -

Domažlice a změnou vedení a profilu komunikace I/26 Domažlické ulice. Tyto stavební úpravy vyvolají řadu demolic pozemních objektů v území a naopak umožní nový vjezd do jižního areálu Škody Plzeň tzv. sedmou bránou. Uvolněny budou prostory po opouštění Domažlické ulici a trati Plzeň - Domažlice, naopak dopravními stavbami budou zastavěny plochy které mají dnes jiné využití.

## III.2. Vlivy na životní prostředí

Je neoddiskutovatelné, že hodnocený záměr bude zejména při výstavbě způsobovat v dané lokalitě oproti nulové variantě některé, spíše nežádoucí změny. Technickým řešením, tak jak je se zřetelem na současný stav techniky navrženo, by však mělo dojít k minimalizaci negativních vlivů, včetně vlivů provozu záměru. Využity jsou k tomu účelu moderní technologie jak na úseku provozu záměru po jeho realizaci, tak na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, vč. minimalizace hlukové zátěže z vlastního provozu.

V době výstavby bude plošným zdrojem znečištění ovzduší prašností staveniště sledovaného záměru. Zde je nezbytné provést především technická a organizační opatření k minimalizaci emisí tuhých látek.

Pro posouzení vlivu provozu záměru „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň“ na ovzduší byla za účelem ochrany zdraví lidí a ekosystémů zpracována samostatná Rozptylová studie imisní situace přeložky komunikace I/26 a sice pro emise z automobilové dopravy (Maňák, 11/2006).

Dle zpracované rozptylové studie lze konstatovat, že provozem záměru nebudou předepsané limity imisních koncentrací ovzduší překročeny. Platné předpisy o ochraně ovzduší, kterými je v současné době mimo zákon o ovzduší zejména nař. vl. č. 597/2006 Sb. tak budou dodrženy.

Z hlediska vodního hospodářství bude dle předložené dokumentace odběr vody jak ve fázi výstavby, tak provozu.

Vznikající technologické a splaškové vody budou likvidovány v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. Při respektování ustanovení vodního zákona a podle něho vydaných individuálních správních aktů a při realizaci navržených opatření nepředpokládáme ve shodě s předloženou dokumentací negativní vliv záměru na kvalitu podzemních či povrchových vod ani na vydatnost vodních zdrojů v nejbližším okolí.

**Hluková zátěž** bude v okolí hodnocené lokality zásadní zejména v období provozu. Dle vypracované hlukové studie (Kohlíček, 10/2006) byly navrženy protihlukové stěny v celkové délce 5423 m. Bylo konstatováno, že převažujícím hlukem v území je (až na výjimky) hluk ze silniční dopravy.

Pokud bude pro současnou hlukovou situaci přiznán statut „staré hlukové zátěže“ dle citované právní normy (tj. limit 70/65 dB), bude návrh protihlukových stěn dostačující.

Dle předložené hlukové studie byla provedena měření vibrací ze stávající železniční dopravy a výsledky porovnány s nař.vl.č.148/2006 Sb. Dopad na širší okolí nebude významný.

Za podmínky dodržení všech stávajících legislativních norem a doporučení, která jsou uvedena v hodnocené dokumentaci a dále v kapitole VII. tohoto posudku tak není dán v důsledku realizace záměru předpoklad výraznějšího ovlivnění zdravotního stavu obyvatelstva, jak pro případ rizika imisí a hluku konstatuje příloha 4 dokumentace (Hodnocení zdravotních rizik).

Produkce odpadů, jak je v dokumentaci popsána, bude jak při realizaci stavby, tak při jejím provozu. Budou vznikat odpady různých skupin a druhů, které lze řadit do kategorie „odpady ostatní“ (O), resp. i kategorie „nebezpečný odpad“ (N).

Za podmínky dodržení všech stávajících legislativních norem a doporučení, která jsou uvedena v hodnocené dokumentaci a v předchozím textu tohoto posudku lze považovat dopady vznikajícího množství a charakteru odpadů na životní prostředí za minimální.

Vlivy realizace záměru na ochranu přírody a krajiny jsou v dokumentaci hodnoceny jako nevýznamné. Hodnoceny jsou jak vlivy na ZCHÚ a území soustavy NATURA 2000, tak na zvláště chráněné rostliny a živočichy.

V území návrhu rekonstrukce železniční trati v Uzlu Plzeň a Průtahu Uzlem Plzeň nejsou zaznamenány lokality Evropského systému ochrany přírody a krajiny NATURA 2000. Nejsou zde zaznamenány nějaké zásadní vlivy na přírodní ekosystémy v okolí stavby (prakticky se v dosahu nevyskytují).

Stavba a rekonstrukce železničního uzlu probíhá uvnitř „intravilánu“ města a víceméně, až na změnu související s realizací přeložky dalších silničních komunikací zůstává ve vlastní trase a proto nebude mít vliv na krajinu, ale na prostředí města jako takového. Očekávané změny trati jsou samozřejmě již součástí územního plánu města Plzeň jako takového a byly s urbanisty předem projednány. Trať je již ve městě dlouhodobě stabilizována. Změna tahu silniční komunikace se projeví rázu uvnitř města jen okrajově. Silně bude záležet na rozsahu kácené zeleně v okolí, jak bude stavba skryta pohledové expozici.

Podle názoru zpracovatele posudku je poněkud stručně popsán vliv na soustavu ÚSES a VKP, kde chybí zejména specifikace vlivů provozu záměru na lokální ÚSES (Radbuza, Vejprnický potok, LBC 94c04). Vzhledem k tomu, že realizací záměru se provozní situace (zejména hluková) spíše zlepší, lze souhlasit se závěry dokumentace v této oblasti. Tato uvádí, že vlivy na floru představují hlavně kácení a mýcení dřevin, skrývky a terénní úpravy v místech trvalého záboru půdy a zařízení stavenišť pro jednotlivé stavby. V souvislosti se stavbou nebudou dotčeny žádné ohrožené a vzácné druhy rostlin. Stavba přeložky

železniční trati se nachází mimo přírodní komplexy a chráněné části přírody, naopak prochází dlouhodobě průmyslově využívaným územím a obytnými částmi města se značnou deprivací bioty a větším počtem sekundárních a ruderalizovaných ploch mimolesní zeleně. Hodnota porostů v trase železniční trati uzlu Plzeň je velmi nízká a vypovídá o nízké úrovni údržby porostů ve městě (zejména na okrajích průmyslových a dopravních ploch) v současnosti.

Nesporně prokazatelný vliv bude mít realizace záměru na ochranu **půdního fondu**.

Je však možné připustit, že při návrhu záměru respektována snaha o minimalizaci rozlohy zastavěných ploch. V daném případě bude nutné odnětí 1,008 ha zemědělské půdy ze ZPF. Jedná se o minimální potřebné množství pro zdárnou realizaci záměru. Převážnou část odnímaných pozemků (0,7788 ha) tvoří BPEJ 4 22 12, která patří do čtvrté třídy ochrany, jakožto pozemek ze ZPF odnímatelný. Jen malá část pozemku (0,0109 ha) k trvalému odnětí je v I. třídě ochrany, tedy jako pozemek výjimečně odnímatelný. Jedná se vesměs o pozemky ve vlastnictví ČD (vyjma přeložky I/26) v trase železniční trati a jejím okolí.

Trvalé odnětí bude nutné v menší míře i pro pozemky PUPFL a to v celkové ploše 0,1338 ha.

V důsledku realizace záměru se nepředpokládá znečištění půdy z provozu technologie ani z dalších činností (solení komunikací).

Vzhledem k uvedenému lze konstatovat, že vliv realizace záměru na ochranu zemědělského půdního fondu (resp. PUPFL) bude zřejmý. Dopady tohoto vlivu jsou však navrženým projektovým řešením sníženy na únosnou míru.

Dle předložených materiálů bude při realizaci a provozu záměru nepochybně nakládáno se **závadnými látkami** (srv. §39 vodního zákona) „ve větším množství“. Tato skutečnost tedy vyvolá nutnost zpracovat havarijní plán (resp. i povodňový plán), budou-li stanovené limity množství závadných látek překročeny. Tyto činí i u nejnižší kategorie „závadných látek“ 500 l kapalné látky, event. 1000 kg pevné látky, jak uvádí vyhl.č. 450/2005 Sb.

Co se týče **radonového rizika** u hodnocených staveb, toto je v podstatě irrelevantní a nebylo zásadněji v hodnocené dokumentaci diskutováno. Území, na němž má být záměr realizován je řazeno převážně do kategorie s přechodným radonovým rizikem. Zvýšené koncentrace radonu mohou mít vliv především na plicní onemocnění. U horníků v uranových dolech, kteří pracovali v prostředí s vysokými koncentracemi radonu, byl zjištěn vyšší výskyt rakoviny plic. Bylo prokázáno, že příčinou toho bylo ozáření dýchacích cest produkty přeměny radonu. Stejná situace je i v domech s vysokou koncentrací radonu. Radon se dostává do obytných částí domů nejčastěji ze země (podloží) pod budovou, kde mohou být vysoké koncentrace radonu. Protože ve vytápěné budově vzniká u podlah sklepa a přízemí mírný podtlak, je radon "nasáván" z podloží různými prasklinami a netěsnostmi Radonovému riziku

lze předcházet. Vychází z přímého změření radonového rizika pozemku, což provádí komerčně specializované firmy, které k této činnosti musí mít povolení SÚJB. Podle skutečně zjištěného radonového rizika stavebního pozemku by měla být provedena přiměřená protiradonová opatření (dle ČSN 73 0601). Projektanti navrhující protiradonová opatření by měli být s touto problematikou seznámeni. Před kolaudací je vhodné účinnost provedených preventivních opatření zkontrolovat tím, že se změří koncentrace radonu v dokončené stavbě.

