

V Ústí nad Labem dne 6. února 2023

Č. j.: MZP/2023/530/181

Sp. zn.: ZN/MZP/2021/530/360

## **ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 až 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 (dále jen „zákon EIA“)

### **I. Výroková část**

**Název záměru:** „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“

**Kapacita (rozsah) záměru:**

Začátek stavby je v km 209,950, kde navazuje na stávající stav, na poslední výhybku č. 243 ŽST Sokolov - seřaďovací nádraží. Konec úseku je v km 221,600, v přímé trati před ŽST Kynšperk nad Ohří, kde navazuje na stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“. Mimo tento rozsah stavby zasahují úpravy kabelizace.

Stavba je umístěna na stávajícím železničním tělese, pouze v několika místech dochází k rozšíření stávajícího železničního tělesa. Kromě stavebních úprav v kolejišti bude probíhat stavební činnost i na drážních zařízeních mimo kolejiště, to se týká především lokalit v ŽST Citice a ŽST Dasnice. Úpravy budou probíhat i na dotčených komunikacích. Do rekonstrukce je zahrnuta i výtažná vlečková kolej č. 93 mezi ŽST Sokolov - seřaďovací nádraží a ŽST Citice, kde dojde k rekonstrukci cca 400 m koleje, z důvodu zlepšení navrhovaných směrových poměrů a umístění nových trakčních stožárů.

**Rozsah stavby**

Začátek stavby	km 209,950
Konec stavby	km 221,600
Délka stavby	11 650 m

**Prostorová průchodnost**

Z-GC

**Trat'ová rychlost**

V	110 km/h
V130	120 km/h
V150	125 km/h
Vk max	125 km/h

**Železniční svršek a spodek**

Demontáž kolejí a výhybek v ŽST	27 919 m, 33 ks
Zřízení koleje a výhybek	24 635 m, 13 ks
Odvodnění – trativody	7 778 m
Odvodnění – svodné potrubí	2 394 m
Příkopy	7 277 m
Vsakovací žebra	0 m
Odvodnění – šachty	303 ks
Sanace svahů	1826,1 m

**Nástupiště**

Vnější nástupiště	6 ks, dl. 120 m
-------------------	-----------------

**Železniční přejezdy**

Stavební úpravy přejezdů	3 ks
--------------------------	------

**Mosty, propustky a zdi**

Nový nadchod	2 ks
Rekonstrukce mostů	3 ks
Rekonstrukce propustků	35 ks
Demolice propustků	8 ks
Silniční nadjezd – protidotykové zábrany	1 ks
Zdi nové / sanované	111,4 m / 500,4 m
Demolice lávky	1 ks
Demolice torza nadjezdu	1 ks
Nová lávka pro pěší	1 ks

**Pozemní komunikace**

Nové přístupové chodníky (Citice, Hlavno, Dasnice)	3 ks
Zpevněné plochy	1 505 m <sup>2</sup>
Gabionové zdi	41,6 m
Zatrubnění příkopu	42 m

**Pozemní objekty**

Technologický objekt - nový	1 ks
Technologický objekt – stavební úpravy	1 ks
Přístřešky na nástupištích	6 ks
Zastřešení podchodu	2/6 ks

Orientační systém v ŽST	3 ks
Demolice objektů	6 ks
Ploty s pohltivým účinkem	386 m

**Umístění záměru:**

<u>kraj:</u>	Karlovarský
<u>obec:</u>	Sokolov, Čistá u Svatavy, Citice, Hlavno, Dasnice, Chlum u Svaté Máří, Dolní Pochlovice
<u>katastrální území:</u>	Sokolov, Čistá u Svatavy, Citice, Hlavno, Dasnice, Chlum u Svaté Máří, Dolní Pochlovice

**Obchodní firma oznamovatele:** Správa železnic, státní organizace

**IČO oznamovatele:** 709 94 234

**Sídlo oznamovatele:** Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IV (dále jen „ministerstvo“ nebo „příslušný úřad“), jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona EIA, na základě § 9a odst. 1 zákona EIA a přílohy č. 6 k zákonu, za použití § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“)

vydává

**SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO**

k posouzení vlivů provedení záměru

**„Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“**

na životní prostředí.

Ministerstvo na základě § 9a odst. 1 zákona EIA **stanoví** následující podmínky pro navazující řízení:

**Podmínky pro fázi přípravy záměru**

1. Zásady organizace výstavby, které jsou povinnou součástí dokumentace pro další řízení dle zvláštních právních předpisů, budou obsahovat návrh opatření ke snížení negativních vlivů výstavby záměru na životní prostředí a to především:
  - a) Doba provozu recyklačního zařízení bude omezena na denní dobu (8 – 18 hod.), mimo neděle a svátky.
  - b) Nejhluchnější práce – provoz těžké mechanizace a návozy materiálu - budou probíhat pouze v době od 7:00 do 21:00 hod.
  - c) Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou odstíněna mobilními akustickými zástěnami.
  - d) Recyklační zařízení bude v rámci daného zařízení staveniště umístěno tak, aby bylo v co největší vzdálenosti od obytné zástavby.

- e) Zahrnout adekvátní opatření na snižování emisí TZL z dokumentu „Podpůrná opatření k aktualizovaným Programům zlepšování kvality ovzduší pro období 2020+“ (Ministerstvo životního prostředí, 2021).
  - f) Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
  - g) Zařízení staveniště bude umístěno mimo aktivní zónu záplavového území řeky Ohře.
2. Zajistit pro období před zahájením prací a pro jejich průběh odborný ekologický dozor na stavbě. Tato pověřená osoba (osoby) bude v průběhu přípravy záměru a v průběhu výstavby:
- a) Dohlížet na stavbu z hlediska ochrany přírody (pozornost je nutné zaměřit především na ochranu EVL Ramena Ohře a zvláště chráněných druhů) a s předstihem bude identifikovat možné střety se zájmy ochrany přírody [např. v rámci spolupráce na přípravě zásad organizace výstavby, které jsou povinnou součástí dokumentace pro další řízení dle stavebního zákona (části týkající se např. ochrany okolí staveniště a ochrany životního prostředí při výstavbě)].
  - b) S dodavatelem stavebních prací navrhopat příslušná opatření k předcházení potencionálních střetů se zájmy chráněnými na úseku ochrany životního prostředí.
  - c) Organizovat a dohlížet na záchranný přenos chráněných živočichů dle požadavků dotčeného orgánu ochrany přírody.
  - d) Organizovat kontroly nežádoucího výskytu invazivních druhů rostlin a při jejich zjištění i jejich okamžitou likvidaci.
3. V dalším stupni projektové dokumentace provést aktualizaci dendrologického průzkumu a návrhu kácení dřevin. Dřeviny, které se budou nacházet v trvalém a dočasném záboru stavby a současně v ploše EVL Ramena Ohře, ÚSES či VKP, budou v maximální možné míře navrženy k ochraně během stavebních prací. Pozornost je nutné zaměřit zejména na břehové porosty Ohře. Součástí dendrologického průzkumu bude určení zdravotního stavu a vitality všech dřevin nacházejících se v dotčených EVL, ÚSES a VKP.
4. V dalším stupni projektové dokumentace bude provedena revize a prověření funkčnosti dešťové kanalizace v ŽST Citice na příjezdové komunikaci k technologickému objektu. V případě zjištěné nefunkčnosti či neexistence zmíněného napojení dešťové kanalizace budou provedena opatření respektující principy nakládání s dešťovými vodami, které s ohledem na lokální hydrogeologické podmínky zvaží možnost vsakování na pozemku p.č. 381/4 v k.ú. Citice, či případně jejich odvádění příkopem podél železnice.
5. V dalším stupni projektové dokumentace aktualizovat hlukovou studii dle požadavku Krajské hygienické stanice Karlovarského kraje.
6. Vzhledem k prokázanému znečištění horninového prostředí zejména ropnými látkami dle provedených analýz v rámci IGP (K-GEO, 2021), bude v dalších stupních přípravy stavby zajištěna sanace pod dohledem odborného hydrogeologického subjektu podle požadavku České inspekce životního prostředí (dále jen „ČIŽP“).

