

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 10. 7. 2012

Č. j. 44949/ENV/12

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

Identifikační údaje:

Název:	Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr	
Charakter záměru:	Stavba řeší rekonstrukci železničního svršku a úpravy železničního spodku, rekonstrukci mostních objektů, trakce, zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudového zařízení včetně rekonstrukce nástupišť.	
Kapacita (rozsah) záměru:	Stavební délka kolejových úprav bude činit cca 5 km (od km 37,600 do km 42,500) s dosahovanou rychlostí cca 90 - 120 km/h.	
Umístění:	kraj:	Středočeský
	obec:	Beroun, Králův Dvůr, Tetín
	k.ú.:	Beroun, Jarov u Berouna, Králův Dvůr, Tetín u Berouna
Zahájení:	2013	
Ukončení:	2015	
Oznamovatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9	
Zpracovatel oznámení:	Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.	

Záměr „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ naplňuje dikci bodu 9.2 (Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu, jako změna záměru ve smyslu § 4 odst. 1 písm. c) zákona. Dopisem ze dne 15. 12. 2011 pod č. j. 96067/ENV/11 si Ministerstvo životního prostředí posuzování předmětného záměru v souladu s ustanovením § 21 písm. g) zákona vyhradilo. Dle § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona.

Na základě informací uvedených v oznámení, písemných vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávních celků, veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr

„Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“

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

Podmínky závěru zjišťovacího řízení:

I. Podmínky pro fázi přípravy

1. V dalším stupni projektové dokumentace:

- a) projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení a zásahy do významných krajinných prvků (VKP);
- b) zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování zejména přilehlé obytné zástavby hlukem a emisemi;
- c) provést měření hluku pro stávající stav a upřesnit hlukové poměry u obytných objektů pro období výstavby;
- d) posoudit hlukovou zátěž na území města Beroun (konkrétně bytový dům u železniční stanice Beroun, samota u Berounky a lokalita V Kozle) a v případě překračování hygienických limitů další stupně projektové dokumentace doplnit o individuální protihluková opatření;
- e) upřesnit nakládání s odpady a s technologickými vodami pro období výstavby;
- f) stavbu navrhnout v souladu s ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s drahami, pozemními komunikacemi a vedením“ a mostní objekty a propustky na vodních tocích projektovat v souladu s ČSN 73 6201 „Projektování mostních objektů“;
- g) navrhnout odvodnění tělesa trati tak, aby (pokud to bude po technické stránce možné) bylo upřednostněno vsakování srážkových vod před jejich odváděním do vodních toků. Případná vyústění srážkových vod na terén provést tak, aby nedocházelo ke škodám na přilehlých pozemcích;
- h) případné umístění recyklační linky projednat s dotčenými územními samosprávnými celky a dotčenými správnímu úřady;
- i) prověřit možnosti zachování pěšího propojení v km 39,500 a dalších, případně prověřit možnosti realizace části propustků v profilu, který umožní průchod chodců i větších volně žijících živočichů;
- j) provést stavební průzkum na přítomnost azbestu v objektech, kde budou prováděny demoliční a stavební práce;
- k) rekonstrukci propustků pod tratí v lokalitě chráněné krajinné oblasti (CHKO) Český kras navrhnout tak, aby nevedla ke snížení jejich světlosti a zmenšení jejich migračního potenciálu pro živočichy, k čemuž by došlo např. zatrubněním obdélného rámového propustku;
- l) navrhnout rekonstrukci propustků pod tratí v lokalitě CHKO Český kras tak, aby vycházela ze zásady zachování případných původních kamenných oblouků u pohledově exponovaných portálů větších objektů;
- m) navrhnout doplnění všech trubních propustků pod tratí v lokalitě CHKO Český kras o oboustranné (betonové) bermy podél vnitřních stěn, které v případě vydatnějších srážek zajistí možnost suché cesty a zachování vedle vodohospodářské i migrační funkce propustků;