Závěrem této kapitoly lze uvést, že navržené technické řešení staví na zkušenostech se současným provozem komunikační sítě v dané lokalitě a bylo vybráno po zvážení řady připomínek ze strany orgánů státní správy, samospráv i veřejnosti. Řešení je vyzkoušené v obdobných provozech u nás i v zahraničí. Hodnocený záměr tak splňuje evropskou úroveň obdobných zařízení.

Souhrnně lze konstatovat, že navržená koncepce technického řešení záměru a jeho technologie má za dodržení určitých podmínek zohledněných v dokumentaci a v následných doporučeních posudku předpoklady pro zajištění takových výstupů, které nebudou nepřijatelným způsobem ovlivňovat životní prostředí.

## **IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Pro vyloučení, resp. minimalizaci nepříznivých vlivů stavby a provozu hodnoceného záměru byly v předložené dokumentaci navrženy následující orientační počty opatření:

Opatření ve fázi přípravy.....	celkem 6 opatření
Opatření ve fázi realizace.....	celkem 23 opatření
Opatření ve fázi provozu.....	celkem 6 opatření

Zdůrazněna byla zejména opatření, směřující k ochraně vod, přírody a ovzduší. Co se týče ochrany před hlukem, byl již v hodnocené dokumentaci vysloven požadavek na provedení kontrolního měření hluku po uvedení záměru do provozu. Na základě něj by měla být vyhodnocena účinnost navržených komplexních protihlukových opatření, tj. zejména protihlukové stěny (5 423 m uvnitř města). V případě potřeby (dle výsledků měření hlukové zátěže) požaduje dokumentace „...popřípadě navrhnout a realizovat doplňující protihluková opatření.“



V hodnocené dokumentaci byla zmírňující opatření navržena hlavně na období výstavby rekonstrukce a optimalizace trati, neboť stavební činnost a s ní další související činnosti (stavební doprava, recyklace materiálů, odvoz odpadů apod.) budou mít podle názoru zpracovatele dokumentace „...podstatně větší a významnější negativní vlivy na faktory životního prostředí obyvatelstva, případně na veřejné zdraví, spíše než během následného období provozu na průtahu Uzlem Plzeň a přestavbě v parcích okolo trati.“

V hodnocené dokumentaci tak byla navržena opatření k prevenci a vyloučení negativních vlivů se snahou o zabezpečení co nejlepšího průběhu navržené stavby bez střetů se životním prostředím. Byla specifikována pro období přípravy stavby, pro období vlastní realizace stavby a pro období provozu po optimalizované trati a zaměřena zejména na složky životního prostředí, u nichž lze předpokládat možné negativní vlivy.

Z typických opatření, navržených v hodnocené dokumentaci lze pro orientaci uvést následující:

Opatření pro fázi přípravy:

-specifikovat přesněji objemy štěrku, výkopové zeminy a dalších materiálů na základnách a staveništích a určit přesné množství odpadu určeného k deponování a bez deponování k odvozu na zneškodnění jako odpadu v souladu s platnými právními předpisy

-blíže specifikovat rozsah kácení mimolesní zeleně (mimo dosah trati) a současně projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení (mimo těleso dráhy) a následnou realizaci případných náhradních výsadeb v okruhu města Plzeň, provést bližší průzkum, vypracovat návrh vegetačních úprav zejména v okolí budoucích navazujících staveb (silnice 1120 a 1/27) ,

-omezit zásahy do významných krajinných prvků a zejména vyšších prvků ÚSES (křížení nadregionálních a regionálních biokoridorů přes trať v místě vodotečí a niv), zejména při plánování návrhu POV tak, aby hlubší zásahy do nich byly omezeny na minimum

-přesně a citlivě ve vztahu k ochraně ŽP stanovit příjezdové trasy a plochy zařízení stavenišť v celém rozsahu DSP a případně i ve variantě (pro případ dopravních nebo povětrnostních komplikací - povodeň, náledí) a konfrontovat je s požadavkem ochrany životního prostředí

-zajistit v předstihu projednání záměru s širší veřejností v okolí stavby a upozornit veřejnost na etapy výstavby rekonstrukce trati a jejich rozsah, včetně dopravních

omezení a výsadeb, tak aby byly omezeny negativní ohlasy na vlastní stavební činnost

Opatření pro fázi realizace:

-se závadnými látkami nakládat podle funkčního havarijního plánu k zabezpečení ochrany podzemních a povrchových vod před závadnými látkami, zejména před znečištěním ropnými látkami při realizaci stavby. Veškeré práce budou prováděny způsobem, který minimalizuje nebezpečí úniku znečišťujících látek, nebezpečných zejména vodám.

-na plochách zařízení staveniště budou stavební mechanismy vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou okamžitou likvidaci úniků ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a zneškodněna podle platných předpisů. Je vhodné zajistit si případnou další sanační službu.

-zajistit parkovací a čerpací plochy a sklady PHM mimo nivu nebo jinak choulostivá území a zajistit pro celé území stavby odpovídající lapání úkapů (vany), odtoků a možných havarijních odtoků škodlivin do podzemních vod (lapoly u ploch pro vozidla, balený vapex, zajištěný servis, atp.)

-zajistit pravidelnou kontrolu automobilů a mechanismů pracujících na stavbách a zajistit jim zpevněné a zajištěné parkovací plochy s odchytem škodlivin do úkapových van. Techniku, vozovky, výjezdy udržovat v čistotě, resp. dobrém technickém stavu

-pro nakládání s některými druhy živočichů je základem co nejvhodnější načasování zásahu do terénu (letní období - nejlépe červenec) a zároveň u vybraných druhů zajištění krátkého doprůzkumu těsně před započítím stavebních prací (tedy v roce 2008), protože se zde mohou některé druhy nově vyskytovat. Na doprůzkumu navazuje případný odborně provedený a schválený transfer vybraných druhů chráněných živočichů do jiné, vhodné lokality (kdekoliv v okolí jižně nebo severně od trati) a podle doporučení a stanovisek orgánů ochrany přírody.

-omezit činnost ve večerních hodinách, na vybraných lokalitách (dle průzkumu) protože v lokalitách stavby se pravděpodobně budou nacházet i volně žijící druhy živočichů a lidé v okolních obytných domech

-stávající dřeviny, jež mají být zachovány, budou při stavebních činnostech chráněny dle

ČSN DIN 18 920 (ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech). Po ukončení stavby bude terén neodkladně upraven v travnatých plochách dle normy ČSN DIN 18 917 (zakládání trávníků)

-z důvodu snížení prašnosti (zejména v létě) je třeba provádět kropení při pracích, u kterých dochází k víření prachu a po ukončení stavby je možno některá z exponovaných míst příležitostně „omýt vodou“- zejména zeleň v biokoridorech apod.

-minimalizovat zatížení ovzduší znečišťujícími látkami koordinací stavebních prací, dopravních tras, event. přesunů techniky

-sypké a prašné materiály nakládat a zabezpečit na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku a do přírodních ploch

-minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné zástavby a provoz hlučných stacionárních zařízení (recyklační linka, demoliční technika, atp.) stínit mobilními protihlukovými zástěnami. Zajistit dodržení limitů hluku po dobu výstavby

-umožnit záchranný archeologický výzkum dle zák. č. 20/1987 Sb. při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít smlouvu s orgánem pověřeným PP a okamžitě hlásit náhodné archeologické nálezy v průběhu stavby na příslušné archeologické pracoviště

-skládka vybouraného a přebytečného materiálu je možná pouze na povolené řízené skládce

- v případě použití silničních pozemků silnic II. a III. třídy nebo místních komunikací pro manipulaci se stavebním materiálem, se stavebními stroji nebo při nárůstu těžké nákladní dopravy je nutno projednat podmínky se správcí pozemních komunikací ve městě.

#### Opatření pro fázi provozu:

-po realizaci stavby je nutno provést kontrolní měření hluku a vyhodnotit účinnost navržených komplexních protihlukových opatření (zejména 5423 m PHS uvnitř města). V případě potřeby (dle výsledků měření hluku) popřípadě navrhnout a realizovat doplňující protihluková opatření.

*Posudek dle zákona 100/2001 Sb.*

- je nutné zajistit alespoň základní monitoring vlivů na ŽP po ukončení stavby, a to způsobem-biomonitoring, monitorování hlučnosti a vibrací po provedených opatřeních, ochranu ponechaných nebo transferovaných živočichů a okolních biotopů (1x).

-po ukončení stavby snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na ŽP a městské prostředí a odstranit všechna zařízení stavenišť i jiná navazující zařízení (přístupové komunikace)

-zajistit pravidelnou údržbu ploch navržené i stávající zeleně na drážních pozemcích ihned po ukončení stavby, tak aby byla omezena invaze neofyt nebo šíření další nevhodných druhů do krajiny

- zajistit kvalitní a důslednou revitalizaci porostů v okolí vodních toků a střetových míst stavby s VKP a ÚSES všech úrovní

Podle hodnocené dokumentace a zkušeností s obdobnými stavbami nepředpokládá zpracovatel posudku v souvislosti s prevencí nepříznivých vlivů záměru skladování a manipulaci s nebezpečnými látkami v množství dosahujícím limity podle tabulek uvedených v příloze č. 1 zákona č. 59/2006 Sb., O prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami a chemickými přípravky (zákon o prevenci závažných havárií). Podle následné projektové dokumentace je nicméně vhodné zvážit povinnosti, v tomto předpise uvedené, zejména povinnost zpracovat bezpečnostní program (§8, skupina „A“), event. bezpečnostní zprávu (§10, skupina „B“) podle uvedeného zákona.