### **Podmínky pro fázi realizace záměru**

Za předpokladu dodržení opatření nastavených v přípravě záměru (viz opatření výše) se žádná opatření pro fázi realizace záměru nestanovují.

### **Podmínky pro fázi provozu záměru**

7. Bude zajištěna následná péče o případné dřeviny, pokud budou vysazeny v rámci vegetačních úprav. Povýsadbová péče se doporučuje po dobu 5 let.

**Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru a pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí**

Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru a pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí nejsou stanoveny.

## **II. Odůvodnění**

### **1. Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek**

Dne 09.08.2021 obdrželo Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence ze strany zástupce oznamovatele oznámení záměru "Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)" (dále jen „dokumentace EIA“) zpracované autorizovanou osobou Ing. Zuzanou Tonikovou.

Dne 11.08.2021 bylo posouzení vlivů záměru na životní prostředí převedeno na Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IV, který je tedy příslušným úřadem.

Dne 19.08.2021 bylo zahájeno zjišťovací řízení v dané věci a zpracované oznámení bylo zveřejněno v souladu s ust. § 16 odst. 2 zákona EIA.

Dne 05.10.2021 vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení, ve kterém konstatoval, že uvedený záměr může mít významný vliv na životní prostředí a bude posouzen ve smyslu ust. § 3 písm. l) zákona EIA.

Dne 17.08.2022 obdrželo ministerstvo dokumentaci EIA zpracovanou Ing. Monikou Zemancovou.

Dne 26.08.2022 byla zpracovaná dokumentace EIA rozeslána dotčeným orgánům státní správy (dále jen „DOSS“) a dotčeným samosprávním celkům a dne 01.09.2022 byla tato dokumentace EIA zveřejněna v souladu s ust. § 16 odst. 2 zákona EIA na úřední desce příslušného Krajského úřadu Karlovarského kraje.

Dne 27.10.2022 byla pověřena příslušným úřadem zpracováním posudku předmětné dokumentace EIA Ing. Ivana Lundáková, držitelka autorizace dle zákona EIA.

Zpracovaný posudek byl obdržěn v zákonné lhůtě dne 09.01.2022.

#### Ministerstvo při formulování svého závazného stanoviska vycházelo z následujících podkladů:

- Dokumentace záměru dle § 8 zákona EIA „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“, která byla zpracována v srpnu 2022 spol. AFRY CZ s.r.o. a Ing. Zuzanou Tonikovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona EIA - osvědčení č.j. 2826/316/OPVŽP/94 ze dne 31.05.1994, poslední prodloužení autorizace č.j. MZP/2021/710/6110 ze dne 20.12.2021.
- Obdržená vyjádření k dokumentaci záměru „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“.
- Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí záměru „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“ (dále jen „posudek“), který vypracovala Ing. Ivana Lundáková, držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - osvědčení č.j. 7232/876/OPVŽP/99 ze dne 15.09.1999 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č.j. MZP/2021/710/4873 ze dne 22.09.2021.

Vydání souhlasného závazného stanoviska vychází ze závěrů hodnocení současného stavu příslušných složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území a závěrů hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, dle výše uvedených podkladů.

**Odůvodnění stanovených podmínek:**

Nedílnou součástí výrokové části tohoto závazného stanoviska jsou podmínky pro navazující řízení. Tyto podmínky slouží k minimalizaci, eliminaci či kompenzaci potenciálních negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Podmínky tohoto stanoviska vycházejí z charakteru navrhovaného záměru a vztahují se zejména k ochraně veřejného zdraví, ochraně ovzduší, ochraně vod, ochraně a podpoře biodiverzity. Jednotlivé podmínky vycházejí z parametrů deklarovaných v návrhu záměru dle dokumentace vlivů záměru na životní prostředí a jejích samostatných příloh, které jsou zásadní z hlediska možných dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví. Zároveň vychází ze závěrů hodnocení posudku na dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí.

Do podmínek závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvena v charakteru záměru, naopak byla zahrnuty další podmínky, které vyplynuly z hodnocení vlivů záměru na životní prostředí v rámci dokumentace EIA a jsou stanoveny za účelem eliminace vlivů na konkrétní složky životního prostředí.

Do podmínek tohoto závazného stanoviska bylo zahrnuto všech 7 podmínek, které byly navrženy zpracovatelkou posudku v rámci konečného návrhu závazného stanoviska dle § 9 odst. 10 zákona EIA. Některé podmínky navržené zpracovatelkou posudku byly formálně upraveny.

Podmínka č. 1a) – 1d) – Podmínky byly navrženy zpracovatelkou dokumentace a následně byly převzaty a upraveny zpracovatelkou posudku. Účelem těchto podmínek je především ochrana nejbližší obytné zástavby před hlukem.

Podmínka č. 1e) – Podmínka byla navržena zpracovatelkou posudku. Účelem podmínky je minimalizace negativních vlivů z hlediska ochrany ovzduší.

Podmínka č. 1f) – Podmínka byla navržena zpracovatelkou dokumentace a byla následně převzata a upravena zpracovatelkou posudku. Účelem podmínky je ochrana vod a horninového prostředí.

Podmínka č. 1g) – Podmínka byla navržena zpracovatelkou dokumentace a byla následně převzata a upravena zpracovatelkou posudku. Účelem podmínky je ochrana vod.

Podmínka č. 2 – Podmínka byla navržena zpracovatelkou dokumentace a byla následně převzata a upravena zpracovatelkou posudku. Podmínka je navržena z hlediska ochrany přírody (zejména s ohledem na EVL Ramena Ohře, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, dotčené prvky ÚSES a významné krajinné prvky a nežádoucí rozšiřování invazivních druhů rostlin).

Podmínka č. 3 – Podmínka byla navržena zpracovatelkou dokumentace a byla následně převzata a upravena zpracovatelkou posudku. Účelem podmínky je ochrana dřevin.

Podmínka č. 4 – Podmínka byla navržena zpracovatelkou dokumentace a byla následně převzata a upravena zpracovatelkou posudku. Účelem podmínky je ochrana vod.

Podmínka č. 5 – Podmínka vychází z požadavku DOSS a byla následně převzata a upravena zpracovatelkou posudku. Účelem podmínky je ochrana nejbližší obytné zástavby před hlukem.

Podmínka č. 6 – Podmínka byla navržena zpracovatelkou dokumentace a byla následně převzata a upravena zpracovatelkou posudku. Účelem podmínky je ochrana vod a horninového prostředí.

Podmínka č. 7 – Podmínka byla navržena zpracovatelkou dokumentace a byla následně převzata a upravena zpracovatelem posudku. Účelem podmínky je ochrana nově vysázených dřevin.

Všechny ostatní připomínky a požadavky uplatněné v rámci procesu posouzení vlivů záměru na životní prostředí, které vyplývají ze zákonných požadavků, do podmínek tohoto závazného stanoviska zahrnuty nebyly, neboť povinnost splnit takové požadavky ukládají oznamovateli

platné právní předpisy. Veškeré další připomínky byly v rámci procesu posouzení vlivů záměru na životní prostředí vypořádány, případně jsou vypořádány v tomto závazném stanovisku.

Proces posouzení vlivů záměru na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Z hlediska tohoto aspektu nebyl z pohledu příslušného úřadu nalezen natolik významný faktor, který by bránil realizaci předmětného záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelkou dokumentace, orgánů státní správy a samosprávy a zpracovatelkou posudku. Podmínky závazného stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru a vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy záměru.

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

### **Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

#### ***Období výstavby***

V období výstavby budou ovlivněni obyvatelé žijící v blízkosti samotného staveniště a obyvatelé žijící v okolí přístupových komunikací na staveniště zejména imisní zátěží ze staveništní techniky a provozem mobilní recyklační linky.

#### Ovzduší

Emise benzo(a)pyrenu, benzenu, oxidu dusičitého a tuhých znečišťujících látek (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>) produkované recyklační linkou a s ní související automobilovou dopravou byly vyhodnoceny v rozptylové studii. U benzenu a benzo(a)pyrenu jsou jejich účinky vzhledem k trvání období výstavby nehodnotitelné. Koncentrace oxidu dusičitého nedosahují takových koncentrací, aby se mohly projevit negativní účinky na zdraví. Vliv krátkodobých účinků PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> byl vyhodnocen jako akceptovatelný.