- n) veškeré stavební práce (včetně pohybu stavební mechanizace, deponování stavebních materiálů či odpadů atp.) na území CHKO Český kras navrhnout tak, aby probíhaly výhradně v prostoru stávajícího tělesa dráhy, resp. drážních pozemků.
2. Dokumentaci pro územní řízení předložit Povodí Vltavy, s.p. k vyjádření.
 3. Provést a s Městem Beroun projednat soulad navržené trasy v úseku seřaďovacího nádraží mezi km cca 39,500 a 40,500 se zpracovaným konceptem územního plánu Beroun (popř. projektovou dokumentaci upravit dle dohody).
 4. Pro dobu výstavby navrhnout taková preventivní opatření při nakládání se závadnými látkami, aby bylo minimalizováno znečištění povrchových a podzemních vod těmito látkami.
 5. Provést přírodovědný průzkum (z důvodu zjištěného výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů) u rekonstrukcí dotčených propustků a mostních objektů a rovněž u dotčených úseků vodotečí, se kterými se rekonstruovaná trať kříží a v souladu se zjištěnými výsledky přijmout příslušná opatření.
 6. Zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) pro etapu výstavby s ohledem na nakládání s látkami, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod. Havarijní plán následně předložit k odbornému stanovisku správci dotčených toků a ke schválení rovněž příslušnému vodoprávnímu úřadu.
 7. Pro provozní území stavby nacházející se v záplavových územích vodotečí zpracovat povodňový plán pro období výstavby. Povodňový plán zpracovat dle TNV 75 2931 a předložit k potvrzení souladu s povodňovými plány dotčených městských částí a k odbornému stanovisku správci dotčených toků.
 8. Provést průzkum znečištění zemin pražcového podloží podle vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

II. Podmínky pro fúzi výstavby

9. Při výběru dodavatele stavby reflektovat preferenci použití moderních stavebních mechanismů s nízkými emisními parametry – emisními limity pro mimo silniční dieslové motory na úrovni Stage III, v případě aplikace technického opatření na úrovni Stage IV.
10. Těsně před započítím stavebních prací v odpovídající roční době (jarní aspekt) zajistit krátký „doprůzkum“ na zjištění výskytu zvláště chráněných živočišných a rostlinných druhů a v případě jejich výskytu zajistit odborně provedený, zdokumentovaný a podle doporučení a stanovisek orgánů ochrany přírody schválený transfer vybraných druhů zvláště chráněných živočichů do vhodné lokality.
11. Stavbu těsně u zvláště chráněných území (ZCHÚ) na vybraných místech oplotit pevným plotem, přičemž práce u ZCHÚ musí proběhnout pouze na tělese železničního náspu.
12. Kácení provádět pouze v období vegetačního klidu od listopadu do března, přitom zachovat keřové porosty v okolních biokoridorech, tak aby byly tyto koridory plně funkční.
13. Zcela zachovat rybníčky (tůňky, větší kaluže) u trati. Práce na opravě trati zde provádět mimo dobu tahu obojživelníků (a to jak na jaře, tak i po metamorfóze).
14. V okolí obytné zástavby stavební činnost provádět pouze v denní době. Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.