S používanými přípravky, surovinami, produkty výroby a odpady musí být nakládáno v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. o vodách, dle zákona č. 185/2001 a jeho prováděcích předpisů a dle dalších souvisejících právních norem, jak jsou uvedeny v závěru tohoto posudku. Provoz záměru musí být zabezpečen tak, aby se riziko nestandardního stavu či havárií minimalizovalo.

Co se týče závadných látek ve smyslu vodního zákona, jeví se jako potřebné zpracování, schválení a striktní dodržování havarijního plánu pro závadné látky dle vyhl. č. 450/2005 Sb., jak je v hodnocené dokumentaci naznačeno.

Pokud bude nakládáno s chemickými látkami, musí se toto řídit dle požadavků zákona č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a přípravcích ve znění pozdějších předpisů.

V hodnocené dokumentaci uvedená, výše zmíněná opatření by měla vesměs zajistit, aby vliv realizace a provozu záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byl minimalizován. U některých navržených opatření je však třeba uvést, že tato jsou spíše formálního charakteru.

Jedná se zejména o ta opatření, která vyplývají z platných normativních právních aktů a jejich uvádění v hodnocené dokumentaci tedy shledáváme jako spíše informativní či nadbytečné (např. plnění požadavků orgánů státní správy, plnění povinností vyplývajících ze zákona o odpadech apod.). Celá řada dalších, v dokumentaci navrhovaných opatření se překrývá, resp. je uváděna vícenásobně (čištění dopravních prostředků a přístupových komunikací, opatření proti prašnosti, protihluková opatření, opatření pro ochranu vod apod.).

Některá další opatření považujeme sice za potřebná, ale často příliš abstraktně formulovaná (snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na ŽP a městské prostředí).

Na druhé straně pokládáme za nezbytné doplnit opatření, navržená v dokumentaci záměru o některá další, jak jsou uvedena v kapitole VII.

## V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

K předložené dokumentaci bylo zasláno celkem 10 vyjádření. Většina z nich ( až na jedno) byla zaslána v zákonné lhůtě 30 dnů od zveřejnění informace o dokumentaci, jak je požadováno dikcí ustanovení §8 odst. 3 zák.č. 100/2001 Sb.

Jednalo se o následující vyjádření (viz příloha 1):

### **Vyjádření Magistrátu města Plzně ze dne 1.2.2007**

#### *Připomínky:*

Ze zásadních připomínek lze uvést potřeby vodohospodářských povolení a souhlasů, resp. vlivy změn trasy koridoru na hydrogeologickou situaci. Při projektování mostu přes Vejprnický potok zvážit průtoky v toku a provedení mostu konzultovat s odbornou organizací z hlediska povodňové problematiky v lokalitě. Projekt vypracovat podle doporučení odborného pracoviště.

Další požadavky plynou vesměs z platných právních předpisů na tom kterém úseku ochrany životního prostředí.

#### *Vypořádání:*

Požadavky na respektování dotčených zákonných předpisů z hlediska technických parametrů pro dané stavby musí být zahrnuty jako součást projektové dokumentace ke

stavebnímu řízení.

Prověření vlivu změny trasy koridoru železniční trati na stávající zdroje vody v jejím okolí a otázka konstrukce mostu přes Vejprnický potok budou zapracovány do podmínek stanoviska a budou vyžadovány jako součást následné projektové dokumentace .

#### **Vyjádření Městského úřadu Nýřany ze dne 26.2.2007**

*Připomínky:*

Bez připomínek

*Vypořádání:*

Není třeba.

#### **Vyjádření Rady Plzeňského kraje ze dne 9.1.2007**

*Připomínky:*

Bez připomínek

*Vypořádání:*

Není třeba.

#### **Vyjádření náměstka primátora statutárního města Plzeň ze dne 1.2.2007**

*Připomínky:*

Záměr je v souladu s územním plánem města Plzeň. Věnovat zvýšenou pozornost lokalitě u Vejprnického potoka z hlediska povodňové problematiky.

*Vypořádání:*

Připomínky jsou akceptovány. Poukaz na možné zhoršení povodňové problematiky je v dané souvislosti relevantní a je třeba se jím v dalších stupních projektové dokumentace zabývat. Otázka lokality u Vejprnického potoka, včetně konstrukce mostu přes tuto vodoteč bude zapracována do podmínek stanoviska a bude vyžadována jako součást následné projektové dokumentace .

### Vyjádření městského obvodu Plzeň 2 -Slovany ze dne 5.2.2007

#### *Připomínky:*

Ze zásadních připomínek lze uvést potřebu zvážení protihlukové ochrany se specifikací nejvhodnějšího řešení pro každý objekt individuálně. Zohlednit provázanost se záměrem „Propojení tramvajové linky č.2 do žst. Plzeň-Koterov včetně přestupního uzlu IDE Koterov“.

#### *Vypořádání:*

Požadavky a připomínky budou zapracovány jako součást stanoviska a budou vyžadovány jako součást následné projektové dokumentace .

Co se týče návaznosti na tramvajovou linku č.2, záležitost by měla být řešena v dalším stupni projektové dokumentace. Posuzování vlivů na životní prostředí s touto otázkou prakticky nesouvisí; problematiku je třeba řešit jako požadavky parciálních účastníků v následných správních řízeních.

### Vyjádření starosty městského obvodu Plzeň 4 ze dne 31.1.2007

#### *Připomínky:*

Záměr lze považovat za akceptovatelný. Jeho realizaci lze při dodržení opatření a podmínek pro ochranu jednotlivých složek životního prostředí a obyvatelstva doporučit.

#### *Vypořádání:*

Není třeba.

### Vyjádření KHS Plzeňského kraje se sídlem v Plzni ze dne 30.1.2007

#### *Připomínky:*

Ze zásadních připomínek lze uvést potřebu dořešení přeložky Domažlické ulice tak, aby v chráněném venkovním prostoru staveb nedocházelo k překračování limitních hladin hluku, daných nař.vl.č. 148/2006 Sb.

#### *Vypořádání:*

Konstrukce protihlukových stěn (rozměry, materiál, parametry) v dané lokalitě musí být taková, aby minimalizovala hlukovou zátěž v chráněném venkovním prostoru staveb.

*Posudek dle zákona 100/2001 Sb.*

Kombinací protihlukových stěn a individuálních protihlukových opatření musí být současně dosaženo nepřekročení ekvivalentní hladiny akustického tlaku zejména ve vnitřních chráněných prostorech bytových domů. Po uvedení záměru do provozu bude z tohoto hlediska nezbytné nové proměření hlukové zátěže v chráněných venkovních prostorech staveb a to zvláště vzhledem ke skutečnosti nejisté predikce vývoje intenzity dopravy na přeložce I/26 (vliv obchvatů v západní části města). Podle výsledků měření bude potom nutno provést navazující účinná opatření pro zajištění dodržení limitů nař.vl.č. 148/2006 Sb. Tato opatření mohou spočívat v umístění části přeložky silnice I/26 do tunelu z průhledného materiálu, event. v realizaci některých dalších opatření, jak jsou navržena v hlukové studii. Může se tak dále jednat např. o vyjmutí dotyčných objektů z bytového fondu a využití ke komerčním účelům, případně demolice těchto objektů.

Požadavky a připomínky budou zpracovány jako součást návrhu stanoviska a jejich akceptování/dopracování bude vyžadováno v následné projektové dokumentaci .

#### Vyjádření městského obvodu Plzeň 1 ze dne 7.2.2007

*Připomínky:*

Bez připomínek

*Vypořádání:*

Není třeba

#### Vyjádření ČIŽP, OI Plzeň ze dne 31.1.2007

*Připomínky:*

Ze zásadních připomínek lze uvést potřebu zabezpečení stavební mechanizace tak, aby nedošlo k ohrožení vod unikajícími závadnými látkami. Pokud dojde k dotčení PUPFL, resp. ochranného pásma lesa, je nutno záležitost projednat s místně příslušným orgánem státní správy ochrany lesa.

*Vypořádání:*

Připomínky vycházejí z povinností, daných stávající národní legislativou a je nutno je respektovat.



Vyjádření manželů Konečných, Domažlická 130, Plzeň ze dne 30.1. 2007

*Připomínky:*

Vyjádření obsahuje v podstatě 7 zásadních připomínek, jejichž podstata je tato:

- 1) Měření hluku bylo zaměřeno výlučně na železniční provoz. Hluk ze silničního provozu je pro venkovní chráněný prostor našeho domu překročen již dnes. Očekáváme nárůst dopravy na I/26 po realizaci záměru. Měření vibrací bylo zaměřeno jen na železniční provoz.
- 2) Rozptylová studie je zpracovaná pro rok 2008, zahájení stavby ale bude r.2009. Výsledky této studie tak jsou chybné. Imisní situace v lokalitě se za 3 roky změní.
- 3) V rozptylové studii zvolený stupeň 2 pro plynulost dopravy po Domažlické ulici je nereálný. Od roku 2006 je na Domažlické ulici v provozu nová mycí linka pro kamiony, která plynulost dopravy narušuje.
- 4) Světelné znečištění ze silničního provozu je nedostatečně vyhodnoceno.
- 5) Rozptylová studie nevyhodnocuje koncentraci prachu, zviřeného ze silnice. Požadové koncentrace prachu jsou uváděny v různých studiích různě.
- 6) Nárůst intenzity dopravy na I/26 je v dokumentaci uváděn rozporně (pokles, event. nárůst).
- 7) Je požadováno „úplné vyhodnocení vlivu“ dílčí stavby (přeložky I/26). Podmínky pro směnu nebo vykoupení RD č.p.130 nelze akceptovat.