#### Hluk

Průměrné ovlivnění během fáze realizace záměru, která bude nejvýznamnější z hlediska přepravy materiálu, nezpůsobí hluk z dopravy materiálu, realizované nákladními, překročení hlukového limitu 50 dB v denní době ani u nejzatiženějšího bodu.

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

Při nepřetržitém provozu recyklační linky se očekává limitní izofona 65 dB ve vzdálenosti maximálně 135 m od nejhlučnějšího zařízení (drtičky kameniva). Nejbližší obytný objekt je ve vzdálenosti cca 450 m a v členitém terénu, proto se při recyklaci předpokládá ovlivnění na úrovni 50 dB.

#### ***Období provozu***

#### Ovzduší

Co se týče emisí, v rámci provozu záměru nebude instalován žádný zdroj znečišťování ovzduší uvedený v příloze č. 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k tomu, že se jedná o elektrifikovanou trať, nepředpokládá se, že by při jejím provozu došlo k významnému ovlivnění kvality ovzduší v předmětné lokalitě. Proto nelze očekávat, že by provozem realizovaného záměru mohlo být negativně ovlivněno zdraví okolních obyvatel z titulu znečištění ovzduší z dopravy po posuzované železniční trati.

## Hluk

Obyvatelé žijící podél předmětné železniční trati jsou již ve stávajícím stavu zatěžováni nadlimitními hladinami hluku v porovnání s limity doporučenými WHO ( $L_{den} = 54$  dB pro denní dobu a  $L_{night} = 44$  dB v noci). Realizací záměru dojde ve sledovaném území ke snížení hluku z železniční dopravy, ale ani tak nebudou dodrženy doporučené limitní hodnoty 54 dB ve dne / 44 dB v noci. S ohledem na výpočet relevantních zdravotních ukazatelů je však zřejmé, že dojde ke snížení počtu obtěžovaných obyvatel a vysoce rušených obyvatel ve spánku při vyšších hladinách hluku (nad 50 dB v noci, nad 55 dB ve dne).

## Vibrace

Z realizovaných měření vibrací je zřejmé, že nedochází k překračování hygienických limitů. Po realizaci záměru lze očekávat další snížení těchto hodnot, a to jednak s ohledem na rekonstruovanou trať, tak i díky použití modernějších vlakových souprav.

## **Vlivy na ovzduší a klima**

### ***Období výstavby***

#### Ovzduší

Plošným zdrojem znečištění ovzduší v období výstavby bude recyklace materiálu ze šterkového lože. Liniovým zdrojem bude doprava, pro transport materiálu na stavbu budou mimo dopravu nákladními vlaky využívány také přilehlé komunikace pro dopravu nákladními auty.

V zájmové lokalitě jsou dodrženy imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek a hodnoty imisního pozadí lokality jsou hluboko pod těmito imisními limity.

Výpočet v rozptylové studii byl proveden v síti referenčních bodů a dále pak pro nejbližší obytnou zástavbu jednak v blízkosti recyklační linky a jednak v okolí liniového zdroje. Výpočet byl proveden pro jednu stavební sezónu (rok 2026), která zahrnuje nejhorší možný stav dosažený během celé výstavby.

Pro provoz recyklační linky z výsledků vyplývá, že u nejdůležitějších znečišťujících látek ( $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$  a  $NO_2$ ) vypočtená maxima imisních příspěvků s ročním průměrováním v místech nejbližší obytné zástavby jsou ve většině případů pouze v řádech tisícín až desetin mikrogramů, proto nebude u těchto sledovaných znečišťujících látek docházet k překračování imisních limitů. U benzenu a benzo(a)pyrenu jsou vypočtená maxima imisních příspěvků s ročním průměrováním ještě menší, než v případě  $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$  a  $NO_2$ . Rovněž nebude docházet k překračování stanoveného imisního limitu hodinových průměrů  $NO_2$ .

V případě nepříznivých klimatických podmínek může docházet v místech nejbližší obytné zástavby k překročení limitních hodnot u znečišťující látky  $PM_{10}$  s krátkodobým průměrováním (24 hodinové koncentrace), avšak pouze u jednoho výpočtového bodu, u ostatních výpočtových bodů by ani při dosažení maximálních koncentrací nemělo docházet k překročení imisního limitu. Vypočtené hodnoty u nejbližší obytné zástavby se pohybují v rozmezí 8,88 – 23,44  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . V případě denních koncentrací spočítaných programem Symos se jedná o hodnoty, vypočtené programem pro nejméně vhodné podmínky, které za delší období, nebo dokonce za celou dobu provozu nemusí nastat. Jedná se tedy o špičkové maximální hodnoty, které by v případě nepříznivých podmínek mohly teoreticky nastat. Imisní limit je dán hodnotou 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , s tolerancí 35 hodnot, rozhodující je tedy 36. hodnota, kterou program Symos neumí spočítat.

Z výsledků hodnocení emisní zátěže v okolí dopravních tras vyplývá, že u nejdůležitějších znečišťujících látek ( $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$  a  $NO_2$ ), vypočtená maxima imisních příspěvků liniového zdroje s ročním průměrováním v místech nejbližší obytné zástavby jsou ve většině případů pouze v řádech tisícín až setin mikrogramů, proto nebude u těchto sledovaných znečišťujících látek docházet k překračování imisních limitů. U benzenu a benzo(a)pyrenu jsou vypočtená maxima



imisičních příspěvků s ročním průměrováním ještě menší, a to v řádu desetitisícin. Rovněž nebude docházet k překračování 24 hodinového imisičního limitu pro  $PM_{10}$ , kde se příspěvky pohybují v řádech setin až desetin a ani v případě příspěvků koncentrací hodinových průměrů  $NO_2$  nebude docházet k překračování stanoveného imisičního limitu. Obecně se předpokládá, že příspěvky k imisičnímu zatížení z dopravy materiálu budou obdobné v celé délce trasy.

### Klima

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

### **Období provozu**

#### Ovzduší

Vzhledem k tomu, že se jedná o elektrifikovanou trať, nepředpokládá se, že by při jejím provozu došlo k významnému ovlivnění kvality ovzduší v předmětné lokalitě. Podporu výstavby a provozu či modernizace železničních tratí jako bezemisního způsobu dopravy je třeba z hlediska celkového dlouhodobého imisičního zatížení území v souvislosti se stavem znečištění ovzduší vždy vnímat jako pozitivní.

### Klima

Lze konstatovat, že záměr bude z hlediska mitigace, tedy zmírňování dopadů na změny klimatu, spíše přínosem nežli obtíží. Za přínos je považováno posílení významu elektrifikované železniční dopravy vůči dopravě silniční, která je producentem emisní zátěže území.

Z pohledu přizpůsobení se klimatickým podmínkám, tedy adaptaci, lze záměr považovat za adaptovaný. Záměr je po projektové stránce připraven v duchu soudobých technických požadavků na projektování železničních staveb, které jsou dány příslušnými normami ČSN, předpisy nebo směrnicemi Správy železnic. Pro většinu sledovaných klimatických jevů je celkové riziko hodnoceno jako zanedbatelné nebo nízké. Střední riziko bylo vyhodnoceno pouze u problematiky povodní.

### **Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky**

#### **Období výstavby**

#### Hluk

Nejhlučnější fází bývá směrová a výšková úprava automatickou strojní podbíječkou včetně zhutnění šterkového lože v definitivní poloze dynamickým stabilizátorem. Při průjezdu je ekvivalentní hladina akustického tlaku od vzdálenosti nad 15 m od osy srovnávané koleje nižší než 65 dB. Vzhledem k velmi krátkodobému účinku působení v řádu minut během denní doby nedojde k ohrožení zdraví v okolí záměru žijících obyvatel.