15. Při začátku stavebních prací provést kontrolní měření hluku u obytné zástavby a na jeho základě poté konkretizovat protihluková opatření. Stacionární stavební stroje (zdroje hluku) popř. obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem, případně stroje opatřit vhodnou kapotáží.
16. Celý proces výstavby organizačně zajistit tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu.
17. Provést všechna možná opatření ke snížení prašnosti, zejména pak zajistit pravidelné čištění komunikací, strojů a dopravních prostředků při výjezdu ze staveniště. Nákladní automobily, které budou odvážet surovinu s frakcí menší než 4 mm, budou oplachtovány.
18. Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v prostoru staveniště, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytná je kontrola zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.
19. V případě havarijního úniku závadných látek do povrchových nebo podzemních vod neprodleně provést bezpečnostní opatření a při odstraňování příčin a následků havárie postupovat dle schváleného plánu opatření pro případ havárie v době výstavby.
20. V rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich využívání/odstraňování.
21. Likvidaci vykácených dřevin řešit štěpkováním, případně kompostováním, není možné pálit.
22. V průběhu stavebních prací bude postupováno v souladu s ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích.
23. Po ukončení stavby provést důslednou rekultivaci dočasně dotčených ploch.
24. Pro snížení vlivů ve ZCHÚ, územním systému ekologické stability (ÚSES) a VKP je zakázána práce v noci a mimo těleso trati, přístupové cesty je nutné volit zejména po kolejišti, stejně jako dovoz materiálu a odvoz odpadů, a to i z důvodu povodňových situací (jedná se o úsek km 37,600 - 37,900 a křížení ÚSES a VKP).
25. Okraj trati směrem do ZCHÚ vždy dočasně oplotit pevným plotem, tak aby byla v území snížena prašnost i možnost migrace živočichů na stavbu (jedná se o úsek km 37,600 - 37,900).
26. Omezit činnost ve večerních hodinách, na vybraných lokalitách (dle průzkumu), protože v lokalitách stavby se pravděpodobně budou nacházet i volně žijící druhy živočichů.
27. Minimalizovat navržené dočasné zábory půdy.
28. Zabránit škodám na pozemcích a porostech, zabezpečit řádné a šetrné zacházení s kulturní vrstvou půdy, zajistit provedení rekultivace dotčených ploch a dodržet zásady ochrany zemědělského půdního fondu.
29. Zajistit pečlivé sejmutí a oddělené deponování ornice a podorniční vrstvy. Sejmutou ornici je nutno v době skladování účinně chránit před různými zdroji degradace.

III. Podmínky pro fázi provozu

30. Po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku vybraných lokalit (zejména na území města Beroun) pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření. Výběr lokalit pro ověřující měření konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví. Na základě výsledků měření navrhnout a bezodkladně realizovat nápravná opatření. S výsledným stavem seznámit dotčené obce a jejich prostřednictvím i obyvatele.

Odůvodnění:

Ke zveřejněnému oznámení záměru se během zjišťovacího řízení vyjádřily tyto subjekty:

- Středočeský kraj;
- Město Beroun;
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství;
- Městský úřad Beroun, odbor územního plánování a regionálního rozvoje;
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze;
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha;
- Správa chráněné krajinné oblasti Český kras;
- Povodí Vltavy, s. p.;
- Pan Josef Jůza.

Stručné shrnutí vyjádření a připomínek ke zveřejněnému oznámení:

Středočeský kraj ze dne 21. 5. 2012

- se záměrem souhlasí za podmínek dodržení všech navržených eliminačních opatření a nepožaduje další posuzování záměru.

Město Beroun ze dne 14. 5. 2012

- požaduje změnit trasu seřaďovacím nádražím v km cca 39,500 a 40,500 tak, aby byla v souladu se zpracovaným konceptem územního plánu Beroun,
- požaduje zachování pěšího propojení v km 39,500,
- požaduje posoudit hlukovou zátěž na objekty v lokalitách u nádraží a v případě potřeby požaduje navrhnout v dalším stupni projektové dokumentace individuální protihluková opatření.

Požadavky byly zpracovány do podmínek závěru zjišťovacího řízení.

Krajský úřad středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, ze dne 15. 4 2012

- z hlediska nakládání s odpady nemá námitky a nepožaduje další hodnocení, upozorňuje pouze na platnou legislativu,
- požaduje provedení přírodovědného průzkumu (z důvodu zjištěného výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů) u rekonstrukcí dotčených propustků a mostních objektů a rovněž u dotčených úseků vodotečí, se kterými se rekonstruovaná trať kříží.

Požadavky byly zpracovány do podmínek závěru zjišťovacího řízení.

Městský úřad Beroun, odbor územního plánování a regionálního rozvoje, ze dne 25. 4. 2012

- v lokalitě bytového domu u nádraží, samoty u Berounky a v lokalitě V Kozle požaduje sledovat hlukovou zátěž i v dalších stupních projektové dokumentace a v případě potřeby požaduje doplnit individuální protihluková opatření,
- v závěru zjišťovacího řízení požaduje upozornit na nutnost řešení některých problémů v dalších stupních projektové dokumentace (recyklační základna).