*Vypořádání:*

Ad 1) Měření pravidelně zahrnovala i hluk ze silniční dopravy, uváděný jako hluk pozadí, bez železnice, neboť tento byl ve většině případů dominantní. Na stávající, již dnes zřejmě nadlimitní hlukovou zátěž RD 130 z dopravy po I/26 nebude mít provoz záměru rozhodující vliv neboť nárůst intenzity dopravy na Domažlické ulici se v souvislosti s výstavbou Západního okruhu neočekává, resp. predikce změny intenzity dopravy je v současnosti relativně nejistá. Intenzita dopravy je v dokumentaci vyhodnocena zodpovědně, na základě existujících a dostupných podkladů.

Připomínky manželů Konečných k tomuto bodu je však nutno charakterizovat jako oprávněné a hlukové poměry v dané lokalitě je třeba racionálně řešit. U bytových jednotek, které budou v důsledku přeložky I/26 - Domažlická nadměrně zatíženy hlukem je však nutno maximálně snížit hlukovou zátěž v chráněném venkovním prostoru staveb a následně i v chráněném vnitřním prostoru těchto domů. K tomu by mělo dojít kombinací výstavby protihlukových stěn a realizací individuálních protihlukových opatření.

Po uvedení záměru do provozu bude nezbytné nové proměření hlukové zátěže v chráněných venkovních prostorech staveb a to zvláště vzhledem ke skutečnosti nejisté predikce vývoje intenzity dopravy na přeložce I/26 (vliv obchvatů v západní části města). Podle výsledků měření bude potom nutno provést navazující účinná opatření pro zajištění dodržení limitů nař.vl.č. 148/2006 Sb. Tato opatření mohou spočívat v umístění části přeložky silnice I/26 do tunelu z průhledného materiálu, event. v realizaci některých opatření, jak jsou navržena v hlukové studii. Může se tak dále jednat např. o vyjmutí dotyčných objektů z bytového fondu a využití ke komerčním účelům, případně demolice těchto objektů.

Uvedený náhled zpracovatele posudku je součástí podmínek, specifikovaných v navrhovaném stanovisku.

Rozsah měření vibrací byl stanoven na základě jednání s KHS Plzeň. Vybraný objekt ležel v bezprostřední blízkosti křížení komunikace a železnice (Na Lipce 3/127). Přesto byly nalezeny hodnoty, ležící hluboko pod povolenými limitními hladinami, což lze předpokládat obdobně i pro RD Domažlická 130.

Ad 2) Zpracování rozptylové studie k roku 2008 negeneruje její nižší vypovídací schopnost. Nárůst dopravy na ulici Domažlická se v průběhu jednoho roku předpokládá (výstavba Západního okruhu) minimální. Že dojde ke změně imisní situace oproti hodnotám, naměřeným v roce 2005 je nesporné. Tato změna by však, vzhledem k hodnotám pozadí, naměřeným v roce 2005 (které jsou dostatečně pod limity nař.vl.č. 597/2006 Sb.) neměla hrát významnější roli. Výjimkou je pouze koncentrace pozadí prachových částic PM<sub>10</sub>, kdy dochází u denních průměrů k výraznějšímu překročení limitu (50 µg/m<sup>3</sup>) již dnes. Předpokládáme však, že u tohoto ukazatele nelze během několika let očekávat výraznější změny.

Ad 3) Změny plynulosti dopravy (mycí linka pro kamiony) nesporně hrají roli při zpracování rozptylové studie. Aby bylo možné jejich důsledky kvantifikovat (a nikoli pouze odhadovat), měly by se především projevit v hodnotě imisního pozadí. Příčinou těchto změn jsou přitom nejen změny v silničním provozu (umývárna pro kamiony-plynulost dopravy), ale i změny u bodových zdrojů znečištění ovzduší. Uvedené změny však nelze do budoucna s dostatečnou přesností odhadnout.

V souvislosti s budoucími novými měřeními imisních koncentrací v lokalitě však, vzhledem k hodnotám pozadí, naměřeným v roce 2005 (které jsou dostatečně pod limity nař.vl.č. 597/2006 Sb.) neočekáváme zásadní dopad na výsledky zpracované rozptylové studie. Výjimkou je pouze koncentrace pozadí prachových částic  $PM_{10}$ , kdy dochází u denních průměrů k výraznějšímu překročení limitu ( $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) již dnes.

Ad 4) Při realizaci přeložky I/26 lze pro většinu bytů očekávat (vzhledem k trasování komunikace) zlepšení na úseku světelného smogu. Realizací záměru nelze očekávat v případě RD č.p.130 výraznější změnu.

Ad 5) Autor připomínky má pravdu v tom, že mimo prachu z motorů vozidel je v lokalitě nutno počítat i s emisemi prachových částic, vzniklými zvířením prachu z komunikace. Tyto však bohužel nelze podle současných znalostí objektivně vyhodnotit. Rozdíly mezi různými studii, zpracovanými v odstupe šesti let nejsou vyloučeny. Na měřicích stanicích Plzeň - Skvrňany a Plzeň - Lochotín byly v r. 2005 nalezeny max. denní koncentrace  $PM_{10}$  90, resp.  $199 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Ad 6) Dokumentace všeobecně předpokládá setrvalý stav nebo mírný nárůst intenzity dopravy na I/26 v průběhu několika let (viz Rozptylová a Hluková studie). Výrazný nárůst intenzity dopravy se zde nepředpokládá (v dokumentaci na str. 120 je formulace „...studie nekalkuluje s možným výrazným nárůstem intenzity dopravy...“

Ad 7) Vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a ochranu veřejného zdraví, tak jak je v dokumentaci presentováno, považuje autor posudku za dostatečné. Otázky výkupu RD, resp. jeho výměny jsou charakteru občansko - právního a na tomto místě se k nim nelze vyjadřovat.

## **VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Hodnocení vlivu na životní prostředí je posuzovanou dokumentací řešeno na základě řady podkladů zpracovaných v průběhu dlouhodobé přípravy záměru. Souhrn těchto podkladů je prezentován v závěru dokumentace.

Z hlediska postupů realizace záměru, vč. provádění stavebních prací, dodávek a montáží technologických zařízení a z hlediska následného provozování záměru jsou zmíněné vlivy posuzovanou dokumentací řešeny ve vyhovující informační podobě a to na základě prezentovaných studií, hodnocení a podkladů z dosud zpracované projektové dokumentace.

Následnou projektovou dokumentací a dalšími technickými projekty budou uvedené postupy výstavby a provozu záměru detailně rozpracovány při respektování příslušných předpisů, technických norem i navrhovaných studií, doporučení a opatření uvedených v hodnocené dokumentaci a zejména v předkládaném posudku.

V rámci výstavby záměru se předpokládá vytvoření dočasného nového středního zdroje znečišťování ovzduší. Jedná se o recyklační středisko odtěženého štěrkového lože, spadající pod bod 3.6. (úprava kameniva) přílohy č.1 nař.vl.č. 615/2006 Sb. Na tuto skutečnost potom musí navázat povinnosti, dané m.j. ustanovením §17 odst.5 zákona o ovzduší.

Pro posouzení vlivu provozu záměru „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň“ na ovzduší byla za účelem ochrany zdraví lidí a ekosystémů zpracována samostatná Rozptylová studie imisní situace přeložky komunikace I/26 a sice pro emise z automobilové dopravy (Maňák, 11/2006).

Dle zpracované rozptylové studie lze konstatovat, že vlivem samotného provozu záměru nebudou předepsané limity imisních koncentrací ovzduší překročeny. Platné předpisy o ochraně ovzduší, kterými je v současné době mimo zákon o ovzduší zejména nař. vl. č. 597/2006 Sb. tak budou dodrženy.

Co se týče problematiky **hluku**, je (podle zpracované hlukové studie) převažujícím hlukem v území (až na výjimky) hluk ze silniční dopravy.

Dle vypracované hlukové studie (Kohlíček, 10/2006) byly navrženy protihlukové stěny v celkové délce 5423 m.

Návrh protihlukových stěn se jeví jako dostačující a to zvláště v případě, že bude pro současnou hlukovou situaci přiznán statut „staré hlukové zátěže“ dle nař.vl.č. 148/2006 Sb., (tj. limit 70/65 dB).

V případě přeložky I/26-Domažlická dojde oproti dnešnímu stavu vesměs k snížení hlukové zátěže přesunem komunikace za obytné domy v ulici Na Stráních. Přesto se jeví pravděpodobné, že zde nebude limit akustického tlaku pro chráněné venkovní prostory staveb ani při realizaci protihlukové stěny dodržen. Situaci je třeba řešit kombinací výstavby protihlukových stěn a individuálních protihlukových opatření.

Po uvedení záměru do provozu bude nezbytné nové proměření hlukové zátěže v chráněných venkovních prostorech staveb a to zvláště vzhledem ke skutečnosti nejisté predikce vývoje intenzity dopravy na přeložce I/26 (vliv obchvatů v západní části města).