Dopravní trasy nákladních automobilů: Průměrné ovlivnění hlukem během fáze realizace záměru, která bude nejvýznamnější z hlediska přepravy materiálu, nezpůsobí hluk překročení 50 dB v denní době ani u nejzatíženějšího bodu Citice 71, Citice (parc. číslo 36/2, k.ú. Citice). Z uvedeného vyplývá, že u všech objektů k bydlení, které se nacházejí v blízkosti dopravních tras stanovených v rámci realizace záměru, bude hygienický limit dodržen.

Recyklační linka: V rámci stavby je uvažováno s recyklací materiálu ze šterkového lože. Při předpokládaném provozu recyklační linky 10 hodin denně, 65 dnů v jedné stavební sezóně se očekává limitní izofona 65 dB ve vzdálenosti maximálně 135 m od nejhlučnějšího zařízení (drtičky kameniva). Recyklační linka je navržena na pozemku p. p. č. 381/4, k.ú. Citice cca 540 m od nejbližší obytné zástavby, z tohoto důvodu se nepředpokládá překročení hygienického limitu hluku.

Pažení u mostů a propustků v noční době: V rámci záměru je uvažováno s vybudováním pažení u mostů a propustků během noční doby. Proto bylo provedeno posouzení v rámci akustické studie, zda se tyto objekty nacházejí v dostatečné vzdálenosti od chráněného venkovního prostoru staveb tak, aby nedošlo k překročení hygienického limitu 45 dB pro noční dobu. Zřízení pažení u propustků a mostů v noci bude možné provést pouze u těch, u kterých nebylo prokázáno překročení hygienického limitu 45 dB pro noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb. Jedná se o propustky v ev. km 210,934, km 212,814, km 212,977, km 214,299, km 214,730, km 215,006, km 215,139, km 216,885, km 217,061, km 217,131, km 219,183, km 219,450, km 220,380, km 220,466 a km 220,775.

#### Vibrace

Vibrace mohou v období výstavby vznikat zejména činností těžkých stavebních strojů, případně průjezdy těžkých nákladních automobilů (dopravní obsluha staveniště). Vibrace z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Nepředpokládá se tedy vznik vibrací, které by negativně ovlivnily statiku přilehlých objektů.

#### Světelné znečištění

Z hlediska světelného znečištění se v průběhu výstavby neočekává významný vliv vzhledem k časově omezenému použití osvětlení.

### **Období provozu**

#### Hluk

V období provozu ve výhledovém stavu v roce 2035 vyhoví posuzovaný záměr i se zohledněním pohltivých plotů ve výpočtech hlukové studie stanovenému hygienickému limitu a nepřekročí v denní ani v noční době stanovenou limitní hodnotu – ovšem pouze s použitím přiznané korekce pro starou hlukovou zátěž. Proto není nutné navrhovat protihluková opatření. Po rekonstrukci lze očekávat snížení hlučnosti vlivem nahrazení stávajícího kolejového svršku novým s modernějším upevněním kolejnic, výraznější snížení hlučnosti se očekává v úsecích s nově postavenými pohltivými ploty. V obci Dasnice, kde už se neprojeví modernizace kolejového svršku, ale zvýšení rychlosti a intenzit dopravy, lze očekávat mimo úseky s pohltivým plotem nárůst o 2 dB. I tak ale bude u všech výpočtových bodů nepřekročen stanovený hygienický limit s použitím přiznané korekce pro starou hlukovou zátěž. V období provozu lze tedy hodnotit vlivy celkově jako mírné.

#### Vibrace

V období provozu lze předpokládat mírné vlivy. Po rekonstrukci železnice lze očekávat zlepšení kolejového svršku, a tím i pokles vibrací od projíždějících vlakových souprav. U objektů, kde proběhlo měření vibrací a které jsou nejbližší železniční trati, se nadlimitní ovlivnění vibracemi nepředpokládá. Z tohoto důvodu se nepředpokládá ovlivnění vibracemi i u vzdálenějších objektů od železniční trati.

#### Světelné znečištění

Z hlediska světelného znečištění se v průběhu provozu na rekonstruované trati neočekává významný vliv. Již v současnosti je osvětlení ve vlakových stanicích instalováno. Negativním vlivem nočního osvětlení krajiny reflektory vlaků je rušení živočichů. Vlivy po rekonstrukci trati se nebudou významně lišit od stávajících vlivů a nedojde tak k významnému zvýšení těchto negativních vlivů. Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající provozovanou trať, je možné tyto vlivy považovat za mírné a akceptovatelné vzhledem k povaze záměru.

**Vlivy na povrchové a podzemní vody**

Posuzovaný záměr je v přímém kontaktu s vodními toky, které překonává pomocí mostních objektů a trubních propustí. Vodní toky protékající v okolí záměru slouží rovněž jako recipienty zachycených srážkových vod.

Hladina podzemní vody je v převážné části zájmového úseku relativně mělce pod povrchem přirozeného terénu, ve skalních úsecích zářezů je pak ve větších hloubkách vázána na miocenní sedimenty.

**Období výstavby**

Zásah do podzemních vod lze předpokládat již při rekonstrukci spodku železničního tělesa a dále pak při rekonstrukci mostních objektů a propustků, výstavbě nového podchodu a v neposlední řadě při hlubinném založení lávky pro pěší, kdy bude nezbytné snížit hladinu podzemní vody. V souvislosti s realizací zmíněných stavebních objektů se jedná o zásahy, resp. vlivy, které jsou časově omezeny pouze na období výstavby záměru a nepředpokládají trvalé následky.

Součástí návrhu rekonstrukcí stavebních objektů, které kříží, resp. přechází vodní toky, je i oprava den a břehů v místě realizací mostních objektů a propustků. V odpovídajících délkách také proběhne pročištění koryta dotčených toků. Lze předpokládat, že i přes technická opatření zahrnující instalaci provizorních pažení či úhlových stěn zabraňujících vnosu materiálu, jednak z plánovaných demolic a následně výstavby nových objektů, lze v daných a navazujících úsecích níže po proudu očekávat zviření sedimentů a s tím spojené zvýšení zákalu vzhledem k uvolňování drobných částí ze dna. Daný vliv lze popsat jako dočasný, trvající pouze po dobu výstavby a jeho charakter je možné přirovnat k situaci, která nastává v případě vyšších průtokových stavů.

Vzhledem k vedení záměru dochází ke kontaktu se stanoveným rozlivem aktivní zóny záplavového území (AZZÚ) řeky Ohře, kdy násep železniční trati tvoří levostrannou (ve směru vedení záměru) přirozenou zábranu rozlivu povodně.

V rámci výstavby záměru bude nakládáno se závadnými látkami, které představují zvýšené nebezpečí pro povrchové a podzemní vody. Ke znečištění povrchových vod, resp. podzemních vod může dojít zejména vlivem havárie při výstavbě záměru. Pro období výstavby bude v souladu s ustanovením § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a dle vyhlášky č. 450/2005 Sb. vypracován plán opatření pro případ havárie (tzv. „Havarijní plán“).

Lze tedy konstatovat, že v průběhu výstavby dojde k ovlivnění povrchových i podzemních vod v souvislosti s výstavbou samotnou (zvýšení zákalu apod.) ale současně i vzhledem ke zvýšenému nebezpečí (ohrožení) možných havárií. Tento vliv je však spjat pouze s obdobím výstavby a lze očekávat, za předpokladu dodržení a respektování všech nařízení a navržených opatření, jeho odeznění v rámci několika týdnů po ukončení výstavby.

**Období provozu**

V případě provozu záměru není vzhledem k provedeným rekonstrukcím a modernizaci očekáván negativní vliv na povrchové či podzemní vody.

V souvislosti s navrženou rekonstrukcí inženýrských sítí, včetně splaškové kanalizace, lze očekávat eliminaci ztrát, resp. úniků potrubím vlivem netěsností způsobených stářím a opotřebením materiálu. V souladu podporou navrácení vody zpět do krajiny, resp. znovuoobnovení malého koloběhu vody, byl systém odvodnění v žst Citice a žst Dasnice rozšířen o vsakovací objekty umožňující mělké zasakování zachycených neznečištěných srážkových vod.