Požadavky byly zpracovány do podmínek závěru zjišťovacího řízení.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ze dne 10. 5. 2012

- požaduje, aby do podmínek pro realizaci stavby bylo uvedeno, že u bytového domu umístěného vedle nádražní budovy v Berouně budou provedena individuální protihluková opatření, přičemž za splnění tohoto požadavku není požadováno další posuzování záměru.

Požadavek byl zapracován do podmínek závěru zjišťovacího řízení.

Česká inspekce životního prostředí, OI Praha, ze dne 9. 5. 2012

- požaduje při uvedeném zajištění „doprůzkumu“ u vybraných vyskytujících se druhů provést tento průzkum i se zohledněním jarního aspektu, tedy v odpovídající roční době,
- nepožaduje další posuzování záměru.

Požadavek byl zapracován do podmínek závěru zjišťovacího řízení.

Správa Chráněné krajinné oblasti Český kras ze dne 11. 5. 2012

- uvádí, že podmínky pro realizaci stavby budou z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny na základě projektové dokumentace stanoveny v závazném stanovisku dle § 44 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vydaném v rámci územního a stavebního řízení,
- uvádí, že rekonstrukce propustky pod tratí nesmí vést ke snížení jeho světlosti a zmenšení jeho migračního potenciálu pro živočichy, k čemuž by došlo např. zatrubněním obdélného rámového propustku,
- požaduje, aby rekonstrukce propustky vycházela ze zásady zachování případných původních kamenných oblouků u pohledově exponovaných portálů větších objektů,
- všechny tři trubní propustky budou podél vnitřních stěn doplněny oboustrannými (betonovými) bermami, které v případě vydatnějších srážek zajistí možnost suché cesty a zachování tak vedle vodohospodářské i migrační funkce propustky,
- veškeré stavební práce (včetně pohybu stavební mechanizace, deponování stavebních materiálů či odpadů atp.) na území CHKO Český kras budou probíhat výhradně v prostoru stávajícího tělesa dráhy, resp. drážních pozemků,
- domnívá se, že záměr není nutné podrobit posouzení dle zákona.

Požadavky byly zapracovány do podmínek závěru zjišťovacího řízení.

Povodí Vltavy, s.p. ze dne 14. 5. 2012

- požaduje, aby stavba byla navržena v souladu s ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s drahami, pozemními komunikacemi a vedením“ a mostní objekty a propustky na vodních tocích projektovat v souladu s ČSN 73 6201 „Projektování mostních objektů“.
- požaduje odvodnění tělesa trati navrhnout tak, aby (pokud to bude po technické stránce možné) bylo upřednostněno vsakování srážkových vod před jejich odváděním do vodních toků dle požadavku ustanovení § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb. (vodní zákon). Případná vyústění srážkových vod na terén provést tak, aby nedocházelo ke škodám na přilehlých pozemcích.
- požaduje předložit dokumentaci pro územní řízení Povodí Vltavy, s.p. k vyjádření.

Požadavky byly zapracovány do podmínek závěru zjišťovacího řízení.

Josef Jůza ze dne 1. 5. 2012

- požaduje maximální zachování mimoúrovňového křížení pro vozidla i pěší.

- považuje za vhodné řešit bezbariérový přístup na nástupiště železničních stanic nejen výtahy, ale též šikmými rampami.
- konstatuje, že při vyhodnocení vlivů železničního provozu bylo vhodné vzít v úvahu i souběžnou vlečku do Tmaně.
- za předpokladu, že stavba nebude nahrazovat výstavbu nové trati vedené přibližně podél dálnice D5 a že budou náležitě zohledněny výše uvedené připomínky, nepovažuje další posuzování záměru za nutné.

Požadavky byly zpracovány do podmínek závěru zjišťovacího řízení.

Žádný z dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků a veřejnosti nepožadoval další posouzení záměru. Veškeré relevantní připomínky byly zahrnuty do podmínek závěru zjišťovacího řízení.