Podle výsledků měření bude potom nutno provést navazující účinná opatření pro zajištění dodržení limitů nař.vl.č. 148/2006 Sb. Tato opatření mohou spočívat v umístění části přeložky silnice I/26 do tunelu z průhledného materiálu, event. v realizaci některých opatření, jak jsou navržena v hlukové studii. Může se tak dále jednat např. o vyjmutí dotyčných objektů z bytového fondu a využití ke komerčním účelům, případně demolice těchto objektů.

Výše uvedené požadavky a připomínky orgánů státní správy a fyzických osob budou zapracovány jako součást návrhu stanoviska tohoto posudku a budou vyžadovány jako součást následné projektové dokumentace.

Dle předložené hlukové studie byla provedena měření vibrací ze stávající železniční dopravy u maximálně exponovaného objektu na ulici „Na Lipce“ a výsledky porovnány s nař.vl.č.148/2006 Sb. Dopad na širší okolí nebude významný.

V rámci výstavby a provozu záměru budou vznikat odpadní vody. Nakládání s nimi musí být v souladu s ustanovením §38 vodního zákona, tj. odpadní vody musí být před vypouštěním do recipientu čištěny na hodnoty, předepsané vodoprávními úřady.

Při nakládání s odpady budou dodržena ustanovení legislativních předpisů platných v oblasti nakládání s odpady. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou. V období provozu budou produkovány odpady, s kterými je nutno zacházet podle výše uvedených zásad. Za nakládání s odpady po zahájení provozu odpovídá jejich původce, tedy provozovatel.

Z hlediska zájmů hájených ochranou přírody a krajiny můžeme konstatovat že vlivy záměru jsou v dokumentaci hodnoceny jako nevýznamné. Hodnoceny jsou jak vlivy na ZCHÚ a území soustavy NATURA 2000, tak na zvláště chráněné rostliny a živočichy. V území návrhu rekonstrukce železniční trati v Uzlu Plzeň a Průtahu Uzlem Plzeň nejsou zaznamenány lokality Evropského systému ochrany přírody a krajiny NATURA 2000. Nejsou zde zaznamenány nějaké zásadní vlivy na přírodní ekosystémy v okolí stavby (prakticky se v dosahu nevyskytují). V souvislosti se stavbou nebudou dotčeny žádné ohrožené a vzácné druhy rostlin. Stavba přeložky železniční trati se nachází mimo přírodní komplexy a chráněné části přírody.

Stavba a rekonstrukce železničního uzlu probíhá uvnitř „intravilánu“ města a víceméně, až na změnu související s realizací přeložky dalších silničních komunikací zůstává ve vlastní trase a proto nebude mít negativní vliv na krajinu.

**Závěrem** můžeme konstatovat že úroveň a koncepce navrženého řešení záměru „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň“ koresponduje s úrovní, která je obvyklá u obdobných staveb realizovaných v rámci České republiky i v rámci Evropské unie. Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému

záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr svými parametry nepřekračuje povolené limity. Případné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví budou sníženy projektovanými a dalšími dodatkovými organizačními a technickými opatřeními ve smyslu doporučení dokumentace, hlukové a rozptylové studie, posudku a podmínek vydaného stanoviska.

Na základě provedených komplexních rozborů a posouzení předloženého řešení a hodnocení záměru lze tento z hlediska vlivů na životní prostředí považovat za akceptovatelný při respektování v dokumentaci a v posudku uvedených stanovisek, připomínek, upozornění a doporučení, a při zohlednění dále v návrhu stanoviska příslušného úřadu uvedených podmínek souhlasu s realizací záměru.

## VII. NÁVRH STANOVISKA

Na základě výše uvedeného doporučujeme, aby k předloženému záměru vydal příslušný úřad (Krajský úřad Plzeňského kraje) dále uvedené stanovisko. Stanovisko bude vydáno ve smyslu ustanovení §10 zák.č. 100/2001 Sb. a jeho náležitosti budou v souladu s přílohou č.6 citovaného zákona.

### STANOVISKO KRAJSKÉHO ÚŘADU PLZEŇSKÉHO KRAJE

**k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí  
podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí  
(dále jen „zákon“) zpracované podle přílohy č. 6 zákona**

## I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1.Název záměru:

Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň

## **2. Kapacita (rozsah) záměru:**

Záměr sestává v podstatě ze dvou částí, a to části „Průjezdu uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“ (koridorová část) a části „Uzel Plzeň“ (nekoridorová část). Záměr lze charakterizovat jako dopravní liniovou stavbu pro železnici.

Další částí záměru je přeložka komunikace I/26 — Domažlická v úseku trať ČD (Cheb) — panelárna v délce cca 300 m.

Stavby „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“ a „Uzel Plzeň“ jsou prostorově vymezeny průběhem železničních tratí uzlem Plzeň a přilehlým kolejištěm. Obsahem stavby jsou tedy následující úseky tratí v uzlu:

- Železniční trať Praha – Plzeň - Česká Kubice v úseku ev. km 108,300 až ev. km 114,300
- Železniční trať Č.Budějovice - Plzeň - Cheb v úseku ev. km 343,800 až ev. km 352,800
- Železniční trať Plzeň - Žatec ev. km 0,000 až ev. km 2,900.

## **3. Umístění záměru**

Kraj:	Plzeňský
Obec:	Plzeň, Vejprnice
Katastrální území:	Bolevec, Božkov, Bručná, Doubravka, Doudlevice, Hradiště u Plzně, Koterov, Lobzy, Plzeň, Plzeň 4, Skvrňany, Vejprnice

## **4. Obchodní firma oznamovatele**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

## **5. IČ oznamovatele**

709 94 234

## **6. Sídlo oznamovatele**

Prvního pluku 367/5, 186 00 Praha 8-Karlín

*Zastupující organizační složka:* Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Stavební správa Plzeň  
Purkyňova 22, 304 88 Plzeň

## II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

### 1. Oznámení

Zpracovatel: KPZ, Plzeňská 70, 266 01 Beroun  
Mgr Michael Pondělíček  
odpovědný řešitel a oprávněná osoba ve smyslu § 19 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. (osvědčení o odborné způsobilosti dle vyhlášky MŽP ČR č. 499/1992 Sb., č.j. 5786/920/OPV/93), a autorský kolektiv

Datum předložení: 14.6.2006

### 2. Dokumentace

Zpracovatel: KPZ, Plzeňská 70, 266 01 Beroun  
Mgr Michael Pondělíček  
odpovědný řešitel a oprávněná osoba ve smyslu § 19 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. (osvědčení o odborné způsobilosti dle vyhlášky MŽP ČR č. 499/1992 Sb., č.j. 5786/920/OPV/93), a autorský kolektiv

Datum předložení: 9.1.2007

### 3. Posudek

Zpracovatel: Ecological Consulting a.s.,  
RNDr. Bc. Jaroslav Bosák  
číslo osvědčení odborné způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97 a autorský kolektiv  
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166  
e-mail: ecological@ecological.cz ; www.ecological.cz

Datum předložení:



#### **4. Veřejné projednání**

Datum veřejného projednání:

Místo veřejného projednání:

#### **5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti**

##### Závěry hodnocení:

Oznámení záměru bylo zpracováno v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.

Podle Závěru zjišťovacího řízení vydaného Krajským úřadem Plzeňského kraje dne 8.8.2006 pod č.j. ŽP/8818/06 dospěl příslušný úřad k závěru, že předmětný záměr má významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona č. 100 /2001 Sb.

Z toho důvodu byla zpracována v listopadu 2006 dokumentace pro daný záměr. Tato byla zpracována autorizovanou osobou ve smyslu ustanovení §19 citované právní normy, Mgr. Michaelem Pondělíčkem. K uvedené dokumentaci došlo celkem 10 vyjádření správních orgánů, samosprávných celků a veřejnosti.

Co se týče zpracované dokumentace pro uvedený záměr, lze konstatovat, že požadavky, dané přílohou č. 4 zákona a jeho příslušnými ustanoveními byly splněny. Z hlediska úplnosti a správnosti údajů a vstupních informací uvedených v dokumentaci lze konstatovat, že dokumentace obsahuje podklady a informace s akceptovatelnou vypovídací schopností pro vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí, s doplňky a některými připomínkami, které jsou uvedeny a komentovány v posudku dokumentace a v podmínkách tohoto stanoviska. Hodnocení vlivu na životní prostředí je dokumentací EIA řešeno na základě řady podkladů zpracovaných v průběhu dlouhodobé přípravy záměru. Tyto podklady jsou prezentovány v dokumentaci a komentovány v posudku.

Posudek, hodnotící uvedenou dokumentaci, byl zpracován v souladu s přílohou č. 5 zákona č. 100/2001 Sb. a zahrnuje vypořádání připomínek dotčených správních úřadů, územních samosprávných celků a ostatních účastníků procesu EIA k dokumentaci. Na základě posudku lze považovat předloženou dokumentaci o posuzování vlivů předmětného záměru na životní prostředí za akceptovatelnou. Při zohlednění doložených údajů o vlivech záměru na životní prostředí, technického řešení záměru a na základě podmínek realizace záměru uvedených v návrhu tohoto stanoviska lze učinit závěr, že negativní vlivy záměru na životní prostředí nebudou přesahovat míru stanovenou příslušnými složkovými zákony a dalšími dotčenými předpisy.