K negativnímu ovlivnění může potenciálně dojít při mimořádných událostech souvisejících s havárií či poruchou. Takové vlivy však lze označit za krátkodobé s reverzibilními dopady.

**Vlivy na půdu****Období výstavby**

Předkládaný záměr si vyžádá trvalé a dočasné zábory půdy. Trvalý zábor ZPF bude činit pouze 0,32 ha a dočasný zábor ZPF 0,39 ha. Trvalý zábor PUPFL tvoří v danou chvíli projekční přípravy 1,67 ha a dočasný zábor 0,21 ha. Dočasné zábory vzniknou zejména pro zřízení ploch zařízení stavenišť, dočasných příjezdových cest a v těsné blízkosti samotné stavby. Plochy dočasných záborů budou po skončení stavebních prací rekultivovány.

Dále dojde k výkopu a odstranění stávajících nevhodných vrstev železničního svršku a spodku. Vytěžený materiál bude dočasně deponován na k tomu určených a zabezpečených plochách a bude po testování kontaminace dále buď použit k recyklaci anebo odvezen na skládku nebo k terénním úpravám v blízkém okolí (v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů).

Lze konstatovat, že nedojde k významnému negativnímu vlivu na zemědělské půdy či lesní pozemky. Z hlediska trvalých záborů ZPF a PUPFL se však jedná o trvalý nevratný vliv. Podíl záboru ZPF i PUPFL vůči celé délce trasy je však velmi malý. Dočasné zábory ZPF a PUPFL budou představovat vliv negativní pouze po dobu výstavby, zásadní bude dodržování bezpečných postupů skrytí a uložení ornice do doby rekultivace ploch.

**Období provozu**

Během provozu stavby nebude docházet k negativním vlivům na půdy, vyjma možných havárií.

**Vlivy na přírodní zdroje****Období výstavby**

Posuzovaný úsek železniční trati přímo prochází na začátku úseku v km cca 209,950 - 211,3 výhradním ložiskem hnědého uhlí Svatava-Medard (ID 3081300). V tomto ložisku těžba probíhá (dobývací prostor Svatava), avšak zájmové území je na jižním okraji rozsáhlé těžební oblasti a sousedí s již vytěženou částí. Velká část území byla již rekultivována, severně nad vzniklým jezerem Medard probíhá doplňková těžba. V současnosti těžená lokalita se nenachází v blízkosti posuzovaného záměru. Vzhledem k tomu, že záměrem je rekonstrukce stávající tratě, kdy jsou využívány drážní pozemky, nedojde k ovlivnění nerostných zásob. Dobývání ložiska nebude nijak ztíženo.

Samotná trasa záměru prochází v úseku cca km 209,950 - 211,5 dvěma poddolovanými územími Citice a Bukovany u Sokolova. Do některých dalších poddolovaných území zasahují plochy zařízení stavenišť. V dotčeném území se nenacházejí sesuvná území.

Lze konstatovat, že vzhledem k charakteru záměru a na základě výše uvedených informací nedojde k významnému ovlivnění horninového prostředí, sesuvných území ani poddolovaných území. Ovlivnění nerostných zásob v ložiscích a jejich dobývání lze považovat za málo významné nebo žádné, obdobně se předpokládá pouze mírný vliv na poddolovaná území, jelikož v daných územích budou dočasně umístěny nové plochy stavenišť.

Sekundárním negativním vlivem bude materiálová náročnost primárních surovin nutných pro stavbu železničního spodku a svršku během období výstavby.

**Období provozu**

V období provozu se nepředpokládá žádný vliv na horninové prostředí ani přírodní zdroje.

## **Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)**

### **Období výstavby**

#### Vlivy na lokality soustavy Natura 2000

Záměr vede v souběhu s lokalitou Natura 2000 EVL Ramena Ohře, která se nachází na řece Ohři a částech její nivy. Předmětem ochrany v této EVL jsou „přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition* (3150); nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion* (3260); bahnité břehy řek s vegetací svazů *Chenopodion rubri p.p.* a *Bidention p.p.* (3270); smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)“.

Krajský úřad Karlovarského kraje se několikrát k záměru vyjádřil s tím, že záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Součástí záměru je i kácení dřevin rostoucích mimo les, které v nezbytných případech zasáhne i do břehových porostů. Jedná se o jednotkové množství stromů a plochy křovin, které svým rozsahem dle vyjádření KÚ nemůže ohrozit stabilitu břehových porostů.

#### Vlivy na zvláště chráněná území a na památné stromy

Záměr není ve střetu s žádným zvláště chráněným územím se smyslu zákona č. 114/1992 Sb. CHKO Slavkovský les se nachází více jak 1 km jihovýchodně.

Záměr se nedostává do kontaktu s žádným památným stromem ani jeho ochranným pásmem. Nejbližšími památnými stromy jsou zámecký dub v Chlumku a klen v Hlavně, v obou případech stromy rostou cca 200 m od záměru a více. Nemohou být proto stavbou ovlivněny.

Lze konstatovat, že na základě výše uvedených informací je ovlivnění zvláště chráněných území a památných stromů vyloučeno, vlivy budou nulové.

#### Vlivy na ÚSES

Záměr se dostává do kontaktu s několika skladebnými částmi ÚSES (nadregionální biokoridor NK K 40N a NK K 40V Amerika-Svatošské skály, regionální biokoridor RK 994 Svatava – Citice, lokální biokoridor LK 2 (obec Dasnice) a lokální biocentra LC 2 (obec Dasnice) a LC 1 (obec Citice).

Po dobu výstavby mohou být funkce ÚSES dočasně ovlivněny plochami zařízení stavenišť, pokud by v nezbytných případech do nich musela být umístěna. Typickým příkladem stavebních objektů, pro něž by mohla být zařízení staveniště zřízena, jsou mostní objekty a propustky. Poté by se jednalo o dočasné ovlivnění biocenter a biokoridorů, které se dostávají do kontaktu se záměrem nebo s ním úzce sousedí.

Z hlediska principů vymezení ÚSES daných platnými metodickými postupy nedojde k narušení celkové koncepce tohoto systému. Záměr nevyvolá jeho novou fragmentaci, trvalé znefunkčnění biocenter a biokoridorů nebo potřebu převymezení dílčích skladebných částí.

#### Vlivy na VKP

Záměr se dostává do kontaktu s VKP (lesy, vodní toky a údolní nivy) ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“). Vliv na lesy ve smyslu potenciálního kácení lesní vegetace nelze jednoznačně vyloučit. Pokud by tato situace nastala, tak ale půjde pouze o dílčí zásah do lesa podél stávající železniční tratě. Rozlohou půjde o malé zábory PUPFL.

Záměr překonává několik vodních toků mostními objekty nebo propustky. Údolní niva se nachází u řeky Ohře, v případě Habartovského potoka je degradována stávající zástavbou. Mostní objekty a železniční propustky budou v celé délce tratě rekonstruovány. Během výstavby budou u některých stavebních objektů realizována zařízení stavenišť, zejména se to předpokládá u mostních objektů a propustků. V místech, kde se údolní niva Ohře přimyká ke stávající trati,

proto může dojít ke krátkodobému zásahu do VKP. Vliv na VKP bude spojen se zemními pracemi a vlivem kácení dřevin.

#### Vlivy na flóru, faunu a biologickou rozmanitost

Z biologického průzkumu vyplývá, že se v dotčeném území vyskytují různé druhy biotopů, které umožňují výskyt poměrně různorodým skupinám živočichů, a to jak běžným druhům, tak i zvláště chráněným druhům. Celková biodiverzita dotčených lokalit však nebude záměrem významně ovlivněna, je předpoklad, že po ukončení výstavby záměru se časem většina původních dotčených biotopů postupně obnoví.

Flóra bude dotčena pouze v bezprostřední blízkosti stávající železniční tratě. Záměr bude vyžadovat kácení cca 77 360 m<sup>2</sup> zapojených porostů dřevin a cca 399 ks stromů. Kácením dojde k zásahu do stávající vegetace, a to zejména té, která se nachází v blízkosti železniční tratě nebo přímo té na drážním tělese (náspy a zářezy). Kácení dřevin podél železniční tratě probíhá dlouhodobě, a to za účelem zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti provozu na dráze. V roce 2022 byl v rámci aktualizací biologického průzkumu v železničních stanicích Dasnice a Kynšperk zjištěn výskyt silně ohroženého lomikamene trojprstého (*Saxifraga tridactylites*) - pro tento silně ohrožený rostlinný druh je nutno požádat o výjimku ze zásahu do biotopu v kolejisti. Tato rostlina se v posledních deseti letech značně šíří, zejména podél železničních tratí v rámci celé ČR, většinou se její porosty po rekonstrukci trati opět obnoví, dnes se vyskytuje na většině frekventovaných tratí. Žádné další zvláště chráněné druhy rostlin ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, nalezeny v lokalitách nebyly. V rozsahu trvalého a dočasného záboru stavby proto dojde k záboru stanovišť zde se vyskytujících rostlin, a to skryvkou zeminy. Vzhledem k tomu, že z botanického hlediska není dotčené území považováno za příliš hodnotné, lze vlivy považovat za přijatelné.

Fauna - celkem byl v rámci biologického průzkumu nalezen 1 druh kriticky ohrožený (skokan skřehotavý), 10 druhů silně ohrožených (plazi, obojživelníci, ptáci, savci) a 12 druhů ohrožených (bezobratlí, plazi, obojživelníci, ptáci, savci). Také byli upozorováni na ochraně chráněných netopýři (bez rozlišení druhů). U většiny uvedených zvláště chráněných druhů bylo shledáno, že záměr nebude mít negativní vliv na jedince, místní populaci, ani na jím obývaný biotop. To je dáno tím, že se zde druhy vyskytují pouze v době hledání potravy nebo při přechodu/přeletu. Nemají zde hnízdiště nebo úkryty (v době průzkumu nebyly zjištěny), ty se pravděpodobně nacházejí dále od tratě. Jednotlivé druhy živočichů, tedy nejen těch zvláště chráněných, ale i obecně chráněné druhy, lze vyplašit a případně zbavit hnízdních možností před započítím stavby z důvodu kácení dřevin. K zásahu do biotopu vybraných pravděpodobně dotčených zvláště chráněných druhů živočichů - silně ohrožených a ohrožených (mravenec lesní, čmeláci, ještěrka obecná, ůhýk obecný a vydra říční) je nutno získat výjimku dle § 56 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. U těchto druhů bylo zjištěno jejich možné ovlivnění. Tyto druhy mohou být ovlivněny hlavně usmrcováním a rušením.

Lze konstatovat, že na základě výše uvedených informací dojde k ovlivnění flóry, některých druhů fauny a některých specifických ekosystémů zejména na tělese trati, vlivy jsou však vesměs hodnoceny pouze jako mírné a většinou jako dočasné. Uvedenými zásahy při realizaci záměru však nedojde k významnému ovlivnění celkové biodiverzity dotčeného území (např. zásadní změnou nebo trvalým zničením ekosystému nebo trvalým vyhynutím nějakého druhu).

#### **Období provozu**

##### Vlivy na lokality soustavy Natura 2000, na zvláště chráněná území a na památné stromy

Provoz na rekonstruované železniční trati nebude mít žádný vliv na předmět ochrany EVL Ramena Ohře.

### Vlivy na zvláště chráněná území a na památné stromy

Rekonstruovaná železniční trať není ve střetu s žádným zvláště chráněným územím ani památnými stromy. Vliv na zvláště chráněná území a na památné stromy není žádný.

### Vlivy na ÚSES

Provoz na rekonstruované železniční trati nebude generovat žádné vlivy na ÚSES. Migrační propustnost zůstane zachována jako v současném stavu.

### Vlivy na VKP

Záměr se dostává do kontaktu s VKP ze zákona ZOPK (lesy, vodní toky a údolní nivy). Vliv na lesy se v období provozu na rekonstruované železniční trati nepředpokládá. Záměr překonává několik vodních toků mostními objekty nebo propustky. Vzhledem k tomu, že zůstává zachován současný charakter tratě, tak není očekáváno, že by bylo ovlivnění VKP ze zákona posíleno nad stávající úroveň, resp. bude shodné.

### Vlivy na flóru, faunu a biologickou rozmanitost

Provozem na rekonstruované železniční trati nedojde ke změně vlivů oproti stávajícímu stavu. I nadále bude docházet ke kácení dřevin podél železniční tratě za účelem zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti provozu na dráze.

Během provozu záměru může docházet, stejně tak jako ve stávajícím stavu, ke srážkám jedoucích vlakových souprav s některými druhy živočichů. Významnost tohoto vlivu bude mít dopad pouze na jedince, a nikoliv celé populace.

### **Vlivy na krajinu a její ekologické funkce**

#### ***Období výstavby***

V období výstavby nedojde k významnému ovlivnění místní krajiny. Je nutno pouze počítat s vlivy na jednotlivé charakteristiky krajinného rázu, které by mohly vzniknout při stavebních pracích (např. zásah do VKP vlivem kácení dřevin). Nicméně vzhledem k tomu, že se zde již železnice nachází, tak nedojde k významnému ovlivnění charakteristik krajinného rázu.

#### ***Období provozu***

Provoz na rekonstruované železniční trati nenaruší krajinný ráz a nesníží kvalitu (hodnoty) krajiny. Vnímání trati v krajinné scéně zůstane zcela stejné i po provedené rekonstrukci.

### **Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů**

#### ***Období výstavby***

Záměr je umístěn převážně na stávajících drážních pozemcích v trase současné železniční tratě, kde se žádné stavební objekty soukromých vlastníků nenacházejí. Stavební objekty nacházející se v blízkosti drážních pozemků, vyjma souvislé zástavby v sídlech, jsou ve vlastnictví SŽDC, ČR nebo České republiky a zpravidla souvisejí s provozem železnice. V rámci rekonstrukce tratě dojde k demolici, úpravě nebo nové výstavbě pouze některých stavebních objektů, které s tratí přímo souvisejí (např. mostní objekty, propustky, nástupiště železničních zastávek a stanic apod.). Tyto stavební aktivity jsou považovány za součást posuzovaného záměru, bez vlivu na soukromý hmotný majetek.

Objekty, které se nacházejí v těsné blízkosti trati a budou okolo nich vedeny dopravní trasy výstavby, budou mírně negativně ovlivněny zvýšenou dopravou, bude se však jednat o vliv málo významný vzhledem k dočasnosti a současnému stavu a charakteru záměru (viz vlivy na hlukovou situaci a obyvatelstvo).

Nemovitě kulturní památky leží v dostatečné vzdálenosti od železniční tratě, převážně v rámci souvislé zástavby sídel. V km 218,4 až 221,6 tvoří těleso trati jižní hranici „Ochranného pásma kostela Nanebevzetí Panny Marie s klášterem Křižovníků s červenou hvězdou v obci Chlum Svaté Máří a v částech obcí Habartov a Dasnice (ID 154080044)“, drážní pozemky tvoří jižní hranici ochranného pásma. V daném úseku je navrženo jedno malé zařízení staveniště.

V blízkosti trasy se nachází několik lokalit zařazených do Území s archeologickými nálezy I. nebo II. kategorie. Záměr prochází okrajově 3 lokalitami - Dasnice, Hlavno a Citice, kdy se hranice ÚAN dotýká či mírně nachází v drážních pozemcích (Dasnice, Hlavno). Vzhledem k charakteru záměru lze předpokládat, že nedojde k ovlivnění k narušení těchto archeologicky cenných lokalit.

### ***Období provozu***

V období provozu záměr nijak neovlivní kulturní ani archeologické památky, ani soukromý hmotný majetek.

### ***Přeshraniční vlivy***

Vzhledem k umístění posuzovaného záměru a jeho charakteru je možno přeshraniční vlivy na životní prostředí jednoznačně vyloučit.

Pokud bude záměr realizován a provozován tak, jak je uvedeno v dokumentaci, budou dodrženy platné právní předpisy a budou realizovaná opatření navržená v závazném stanovisku, bude mít záměr minimální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a bude splňovat požadavky právních předpisů na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Navržené podmínky v tomto závazném stanovisku vycházejí z charakteru předmětného záměru, ze zkušeností z předchozího provozu a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy záměru. Důležité bude dodržování opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti a realizace protihlukových opatření.

Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by bránil předmětnému záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelkou dokumentace, orgánů státní správy a samosprávy a zahrnutých v podmínkách v tomto závazném stanovisku.

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

Předmětem posuzovaného záměru je rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo). Stavba navazuje v Sokolově na stávající stav (poslední výhybka č. 243 ŽST Sokolov – seřadovací nádraží) a konec úseku je v km 221,600, v přímé trati před ŽST Kynšperk nad Ohří, kde navazuje na stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“.

V rámci stavby bude provedena kompletní rekonstrukce ŽST Citice a ŽST Dasnice, u obou stanic dojde k přestavbě na výhybny se zastávkou v obvodu. V traťových úsecích pak bude navržena rekonstrukce všech mostních objektů s kompletní rekonstrukcí železničního svršku a spodku. Hlavní náplní rekonstrukce je navrhnout takové úpravy, které povedou ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového zlepšení komfortu a zvýšení atraktivity železniční dopravy s ohledem na ekonomickou efektivitu dané investice.

Rekonstrukce má za cíl zlepšit technické a technologické vlastnosti příslušné trati, odstranit propady rychlosti a umožnit plně využít možnosti směrového vedení trati z hlediska traťové rychlosti v jednotlivých úsecích. Dále provést nutnou rekonstrukci dopravních kolejí a výhybek v dopravních a rekonstrukci, případně přestavbu umělých staveb (propustky, opěrné zdi apod.).



Součástí rekonstrukce je i vybudování staničních a traťových zabezpečovacích zařízení, rekonstrukce sdělovacího zařízení, vybudování informačního zařízení pro cestující, nové osvětlení (rekonstruované železniční stanice (nástupiště, přístřešky, přístupové chodníky a podchody) budou osvětleny novým LED osvětlením) a doplnění elektrického ohřevu výhybek.

Řešený úsek Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo) se nachází v blízkosti zátopové křivky řeky Ohře při stoletém kulminačním průtoku  $Q_{100}$ . V několika místech, zasahují svahy tělesa železničního spodku pod hranici zvýšené hladiny řeky Ohře  $Q_{100}$ . V žádném tomto místě zásahu  $Q_{100}$  řeky Ohře do svahů tělesa železničního spodku ale nedochází k rozšíření ani přisypávce svahů, veškeré úpravy v těchto úsecích jsou na stávajícím tělese, a dle vyjádření správce nejsou evidovány žádné poruchy či sesuvy svahů. V rámci ochrany svahů v nejpravděpodobněji ohrožených lokalitách při vzednutí hladiny řeky Ohře byly navrženy ochrany svahů. Z technického hlediska není možné dodržet požadavek na minimální výšku 0,5 m zemní pláň tělesa železničního spodku nad hladinou  $Q_{100}$  řeky Ohře, muselo by dojít ke značnému zvýšení nivelety, což by nebylo koordinovatelné se souvisejícími stavbami a okolním stávajícím terénem. V km 212,55 – 212,80 bylo navrženo zpevnění svahů tělesa železničního spodku gabionem o rozměrech 1,0 x 1,0 m uloženým na podkladním betonu a vyplněným lomovým kamenem. V následujícím souvislejším úseku v km 215,15 – 216,45 je navrženo odláždění lomovým kamenem. Odláždění je navrženo z lomového kamene tloušťky 0,20 m uložené do štěrkopískového lože tloušťky 0,15 m. Odláždění svahu je zakončeno betonovou patkou o rozměrech 0,80 x 0,80 m. Za železniční stanicí Dasnice v km 217,65 – 218,05 je také využito zpevnění svahu odlážděním lomovým kamenem. Stejně jako v předchozím úseku je návrh odláždění o stejných parametrech s minimalizací zásahu do stávajících svahů tělesa železničního spodku. Posledními řešenými úseky v rámci zpevnění svahů tělesa železničního spodku jsou v km 218,85 - 219,10 a v km 219,45 - 221,30. V těchto úsecích je ochrana svahu řešena opět gabionem o rozměrech 1,0 x 1,0 m uloženým na podkladním betonu a vyplněným lomovým kamenem.

V souběhu tratě s pozemní komunikací budou dle normy pro umístění svodidla (na žádost obcí Citice a Dasnice) doplněna svodidla z důvodu bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Všeobecně budou u rekonstruovaných nástupišť demontované stávající konstrukce a nahrazené novými s výškou nástupištní hrany 550 mm nad temenem koleje. Konkrétní návrh musí být koordinován s rozsahem úprav železničního svršku a spodku.

Bude zřízena nová zastávka Citice v km 211,8, blíže do středu obce. Stávající nástupiště v žst. Citice budou zrušena. U 1. traťové koleje bude zřízen bezbariérový přístup rampou a schodištěm z obecního pozemku. K silničnímu nadjezdu bude nově zřízen chodník včetně osvětlení. Chodník i veřejné osvětlení se napojí na již stávající na nadjezdu. U 2. traťové koleje bude zřízen bezbariérový přístup rampou a schodištěm ze souběžné komunikace.

Zastávka Hlavno bude přibližně ve stávající poloze u lávky přes řeku Ohří, s tím že nástupiště na straně obce bude blíže centru obce. K nástupištím bude zřízen bezbariérový přístup novým chodníkem napojeným na stávající chodník z obce Hlavno a na lávku přes řeku Ohří. Přechod přes traťové koleje bude řešen pomocí nové lávky pro pěší v km 213,130. Napojení obce přes trať na lávku přes řeku Ohří k elektrárně Tisová bude bezbariérové pomocí nového řešení novou lávkou a šikmým chodníkem na nástupiště.

Stávající nástupiště v žst. Dasnice budou také zrušena a nová nástupiště jsou posunuta blíže obci Dasnice. Přístup na nástupiště bude šikmými chodníky a schodišti novým podchodem v km 217,6, pro parkování bude vybudováno na straně obce malé parkoviště.

Budou zachovány všechny 3 železniční přejezdy (v km 213,744, v km 216,005 a v km 216,930). Ze stávajících 35 propustků bude 8 propustků zrušeno, ostatní budou rekonstruovány (nosné konstrukce z kamenných desek, kamenných a cihelných kleneb, desek ze zabetonovaných kolejnic a částečně z betonových trub budou realizovány novými).

Budou postaveny 2 nové podchody (zastávka Citice a Dasnice), 3 mosty budou rekonstruovány. Lávka v zastávce Hlavno, která je v havarijním stavu, bude odstraněna. Bude postavena nová lávka v zastávce Hlavno v nové poloze, aby přirozeně navazovala na přístupový chodník s nástupištěm a lávku přes řeku Ohři.

Jsou navrženy nové přístupy k nástupištěm (chodníky, lávky, podchod) zajišťující i přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu na všech zastávkách (Citice, Hlavno a Dasnice).

V rámci stavby bude provedena demolice 5 pozemních objektů ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace. V ŽST Citice bude realizován nový objekt technologie na ploše stávající jižní přístavby demolovaného objektu výpravní budovy v ŽST Citice.

V obcích Citice a Dasnice budou realizovány ploty s pohltivými účinky. Smyslem plotu s pohltivými účinky je odhlučnění přilehlé zástavby. Jejich parametry byly stanoveny na základě hlukové studie (délka, výška, poloha, typ).

V obci Citice budou realizovány 2 ploty. Jeden plot je situován vpravo od koleje č. 2, bude začínat v km 211,821 a bude ukončen v km 211,997. Výška nad TK je 2,4 m. Osová vzdálenost od koleje je standardně 4 m vyjma nástupiště a výklenků pro trakční stožáry. Plot je navržen jako plný, oboustranně absorpční (pohltivost A3, neprůzvučnost B3). Nosným a zároveň neprůzvučným prvkem plotu jsou protihlukové panely. Spodní část plotu tvoří železobetonové soklové panely. Celková délka plotu je 176 m.

Druhý plot je situován vpravo od koleje č. 2, bude začínat v km 212,095 a bude ukončen v km 212,143. Výška nad TK je 2,2 m. Osová vzdálenost od koleje je standardně 3,5 m vyjma výklenku pro nový trakční stožár. Plot je navržen jako plný, oboustranně absorpční (pohltivost A3, neprůzvučnost B3). Nosným a zároveň neprůzvučným prvkem plotu jsou protihlukové panely. Spodní část plotu tvoří železobetonové soklové panely. Celková délka plotu je 48 m.

Plot v obci Dasnice je situován vpravo od koleje č. 2, bude začínat v km 218,006 a bude ukončen v km 218,168. Výška nad temenem kolejnice je 2 m. Osová vzdálenost od koleje je standardně 4-4,2 m vyjma mostu a výklenků pro trakční stožár. Plot je navržen jako plný, oboustranně absorpční (pohltivost A3, neprůzvučnost B3) vyjma mostu, kde bude transparentní a opatřen madlem. Nosným a zároveň neprůzvučným prvkem plotu jsou protihlukové panely. Spodní část plotu v terénu tvoří železobetonové soklové panely, na mostě jsou to hliníkové soklové panely. Celková délka plotu je 162 m.

Během realizace záměru bude v provozu recyklační linka na štěrk, která bude situována na p. p. č. 381/4, k. ú. Citice. Vzdálenost recyklační linky od nejbližší obytné zástavby bude cca 540 m. Uvažovaný výkon recyklační linky je 100 t/h. Při provozu bude využíváno skrápěcí zařízení (mlžící skrápěcí systém), kterým bude částečně eliminována prašnost. Materiál bude skrápěn i před jeho tříděním v dostatečném předstihu a bude zpracováván výhradně za mokra, tj. vlhký. Celkové předpokládané množství materiálu (štěrku) určeného k recyklaci v zatíženější sezoně je přibližně 36 111 m<sup>3</sup>, tj. 65 000 t (při převodním koeficientu 1 800 kg na m<sup>3</sup>).

#### Parametry recyklační linky:

- Provoz linky denně: 10 hod
- Předpokládaný denní výkon celé sestavy: 1 000 t
- Celkové množství drceného materiálu za rok: 36 111 m<sup>3</sup>
- Celkové množství drceného materiálu za rok: 65 000 t
- Předpokládaný počet dní na recyklaci za rok: 65 (= 650 h)

Materiál určený k recyklaci bude na ploše recyklační základny skladován po dobu šesti měsíců (4 320 hodin), přičemž maximálně bude na ploše recyklační základny v lokalitě Citice deponována cca polovina z celkového ročního objemu, tedy 33 000 t.

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a za předpokladu respektování navržených opatření jsou respektovány požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního záměru.

V následných fázích přípravy projektu může dojít k dalšímu upřesnění technických parametrů projektu, a to i na základě podmínek stanovených v rámci tohoto závazného stanoviska. Vzhledem k aktuální fázi rozpracování podkladů pro navazující řízení se však již výraznější změny neočekávají.

Z hlediska ochrany životního prostředí bude významné v průběhu realizace a provozu především dodržování všech podmínek a omezení daných platnými právními předpisy i uložených v rámci procesu posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

#### **4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí**

Záměr je řešen pouze v jedné projektové variantě, a to z hlediska technického řešení i umístění. Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou v relevantních aspektech hodnoceny ve vztahu k variantě výchozí, která tak představuje zároveň variantu referenční (nulovou).

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

K dokumentaci EIA bylo příslušnému úřadu doručeno 5 vyjádření dotčených správních úřadů (Městský úřad Sokolov, odbor životního prostředí, Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech, Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřídel). Dotčené územní samosprávné celky ani veřejnost se k předmětné dokumentaci v rámci zákonem stanovené lhůty nevyjádřily.

Všechna výše uvedená vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána zpracovatelkou posudku v rámci v kapitoly V. posudku dokumentace EIA. Ministerstvo souhlasí se závěry zpracovatele posudku a odkazuje tímto na vypořádání připomínek k dokumentaci v tomto posudku. Relevantní požadavky obsažené v obdržných vyjádřeních, které spadají do kompetence zákona EIA, byly zapracovány do závazného stanoviska.

Vzhledem ke skutečnosti, že ministerstvo neobdrželo odůvodněná nesouhlasná vyjádření veřejnosti k dokumentaci, **bylo** v souladu s ust. § 17 odst. 1 zákona EIA **upuštěno od konání veřejného projednání dokumentace záměru.**

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí, posudek této dokumentace a další související dokumenty jsou zveřejněny v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA (Česká informační agentura životního prostředí) pod kódem záměru OV4216, viz [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_OV4216](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV4216).

#### **6. Okruh dotčených územních samosprávných celků**

Dotčenými územními samosprávnými celky, jejichž správní obvody alespoň zčásti tvoří dotčené území, jsou:

- Vyšší územní samosprávné celky: Karlovarský kraj
- Základní územní samosprávné celky: Sokolov, Čistá u Svatavy, Citice, Hlavno, Dasnice, Chlum u Svaté Máří, Dolní Pochlovice

Proces posuzování vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí posuzuje potenciální vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí z hlediska akceptovatelnosti jejich velikosti a významu. Z uvedeného pohledu nebyl v předložené dokumentaci nalezen žádný natolik významný faktor,

který by za předpokladu splnění podmínek souhlasného závazného stanoviska bránil realizaci posuzovaného záměru. Na základě údajů obsažených v předložené dokumentaci EIA s ohledem na obdržená vyjádření a při respektování podmínek závazného stanoviska lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v závazném stanovisku lze učinit závěr, že technickými opatřeními lze minimalizovat negativní vlivy záměru na životní prostředí.

### **III. Poučení**

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona správního řádu, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona EIA.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona EIA.

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 správního řádu je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem, postupem dle ust. § 149 odst. 7 správního řádu, nebo v rámci přezkumného řízení v souladu s ust. § 149 odst. 8 správního řádu.

**Ing. Jaroslav VACEK**

Ředitel odboru výkonu státní správy IV  
*podepsáno elektronicky*

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

Do obsahu závazného stanoviska jakož i do posudku dokumentace lze nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>) pod kódem záměru OV4216.

## **Rozdělovník**

### Oznamovatel:

**Správa železnic, státní organizace**, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

### Dotčené územní samosprávné celky:

**Karlovarský kraj**, k rukám hejtmána, Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary

**Město Sokolov**, k rukám starostky, Rokycanova 1929, 356 01 Sokolov 1

**Město Kynšperk nad Ohří**, k rukám starosty, Jana A. Komenského 221/13, 357 51 Kynšperk nad Ohří

**Obec Citice**, k rukám starosty, Citice 13, 356 01 Sokolov 1

**Obec Dasnice**, k rukám starostky, Dasnice 42, 357 09 Habartov

**Městys Svatava**, k rukám starosty, ČSA 277, 357 03 Svatava

**Obec Chlum u Svaté Máří**, k rukám starosty, nám. J. W. Goetheho 26, 357 09 Habartov

### Dotčené správní úřady:

**Krajský úřad Karlovarského kraje**, Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary

**Městský úřad Sokolov**, Odbor životního prostředí, Rokycanova 1929, 356 01 Sokolov 1

**KHS Karlovarského kraje - územní pracoviště Sokolov**, Závodní 94, 360 21 Karlovy Vary

**ČIŽP OI Ústí nad Labem**, pobočka Karlovy Vary, Závodní 152, 360 18 Karlovy Vary

**Ministerstvo zdravotnictví - ČIL**, Palackého nám. 375/4, 128 01 Praha 2

### Zpracovatelka dokumentace:

**Ing. Zuzana Toniková**, AFRY CZ s.r.o., Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4

### Zpracovatelka posudku dokumentace:

**Ing. Ivana Lundáková**, Středisko odpadů Mníšek s.r.o., Pražská 900, 252 10 Mníšek pod Brdy