Příslušný úřad v průběhu zjišťovacího řízení vlivů záměru na životní prostředí přezkoumal podklady poskytnuté investorem v oznámení záměru zpracovaném v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu a zvážil, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a obyvatelstvo.

Použil přitom kritéria, která charakterizují na jedné straně vlastní záměr a příslušné zájmové území, na druhé straně z toho vyplývající významné potenciální vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí, tj. kritéria dle přílohy III Směrnice Rady 85/337/EHS implementované do přílohy č. 2 k zákonu.

1. Charakteristické znaky záměru

Rozsah záměru – odpovídá jednotlivému případu a vyplývá z možného a účelného členění rekonstrukce železničního svršku a úpravy železničního spodku, rekonstrukce mostních objektů, trakce, zabezpečovacího a silnoproudového zařízení trati Praha Smíchov – Beroun do jednotlivých etap s minimálním ovlivněním předchozích úseků a částečně podmiňujících následující úseky přeložky.

Kumulace s ostatními záměry – rekonstrukce trati „Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ je třetí etapou rekonstrukce trati v úseku Praha Smíchov – Beroun (celkem 3 etapy). V návaznosti na posuzovanou stavbu se předpokládá realizace 2. etapy rekonstrukce. Vzhledem ke zpracování a předložení všech oznámení zároveň a rovněž provedení zjišťovacích řízení ve stejné době, mohly být kumulativní a synergické vlivy záměru s navazujícím úsekem důkladně zváženy a vyhodnoceny. Jiné záměry v konkrétní oblasti nejsou v současné době příslušnému úřadu známy, záměr tedy není ovlivněn žádným dalším záměrem a rovněž tak nemá vliv na jiné záměry, kromě výše uvedeného.

Využití přírodních zdrojů – v průběhu rekonstrukce železniční trati je uvažováno s maximálním využitím stávajícího štěrkového lože. V případě potřeby zajištění násypového materiálu do železničního tělesa, pak záměr bude využívat především výkopové zeminy. Zásah do zemědělských půd bude minimální a převážně dočasný. Lesní půdy nebudou ovlivněny. Přírodní vodní zdroje nebudou využívány.

Produkce odpadu – tak jako u obdobných záměrů dojde k přechodnému zvýšení produkce odpadů v období výstavby. Záměr předpokládá recyklaci/využití většiny odpadů, přičemž část z nich bude znovu využita při rekonstrukci železničního spodku (štěrkové lože). S ostatním odpadem bude nakládáno v souladu s legislativou. Podrobný projekt nakládání s odpady je povinnou součástí projektové dokumentace.

Znečišťování a rušivé vlivy – tyto odpovídají rozsahu a účelu záměru a v souvislosti s tím, že se jedná o rekonstrukci stávající trati, nejsou tyto závažné, přičemž eliminace vlivů je

řešitelná v projektové přípravě záměru. Zvýšené vlivy lze předpokládat v souvislosti s realizací rekonstrukce, tyto však budou pouze dočasné a nikterak významné. Naopak lze v souvislosti s rekonstrukcí a modernizací tratě předpokládat ve fázi provozu i se snížením některých stávajících vlivů na životní prostředí.

Riziko nehod s ohledem zejména na používané látky nebo technologie – riziko havárie vlaků lze vzhledem k modernizaci a rekonstrukci trati a instalaci zabezpečovacího zařízení kvantifikovat jako minimální.

2. Lokalizace záměru

Při přezkoumání ekologické citlivosti oblasti byly vzaty v úvahu parametry území, které může být ovlivněno záměrem, a byly zváženy s ohledem na:

Stávající způsob využívání území – jedná se o rekonstrukci stávající železniční trati, která v daném úseku prochází částečně městskou zástavbou tvořenou převážně průmyslovou výrobou a částečně volnou krajinou údolí řeky Berounky. Obytné objekty jsou situovány pouze ojediněle a v dostatečné vzdálenosti od trati. Minimálně se dotýká pozemků zemědělsky obdělávaných a nedotýká se lesních pozemků. Záměr prochází CHKO Český kras v délce 700 m. Záměr rovněž prochází po hranici prvků územního systému ekologické stability a jednou jej protíná.