Závěry veřejného projednání:

**6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta**

1. Magistrát města Plzně  
Odbor životního prostředí
2. Městský úřad Nýřany  
Odbor životního prostředí
3. Rada Plzeňského kraje
4. Statutární město Plzeň  
Náměstek primátora
5. Statutární město Plzeň  
Městský obvod Plzeň 2- Slovany
6. Statutární město Plzeň  
Městský obvod Plzeň 4
7. Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje  
Oddělení hygieny obecné a komunální
8. Statutární město Plzeň  
Městský obvod Plzeň 1
9. Česká inspekce životního prostředí  
Oblastní inspektorát Plzeň
10. Veřejnost

### III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

#### 1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Hodnocení vlivu na životní prostředí je posuzovanou dokumentací řešeno na základě řady podkladů zpracovaných v průběhu dlouhodobé přípravy záměru. Souhrn těchto podkladů je prezentován v závěru dokumentace. Z hlediska postupů realizace záměru, vč. provádění stavebních prací, dodávek a montáží technologických zařízení a z hlediska následného provozování záměru jsou zmíněné vlivy posuzovanou dokumentací řešeny ve vyhovující informační podobě.

V průběhu dalšího zpracování projektových podkladů budou uvedené postupy výstavby a provozu záměru detailně rozpracovány při respektování příslušných předpisů, technických norem i navrhovaných studií, doporučení a opatření uvedených v hodnocené dokumentaci a zejména v předkládaném posudku.

V rámci výstavby záměru se předpokládá vytvoření dočasného nového středního zdroje znečišťování ovzduší. Jedná se recyklační středisko odtěženého štěrkového lože, spadající pod bod 3.6. (úprava kameniva) přílohy č.1 nař.vl.č. 615/2006 Sb.

Pro posouzení vlivu provozu záměru „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň“ na ovzduší byla za účelem ochrany zdraví lidí a ekosystémů zpracována samostatná Rozptylová studie imisní situace přeložky komunikace I/26 a sice pro emise z automobilové dopravy (Maňák, 11/2006).

Dle zpracované rozptylové studie lze konstatovat, že vlivem samotného provozu záměru nebudou předepsané limity imisních koncentrací ovzduší překročeny. Platné předpisy o ochraně ovzduší, kterými je v současné době mimo zákon o ovzduší zejména nař. vl. č. 597/2006 Sb. tak budou dodrženy.

Co se týče problematiky **hluku**, je (podle zpracované hlukové studie) převažujícím hlukem v území (až na výjimky) hluk ze silniční dopravy.

Dle vypracované hlukové studie (Kohlíček, 10/2006) byly navrženy protihlukové stěny v celkové délce 5423 m.

V případě přeložky I/26-Domažlická dojde oproti dnešnímu stavu vesměs k snížení hlukové zátěže přesunem komunikace za obytné domy v ulici Na stráních. Přesto se jeví jako možné, že zde nebude limit akustického tlaku pro chráněné venkovní prostory staveb ani při

realizaci protihlukové stěny dodržen. Situaci je třeba řešit již ve fázi přípravy, resp. výstavby záměru a to kombinací výstavby protihlukových stěn a individuálních protihlukových opatření.

Po uvedení záměru do provozu se však jeví jako nezbytné provést nové proměření hlukové zátěže v chráněných venkovních prostorech staveb a to zvláště vzhledem ke skutečnosti nejisté predikce vývoje intenzity dopravy na přeložce I/26 (vliv obchvatů v západní části města). Podle výsledků měření bude potom nutno provést navazující účinná opatření pro zajištění dodržení limitů nař.vl.č. 148/2006 Sb. Tato opatření mohou spočívat v umístění části přeložky silnice I/26 do tunelu z průhledného materiálu, event. v realizaci některých opatření, jak jsou navržena v hlukové studii. Může se tak dále jednat např. o vyjmutí dotyčných objektů z bytového fondu a využití ke komerčním účelům, případně demolice těchto objektů.

Požadavky a připomínky v uvedeném smyslu budou vyžadovány jako součást následné projektové dokumentace .

Ve zmíněné hlukové studii byla současně provedena měření vibrací ze stávající železniční dopravy u maximálně exponovaného objektu na ulici „Na Lipce“ a výsledky porovnány s nař.vl.č.148/2006 Sb. Dopad na širší okolí nebude významný.

V rámci výstavby a provozu záměru budou vznikat **odpadní vody**. Nakládání s nimi musí být v souladu s ustanovením §38 vodního zákona, tj. odpadní vody musí být před vypouštěním do recipientu čištěny na hodnoty, předepsané vodoprávními úřady.

Při nakládání s **odpady** budou dodržena ustanovení legislativních předpisů platných v oblasti nakládání s odpady. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou. V období provozu budou produkovány odpady, s kterými je nutno zacházet podle výše uvedených zásad. Za nakládání s odpady po zahájení provozu odpovídá jejich původce, tedy provozovatel.

Z hlediska zájmů hájených **ochranou přírody a krajiny** můžeme konstatovat že vlivy záměru jsou v dokumentaci hodnoceny jako nevýznamné. Hodnoceny jsou jak vlivy na ZCHÚ a území soustavy NATURA 2000, tak na zvláště chráněné rostliny a živočichy.

V území návrhu rekonstrukce železniční trati v Uzlu Plzeň a Průtahu Uzlem Plzeň nejsou zaznamenány lokality Evropského systému ochrany přírody a krajiny NATURA 2000. Negativní vliv záměru na tato území byl vyloučen Krajským úřadem Plzeňského kraje sdělením č.j. ŽP/14480/06 ze dne 22.12.2006.

Negativní vliv na krajinu se vzhledem k charakteru záměru nepředpokládá.

**Závěrem** můžeme konstatovat že úroveň a koncepce navrženého řešení záměru „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň“ koresponduje s úrovní, která je obvyklá u obdobných staveb realizovaných v rámci České republiky i v rámci Evropské unie. Na

základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr svými parametry nepřekračuje povolené limity. Eventuelní negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví budou sníženy projektovanými a dalšími dodatkovými organizačními a technickými opatřeními ve smyslu doporučení dokumentace, hlukové a rozptylové studie, posudku a podmínek tohoto stanoviska.

Na základě provedených komplexních rozborů a posouzení předloženého řešení a hodnocení záměru lze tento z hlediska vlivů na životní prostředí považovat za akceptovatelný při respektování v dokumentaci a v posudku uvedených stanovisek, připomínek, upozornění a doporučení, a při zohlednění dále v návrhu stanoviska příslušného úřadu uvedených podmínek souhlasu s realizací záměru.

## **2. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí**

Hodnocený záměr sestává v podstatě ze dvou částí a to části „Průjezdu uzlem Plzeň ve směru III.TŽK“ (koridorová část) a části „Uzel Plzeň“ (nekoridorová část). Obě stavby lze charakterizovat jako dopravní liniovou stavbu pro železnici umístěnou v „intravilánu“ města Plzeň. Dokumentace vymezuje přestavbu železničního uzlu Plzeň v průtahu jednotlivých tratí tímto železničním uzlem s výjimkou směru na Klatovy. Kromě vlastních železničních tratí řeší i další nezbytné vyvolané nebo podmiňující investice.

Stavba byla v průběhu zpracování doplněna o původně silniční investici - přeložku komunikace I/26 — Domažlická v úseku trať ČD (Cheb) — panelárna. Je vyvolána nutností zbudovat nový silniční most přes železniční trať na Cheb a umožnění vjezdu do areálu Škoda Plzeň. Z dnešní polohy je silnice v délce 300 m přeložena za obytné domy směrem k Vejprnickému potoce.

Realizací záměru bude dotčena lokálně i městská infrastruktura. Rozsah staveb byl určen zadávací dokumentací na základě předchozích materiálů, zejména UTS z roku 2003 a jejich doplňků, s přihlédnutím k aktuálním potřebám modernizace železniční sítě a provozu na železnici v tomto železničního uzlu. Pro železniční uzel Plzeň bude vystavěno nové centrum řízení dopravy v trianglu tratí poblíž Cvokařské ulice. Výstavbou tohoto pracoviště bude možno plzeňský uzel zapojit do systému dálkového řízení železniční dopravy z řídicího centra (předpokládá se z centrální pracoviště v Praze). V případě nutnosti pak umožní lokální řízení železniční dopravy v uzlu Plzeň.

Je neoddiskutovatelné, že hodnocený záměr bude zejména při výstavbě způsobovat v dané lokalitě oproti nulové variantě některé, spíše nežádoucí změny. Technickým řešením, tak jak je se zřetelem na současný stav techniky navrženo, by však mělo dojít k minimalizaci negativních vlivů, včetně vlivů provozu záměru. Využity jsou k tomu účelu moderní technologie jak na úseku provozu záměru po jeho realizaci, tak na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, vč. minimalizace hlukové zátěže z vlastního provozu.

V době výstavby bude plošným zdrojem znečištění ovzduší prašností staveniště sledovaného záměru. Zde je nezbytné provést především technická a organizační opatření k minimalizaci emisí tuhých látek. Středním zdrojem znečištění ovzduší bude i recyklační středisko pro odtěžené štěrkové lože.

Pro posouzení vlivu provozu záměru „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň“ na ovzduší byla za účelem ochrany zdraví lidí a ekosystémů zpracována samostatná Rozptylová studie imisní situace přeložky komunikace I/26 a sice pro emise z automobilové dopravy (Maňák, 11/2006).

Dle zpracované rozptylové studie lze konstatovat, že provozem záměru nebudou předepsané limity imisních koncentrací ovzduší překročeny. Platné předpisy o ochraně ovzduší, kterými je v současné době mimo zákon o ovzduší zejména nař. vl. č. 597/2006 Sb. tak budou dodrženy.

Z hlediska vodního hospodářství bude dle předložené dokumentace odběr vody jak ve fázi výstavby, tak provozu. Vznikající technologické a splaškové vody budou likvidovány v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. Při respektování ustanovení vodního zákona a podle něho vydaných individuálních správních aktů a při realizaci navržených opatření nepředpokládáme ve shodě s předloženou dokumentací negativní vliv záměru na kvalitu podzemních či povrchových vod ani na vydatnosti vodních zdrojů v nejbližším okolí.

Hluková zátěž bude v okolí hodnocené lokality zásadní zejména v období provozu. Dle vypracované hlukové studie (Kohlíček, 10/2006) byly navrženy protihlukové stěny v celkové délce 5423 m. Bylo konstatováno, že převažujícím hlukem v území je (až na výjimky) hluk ze silniční dopravy. Vyřešit je nutno m.j. překračování limitních hodnot celkového akustického tlaku u bytových objektů v souvislosti s přeložkou I/26- Domažlická. Doporučení zpracovatele posudku v tom smyslu jsou uvedena výše.

Provedena byla rovněž měření vibrací ze stávající železniční dopravy a výsledky porovnány s nař.vl.č.148/2006 Sb. Dopad na širší okolí nebude významný.

Za podmínky dodržení všech stávajících legislativních norem a doporučení, která jsou uvedena v hodnocené dokumentaci a dále v kapitole VII tohoto posudku tak není dán v důsledku realizace záměru předpoklad výraznějšího ovlivnění zdravotního stavu obyvatelstva, jak pro případ rizika imisí a hluku konstatuje příloha 4 dokumentace (Hodnocení

zdravotních rizik).

Produkce odpadů, jak je v dokumentaci popsána, bude jak při realizaci stavby, tak při jejím provozu. Budou vznikat odpady různých skupin a druhů, které lze řadit do kategorie „odpady ostatní“ (O), resp. i kategorie „nebezpečný odpad“ (N).

Za podmínky dodržení všech stávajících legislativních norem a doporučení, která jsou uvedena v hodnocené dokumentaci lze považovat dopady vznikajícího množství a charakteru odpadů na životní prostředí za minimální.

Vlivy realizace záměru na ochranu přírody a krajiny jsou v dokumentaci hodnoceny jako nevýznamné. Hodnoceny jsou jak vlivy na ZCHÚ a území soustavy NATURA 2000, tak na zvláště chráněné rostliny a živočichy.

Stavba a rekonstrukce železničního uzlu probíhá uvnitř „intravilánu“ města a víceméně, až na změnu související s realizací přeložky dalších silničních komunikací zůstává ve vlastní trase a proto nebude mít vliv na krajinu, ale na prostředí města jako takového.

Nesporně prokazatelný vliv bude mít realizace záměru na ochranu půdního fondu a to zejména v souvislosti s přeložkou silnice I/26. Je však možné připustit, že při návrhu záměru respektována snaha o minimalizaci rozlohy zastavěných ploch. Převážnou část odnímaných pozemků však tvoří pozemky čtvrté třídy ochrany. Trvalé odnětí bude nutné v menší míře i pro pozemky PUPFL.

V důsledku realizace záměru se nepředpokládá znečištění půdy z provozu technologie ani z dalších činností (solení komunikací).

Vzhledem k uvedenému lze konstatovat, že vliv realizace záměru na ochranu zemědělského půdního fondu (resp. PUPFL) bude zřejmý. Dopady tohoto vlivu jsou však navrženým projektovým řešením sníženy na únosnou míru.

Dle předložených materiálů bude při realizaci a provozu záměru nepochybně nakládáno se závadnými látkami (srv. §39 vodního zákona) „ve větším množství“. Tato skutečnost tedy vyvolá nutnost zpracovat havarijní plán (resp. i povodňový plán), budou-li stanovené limity množství závadných látek překročeny. Tyto činí i u nejnižší kategorie „závadných látek“ 500 l kapalné látky, event. 1000 kg pevné látky, jak uvádí vyhl.č. 450/2005 Sb.

**Souhrnně** lze konstatovat, že navržená koncepce technického řešení záměru a jeho technologie má za dodržení určitých podmínek zohledněných v dokumentaci a v následných doporučeních posudku předpoklady pro zajištění takových výstupů, které nebudou nepřijatelným způsobem ovlivňovat životní prostředí. Navržené technické řešení staví na zkušenostech se současným provozem komunikační sítě v dané lokalitě a bylo vybráno po zvážení řady připomínek ze strany orgánů státní správy, samospráv i veřejnosti. Řešení je

vyzkoušené v obdobných provozech u nás i v zahraničí. Hodnocený záměr tak splňuje evropskou úroveň obdobných zařízení.

### **3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí**

Příslušná opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví, rezultující z procesu posuzování vlivů podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru. Uvedeny jsou přehledně v kapitole III.6. tohoto stanoviska.

Základní opatření v tomto smyslu jsou dána vlastním technickým řešením záměru a podmínkami tohoto stanoviska, zajišťujícími z hlediska bezpečnosti přijatelný způsob výstavby a provozu záměru i přijatelnou úroveň všech emisí výstupů ze záměru, které budou v souladu s limity stanovenými příslušnými správními úřady, příslušnými složkovými zákony a jejich prováděcími předpisy, resp. příslušnými technickými normami.

Dalším významným faktorem zajišťujícím dostatečnou úroveň sledování a hodnocení vlivů záměru na životní prostředí v průběhu jeho realizace a provozování je potřebný monitoring, zahrnující kontrolu dostatečné účinnosti a bezpečnosti provozu technologií záměru a sledování vlivu záměru na všechny dotčené složky životního prostředí.

### **4. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí**

Ve vztahu k charakteru záměru a návaznosti na dodavatele je jako jediná reálná varianta řešení záměru hodnocena varianta předkládaná oznamovatelem. Investor tak prakticky nepředkládá řešení záměru ve variantách.

Nulová varianta není v dokumentaci hodnocena vzhledem k předpokladu zjevně pozitivního záměru úprav trati v železničním uzlu a navazujících přeložek.

Ve vztahu ke komerčnímu charakteru záměru a jeho technickému a technologickému řešení lze souhlasit se srovnáním a závěry dokumentace stran uváděných informací o případných variantách řešení záměru.

Varianta záměru předkládaná oznamovatelem a uvedená v dokumentaci účelně a vyváženě řeší vlastní záměr a to jak pro období výstavby, tak jeho provozu.



## **5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a k posudku.**

Vyjádření všech dotčených subjektů k dokumentaci byla přehledně a úplně vypořádána v posudku v souladu s § 8 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Vyjádření všech dotčených subjektů k posudku byla přehledně a úplně vypořádána v dokumentaci vypořádání připomínek k posudku v souladu s § 9 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Souhrnně lze považovat veškerá vyjádření a připomínky jak k dokumentaci tak k posudku za vypořádané způsobem, který umožňuje dokončení procesu posuzování vlivů, vydání souhlasného stanoviska příslušného úřadu a pokračování dalšího postupu přípravy realizace záměru v následných správních řízeních.

## **6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru**

Na základě dokumentace vlivů záměru na životní prostředí, vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků, veřejnosti a ostatních účastníků procesu EIA, a dále na základě doplňujících informací, zpracovaného posudku, výsledků veřejného projednání a vypořádání připomínek k posudku

vydává

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 22 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) v platném znění v souladu s ustanovením §10 odst.1 téhož zákona, z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí

### **s o u h l a s n é   s t a n o v i s k o**

k posouzení vlivů záměru „Průjezd uzlem Plzeň ve směr III.TŽK a Uzel Plzeň“ na životní prostředí s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou zahrnuty jako podmínky

rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny.

#### Doporučená varianta:

Ve vztahu k charakteru záměru je jako jediná reálná varianta řešení záměru doporučena varianta předkládaná oznamovatelem a preferovaná v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí.

### I. Podmínky pro fázi přípravy

1. Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na jednotlivé složky životního prostředí.
2. V projektové dokumentaci vyřešit způsob dočasného skladování a manipulace s odpadními materiály vznikajícími při demolici objektů a při úpravách terénu a způsob skladování a manipulace se stavebními materiály, kterým bude předcházeno rozptýlu těchto odpadů a stavebních materiálů působením povětrnostních faktorů a prostřednictvím dopravní techniky.
3. Bude zpracován a schválen havarijný plán pro látky závadné vodám, ve smyslu vodního zákona č.254/2001 Sb. a jeho prováděcí vyhl.č. 450/2005 Sb.
4. V další stupni projektové dokumentace specifikovat přesněji objemy šterku, výkopové zeminy a dalších materiálů na základnách a staveništích a určit přesné množství odpadu určeného k deponování a bez deponování k odvozu na zneškodnění jako odpadu v souladu s platnými právními předpisy.
5. Blíže specifikovat rozsah kácení dřevin rostoucích mimo les a současně projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení a následnou realizaci případných náhradních výsadeb v okruhu města Plzeň, provést bližší dendrologický průzkum, vypracovat návrh vegetačních úprav zejména v okolí budoucích navazujících staveb (silnice I/20 a I/26).
6. Omezit zásahy do významných krajinných prvků a zejména vyšších prvků ÚSES (křížení nadregionálních a regionálních biokoridorů přes trať v místě vodotečí a niv), zejména při plánování návrhu POV tak, aby hlubší zásahy do nich byly omezeny na minimum.
7. Přesně a citlivě ve vztahu k ochraně ŽP stanovit příjezdové trasy a plochy zařízení stavenišť v celém rozsahu DSP a případně i ve variantě (pro případ dopravních nebo povětrnostních komplikací — povodeň, náledí) a konfrontovat je s požadavkem

ochrany životního prostředí.

8. Zajistit v předstihu projednání záměru s širší veřejností v okolí stavby a upozornit veřejnost na etapy výstavby rekonstrukce trati a jejich rozsah, včetně dopravních omezení a výsadeb, tak aby byly omezeny negativní ohlasy na vlastní stavební činnost.
9. V místech změny vedení koridoru železniční trati prověřit vliv této změny na stávající zdroje vody v okolí trati.
10. Provedení nového mostu přes Vejprnický potok konzultovat s odbornou organizací z hlediska povodňové problematiky a připomínky odborného pracoviště zapracovat do projektu mostu.
11. V prostoru přeložky silnice I/26 navrhnout v následné projektové dokumentaci takovou kombinaci protihlukových stěn a individuálních protihlukových opatření, aby byla minimalizována hluková zátěž v chráněném venkovním/vnitřním prostoru staveb pro bydlení.

## II. Podmínky pro fázi realizace

1. Stavebně a montážně realizovat veškeré stavby a zařízení na ochranu zdraví a životního prostředí, jejichž funkce byla zohledněna při posuzování účinků na zdraví a na životní prostředí. Jedná se m.j. o navržené protihlukové stěny a individuální protihluková opatření u objektů pro bydlení (Domažlická 130, ulice Na Stráních)
2. Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích, a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v obytné zástavbě v denní době.
3. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Automobily budou před výjezdem ze staveniště na komunikaci řádně očištěny. Sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku a okolních ploch.
4. Na plochách zařízení staveniště budou stavební mechanismy vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou okamžitou likvidaci úniků ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a zneškodněna podle platných předpisů.

5. Parkovací a čerpací plochy a sklady PHM neumísťovat v nivách vodních toků a jiných exponovaných územích. Při nakládání se závadnými látkami během výstavby a provozu záměru respektovat schválený havarijný plán.
6. Před započítím stavby provést krátký doprůzkum výskytu chráněných živočichů v lokalitách výstavby. Na doprůzkum podle potřeby navázat odborně provedený a schválený transfer vybraných druhů chráněných živočichů do jiné, vhodné lokality (kdekoliv v okolí jižně nebo severně od trati) podle doporučení a stanovisek orgánů ochrany přírody. Nakládání s živočichy vhodně načasovat (letní období — nejlépe červenec)
7. Kácení dřevin bude v těsné blízkosti trati provedeno diferencovaně, v souladu se zákonem č.266/1994Sb. a zákonem č. 114/1992 Sb. Kácení dřevin mimo ochranné pásmo dráhy bude provedeno na základě dendrologického průzkumu, zpracované žádosti a v souladu s rozhodnutím místně příslušného správního orgánu ochrany přírody a krajiny.
8. Při pracích, které mají za následek víření prachu, provádět kropení ploch. Po ukončení stavby podle potřeby exponovaná místa „omýt vodou“ — zejména zeleň v biokoridorech apod.
9. Stávající dřeviny, jež mají být zachovány, budou při stavebních činnostech chráněny dle ČSN DIN 18 920 (ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech).
10. Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.
11. Po ukončení vlastních stavebních prací proběhnou ihned vegetační úpravy tak aby byl terén navrácen do „původního stavu“ (např. upraven v travnatých plochách dle normy ČSN DIN 18 917 zakládání trávníků).
12. Vybraný provozovatel recyklační linky šterku z kolejového lože doloží investorovi stanoviska a povolení příslušného orgánu ochrany ovzduší, která jsou vyžadována dle §17 odst. 2 písm. b) a c) zák. č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší.
13. V době výstavby bude minimalizován pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné zástavby a provoz hlučných stacionárních zařízení (recyklační linka, demoliční technika, atp.) bude stíněn mobilními protihlukovými zástěnami. Po dobu výstavby bude dbáno na dodržení limitů hluku.
14. Umožnit záchranný archeologický výzkum dle zák. č. 20/1987 Sb. při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít s pověřeným orgánem smlouvu. Při výskytu náhodných archeologických nálezů v průběhu stavby tyto neprodleně hlásit na příslušné archeologické pracoviště.

15. V případě použití silničních pozemků silnic II. a III. třídy nebo místních komunikací pro manipulaci se stavebním materiálem, se stavebními stroji nebo při nárůstu těžké nákladní dopravy je nutno projednat podmínky se správci pozemních komunikací.

### III. Podmínky pro fázi provozu

1. Po realizaci stavby je nutno provést kontrolní měření hluku a vyhodnotit účinnost navržených komplexních protihlukových opatření (zejména 5423 m protihlukových stěn uvnitř města). V případě potřeby (dle výsledků měření hluku) navrhnout a realizovat doplňující protihluková opatření.
2. Po ukončení stavby bude proveden jednorázový biomonitoring za účelem zjištění stavu (resp. nutnosti dalších opatření) u ponechaných nebo transferovaných živočichů a okolních biotopů.
3. Po ukončení stavby snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na ŽP a městské prostředí a odstranit všechna zařízení stavenišť i jiná navazující zařízení (přístupové komunikace).
4. Zajistit obnovení odpovídajících porostů podél celé trati.
5. Zajistit kvalitní a důslednou revitalizaci porostů v okolí vodních toků a střetových míst stavby s VKP a ÚSES všech úrovní.
6. Zajistit pravidelnou údržbu ploch navržené i stávající zeleně na drážních pozemcích ihned po ukončení stavby, tak aby byla omezena invaze neofyt nebo šíření další nevhodných druhů do krajiny.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zák.č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění a nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je dva roky ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanoveními §4 odst.1 písm. d) a § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Datum vydání stanoviska:

Jméno, příjmení a podpis  
pověřeného zástupce příslušného úřadu

## VIII. PŘÍLOHY

Příloha 1 Vyjádření , zaslaná k dokumentaci

### Seznam zkratk

ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	čistírna odpadních vod
ČS	čerpací stanice
DP	dobývací prostor
EO,e.o.	ekvivalentní obyvatel
EVL	evropsky významná lokalita
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHLÚ	chráněné ložiskové území
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IDS	integrováný dopravní systém
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
LČR	Lesy České republiky
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NEL	nepolární extrahovatelné látky
NKP	národní kulturní památka
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace
NRBC	nadregionální biocentrum
NRBK	nadregionální biokoridor
OP	ochranné pásmo vodního zdroje
PO	ptačí oblast
POH	plán odpadového hospodářství
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
pSCI	území soustavy NATURA 2000
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa

PÚR	politika územního rozvoje
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
SÚJB	Státní úřad pro jadernou bezpečnost
ÚPn	územní plán
ÚSES	územní systém ekologické stability
VaK	vodovody a kanalizace
VKP	významný krajinný prvek
VOC	těkavé organické látky
VPS	veřejně prospěšné stavby
VÚSC	vyšší územně správní celek
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje

## Použité podklady

### Projektová dokumentace, studie, ...

- Dokumentace záměru „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III.TŽK a Uzel Plzeň“, KPZ Beroun, 11/2006
- Obdržená vyjádření orgánů státní správy, právnických a fyzických osob k dokumentaci záměru

### Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny

- Zákon č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.185/2001 Sb., o odpadech (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.

*Posudek dle zákona 100/2001 Sb.*

- Zákon č.20/1987 Sb., o státní památkové péči (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.254/2001 Sb., o vodách (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 352/2002 Sb., kterou se stanovují emisní limity a další podmínky provozování stacionárních zdrojů znečišťování a ochrany ovzduší.
- Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsoby sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší.
- Vyhláška č.381/2001 Sb., katalog odpadů.
- Vyhláška č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.
- Vyhláška č.450/2005 Sb. o náležitostech nakládání se závadnými látkami

**Mapové podklady**

- Česká republika - obecně zeměpisná mapa. 1:1000 000, Kartografie Praha, 1993
- Quitt, E. (1971): Klimatické oblasti Československa. 1:500 000. Geografický ústav ČSAV, Brno
- Soubor geologických a účelových map ČR, Hydrogeologická mapa, 1: 50 000. ČGÚ 1997
- Soubor geologických a účelových map ČR, Geologická mapa, 1: 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1995
- Soubor geologických a účelových map ČR, Mapa inženýrsko-geologického rajónování, 1: 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1996
- Soubor geologických a účelových map ČR, Mapa nerostných surovin, 1 : 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1996
- Syntetická půdní mapa ČR, 1 : 20 000. MŽP a MZe, Praha, 1991
- Odvozená mapa radonového rizika ČR, 1:200 000, ČGÚ Praha,
- Mapa seizmického rajónování ČSSR, Geofyzikální ústav ČAV, 1987

**Publikace**

- CULEK M. a kol. 1996: Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha, 347 pp.
- DEMEK, J. a kol. 1992: Neživá příroda. Vlastivědná společnost, Brno, 243 pp.
- DEMEK, J. 1987: Hory a nížiny. ČSAV, Praha, 584 pp.
- FACEK – ADAMEC 1990: Kategorizace půd podle odolnosti vůči antropogennímu znečištění



- NEUHÄUSLOVÁ Z. a kol. 1998: Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Academia, Praha, 341 pp.