Relativní četnost, kvalitu a schopnost regenerace přírodních zdrojů – v oblasti se nenachází přírodní zdroje, které by mohly být záměrem narušeny nebo negativně ovlivněny.

Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností na:

- a) *územní systém ekologické stability krajiny* – v dotčeném území (v trase rekonstrukce železniční trati a jejím okolí) se nachází prvky územního systému ekologické stability lokální úrovně. Funkce kříženého lokálního biokoridoru bude zajištěna zachováním a rekonstrukcí stávajícího přemostění.
- b) *zvláště chráněná území* – dotčené území leží v CHKO Český kras, v dotčeném území jsou vyhlášeny přírodní rezervace a evropsky významná lokalita (dále jen "EVL"). Jedná se o rekonstrukci stávající trati a zvýšení ovlivnění chráněné krajinné oblasti Český kras se proto nepředpokládá, přičemž veškeré stavební práce (včetně pohybu stavební mechanizace, deponování stavebních materiálů či odpadů atp.) na území CHKO Český kras musí být navrženy tak, aby probíhaly výhradně v prostoru stávajícího tělesa dráhy, resp. drážních pozemků. Z hlediska ochrany EVL Karlštejn-Koda lze konstatovat, že z 22 předmětů ochrany této EVL se naprostá většina z nich nachází mimo dosah vlivu záměru. Biotopy v nejbližším okolí trati jsou převážně nepřírodní nebo nepředstavují předmět ochrany EVL.
- c) *území přírodních parků* – dotčené území není součástí přírodního parku.
- d) *významné krajinné prvky (VKP)* – v dotčeném území se nachází VKP, z toho jsou 4 VKP registrované. Jedná se o vodoteče, které jsou již dnes přemostěny, předmětným záměrem dojde k rekonstrukci přemostění.
- e) *území historického, kulturního nebo archeologického významu* – v dotčeném území se nachází území historického, kulturního nebo archeologického významu. Rekonstrukcí trati však nedojde k jejich přímému ovlivnění. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci ve stávající trase, nepředpokládají se archeologické nálezy.
- f) *území hustě zalidněná* – navržený záměr prochází částečně územím hustě zalidněným, avšak jeho průmyslovou částí. Obytné objekty jsou situovány pouze ojediněle

a v dostatečné vzdálenosti od trati. V ojedinělých případech budou realizována individuální protihluková opatření k zajištění plnění hygienických limitů hluku.

- g) *území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)* – dotčené území není územím zatěžovaným nad míru únosného zatížení, nebyly zde zjištěny staré ekologické zátěže, které by vyžadovaly sanační zásah, a nebyly zjištěny extrémní poměry, které by mohly mít vliv na proveditelnost navrhované stavby rekonstrukce železniční trati.

3. Charakteristické znaky možného dopadu

Po zvážení všech vlivů záměru ve vztahu k výše uvedeným kritériím vyjmenovaných v bodu 1 a 2, zejména s ohledem na: rozsah vlivů (zasazené území a populaci), povahu vlivů vzhledem k jejich přesahu státních hranic, velikosti a komplexnosti vlivů, pravděpodobnosti vlivů, dobu trvání, četnosti a vratnosti vlivů, a po shromáždění všech vyjádření k předmětnému záměru ve zjišťovacím řízení, dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr, jehož vlivy nepřesahují hranice České republiky, nebude dále posuzován podle 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. Potřebná opatření na eliminaci negativních vlivů na životní prostředí budou zapracována do projektové dokumentace záměru v dalších stupních přípravy. V tomto smyslu je vydáván rovněž tento závěr zjišťovacího řízení.

S ohledem na povahu a rozsah záměru, jeho umístění a charakteristiku předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr nemá významný vliv na životní prostředí.

Kopie výše uvedených vyjádření jsou v elektronické podobě k dispozici v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, české informační agentury životního prostředí a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru MZP385, v sekci závěr zjišťovacího řízení.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů. Závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Ing. Jaroslava HONOVÁ, v.r.
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
(otisk úředního razítka)

Obdrží: oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky